

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal "Üleeuroopalised transpordikoridorid 2004–2006"

(2006/C 318/30)

16. detsembril 2004. otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastavalt kodukorra artikli 29 lõikele 2 koostada "Üleeuroopalised transpordikoridorid 2004–2006"

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi-, energeetika-, infrastruktuuri- ja infoühiskonna sektsiooni arvamus võeti vastu 4. septembril. Raportöör oli pr ALLEWELDT.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 429. istungjärgul 13.-14. septembril 2006 (13. septembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 192, vastu hääletas 4, erapooletuks jäi 10.

1. Alalise uurimisrühma eesmärgid

1.1 Alates üleeuroopalise transpordipoliitika loomisest 1991. aastal, mis pani aluse suurte transpordikoridoriühenduste kavandamisele, on Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee aktiivselt ja kindla veendumusega osalenud kõnealuse ühtekuuluvust edendava poliitika kujundamises väljaspool Euroopa Liidu piire. 2003. aastal avaldati brošüür viimase 10 aasta jooksul tehtud tööst⁽¹⁾. Sellest alates on kõnealuse valdkonnaga pidevalt tegele-
nud alaline uurimisrühm. Viimane arvamus⁽²⁾ hõlmab perioodi 2002–2004. Käesolev arvamus käsitleb 2006. aasta keskpaigani toimunud arenguid.

1.2 Alalise uurimisrühma eesmärk on ühendada ühtne üleeuroopaline transpordi infrastruktuur loomine — algusest peale ja samuti väljaspool Euroopa Liidu piire — jätkusuutliku ja tõhusa transpordisüsteemi tekkimiseni viivate transpordipoliitiliste ning ühtekuuluvuseesmärkidega. Seega tuleb arvestada sotsiaalseid, majanduslikke, rakenduslikke, keskkonna- ja julgeolekupoliitilisi ja piirkondlikke küsimusi ning kaasata asjaomaseid huvirühmi. Alaline uurimisrühm soovib kohapeal toimuva praktilise tööga anda sellesse oma panuse. Käesolev arvamus on 2004.–2006. aasta tegevuste ja kogemuste aruanne; samas antakse hinnang poliitilistele muutustele kõnealuses valdkonnas.

2. Järeldused

2.1 EMSK algatuse keskmes on ühelt poolt transpordi infrastruktuuri arengu ning teiselt poolt keskkete transpordipoliitiliste eesmärkide täitmise ja rakenduslike küsimuste vaheline seos. Küsimus on jätkuvalt oluline ja kiireloomuline. Vaatamata sellele, et poliitilisel tasandil on korduvalt ja korrapäraselt üritatud kõnealust seost luua, on edusammud tagasihoidlikud, kuna puudub spetsiaalne rakendusmeetod. Lootus, et transpordipoliitilised eesmärgid seostuksid peaaegu automaatselt infrastruktuuri arenguga, ei ole möödunud aastatel täitunud. Siinjuures võiks võtmeroll olla piirkondadel, kus koonduvad konkretselt kõik küsimused ning kus üleeuroopaliste seoste

mõistmine on eriti vajalik. Alaline uurimisrühm selgitas Kirde-Poolas korraldatud piirkondliku konverentsiga eeskujulikult, kui oluline on arvesse võtta kavandatud peamagistraalteede piirkondlikke mõjusid. Euroopa poliitika peab siin võtma suurema vastutuse. Ei piisa sellest, kui Euroopa ülesandena nähakse vaid keskkete magistraalide loomist.

2.2 Möödunud kahel aastal on tehtud väga palju, et kohandada Euroopa infrastruktuurikava uute poliitiliste tingimustega. Euroopa Liidu siseselt määratleti uued prioriteetsed projektid, uued kesksed magistraalid naaberriikidega ning arendati Lääne-Balkani algatust. Põhimõtteliselt peab EMSK kõnealuseid uusi lähenemisviise õnnestunuks ning tervitab eelkõige seda, et oluliseks peetakse ühendust naaberriikidega. Samas on uued lähenemisviisid kinni vanas kontseptsioonis: peaaegu eranditult on keskpunktis magistraalteede kavandamine. Transpordiliikide ühitamise küsimused ning mõju keskkonnale; nii kohalikud majanduslikud kui ka sotsiaalsed huvid leiavad kajastamist vähesel määral või on üldse kõrvale jäetud. EMSK arvates on see äärmiselt kahetsusväärne.

2.3 Euroopa infrastruktuurikava läbivaatamise üks põhjus peitus selle realiseerimise tagasihoidlikes edusammudes, mis tulenes paljuski ebapiisavatest rahalistest vahenditest. Seega oli peaeesmärk keskendumine vaid vähestele projektidele. EMSK arvates tuleks suurendada ka Euroopa toetusi. EMSK on juba mujal teinud ettepanekuid täiendavate rahastamisvahendite võimaluste kohta. Vähemalt Euroopa Liidu siseste projektide puhul tuleks ettenähtud 20 % kaasfinantseerimine Euroopa Liidu vahenditest paremini ära kasutada. Samas tuleb ja saab kasvavate toetustega senisest siduvamalt määratleda ka nõuded infrastruktuuriprojektidele, näiteks keskkonnakaitse, transpordiliikide ühitamise või turvalisuse osas.

2.4 EMSK toetab suuremat koostööd liikmesriikide transpordiministeeriumite loodud piiriüleste organite (nt transpordikoridoride juhtkomiteed) ja komisjoni asjaomaste organite vahel. Ainult koordineerimisest ei piisa ja seeläbi võib kaotada olulised

⁽¹⁾ EMSK: 10 aastat üleeuroopalist transpordipoliitikat, 2003.

⁽²⁾ Komitee arvamus, mis käsitleb üleeuroopalisi transpordikoridore, ELT C 120, 20.5.2005, lk 17.

võimalused praktiliste meetmete võtmiseks. Järjest raskem on kontrollida, kes võtab millise vastutuse üldiste transpordipoliitiliste eesmärkide täitmise eest. Esimesed kolm üleeuroopalist transpordikonverentsi 1991, 1994 ja 1997 andsid olulised suunised. 1997. aasta Helsingi deklaratsioon on tänu ulatuslikule iseloomule jätkuvalt suurepärase koostööaluse. Omal ajal taheti edusamme korrapäraselt kontrollida. Praegu piirdub kontroll peaaegu eranditult ehitusprojektide realiseerimise kontrollimisega.

2.5 Bialystokis toimunud EMSK konverents oli suur õnnestumine⁽³⁾. Konverents tõi Euroopa kõnealusesse piirkonda ning edastas piirkonna inimeste nõudmise tõhusaüleeuroopalise transpordipoliitika järele. EMSK asetab sarnaste impulsside andmise oskuse asetama oma tulevase tegevuse keskpunkti kõnealuses valdkonnas. Lisaks sellele on käimasoleva koordineerimistegevuse raames jätkuvalt mõttekas teha tihedat koostööd transpordikoridoride juhtkomiteedega, Kagu-Euroopa tööorganite (Kagu-Euroopa transpordi vaatluskeskus, SEETO) ning loomulikult komisjoniga. Piirkondlike lähenemisviiside kõrval tulevikus aktiivsemalt käsitleda ja hinnata ka peamagistraalidel liikuvate transpordiliikidega seotud küsimusi ning prioriteetseid projekte TEN-T võrgustikus.

3. Üleeuroopalise transpordipoliitika uued raamtingimused

3.1 Viimasel kahel aastal on Euroopas toimunud ulatuslikud arengud. 2004. aasta mais liitus Euroopa Liiduga 10 uut liikmesriiki. Euroopa uuendas ja tugevdas oma tegevust Lääne-Balkani riikide suhtes ning töötas välja uue naaberriikide poliitika. Euroopa Liidu komisjoni algatus üleeuroopaliste transpordivõrgustike ümberkujundamiseks ning transpordikoridoride arendamiseks oli ühelt poolt suunatud sissepoole. See tähendab, et arvestati 2004. aasta laienemisega ning transpordikoridoridest saadud kogemused leidsid tee TEN-T poliitikasse Euroopa Liidus⁽⁴⁾. Teiselt poolt oli tähelepanu keskpunktis kesksete transpordiühenduste laiendamine Euroopa uue naaberriikide poliitika ja ka kaugemale ulatuvate eesmärkide täitmiseks.

3.2 2002. aastal koostas Euroopa Komisjon TEN-T võrgustiku ja üleeuroopaliste transpordikoridoride realiseerimise hinnangu. Tähteldati, et peamagistraalide väljaehitamises esineb väga tugevaid viivitusi. Seetõttu valiti lähenemisviis, millel on selgemalt määratletud prioriteedid ning asjaomaste riikide suhtes kohaldatakse ulatuslikumat tegevust. Seejuures võib eristada kolme erinevat geograafilist piirkonda: Euroopa Liit oma tulevasel kujul 27 liikmesriigiga, Lääne-Balkani riigid⁽⁵⁾ ning ülejäänud riigid ja piirkonnad, mis piirnevad 27-liikmelise Euroopa Liidu liikmesriikidega. Kõigi kolme rühma tarvis moodustas Euroopa Komisjon kõrgetasemelised töörühmad, et töötada välja soovitud prioriteetsete projektide ja tegevussuundade jaoks.

⁽³⁾ Konverentsi aruanne I lisas.

⁽⁴⁾ Alus oli Karl van Mierti juhitud ekspertrühma aruanne, mis koostati 2003. aasta juunis.

⁽⁵⁾ Poliitilise ühtsuse tõttu käsitletakse Lääne-Balkani riike mõnikord Kagu-Euroopa osana ja nad hõlmavad realselt — lisaks endise Jugoslaavia riikidele — Rumeeniat, Bulgaariat ning harvemini Türgit ja Moldaaviat.

3.3 Esimese sellesarnase uurimuse (2002–2003) koostas kõrgetasemeline töörühm Karl van Mierti juhtimisel 27-liikmelisele Euroopa Liidule. Seejuures kontrolliti kriitiliselt kolme neljandikku üleeuroopalistest transpordikoridoridest; kõrgetasemeline töörühm esitas “vanade” ja “uute” liikmesriikide 30 transpordinfrastruktuuri projektist koosneva nimekirja, mida tuleks käsitleda prioriteetsena 27-liikmelise Euroopa Liidu üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) seisukohalt. Lisaks soovitas kõrgetasemeline töörühm muuhulgas uusi finantssätteid ja õigusakte TEN-T realiseerimise toetamiseks ning projektipõhiseid koordineerimismehhanisme. Kõrgetasemelise töörühma soovitud viisid TEN-T suuniste läbivaatamiseni 2004. aasta aprillis.

3.4 Lääne-Balkani riigid olid regionaalpoliitilise kavandustöö alusena vähem homogeenised kui 27-liikmeline Euroopa Liit: riikide erinev staatus ELi suhtes, piirkonnasisesed suhted ja suhetes Euroopa Liiduga toimuvad arengud on viinud pidevate poliitiliste kohandusteni. Pärast lähimineviku sõjalisi konflikte vajavad Balkanimaad kiiresti — majanduslikku, sotsiaalset ja poliitilist — stabiilsust ning seetõttu just abi väljastpoolt. Seetõttu annab piirkondlik lähenemisviis Lääne-Balkani riikide suhtes erilise lisaväärtuse. Euroopa Liit on olnud kõnealuse kontseptsiooni veendunud pooldaja ja seda mitte ainult transpordisektoris, vaid ka ühise vabakaubanduspiirkonna ja ühise energia-turu loomise jõupingutustes.

3.4.1 2000. aastal avaldas Euroopa Komisjon piirkondliku transpordisüsteemi strateegia Kagu-Euroopas mitmeliigilise transpordinfrastruktuurivõrgu vormis. Kõnealuse strateegia juurde kuulus kaks uurimust — TIRS ja REBIS⁽⁶⁾ –, milles määratleti peavõrgustik ning esitati investeerimis- ja rahastamissoovitused. Kõnealuse protsessiga pandi alus eraldi sekretariaadi loomisele, mille asukoht on Belgradis ning mis kannab nime Kagu-Euroopa transpordi vaatluskeskus (*South East Europe Transport Observatory, SEETO*). Vaatluskeskuse ülesanne on toetada ja koordineerida infrastruktuuri arengut ning olla kontaktpunkt majanduslike ja sotsiaalsete osalejate järeleparimistele. Teenust kasutatakse järjest enam. Antud kontekstis nimetatakse eriti ka EMSK alalist uurimisrühma.

3.4.2 Esimene viieaastane tegevuskava aastateks 2006–2010 allkirjastati 2005. aasta novembris ja hõlmab ligi 150 projekti. Lisaks nimetatakse kavas kuni 20 niinimetatud “pehmet piirkondlikku projekti”, mis puudutavad piirkondlike võrgustike realiseerimise täiendavaid meetmeid. Märkimisväärsete rahaliste piirangute tõttu kahandati prioriteetsete infrastruktuuriprojektide arvu hiljuti drastiliselt — see kahanes 22 projektile. Vaatluskeskuse koordineeritav protsess on võrreldav Euroopa Liidu varasema TINA protsessiga, mille raames tuleb lisaks peamagistraalide/koridoridele realiseerida ka piirkondlik võrgustik.

⁽⁶⁾ Balkani piirkonna transpordinfrastruktuuri uurimus (*Regional Balkans Infrastructure Study — Transport*).

3.5 Loyola de Palacio juhtimisel tegutsenud teine kõrgetasemeline töörühm uuris peamagistraalide laiendamist Euroopa Liidu naaberriikidesse ja kaugemale. Määratleti neli maanteeühendust ja üks meremagistraal (?). Need peaksid esindama olulisimaid rahvusvahelisi ühendusi ning tugevdama piirkondlikku ühtekuuluvust. Teine kõrgetasemeline töörühm teeb ka mitmeid ettepanekuid valdkonnaülesteks meetmeteks, muuhulgas tuleb kiirendada piiriformaalsusi, suurendada liikluse turvalisust ning parandada koostalitusvõimet raudteeliikluses. Teine kõrgetasemeline töörühm soovib ka tõhustada koordineerimist ning teostamisvõimet, asendades vastastikuse mõistmise memorandumid siduvate lepingutega. Kõnealuste soovitude põhjal kavatses komisjon juulis–septembris avaldada teatise oma kavade kohta. Alalise uurimisrühma arvates on oluline, et komisjon käsitleks piisavalt valdkonnaülesteid küsimusi.

3.6 Töö transpordikoridorides ja transpordipiirkondades (käsitletakse üksikasjalikumalt II lisas) edeneb vahelduvalt. Barentsi-Euro-Arktika piirkonda arvestamata ei ole transpordipiirkonnad realiseerunud. Olukord ei ole oluliselt muutunud alates piirkondade loomisest Helsingi konverentsil 1997. aastal. Koostöö transpordikoridorides on üha enam arenenud koostööks piirkondlikes võrgustikes. EMSK arvates on tegu kõigiti mõistliku arenguga. Rahalise ja tehnilis-organisatoorse toetuse osas ei ole olukord paranenud ka viimasel kahel aastal. Komisjon ei ole vastanud sagedasti esitatud suurema toetuse nõuetele. Otsustav on aga see, et transpordikoridorimudel on mõlema kõrgetasemelise töörühma tegevuse ning komisjoni järelduste tõttu praktiliselt iganenud. Euroopa Liidu siselt on prioriteetid seatud 30 TEN-projekti alusel. Euroopa Liidust väljaspool on transpordikoridorid "asendatud" 5 uue magistraaliga või on tegevust jätkatud uue nime all. Siiski on ilmselgelt piisavalt põhjust töö jätkamiseks. Juhtkomiteedest on saanud olulised kontakt- ja koostööfoorumid osalevatele transpordiministeeriumidele ning neil on välja kujunenud oma identiteet (kaubamärk). Nad jätkavad tööd olulistes ühendustes, kus puuduvad muud piiriülelised algatused, näiteks prioriteetsed TEN-projektid, millele ei ole määratud erikoordinaatoreid.

3.7 Komisjon on tugevdanud koordineerimistoetust ning korrapärased — keskmiselt üks kuni kaks korda aastas toimuvad — koordineerimiskoosolekud transpordikoridoride kõikide juhtidega ning paljude teiste põhitegelastega on olulised

(?) Ühendused on:

- Edelamagistraal: ühendus Edela-Euroopast Euroopa Liidu keskossa, sh Šveits ja *Transmaghrebi* magistraal Marokost Egiptusesse;
- Kagumagistraal: ühendus Euroopa Liidu keskosast Balkani ja Türgi kaudu Kaukasusele ja Kaspia merele ning Lähis-Ida kaudu Egiptusesse;
- Keskmagistraal: ühendus Euroopa Liidu keskosast Ukrainasse ja Mustale merele ning Venemaale ja Siberisse;
- Kirdemagistraal: ühendus Euroopa Liidust Norrassa ning Venemaale ja läbi Siberi;
- Meremagistraal: ühendab Läänemerd, Atlandi ookeani, Vahemerid ja Musta merd ning rannikuriike. Samuti on kavandatud laiendamine Suessi kanali kaudu.

teabevahetusfoorumid. EMSK võib alati koosolekutel osaleda ning koostööd teha ning komitee tõdeb, et komitee panust hinnatakse väga kõrgelt. Seejuures ei ole oluline mitte ainult teabevahetus ehitusprojektide viimaste arengute üle, vaid ka üleeuroopalise transpordinfrastruktuuripoliitika põhimõttelised ja kontseptuaalsed küsimused. Siinkohal on olulised mõned struktuursed uuendused: tähtsate TEN lõikude realiseerimise edendamiseks nimetas komisjon 6 projekti jaoks ametisse erikoordinaatorid (⁸). Samuti plaanitakse luua agentuur, mille eesmärk on parandada oluliste projektide rahastamist ja teostamist ka suurenevat rahastamismahtu silmas pidades. Lisaks ei ole veel lõppenud arutelu piiriülese koostöö õiguslikult siduva vormi üle, mis ulatuks kaugemale kui kehtivad vastastikuse mõistmise memorandumid.

4. Alalise uurimisrühma töökorraldus: tegevus

4.1 Vastavalt üleeuroopalise transpordipoliitika ümberkorraldusele on alalise töörühma tähelepanu suunatud mitte ainult tööle transpordikoridorides, vaid hõlmab ka prioriteetseid projekte üleeuroopalises transpordivõrgustikus (⁹) ning Loyola de Palacio juhitud ekspertrühma uusi kavu, näiteks erihenduse loomise idee Hispaania ja Aafrika vahel. Läbirääkimistest transpordi ja energeetika peadirektoraadi pädevate üksustega selgus, et EMSK panus juba realiseeritud või kavandatud TEN-projektide sotsiaalmajanduslikku hindamisse oleks tervitatav.

4.2 2004.–2005. aasta vahetusel alustas komisjon teise ekspertaruande ettevalmistust Loyola de Palacio juhtimisel. Alalisel uurimisrühmal oli selles varases staadiumis võimalus väljendada oma seisukohti põhimõttelistes küsimustes (¹⁰). Märgitü järgmist: keskkonnakaitse peab olema olulisem roll; ühendvedude kasutamine peaks praktikas rohkem kasutust leidma, see võib saada eraldi hindamiskriteeriumiks; suuremat tähelepanu tuleks pöörata ühendustele piirkondlike transpordivõrgustikega. Lõpuks rõhutas alaline uurimisrühm valdkonnaüleste aspektide (õigusnormide ühtlustamine, julgeolekuküsimused jne) tähtsust ning toonitas, et kõnealuste küsimuste jaoks põhjalikumalt ja ulatuslikumalt käsitleda, kui eesmärk on

- (⁸) I rongiühendus Berliin-Palermo (hr van Miert)
- II kiirrongiühendus Lissabon-Madriir-Tours/Montpellier (hr Davignon)
- III rongiühendus Lyon-Torino-Budapest-Ukraina piir (pr de Palacio)
- IV rongiühendus Pariis-Bratislava (hr Balzazs)
- V rongiühendus "Rail Baltica" Varssavi-Helsingi
- VI raudteekoridorid ja ETRMS (hr Vinck)

(⁹) Otsus 884/2004/EÜ, 29.5.2004, ELT 30.4.2004 ja 7.7.2004.

(¹⁰) Kiri E. Thielmannile, transpordi ja energeetika peadirektoraat, 15.12.2004.

kiirendada Euroopa Liidu transpordipoliitiliste eesmärkide täitumist. Vastuses rõhutas komisjon⁽¹¹⁾, et tulevikus soovib ta eelkõige pöörata rohkem tähelepanu ühendustele piirkondlike transpordivõrgustikega.

4.3 Samaaegselt teise ekspertaruandega võttis komisjon kokku ka senise töö transpordikoridorides. Ka siin osales alaline uurimisrühm lühikese hinnanguga, milles nõuti eelkõige suuremat pühendumist majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse küsimustele ning konsulteerimisele. Samuti peab alaline uurimisrühm mõttekaks juhtkomiteede tugevdamist ja nende paremate võrgustike loomist, rohkemate kohustuste võtmist ning järelevalvet tulemuste üle, kusjuures viimane kuulub eelkõige juhtkomitee pädevusse. Küsitluslehtede hindamisel tegi komisjon neli olulist järeldust⁽¹²⁾: transpordikoridorikontseptsioon on ennast õigustanud ja selle rakendamist jätkatakse; rakenduslikud küsimused ning sotsiaal-majanduslike tegurite arvestamine vajavad asjaomaseid meetmeid; tulemuste parem kontroll on mõttekas, ent seejuures tuleb arvestada iga transpordikoridori eripära; koridoride positiivne mõju on hinnatav vaid pikaajaliselt, kuid on seda edukam, mida siduvamalt on koostöö korraldatud.

4.4 Koostöö 10 transpordikoridori juhtkomiteega on ka viimasel kahel aastal olnud muutumatult oluline. Praktilistel ja personaliga seotud põhjustel ei olnud võimalik juhtkomiteede koosolekutel sama aktiivselt osaleda kui varasematel aastatel. Kontaktid ei ole siiski katkenud, eelkõige kuna Brüsselis kaks korda aastas toimuvad koordineerimiskoosolekud tagavad korrapärase kohtumise ning kogemustevahetuse. Alaline uurimisrühm juurutas süsteemi, mille kohaselt vastutus üksikute transpordikoridoride eest on jaotatud töömahu õiglase jagamise alusel. Tulevikus tähendab see suuremat praktilist pühendumist ja jätkuvust rühma siseselt.

4.5 Olulisel kohal oli arvamuse "Raudteejaamade roll laienenud Euroopa Liidu linnades ja linnastutes"⁽¹³⁾ ettevalmistamine, mis oli integreeritud alalise uurimisrühma tegevusse ning võeti vastu 2006. aasta veebruaris. Euroopa transpordipoliitika raames tuleb pöörata suuremat tähelepanu raudteejaamade säilitamisele, kasutamisele ja kujundamisele — eelkõige turvalisuse seisukohalt — kui rongireisijate veo "vaateaknale" ja transpordivõrgu teenustekeskusele.

4.6 Vaatlusalusel perioodil korraldas alaline uurimisrühm kaks välisüritust. Novembris 2004 osales EMSK meeldejäädav rongireisil mööda X koridori, mille korraldas "ARGE koridor X"

ning mis viis Villachist Austrias läbi Zagrebi (Horvaatia) Sarajevosse Bosnia-Hertsegoviinas. Tegu oli üleskutsega töhusamatele rongiühendustele ning raudteede piiriülesele koostööle kõnealusel piirkonnas. Peatuskohtades korraldati ajakirjanduse tähelepanu äratanud üritusi. Teine välisüritus toimus Poolas Bialystokis. Ürituse keskpunktis olid I koridori kava piirkondlikud tagajärjed looduskaitsele, turvalisusele ja elukvaliteedile Kirde-Poolas. Bialystoki konverents oli äärmiselt edukas mitmes mõttes ning seda võib pidada alalise uurimisrühma töö kõrghetkeks. Hinnang sellele järgneb alljärgnevas peatükis, mis käsitleb olulisimaid tulemusi.

5. 2004.–2006. aasta töö olulisimad tulemused

5.1 15.–17. novembril 2005 korraldas alaline uurimisrühm Bialystokis Podlaasia vojevoodkonna marssali kutsel konverentsi avaliku aruteluga, mida saatsid erinevad vestlused ja külastused I üleeuroopalise transpordikoridori "Via ja Rail Baltica" lähiümbruskonnas. Eesmärk oli arutada omavalitsuse esindajate, erinevate sotsiaal-majanduslike huvirühmade ning transpordipoliitika eest vastutavate piirkondlike ja riiklike organitega lahendusvariante sellele, kuidas I koridori ehitamine viia kõige paremini kooskõlla piirkondlike huvide ja keskkonnakaitsega. EMSK delegatsiooni saatis Euroopa Liidu komisjoni esindaja, kes tegeleb eelkõige "Rail Baltica" projekti edendamiseks. Kõik kohtumised leidsid aset erilise külalislahkuse õhkkonnas. Delegatsiooni reis oli oluline mitte ainult transpordipoliitika seisukohalt, vaid ka edusamm Euroopa asjadest teavitamise küsimustes mõlemale osapooltele.

5.1.1 Kõnealusel konverentsil tõi kokku kõige erinevamad osalejad: looduskaitse, kohaliku tasandi poliitikud, raudteetööstuse ettevõtjad, kohalikud elanikud, töönõukogud, ning löi praktiliselt käegakatsutava ühenduse piirkonna ja Euroopa Liidu/Brüsseli vahel. Toodi esile transpordikoridori mõju eri mõõtmed: koormus läbisõiduteede ääres elavatele inimestele, lootus transpordihendusest tulenevale majanduslikule tõusule, ühiskondliku reisijateveo ja piirkondliku rongireisijate veo nõrgad küljed, piirkonna eriliste loodusvarade säilitamine, hirm töökohtade kaotuse ees, rahapuudus ja bürokraatlikud tõkked, mida on võimalik tunnetada ja kõrvaldada vaid ühiselt. Kohtumisel saadud teave oli kõigi osalejate jaoks mitmetahuline ning äärmiselt õpetlik ning kohtumise lõpuks leiti ka uued võimalused probleemide lahendamiseks.

⁽¹¹⁾ E. Thielmanni kiri, 21.1.2005.

⁽¹²⁾ Hinnangut esitleti koordineerimiskoosolekul 21. aprillil 2005 Brüsselis.

⁽¹³⁾ Komitee arvamus "Raudteejaamade roll laienenud Euroopa Liidu linnades ja linnastutes", ELT C 88, 11.4.2006, lk 9.

5.1.2 Via Balticast Kirde-Poolas võib saada eeskujul integreeritud üleeuroopalises transpordipoliitikas. Üks põhiprobleem on ühelt poolt transiidipiirkondade liikluskoormus ning teiselt poolt hädavajalik majandusareng, mis tuleneb küll piirkonna transpordiühendusest, kuid mitte transiidiliiklusest. Teine põhiprobleem ja samas piirkonna "suurim vara" on selle võrreldamatu looduslik rikkus, mida tuleks kaitsta. Siin toodi välja palju häid lahendusvõimalusi, mis ei pea isegi tingimata olema kallid. Selgus, et "Rail Balticat" ei olnud piirkondlikes kavades piisavalt arvestatud ning see oli võimalus Euroopa Liidu koordinaatori esindajal kõnealust transpordikoridoriühendust propageerida. Sai selgeks, et vaid integreeritud üldine transpordistrateegia saab lahendada piirkonna probleeme ja vaid nii on võimalik ületada takistusi "Via Baltica" ja "Rail Baltica" kavandamisel ja elluviimisel. EMSK toetab ka edaspidi konverentsil käivitunud positiivseid arenguid.

5.2 Tulevikus lõpetatakse transpordikoridoride riikide transpordiministeeriumide piirilene koostöö ning see asendatakse komisjoni algatusega (vt peatükk 3). Eesmärk on kasutada tihedama koostöö võimalust ühes protsessis senise kahe paralleelse protsessi koordineerimise asemel. Samuti paraneb kesksete

transpordipoliitiliste eesmärkide rakendamise alus. Endiselt on lahendamata see, kuidas saaks mõjusalt tugevdada piiriülese koostöö siduvust ELi liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel. EMSK on seisukohal, et parim võimalus selleks on paranenud lepinguliste suhete kõrval saadaolevate ELi rahaliste vahendite kontsentreerimine. Nii peaks ka prioriteetsete magistraalide raames keskenduma prioriteetsetele projektidele ning täielikult tuleks ära kasutada projektide võimalik 20 %line kaasfinantseerimine Euroopa Liidus. Praegu on toetus vaevalt 2–5 % tasemel.

5.3 Lisaks tuleks uurida veel infrastruktuuri ja rakenduslike küsimuste ühendamist, mis on alati olnud EMSK-le oluline ja mis ei ole tänaseni veel piisavalt arenenud. Olgugi et küsimusega on üritatud korduvalt ja korrapäraselt tegeleda, on edusammud tagasihoidlikud, kuna puudub spetsiaalne rakendusmeetod. Lootus, et transpordipoliitilised eesmärgid seostuksid automaatselt infrastruktuuri arenguga, ei ole möödunud aastatel täitunud. Transpordipoliitikat ei kujunda enam suured transpordikonverentsid nagu varem. Seetõttu võiks tulevikus põhiroll olla piirkondadel, kus koonduvad konkreetselt kõik küsimused ning kus üleeuroopaliste seoste mõistmine on eriti vajalik. See kattub Bialystoki konverentsil saadud kogemustega.

Brüssel, 13. september 2006

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Anne-Marie SIGMUND