

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Celoeurópske dopravné koridory 2004 – 2006“

(2006/C 318/30)

Európsky hospodársky a sociálny výbor sa 16. decembra 2004 rozhodol podľa článku 29 ods. 2 vnútorného poriadku vypracovať stanovisko z vlastnej „Celoeurópske dopravné koridory 2004 – 2006“

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, ktorá bola poverená prípravou návrhu stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 4. septembra 2006. Spravodajkyňou bola pani ALLEWELDT.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 429. plenárnom zasadnutí 13. – 14. septembra 2006 (schôdza z 13. septembra) 192 hlasmi za, 4 hlasmi proti, pričom 10 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Stanovenie cieľov stálej študijnej skupiny

1.1 Už od počiatkov celoeurópskej dopravnej politiky v roku 1991, keď sa kládli základy plánovania veľkých dopravných koridorov, Európsky hospodársky a sociálny výbor aktívne a s veľkým presvedčením spolupracoval na tejto politike prepojenia až za hranice EÚ. Svoju desaťročnú prácu zverejnil v samostatnom zväzku v roku 2003 ⁽¹⁾. Od tej doby pracuje stále študijná skupina nepretržite ďalej. Posledné stanovisko ⁽²⁾ zahŕňalo obdobie rokov 2002 – 2004. Práve predkladané stanovisko sa zaoberá vývojom do polovice roku 2006.

1.2 Stála študijná skupina sa zameriava na to, aby sa vytváranie spoločnej celoeurópskej dopravnej infraštruktúry hneď od začiatku, a aj ponad hranice EÚ, spájalo s cieľmi dopravnej politiky v záujme udržateľného a účinného dopravného systému a súčasne s cieľmi politiky súdržnosti. Musia sa teda zohľadniť sociálne, hospodárske, operatívne a regionálne otázky, ako aj otázky týkajúce sa životného prostredia a politiky bezpečnosti, a zapojiť patričné záujmové skupiny. Stála študijná skupina by k tomu rada priniesla vlastný príspevok svojou praktickou prácou priamo v teréne. Toto stanovisko je správou o činnosti a skúsenostiach získaných v rokoch 2004 – 2006 a súčasne hodnotí aj politické zmeny v tejto oblasti.

2. Záver

2.1 Ústrednou témou iniciatívy EHSV je spojenie rozvoja dopravnej infraštruktúry na jednej strane s uskutočňovaním hlavných cieľov dopravnej politiky a operačných otázok na strane druhej. Dodnes nestratila na význame a naliehavosti. Napriek veľakrát a pravidelne sa opakujúcim vyhláseniam na politickej úrovni o vytváraní tohto prepojenia, pokrok v tejto oblasti je slabý, lebo sa nevyvíja žiaden vlastný postup pre realizáciu. Nádej, že sa ciele dopravnej politiky budú spájať s ďalším vývojom infraštruktúry vlastne akosi samé od seba, sa v minulých rokoch nenaplnila. Kľúčovú úlohu by v tejto oblasti mohli zohrať regióny, kde sa zbiehajú všetky konkrétne otázky, a kde sa mimoriadne žiada porozumenie pre celoeurópske súvislosti. Stála študijná skupina mala možnosť prostredníctvom regionálnej konferencie v severovýchodnom Poľsku vzorovo

preukázať, aké dôležité je brať ohľad na regionálne účinky plánovaných hlavných dopravných osí. Európska politika musí v tomto smere prevziať viac zodpovednosti. Nestačí za európsku úlohu považovať len realizáciu hlavných dopravných osí.

2.2 V predchádzajúcich dvoch rokoch sa urobilo veľa pre prispôbenie plánovania európskej infraštruktúry novým politickým danostiam. V rámci EÚ vznikli nové prioritné projekty, spolu so susednými štátmi sa určili nové hlavné dopravné osi a ďalej sa rozvíjala iniciatíva pre západný Balkán. EHSV v podstate považuje tieto nové impulzy za vydarené a obzvlášť víta, že bola pochopená dôležitosť prepojenia so susednými štátmi. Zároveň však nové impulzy zostali zakotvené v starej koncepcii: takmer výlučne ide o plánovanie dopravných ciest. Otázky intermodality, vplyvu na životné prostredie, ako aj hospodárske a sociálne záujmy danej lokality sa neberú do úvahy alebo sa zvažujú len okrajovo. Podľa názoru EHSV je to výslovne poľutovaniahodné.

2.3 Dôvodom na revíziu plánovania európskej infraštruktúry sa stal vážavý pokrok v realizácii, ktorý možno často pripísať na vrub nedostatočným finančným prostriedkom. Hlavným cieľom bolo sústrediť sa len na malý počet projektov. Podľa názoru EHSV sa musí zvýšiť aj prídely európskych dotácií. EHSV už na inom mieste predložil svoje návrhy možností dodatočného financovania. Prinajmenšom tie prostriedky, ktoré sú určené na prípadné 20 % spolufinancovanie projektov vnútri EÚ, by sa mali využívať lepšie. Zároveň so zvyšujúcimi sa dotáciami sa musia a môžu závažnejšie formulovať aj podmienky pre projekty infraštruktúry, napr. pokiaľ ide o životné prostredie, intermodalitu alebo bezpečnosť.

2.4 EHSV je za to, aby cezhraničné grémiá, ktoré zostavili ministerstvá dopravy členských štátov (akoby riadiace výbory pre koridory), našli viac spoločných tém s tými, ktoré v tejto oblasti vytvorila Komisia. Samotná koordinácia nepostačuje, resp. môže znamenať premeškanie dôležitých príležitostí na pokrok v praktickej politike. Bude stále ťažšie zistiť, kto má prevziať akú zodpovednosť za vzájomne sa prekrývajúce dopravné-politické ciele. Prvé tri celoeurópske konferencie

⁽¹⁾ EHSV: Desať rokov spoločnej európskej dopravnej politiky, 2003.

⁽²⁾ Stanovisko EHSV na tému „Celoeurópske dopravné koridory“, Ú. v. ES C 120, 20.5.2005, s. 17.

o doprave v roku 1991, 1994 a 1997 poskytli dôležité usmernenia. Obsiahly charakter vyhlásenia z Helsínk z roku 1997 je ešte stále výborným základom pre spoluprácu. Kedysi sa plánovalo, že sa bude pravidelne sledovať dosiahnutý pokrok. To, čo sa dnes sleduje, je však takmer výlučne len realizácia stavebných zámerov.

2.5 Konferencia EHSV v Białystoku bola veľkým úspechom⁽³⁾. Nielenže priblížila európsku myšlienku ľuďom v regióne, ale umožnila im aj predniesť svoje požiadavky na úspešnú celoeurópsku dopravnú politiku. EHSV svoju schopnosť poskytovať takéto impulzy umiestni do centra svojej budúcej činnosti v tejto oblasti. V rámci koordinačných prác má popritom naďalej veľký význam aj úzka spolupráca s riadiacimi výbormi pre koridory, pracovnými skupinami v juhovýchodnej Európe (SEETO) a samozrejme s Komisiou. Popri regionálnych aspektoch by sa mali v budúcnosti viac zohľadňovať a hodnotiť aj otázky súvisiace s dopravnými tepnami pozdĺž hlavných osí, ako aj prioritné projekty v rámci siete TEN-T.

3. Nové rámcové podmienky v celoeurópskej dopravnej politike

3.1 V priebehu ostatných dvoch rokov sa v Európe uskutočnili rozsiahle zmeny. V máji 2004 pristúpilo k Európskej únii desať nových členov. Európa sa znova a s väčším dôrazom angažuje v otázke západobalkánskych štátov a skoncipovala novú susedskú politiku. Iniciatíva Komisie EÚ týkajúca sa nového vytýčenia transeurópskych sietí, ako aj ďalšieho predĺženia koridorov, bola jednak orientovaná smerom dovnútra tým, že sa prispôbila rozšíreniu EÚ z roku 2004, a tým, že sa podarilo uplatniť niektoré skúsenosti s koridormi v politike TEN-T v rámci EÚ⁽⁴⁾, jednak išlo o rozšírenie hlavných dopravných spojení v súlade s novou európskou susedskou politikou, ba až za jej rámec.

3.2 V roku 2002 si Európska komisia predsavzala uskutočniť analýzu stavu realizácie sietí TEN-T a celoeurópskych dopravných koridorov. Zistili sa pritom veľmi veľké oneskorenia vo výstavbe hlavných dopravných osí. V nadväznosti na toto zistenie bola vypracovaná koncepcia s jasne odstupňovanými prioritami a rozsiahlym zapojením príslušných krajín. Možno pritom rozlišovať medzi troma rôznymi geografickými oblasťami: Európska únia vo svojej nastávajúcej podobe s 27 členskými štátmi, štáty západného Balkánu⁽⁵⁾ a ostatné štáty a regióny, ktoré hraničia s EÚ-27. Vo všetkých troch prípadoch zostavila Európska komisia skupiny na vysokej úrovni, aby vypracovali odporúčania pre akčný plán alebo usmernenia.

⁽³⁾ Správa o konferencii je v prílohe I.

⁽⁴⁾ Podkladom sa stala správa skupiny expertov pod vedením Karla van Mierta, ktorá bola predložená v júni 2003.

⁽⁵⁾ Z dôvodu politickej súdržnosti sa Západný Balkán bude niekde chápať ako súčasť juhovýchodnej Európy, čím sa v praxi rozumie – odhladnuc od bývalej Juhoslávie – Rumunsko, Bulharsko a v zriedkavých prípadoch Turecko a Moldavská republika.

3.3 Prvý takýto prieskum uskutočnila pre EÚ-27 skupina expertov, ktorú viedol Karl van Miert (2002 – 2003). Tri štvrtiny celoeurópskych dopravných koridorov boli podrobené skúške, skupina zostavila zoznam 30 projektov dopravnej infraštruktúry v „starých“ aj „nových“ členských štátoch, ktoré získali prioritu v rámci transeurópskych dopravných sietí (TEN-T) štátov EÚ-27. Ďalej skupina odporučila o. i. nové finančné opatrenia a právne predpisy na podporu realizácie TEN-T, ako aj nové projektovo orientované koordinačné mechanizmy. Odporúčania skupiny na vysokej úrovni viedli v apríli 2004 k revízií usmernení pre TEN-T.

3.4 Západný Balkán poskytoval menej homogénny základ pre tvorbu regionálnej politiky ako EÚ-27: v dôsledku rozdielného štatútu jednotlivých štátov voči EÚ, vzájomných vzťahov v rámci regiónu, ako aj dynamiky vývoja vzťahov s EÚ dochádzalo k neustálym politickým úpravám. Po vojenskom konflikte z nedávnej minulosti oblasť Balkánu naliehavo potrebuje hospodársku, sociálnu a politickú stabilitu, a teda ešte väčšmi pomoc zvonka. V tomto smere je regionálny prístup ku krajinám západného Balkánu mimoriadnym prínosom. Európska únia bola jednoznačným zástancom tohto prístupu nielen v sektore dopravy, ale aj pri snahách o zriadenie spoločnej oblasti voľného trhu a spoločného energetického trhu.

3.4.1 V roku 2000 zverejnila Európska komisia stratégiu regionálneho dopravného systému pre juhovýchodnú Európu vo forme multimodálnej siete dopravnej infraštruktúry. Túto stratégiu podporili dve štúdie – TIRS a REBIS⁽⁶⁾, ktoré definovali jadro siete a uvádzali investičné a finančné odporúčania. Týmto procesom sa vytvoril základ pre zriadenie vlastného sekretariátu so sídlom v Belehrade: „South East Europe Transport Observatory (SEETO)“. Úlohou SEETO je nielen podporovať a koordinovať rozvoj infraštruktúry, ale aj slúžiť ako kontaktné miesto pre otázky sociálnych a hospodárskych aktérov. V tomto smere sa aj stále viac využíva. V tejto súvislosti sa výslovné uvádza aj stále študijná skupina EHSV.

3.4.2 Prvý päťročný akčný plán na obdobie rokov 2006 – 2010 bol podpísaný v novembri 2005 a obsahuje asi 150 projektov. Ďalej sa v ňom uvádza asi 20 tzv. regionálnych „mäkkých projektov“ – tie sa týkajú sprievodných opatrení pri realizácii regionálnych sietí vymenovaných v pláne. V dôsledku veľmi obmedzených finančných prostriedkov bol nedávno počet prioritných projektov infraštruktúry drasticky znížený na 22 projektov. Proces, ktorý koordinuje SEETO, možno prirovnať k niekdajšiemu procesu TINA v EÚ, v ktorom má byť dokončená regionálna sieť v nadväznosti na hlavné osi/koridory.

⁽⁶⁾ Regional Balkans Infrastructure Study – Transport (regionálna štúdia dopravnej infraštruktúry pre krajiny Balkánu).

3.5 Práca skupiny na vysokej úrovni (*High Level Group* – HLG 2) pod vedením Loyoly de Palacio sa zaoberala ďalším rozvojom hlavných dopravných osí smerom k susedným štátom EÚ a oveľa ďalej. Boli definované štyri pozemné spojenia a jedna os námornej dopravy (7). Majú predstavovať tie najdôležitejšie medzinárodné spojenia a zároveň posilniť regionálnu súdržnosť. Skupina HLG 2 pripravila celý rad návrhov na horizontálne opatrenia, o. i. sa má urýchliť vybavovanie pohraničných formalít, zvýšiť bezpečnosť dopravy a zlepšiť sa má aj interoperabilita v železničnej doprave. Skupina HLG 2 odporúčala aj zlepšenie koordinácie a schopnosti presadiť sa tým, že sa vyhlásenia o porozumení (MoU) nahradia záväznými zmluvami. Na základe odporúčaní chce Komisia v júli až septembri uverejniť oznámenie o svojom plánovaní. Podľa názoru stálej študijnej skupiny je dôležité, aby sa Komisia primerane venovala horizontálnym otázkam.

3.6 Práca na koridoroch a dopravných oblastiach (podrobnosti pozri v prílohe II) pokračovala s rôznou intenzitou. Dopravné oblasti s výnimkou „Barentsovomorsko-euro-arktického regiónu“ v skutočnosti nevznikli, čo je konštatovanie, ktoré sa viac-menej nezmenilo od ich zriadenia v roku 1997 (na konferencii v Helsinkách). Pokiaľ ide o spoluprácu na koridoroch, tá sa stále viac rozvíja aj v regionálnych sieťach, čo je podľa názoru EHSV bez výnimky zmysluplný vývoj. Čo sa týka finančnej a technicko-organizačnej podpory, nedošlo ani v posledných dvoch rokoch k žiadnemu zlepšeniu. Často opakovaná požiadavka na lepšiu podporu zo strany Komisie nebola zrealizovaná. Rozhodujúce však je, že „koridorový model“ sa na základe práce obidvoch skupín na vysokej úrovni a záverov Komisie stal vlastne nadbytočný. Vnútri EÚ sú priority stanovené podľa 30 projektov TEN. Mimo EÚ sú „nahradené“ piatimi novými osami, resp. vedené ďalej pod novým menom. Zrejme teda jestvuje dostatočný popud na pokračovanie práce. Riadiace výbory sa osvedčili ako dôležité kontaktné miesta a fóra spolupráce pre zainteresované ministerstvá a vytvorili si tak vlastnú identitu (značku). Naďalej vykonávajú prácu na dôležitých miestach, pre ktoré ináč nejestvuje žiadne cezhraničné iniciatíva, ako napr. prioritné projekty TEN bez ustanoveného zvláštneho koordinátora.

3.7 Komisia posilnila svoju koordinačnú ponuku a jej pravidelné koordinačné stretnutia – zhruba raz až dvakrát do roka – so všetkými predsedami koridorov a celým radom ďalších hlavných aktérov sú dôležitým komunikačným fórom. EHSV

(7) Ide o nasledujúce spojenia:

- Juhozápadná os: spojenie juhozápadu s centrom EÚ (vrátane) Na jednej strane Švajčiarsko a os „Transmagreb“ od Maroka po Egypt.
- Juhovýchodná os: spojenie od centra EÚ cez Balkán a Turecko až po Kaukaz a Kaspické more, ako aj cez Blízky východ až po Egypt.
- Centrálna os: spojenie centra EÚ s Ukrajinou a Čiernym morom, ako aj Ruskom a Sibírom.
- Severovýchodná os: spojenie EÚ s Nórskom, ako aj s Ruskom a Sibírom
- Morská diaľnica: spája Baltické more, Atlantický oceán, Stredozemné a Čierne more, ako aj pobrežné krajiny. Odbočka cez Suezský kanál je už tiež naplánovaná.

zakaždým dostane možnosť zúčastniť sa a spolupracovať na nich a konštatuje, že sa mu za to dostáva aj vysokého uznania. Nejde pritom len o výmenu názorov o najnovšom vývoji stavebných prác, ale aj o základné a koncepčné otázky politiky celoeurópskej dopravnej infraštruktúry. Významné sú niektoré štruktúrne novinky: pre 6 projektov Komisia ustanovila zvláštnych koordinátorov (8), ktorých úlohou je podporovať realizáciu dôležitých úsekov sietí TEN. Súčasne sa predpokladá založenie agentúry, ktorá má zabezpečiť lepšie financovanie a pokrytie dôležitých projektov aj vyššími objemami financií. Nakoniec ešte nie je uzavretá diskusia o právne záväznej forme cezhraničnej spolupráce, ktorá by šla nad rámec jestvujúcich MoU.

4. Zameranie práce stálej študijnej skupiny – aktivity

4.1 Na základe nového smerovania celoeurópskej dopravnej politiky stala študijná skupina zamerala svoju pozornosť už nielen na práce na koridoroch, ale aj na prioritné projekty trans-európskej dopravnej siete (9) a nové plány expertnej skupiny, ktorú vedie Loyola de Palacio, napr. na myšlienku osobitného spojenia medzi Španielskom a Afrikou. Z rozhovorov s príslušnými miestami GR pre energetiku a dopravu (GR TREN) vyplýva, že by privítali príspevok EHSV k sociálno-ekonomickému zhodnoteniu realizovaných aj plánovaných projektov TEN.

4.2 Na prelome rokov 2004/2005 začala Komisia s prípravami na druhú expertnú správu pod vedením Loyoly de Palacio. Už v tejto ranej fáze mala stála študijná skupina možnosť zaujať stanovisko k zásadným otázkam (10). Predložila nasledujúce pripomienky: ochrana životného prostredia by mala zohrávať dôležitejšiu úlohu, požiadavka na intermodalitu sa musí viac odzrkadliť v praxi a mohla by sa stať aj samostatným kritériom pri hodnotení; väčší dôraz sa musí klásť na to, že ťažiskom má byť prepojenie s regionálnymi dopravnými sieťami. Okrem toho stála študijná skupina vyzdvihla význam

- (8) I. Železničné spojenie Berlín-Palermo (pán van Miert).
- II. Vysokorychlostné železničné spojenie Lisabon-Madrid-Tours/Montpellier (pán Davignon).
- III. Železničné spojenie Lyon-Turín-Budapešť-hranice Ukrajiny (pani de Palacio).
- IV. Železničné spojenie Paríž-Bratislava (pani Balzacs).
- V. Železničné spojenie „Rail Baltica“ Varšava-Helsinki (pán Telička).
- VI. Železničný koridor a ETRMS (pán Vinck).

(9) Rozhodnutie 884/2004/ES z 29. apríla 2004, Ú. v. EÚ, 30.4.2004 a 7.7.2004.

(10) List E. Thielmannovi, GR TREN z 15.12.2004.

horizontálnych aspektov ako prispôbenie legislatívy, otázky bezpečnosti atď. a zdôraznila, že tieto otázky sa musia spracovať lepšie a obsiahlejšie, ak sa má urýchliť dosiahnutie cieľov dopravnej politiky EÚ. Komisia vo svojej odpovedi ⁽¹¹⁾ zdôraznila, že najmä upozornenie na prepojenie s regionálnymi dopravnými sieťami by v budúcnosti chcela venovať väčšiu pozornosť.

4.3 Súbežne s druhou správou expertnej skupiny hodnotila Komisia aj doterajšiu prácu na koridoroch. Aj na tom sa zúčastnila stála študijná skupina krátkym hodnotením, v ktorom predovšetkým žiadala, aby sa poskytlo viac priestoru otázkam hospodárskej a sociálnej súdržnosti a konzultačnej činnosti. Posilnenie a lepšie prepojenie riadiacich výborov, väčšiu záväznosť a kontrolu dosiahnutých výsledkov považovala stála študijná skupina tiež za zmysluplné, pričom posledná z menovaných činností závisí predovšetkým od právomocí riadiacich výborov. Po vyhodnotení dotazníkov vyvodila Komisia štyri podstatné závery ⁽¹²⁾: koncepcia koridorov sa osvedčila a bude zachovaná, je potrebné rokovať o operačných otázkach a o zohľadnení sociálno-ekonomických faktorov; lepšia kontrola pokroku pri práci je užitočná, musí sa však riadiť špecifickými danosťami každého koridoru; pozitívny účinok koridorov sa dá zhodnotiť len dlhodobo, je však tým väčší, čím závažnejšie bola zorganizovaná spolupráca.

4.4 Spolupráca s riadiacimi výbormi 10 dopravných koridorov nestratila za posledné dva roky na dôležitosť. Z praktických a osobných dôvodov nemohla aktívna účasť na schôdzach riadiacich výborov ostať zachovaná v rovnakej miere ako v predchádzajúcich rokoch. Kontakty sa však nikdy neprerušili, v neposlednom rade preto, že pravidelné koordinačné stretnutia, ktoré sa konajú približne dvakrát do roka v Bruseli, zabezpečujú výmenu skúseností. Stála študijná skupina zaviedla systém čiastočnej pracovnej príslušnosti pre jednotlivé koridory, ktorá môže v budúcnosti vytvoriť v tomto smere väčšiu skutočnú zaangažovanosť a lepšiu kontinuitu vo vlastných radoch.

4.5 Pomerne veľký priestor zabralo vypracovanie stanoviska „Úloha železničných staníc v aglomeráciách a mestách rozšírenej Európskej únie“ ⁽¹³⁾, ktoré bolo súčasťou práce stálej študijnej skupiny a bolo prijaté vo februári 2006. Ako vizitka osobnej železničnej dopravy a centrá poskytovania služieb dopravnej siete sa železničné stanice a ich zachovanie, využitie a prestavba – najmä po bezpečnostnej stránke – musia dostať viac do zorného uhla európskej dopravnej politiky.

4.6 V období, ktorého sa týka táto správa, organizovala stála študijná skupina dve externé podujatia. V novembri 2004 sa EHSV zúčastnilo na propagačnej ceste vlakom pozdĺž

koridoru X, ktorú zorganizovalo pracovné združenie „ARGE Koridor X“ a ktorá viedla z Villachu v Rakúsku cez Záhreb v Chorvátsku až do Sarajeva v Bosne-Hercegovine. Táto akcia bola obhajobou a propagáciou efektívnejšieho železničného dopravného spojenia a cezhraničnej spolupráce železníc v tomto regióne. Na jednotlivých zastávkach sa konali mediálne účinné podujatia. Druhé externé podujatie, ktoré sa konalo v Bialystoku v Poľsku, bolo zamerané na regionálne dôsledky plánovaného „koridoru I“ na ochranu prírody, bezpečnosť a kvalitu života v severovýchodnom Poľsku. Konferencia v Bialystoku bola po viacerých stránkach vysloveným úspechom a môže sa označiť za zviditeľnenie práce stálej študijnej skupiny. Jej zhodnoteniu bude preto venovaná nasledujúca kapitola o najdôležitejších výsledkoch.

5. Najdôležitejšie výsledky práce v rokoch 2004 – 2006

5.1 V dňoch 15. – 17. novembra 2005 zorganizovala stála študijná skupina na pozvanie maršálka vojvodstva Podlaskie konferenciu s verejným vypočutím v Bialystoku, ktorú sprevádzali mnohé rozhovory a návštevy bližšieho okolia transeurópskeho dopravného koridoru 1 „Via- a Rail-Baltica“. Ich cieľom bolo prediskutovať so zástupcami samosprávy, rozličných sociálno-ekonomických záujmových skupín, ako aj orgánov zodpovedných za dopravnú politiku na regionálnej a miestnej úrovni otázku, ako čo najlepšie zladíť výstavbu koridoru I s regionálnymi záujmami a ochranou životného prostredia. Delegáciu EHSV sprevádzal zástupca Komisie EÚ, ktorý má na starosti najmä otázky týkajúce sa dotácií „Rail Baltica“. Všetky stretnutia sa konali vo výnimočne pohostinnej atmosfére. Cesta delegácie bola významná nielen z hľadiska dopravnej politiky, ale aj ako obojstranný úspech, pokiaľ ide o otázku „sprostredkovania Európy“.

5.1.1 Táto konferencia umožnila stretnutie najrôznejších účastníkov: ochrancov prírody, komunálnych politikov, podnikateľov v oblasti priemyslu železničnej dopravy, obyvateľov a členov podnikových rád a vytvorila takmer hmatateľné spojenie medzi regiónmi a Bruselom/EÚ. V praxi bolo možné vidieť rôzne stránky vplyvu dopravného koridoru: zataženie obyvateľov na uliciach hlavného ťahu, nádej na hospodársky rozmach v dôsledku dopravného pripojenia, slabé miesta verejnej osobnej prepravy a regionálnej železničnej dopravy, bránenie mimoriadneho prírodného bohatstva regiónu, strach zo straty pracovných príležitostí, finančné ťažkosti a byrokratické prekážky, ktoré je možné odhaliť a odstrániť až na základe takejto mnohostrannej komunikácie. Poznatky z tohto stretnutia boli mnohostranné a nanajvýš poučné pre všetkých zúčastnených, nakoniec sa dospelo aj k novým možnostiam riešenia problémov.

⁽¹¹⁾ List E.Thielmanna z 21.1.2005.

⁽¹²⁾ Vyhodnotenie bolo prezentované na koordinačnej schôdzi 21. apríla 2005 v Bruseli.

⁽¹³⁾ Stanovisko EHSV na tému „Úloha železničných staníc v aglomeráciách a mestách rozšírenej Európskej únie“, Ú. v. EÚ C 88, 11.4.2006, s. 9.

5.1.2 Via Baltica v severovýchodnom Poľsku sa môže stať príkladom integrovanej celoeurópskej dopravnej politiky. Hlavným problémom je dopravné zaťaženie vyplývajúce z postavenia tranzitného regiónu a na druhej strane naliehavá potreba hospodárskeho rozvoja, ktorý si síce vyžaduje dopravné pripojenie, nie však tranzitnú dopravu. Druhým vážnym problémom a súčasne „hlavnou výhrou“ regiónu je neporovnateľné prírodné bohatstvo, ktoré sa musí chrániť. V tomto smere sa ukázali mnohé ďalšie dobré riešenia, ktoré ani nemusia byť drahšie. Na záver bolo jasné, že Rail-Baltica nebolo primeraným spôsobom zohľadnené v regionálnom plánovaní a to poskytlo príležitosť zástupcovi koordinátora EÚ propagovať práve toto dopravné prepojenie. Bolo zrejmé, že problémy je možné zvládnuť len v rámci celkovej integrovanej koncepcie dopravy regiónu, a že len tak sa dajú prekonať slabé miesta v plánovaní a realizácii koridoru Via-Baltica a Rail-Baltica. Pozitívny vývoj, ktorý sa začal, bude EHSV naďalej podporovať.

5.2 Cezhraničná spolupráca ministerstiev dopravy jednotlivých štátov pozdĺž koridorov bude v budúcnosti nahradená a pokrytá iniciatívou Komisie (pozri časť 3). Tým sa má využiť možnosť užšej spolupráce v rámci jedného celku, namiesto toho, aby sa museli koordinovať dva paralelné procesy tak, ako doteraz. Zlepšili by sa tým aj východiská pre uplatňovanie

centrálnych cieľov dopravnej politiky. Naďalej zostáva nevyriešeným problémom, ako možno účinne posilniť prepojenie cezhraničnej spolupráce medzi členskými štátmi EÚ a tretími krajinami. EHSV zastáva názor, že riešenie môže popri zlepšených zmluvných vzťahoch spočívať predovšetkým v koncentracii finančných prostriedkov EÚ, ktoré sú k dispozícii. Táto koncentrácia by musela aj v rámci prioritných osí sledovať prednostné projekty a prostriedky, ktoré sú určené na prípadné 20 % spolufinancovanie projektov vnútri EÚ, by sa museli skutočne využiť. V súčasnosti sa len málokedy zrealizuje väčšia dotácia ako 2 – 5 %.

5.3 Nakoniec zostáva pre EHSV stále dôležitá a dodnes len nedostatočne rozvinutá oblasť prepojenia infraštruktúrnych a operačných otázok. Napriek veľakrát a pravidelne sa opakujúcim vyhláseniam je pokrok v tejto oblasti slabý, lebo sa nevyvíja žiaden vlastný postup pre realizáciu. Nádej, že sa ciele dopravnej politiky budú v praxi spájať s ďalším vývojom infraštruktúry akosi samé od seba, sa v minulých rokoch nenaplnila. Orientácia na veľké konferencie o doprave je už žiaľ minulosťou. Budúcnosť by teda mala patriť regiónom, kde sa zbiehajú všetky konkrétne otázky, a kde je mimoriadne dôležité porozumenie pre celoeurópske súvislosti. Skúsenosti získané na konferencii v Białystoku to potvrdzujú.

V Bruseli 13. septembra 2006

Predsedníčka

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Anne-Marie SIGMUND