

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Visos Europos transporto koridorių 2004–2006 m.

(2006/C 318/30)

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis savo Darbo tvarkos taisyklių 29 str. 2 dalimi, 2004 m. gruodžio 16 d. nusprendė parengti Visos Europos transporto koridorių 2004–2006 m.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2006 m. rugsėjo 4 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėja Karin Alleveldt.

429-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2006 m. rugsėjo 13–14 d. (rugsėjo 13 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 192 nariams balsavus už, 4 - prieš ir 10 susilaikius.

1. Nuolatinės tyrimo grupės tikslas

1.1 Nuo visos Europos transporto politikos, kuria buvo remiamasi planuojant didžiuosius susisiekimo koridorius, pradžios 1991 m. EESRK tvirtai įsitikinęs ir aktyviai skatino sanglaudos politiką už ES ribų. 2003 m. buvo išleista brošiūra apie šiuos per pastaruosius dešimt metų atliktus darbus ⁽¹⁾. Nuo to laiko šiuo klausimu dirba nuolatinė tyrimo grupė. Paskutinė nuomonė ⁽²⁾ apėmė 2002–2004 m. ataskaitinį laikotarpį. Šioje nuomonėje nagrinėjami iki 2006 m. vidurio įvykę pokyčiai.

1.2 Nuolatinės tyrimo grupės tikslas — nuo pat bendros visos Europos transporto infrastruktūros kūrimo pradžios ir peržengiant ES sienas laikytis transporto politikos tikslų sukurti tvarią ir veiksmingą transporto sistemą ir sanglaudos politikos tikslų. Taigi, būtina atsižvelgti į socialinius, ekonominius, valdymo, aplinkos ir saugumo politikos bei regioninius klausimus ir užtikrinti atitinkamų interesų grupių dalyvavimą. Nuolatinė tyrimo grupė norėtų prie to prisidėti savo praktine veikla vietoje. Ši nuomonė yra ataskaita apie 2004–2006 m. veiklą ir įgytą patirtį; joje taip pat pateikiamas politinių pokyčių šioje srityje įvertinimas.

2. Išvados

2.1 EESRK nuomonėje savo iniciatyva daugiausiai dėmesio skiriama transporto infrastruktūros vystymo ir svarbiausių transporto politikos tikslų bei valdymo klausimų susiejimui. Šis susiejimas vis dar yra svarbus ir skubiai sprendinas. Nors jau daug kartų ir reguliariai politiniu lygiu buvo pripažinta, jog toks susiejimas yra būtinas, pažanga kol kas nežymi, kadangi nekuriamas savas įgyvendinimo metodas. Viltis, kad transporto politikos tikslai praktiškai savaime susisies su tolesniu infrastruktūros vystymu, per pastaruosius metus neišsipildė. Pagrindinį vaidmenį galėtų vaidinti regionai, kurie konkrečiai susiduria su visais klausimais ir kuriuose ypač reikalingas visos Europos sąsajų suvokimas. Nuolatinė tyrimo grupė, surengusi regioninę konferenciją Šiaurės Rytų Lenkijoje, labai aiškiai parodė, kaip

svarbu atsižvelgti į planuojamų pagrindinių transporto ašių poveikį regionui. Europos politikai šioje srityje turėtų prisiimti daugiau atsakomybės. Nepakanka Europos uždaviniu laikyti vien tik pagrindinių transporto ašių įgyvendinimą.

2.2 Per paskutiniuosius dvejus metus buvo labai daug nuveikta, kad planuojant Europos infrastruktūrą būtų atsižvelgta į naujas politines sąlygas. ES buvo numatyti nauji prioritetiniai projektai, nustatytos naujos pagrindinės transporto ašys su kaimyninėmis valstybėmis ir toliau plėtojama Vakarų Balkanų iniciatyva. Iš esmės EESRK mano, kad šie naujieji metodai yra tinkami ir ypač džiaugiasi tuo, kad buvo pripažinta susisiekimo linijų su kaimyninėmis valstybėmis svarba. Tuo pačiu metu šie naujieji metodai liko įtvirtinti ankstesnėje koncepcijoje. Kalbama beveik vien tik apie transporto kelių planavimą. Tačiau nesvarstomi arba pernelyg nedaug svarstomi intermodalumo klausimai, poveikis aplinkai, vietos ekonominiai ir socialiniai interesai. EESRK dėl to labai apgailestauja.

2.3 Viena Europos infrastruktūros planavimo peržiūrėjimo priežasčių buvo lėta įgyvendinimo pažanga, kurią dažnai lėmė nepakankami finansai. Todėl pagrindinis tikslas buvo dėmesį sutelkti tik į keletą projektų. EESRK mano, kad turėtų didėti ir Europos skiriamos dotacijos. EESRK kitame dokumente jau anksčiau yra pateikęs pasiūlymų dėl galimybių gauti papildomų lėšų. Bent jau turėtų būti geriau išnaudotos 20 proc. bendram finansavimui numatytos ES lėšos, skiriamos projektams Europos Sąjungoje. Tuo pačiu metu, didėjant dotacijomis, turi ir gali būti nustatyti labiau įpareigojantys reikalavimai infrastruktūros projektams, pvz., su aplinkos apsauga, intermodalumu arba saugumu susiję reikalavimai.

2.4 EESRK pasisako už tai, kad tarpvalstybiniai komitetai, kuriuos įsteigė valstybių narių transporto ministerijos (pvz., iniciatyviniai koridorių komitetai), labiau bendradarbiautų su Komisijos šioje srityje įsteigtais komitetais. Vien tik koordinavimo nepakanka, nes prarandamos svarbios galimybės pasiekti

⁽¹⁾ EESRK: Visos Europos transporto politikai dešimt metų, 2003.

⁽²⁾ Komiteto nuomonė dėl visos Europos transporto koridorių, OL C 120, 2005 5 20, p. 17.

pažangos praktiškai įgyvendinant politiką. Vis sunkiau galima suprasti, kas ir kokią atsakomybę dalį prisiima už bendrus transporto politikos tikslus. 1991, 1994 ir 1997 m. vykusiose pirmosiose visos Europos transporto konferencijose buvo pateiktos svarbios gairės. Išsamiai 1997 m. Helsinkio deklaracija dar ir šiandien puikiai tinka kaip bendradarbiavimo pagrindas. Tuo metu buvo ketinta nuolat tikrinti daromą pažangą. Tai, kas yra peržiūrima šiandien, apsiriboja beveik tik statybos projektų įgyvendinimu.

2.5 EESRK konferenciją Baltstogėje lydėjo didelė sėkmė⁽³⁾. Konferencijoje ne tik Europa buvo priartinta prie regiono, tačiau ir pabrėžta regione gyvenančių žmonių teisė į tai, kad visos Europos transporto politika būtų sėkmingai įgyvendinta. EESRK būsimoje šios srities veikloje geriau panaudos savo gebėjimus duoti tokį postūmį. Taip pat tikslinga ir toliau glaudžiai bendradarbiauti su iniciatyviniais koridorių komitetais, Pietryčių Europos darbo struktūromis (SEETO), ir, žinoma, su koordinacinę veiklą vykdančia Komisija. Be regioninių metodų ateityje taip pat turėtų būti išsamiau nagrinėjami ir vertinami su pagrindinėmis transporto ašimis susiję transporto rūšių klausimai ir TEN-T tinklo prioritetiniai projektai.

3. Naujos visos Europos transporto politikos sąlygos

3.1 Per pastaruosius dvejus metus Europoje įvyko esminių pokyčių. 2004 m. į Europos Sąjungą įstojo dešimt naujų valstybių narių. Europa atnaujino ir sustiprino savo išipareigojimus Vakarų Balkanų valstybėms ir parengė naują kaimynystės politiką. Viena vertus, ES Komisijos iniciatyva iš naujo parengti transeuropinių tinklų koncepciją ir toliau vystyti koridorius buvo nukreipta į vidų, kadangi buvo atsižvelgta į 2004 m. plėtrą ir koridorių patirtis iš dalies buvo perkelta į Europos Sąjungoje vykdomą transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) politiką⁽⁴⁾. Kita vertus, atsižvelgiant į naująją Europos kaimynystės politiką ir peržengiant jos taikymo sritį, buvo siekiama išplėsti pagrindines susisiekimo linijas.

3.2 2002 m. Europos Komisija peržiūrėjo TEN-T tinklo ir visos Europos transporto koridorių įgyvendinimą. Buvo nustatyta, jog visais atvejais labai vėluojama plečiant pagrindines transporto ašis. Todėl buvo pasirinkta koncepcija su aiškiai nustatytais prioritetais ir platesniais išipareigojimais susijusioms šalims. Galima išskirti tris geografines teritorijas: Europos Sąjungą, kurią sudarys 27 valstybės narės, Vakarų Balkanų valstybės⁽⁵⁾ ir likusios su ES-27 bendras sienas turinčios valstybės ir regionai. Visais trimis atvejais Europos Komisija paskyrė aukšto lygio grupes, kad jos parengtų rekomendacijas dėl prioritetinių projektų arba veiksmų gaires.

⁽³⁾ Konferencijos ataskaita pateikiama I priede.

⁽⁴⁾ Buvo remiamasi 2003 m. birželio mėn. pateiktu Karel van Miert vadovaujamos ekspertų grupės pranešimu.

⁽⁵⁾ Dėl politinio nuoseklumo Vakarų Balkanų regionas kartais laikomas Pietų Europos, kurią praktiškai sudaro — išskyrus ankstesnę Jugoslaviją — Rumunija, Bulgarija ir rečiau Turkija ir Moldova, dalimi.

3.3 Pirmąjį tokį ES-27 tyrimą atliko Karel Van Miert vadovaujama aukšto lygio grupė (2002–2003 m.). Šio tyrimo metu buvo kruopščiai ištirti trys ketvirtadaliai visos Europos transporto koridorių; aukšto lygio grupė pateikė 30 transporto infrastruktūros projektų „senosiose“ ir „naujosiose“ valstybėse narėse sąrašą, kurie atspindi ES-27 transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) prioritetus. Be to, aukšto lygio grupė rekomendavo parengti naujas finansines ir teises nuostatas, skirtas remti TEN-T įgyvendinimą, bei projektų koordinavimo mechanizmus. Aukšto lygio grupės rekomendacijos galiausiai lėmė, kad 2004 m. balandžio mėn. buvo peržiūrimos TEN-T gairės.

3.4 Vakarų Balkanų regionas, kuriuo buvo remtasi atliekant regioninės politikos formavimą, nebuvo toks vienytiškas, kaip ES-27. Politinis kursas kas kartą buvo taisomas dėl skirtingo atskirų valstybių statuso ES atžvilgiu, dėl santykių regione ir santykių su ES raidos. Po neseniai pasibaigusio karinio konflikto Balkanų regionui būtinas ekonominis, socialinis ir politinis stabilumas — taigi, būtina išorės pagalba. Todėl šis regioninis metodas Vakarų Balkanų regiono šalims suteikia ypatingos papildomos vertės. ES vienareikšmiškai gynė šią koncepciją ne tik transporto sektoriuje, bet ir siekiant sukurti bendrą laisvos prekybos zoną ir bendrą energijos rinką.

3.4.1 2000 m. Europos Komisija paskelbė regioninės transporto sistemos Pietryčių Europoje, kaip multimodalaus transporto infrastruktūros tinklo, strategiją. Po šios strategijos paskelbimo buvo atlikti du tyrimai: TIRS ir REBIS⁽⁶⁾, kuriuose buvo apibrėžtas pagrindinis tinklas ir pateiktos rekomendacijos dėl investicijų ir finansavimo. Šis procesas lėmė, jog buvo sukurtas pagrindas įsteigti sekretoriatą Belgrade „Pietryčių Europos transporto observatorija (SEETO)“. SEETO turi ne tik remti ir koordinuoti infrastruktūros vystymą, bet ir socialiniams bei ekonominiams dalyviams tarnauti kaip informacinis centras. Vis dažniau pasinaudojama šiomis paslaugomis. Šiame kontekste taip pat aiškiai minima EESRK nuolatinė tyrimo grupė.

3.4.2 Pirmasis *Penkerių metų veiksmų planas 2006–2010 m.*, kuriame numatoma apie 150 projektų, buvo pasirašytas 2005 m. lapkričio mėn. Be to, plane numatyta iki 20 vadinamų „minkštų“ regioninių projektų, skirtų priemonėms regioniniams tinklams įgyvendinti. Dėl labai menkų lėšų neseniai buvo drastiškai sumažintas prioritetinių infrastruktūros projektų skaičius; liko 22 projektai. SEETO koordinuojamą procesą galima palyginti su ankstesniu TINA procesu Europos Sąjungoje, kurio metu be pagrindinių transporto ašių/koridorių turi būti baigtas įgyvendinti regioninis tinklas.

⁽⁶⁾ (Regioninis Balkanų šalių infrastruktūros tyrimas — transportas).

3.5 Loyola de Palacio vadovaujama aukšto lygio grupė (ALG 2) nagrinėjo tolesnį pagrindinių transporto ašių su kaimyninėmis ES ir kitomis valstybėmis vystymą. Buvo apibrėžti 4 sauskeliai ir viena laivybinio transporto ašis ⁽⁷⁾. Jie turi ne tik tapti svarbiausiomis tarptautinėmis susisiekimo linijomis, bet ir stiprinti regioninę sanglaudą. ALG 2 taip pat pateikia nemažai rekomendacijų dėl horizontaliųjų priemonių, pvz., turi būti greičiau atliekami pasienio formalumai, padidintas transporto saugumas ir užtikrinta geresnė geležinkelio transporto sąveika. ALG 2 taip pat rekomenduoja sustiprinti koordinavimą ir įgyvendinimą pakeičiant Susitarimo memorandumus įpareigojančiomis sutartimis. Komisija, remdamasi rekomendacijomis, liepos–rugsėjo mėn. ketina pateikti komunikatą dėl savo planų šioje srityje. Nuolatinės tyrimo grupės nuomone, svarbu, kad Komisija imtųsi tinkamai spręsti horizontaliuosius klausimus.

3.6 Darbas koridorių ir transporto teritorijų srityje (išsamesnę informaciją rasite 2 priede) vyko skirtingu intensyvumu. Transporto teritorijos, išskyrus Barenco Euro-Arkties regioną, nebuvo nagrinėjamos. Šis teritorijų nustatymas nuo 1997 m. (Helsinkio konferencijos), kada buvo pradėtas taikyti, beveik nepasikeitė. Buvo linkstama bendradarbiavimą koridorių srityje vis labiau vystyti regioniniuose tinkluose. EESRK nuomone, tai yra visiškai teisinga linkmė. Ir per pastaruosius dvejus metus nepagerėjo finansinė ir techninė parama organizacinei veiklai. Nesulaukta dažnai prašomos didesnės Komisijos paramos. Tačiau svarbu yra tai, kad *koridorių modelis* dėl abiejų ALG darbo ir Komisijos išvadų faktiškai yra pasenęs. Europos Sąjungoje prioritetai nustatomi pagal 30 TEN projektų. Už ES ribų juos „pakeičia“ 5 naujos ašys arba jie vykdomi nauju pavadinimu. Vis dėlto akivaizdžiai pakanka priežasčių tęsti jų darbą. Inicijatyviniai komitetai įsitvirtino kaip svarbūs ryšių ir bendradarbiavimo forumai susijusioms ministerijoms ir susikūrė savo tapatumą (ženklą); jie tęsia darbą svarbiose srityse, kuriose nėra jokios pasienio iniciatyvos, pvz., prioritetinių TEN projektų be paskirto ypatingojo koordinatoriaus srityje.

3.7 Komisija pagerino savo paramą koordinavimui, o reguliarius — vieną arba du kartus per metus vykstantys — koordinatorių susitikimai su koridorių pirmininkais ir kitais svarbiais dalyviais yra svarbus forumas pasikeisti nuomonėmis.

⁽⁷⁾ Susisiekimo linijos:

- Pietvakarių ašis: susisiekimo linija Pietvakariai — ES centras, įskaitant Šveicariją ir *Transmaghreb* ašį nuo Maroko iki Egipto.
- Pietryčių ašis: jungia ES centrą per Balkanų valstybes ir Turkiją su Kaukazu ir Kaspijos jūra, taip pat Artimuosius Rytus iki Egipto.
- Centrinė ašis: jungia ES centrą su Ukraina ir Juodąja jūra, taip pat su Rusija ir Sibiru.
- Šiaurės Rytų ašis: jungia ES su Norvegija, taip pat su Rusija ir Sibiru.
- Jūrų greitkelis: jungia Baltijos jūrą, Atlanto vandenyną, Viduržemio jūrą ir Juodąją jūrą bei pakrančių šalis. Taip pat numatyta išplėsti greitkelių per Sueco kanalą.

EESRK nuolat suteikiama galimybė dalyvauti bei bendradarbiauti; Komitetas patvirtina, kad tai yra labai vertinama. Tai yra ne tik pasikeitimas informacija apie neseniai pasiektą pažangą statybos projektuose, bet ir apie esminius ir koncepcinius visos Europos transporto infrastruktūros politikos klausimus. Reikia pažymėti keletą struktūrinių naujovių: siekama paskatinti svarbių TEN tinklo atkarpų įgyvendinimą, 6 projektams Komisija paskyrė ypatinguosius koordinatorius ⁽⁸⁾. Taip pat yra numatyta įsteigti agentūrą, skirtą pagerinti, turint galvoje ir didesnę finansavimą, svarbių projektų finansavimą ir vykdymą. Pagaliau, dar nesibaigę debatai dėl teisiškai įpareigojančio pasienio bendradarbiavimo, kuris viršys esamą susitarimo memorandumą.

4. Nuolatinės tyrimo grupės darbo organizavimas — veikla

4.1 Atsižvelgdama į naujų visos Europos transporto politikos gairių nustatymą, nuolatinė tyrimo grupė dėmesį skyrė ne vien tik veiklai koridorių srityje, bet ir prioritetiniams transeuropinio transporto tinklo projektams ⁽⁹⁾ ir naujiems Loyola de Palacio vadovaujamos ekspertų grupės planams, pvz., idėjai sukurti ypatingą susisiekimo liniją tarp Ispanijos ir Afrikos. Pokalbiuose su atsakingomis Energetikos ir transporto generalinio direktorato tarnybomis paaiškėjo, kad įvertinant jau įgyvendintus arba planuojamus TEN projektus socialiniu ir ekonominiu požiūriu, EESRK indėlis būtų pageidautinas.

4.2 2004 metų pabaigoje ir 2005 metų pradžioje Komisija pradėjo parengiamuosius darbus dėl antrojo Loyola de Palacio vadovaujamos ekspertų grupės pranešimo. Šiame ankstyvame etape nuolatinė tyrimo grupė turėjo galimybę pareikšti nuomonę dėl esminių klausimų ⁽¹⁰⁾. Buvo pateiktos šios pastabos: aplinkos apsauga turėtų vaidinti svarbesnį vaidmenį; intermodalumas turėtų būti labiau taikomas praktikoje, tai galėtų būti atskiras vertinimo kriterijus; daugiau dėmesio turėtų būti skirta susiejimui su regionų transporto tinklais. Galiausiai nuolatinė tyrimo grupė atkreipė dėmesį į horizontaliųjų aspektų, tokių kaip teisės aktų suderinimas, saugumo klausimai ir kt., svarbą ir pabrėžė, kad šiuos klausimus būtina išnagrinėti išsamiau, jei siekiama greitesnio ES transporto politikos tikslų

⁽⁸⁾ I. Geležinkelio linija Berlynas-Palermas (p. Van Miert).

II. Greitųjų traukinių geležinkelio linija Lisabona-Madridas-Tours/Montpelje (p. Davignon).

III. Geležinkelio linija Lijonas-Turinas-Budapeštas-Ukrainos siena (p. de Palacio).

IV. Geležinkelio linija Paryžius-Bratislava (p. Balzazs).

V. Geležinkelio linija *Rail Baltica* Varšuva-Helsinkis (p. Telicka).

VI. Geležinkelio koridoriai ir Europos geležkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) (p. Vinck).

⁽⁹⁾ 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimas Nr. 884/2004/EB, OL 2004 4 30 ir 2004 7 7.

⁽¹⁰⁾ 2004 m. gruodžio 15 d. E. Thielmann (GD TREN) skirtas raštas.

įgyvendinimo. Savo atsakomajame rašte ⁽¹¹⁾ Komisija pabrėžė, kad ateityje norėtų daugiau dėmesio skirti nurodytam sujungimui su regionų transporto tinklais.

4.3 Kartu su antruoju ekspertų pranešimu Komisija taip pat įvertino iki šiol atliktą darbą koridorių srityje. Ir šiame darbe dalyvavo nuolatinė tyrimo grupė; ji pateikė trumpą įvertinimą, kuriame raginama sudaryti daugiau galimybių naginėti ekonominės ir socialinės sanglaudos klausimus ir konsultuotis. Nuolatinė tyrimo grupė teigė, kad vienodai svarbu stiprinti ir labiau susieti iniciatyvinius komitetus, būtina didesnė atsakomybė ir padarytos pažangos kontrolė; tai sritys, priklausančios pačių iniciatyvinių komitetų kompetencijai. Klausimyno įvertinime Komisija pateikia keturias esmines išvadas ⁽¹²⁾: koridorių koncepcija pasiteisino ir bus išsaugota; būtina imtis veiksmų sprendžiant su valdymu susijusius klausimus ir atsižvelgiant į socialinius ir ekonominius veiksnius; tikslinga geriau kontroliuoti pažangą, tačiau tai turi būti atliekama atsižvelgiant į konkrečią kiekvieno koridoriaus padėtį; teigiamą koridorių poveikį galima įvertinti tik ilgalaikėje perspektyvoje, tačiau kuo glaudesnis bus bendradarbiavimas, tuo didesnis bus ir teigiamas poveikis.

4.4 Bendradarbiavimas su 10 transporto koridorių iniciatyviniais komitetais išliko toks pat svarbus ir per pastaruosius dvejus metus. Dėl praktinių ir asmeninių priežasčių nebuvo galima užtikrinti tokių pat aktyvų dalyvavimą iniciatyvinių komitetų veikloje kaip ankstesniais metais. Tačiau ryšiai niekad nebuvo nutrūkę, taip pat ir todėl, kad du kartus per metus vykstantys koordinatorių susitikimai Briuselyje suteikia galimybes reguliariai susitikti ir pasikeisti patirtimi. Nuolatinė tyrimo grupė sukūrė atsakomybės už kiekvienam koridoriui tenkantį darbo krūvį paskirstymo sistemą, kuri ateityje padės užtikrinti daugiau praktinių įsipareigojimų ir didesnę tęstinumą grupės darbe.

4.5 Santykinai išsamiai buvo rengiama nuomonė dėl geležinkelio stočių vaidmens išsiplėtusioje ES ⁽¹³⁾; ši 2006 m. vasario mėn. priimta nuomonė buvo nuolatinės tyrimo grupės veiklos dalis. Europos transporto politikoje turi būti daugiau dėmesio skiriama stočių išsaugojimui, naudojimui ir apipavidalinimui — ypač atsižvelgiant į saugumo aspektus —, nes jos yra labai svarbios populiarinant geležinkelio transportą ir yra transporto tinklo paslaugų centrai.

4.6 Per ataskaitinį laikotarpį nuolatinė tyrimo grupė suorganizavo 2 išvažiuojamuosius renginius. 2004 m. lapkričio mėn. EESRK dalyvavo įsimintinoje kelionėje traukiniu išilgai koridoriaus X. Šią kelionę, kuri tęsėsi nuo Villach Austrijoje per

Zagrebą Kroatijoje iki Sarajevo Bosnijoje ir Hercegovinoje, surengė asociacija ARGE Korridor X. Šia akcija buvo siekiama pritarti veiksmingesnėms geležinkelio transporto linijoms ir geležinkelių srities pasienio bendradarbiavimui regione. Kai kuriuose sustojimuose buvo surengti žiniasklaidai pritraukti skirti renginiai. Antrasis išvažiuojamasis renginys vyko Balstogėje, Lenkijoje. Daugiausiai dėmesio jame buvo skirta I-ojo koridoriaus projekto pasekmėms Šiaurės Rytų Lenkijos regionų gamtos apsaugai, saugumui ir gyvenimo kokybei. Balstogės konferencija daugeliu atžvilgių sulaukė didelės sėkmės ir šis renginys gali būti laikomas ryškiausiu įvykiu nuolatinės tyrimo grupės veikloje. Todėl jos įvertinimas bus pateiktas tolesniame skyriuje „Svarbiausi rezultatai“.

5. Svarbiausi 2004–2006 m. veiklos rezultatai

5.1 2005 m. lapkričio 15–17 d. Palenkės vaivadijos maršalkos kvietimu nuolatinė tyrimo grupė Bialystoke surengė konferenciją ir viešą klausymą. Taip pat vyko įvairūs pokalbiai ir išvykos į I-ojo transeuropinio transporto koridoriaus, „Via ir rail Baltica“, apylinkes. Buvo siekiama kartu su savivaldos atstovais, įvairių socialinių ir ekonominių interesų grupių ir už transporto politiką regionų bei nacionalinio lygmės atsakingų institucijų atstovais apsvarstyti sprendimo būdus, kaip būtų galima geriausiai suderinti I-ojo koridoriaus vystymą su regionų interesais ir aplinkos apsauga. Kartu su EESRK delegacija dalyvavo už paramą Rail Baltica atsakingas ES Komisijos atstovas. Visi susitikimai vyko labai svetingoje aplinkoje. Ši delegacijos kelionė buvo svarbi ne tik dėl transporto politikos, bet ir sulaukė visapusės sėkmės „skleidžiant žinias apie Europą“.

5.1.1 Ši konferencija apjungė įvairiausius dalyvius: gamtosauugininkus, vietos politikus, geležinkelių transporto pramonės verslininkus, gyventojus, įmonių tarybas ir sukūrė apčiuopiamą sąsają tarp regiono ir ES arba Briuselio. Buvo galima praktiškai nustatyti įvairius transporto koridoriaus poveikio aspektus: netoli tranzitinių kelių gyvenantiems žmonėms tenkantys sunkumai, viltis, kad dėl transporto linijų sujungimo suklestės ekonomika, viešojo keleivinio transporto ir regioninio geležinkelio transporto silpnos vietos, regiono ypatingų gamtos turtų išsaugojimas, baimė prarasti darbo vietas, finansiniai nepritekliai ir biurokratinės kliūtys, kurias galima atpažinti ir pašalinti tik veikiant kartu. Šių susitikimų rezultatai buvo įvairiapusiški ir ypač pamokantys visiems dalyviams, taigi galiausiai buvo rasti nauji problemų sprendimo būdai.

⁽¹¹⁾ 2005 m. sausio 21 d. E. Thielmann raštas.

⁽¹²⁾ Įvertinimas buvo pateiktas 2005 m. balandžio 21 d. Briuselyje įvykusiame koridorių klausimams skirtame posėdyje.

⁽¹³⁾ Komiteto nuomonė dėl geležinkelio stočių vaidmens išsiplėtusios ES miestuose ir aglomeracijose, OL C 88, 2006 4 11, p. 9.

5.1.2 Šiaurės Rytų Lenkijoje esantis Via Baltica gali būti integruotos visos Europos transporto politikos pavyzdys. Pagrindinė problema yra, viena vertus, tranzitiniam regionui tenkantis transporto apkrovimas ir, kita vertus, būtinas ekonomikos vystymas, kurį lemia transporto linijų sujungimas, o ne tranzitinis transportas. Kita svarbi problema ir tuo pačiu regiono „pagrindinis turtas“ yra jo neprilygstami gamtos turtai, kuriuos būtina saugoti. Buvo rasta daug gerų sprendimų, kurie netgi nekainuos daugiau. Galiausiai paaiškėjo, kad planuojant regioną nebuvo tinkamai atsižvelgta į Rail Baltica, o tai buvo puiki galimybė ES koordinatoriaus atstovui atkreipti dėmesį būtent į šį koridoriaus sujungimą. Išaiškėjo, kad tik integruota bendra transporto koncepcija regionui gali išspręsti problemas ir taip padėti įveikti Via Baltica ir Rail Baltica planavimo ir įgyvendinimo kliūtis. EESRK ir toliau remis šioje srityje prasidėjusius teigiamus pokyčius.

5.2 Tarpvalstybinis atskirų valstybių narių transporto ministerijų bendradarbiavimas *koridorių* srityje ateityje bus perimtas arba perkeltas Komisijos iniciatyva (3 skyrius). Taip turėtų būti išnaudota galimybė glaudžiau bendradarbiauti, o ne koordinuoti du tuo pačiu metu vykstančius procesus. Taip pagerėtų ir

pagrindinių transporto politikos tikslų įgyvendinimo pagrindas. Vis dar išlieka viena neišspręsta problema, kaip veiksmingai susieti tarpvalstybinį ES valstybių narių ir trečiųjų šalių bendradarbiavimą. EESRK nuomone, tam reikia geresnių sutartyse įtvirtintų santykių ir, pirmiausia, sutelkti esamas ES lėšas. Taigi reikėtų sutelkti dėmesį taip pat ir į svarbiausių transporto ašių prioritetinius projektus ir realiai išnaudoti 20 proc. bendro finansavimo galimybę projektams ES. Šiuo metu panaudojama tik šiek tiek daugiau nei 2–5 proc. dotacijų.

5.3 Galiausiai lieka EESRK visuomet svarbi ir iki šiol nepakankamai išvystyta infrastruktūros ir valdymo klausimų susiejimo sritis. Nors daug kartų ir reguliariai politiniu lygiu buvo pripažįstama, jog toks susiejimas būtinas, pažanga yra nežymi, kadangi nekuriamas savas įgyvendinimo metodas. Per pastaruosius metus neišsipildė viltis, kad transporto politikos tikslai praktiškai savaime susisies su tolesniu infrastruktūros vystymu. Orientavimasis į dideles transporto konferencijas, deja, jau praeities dalykas. Todėl ateitis turi priklausyti regionui, kuris konkrečiai susiduria su visais klausimais ir kuriame yra ypač svarbus visos Europos sąsajų suvokimas. Tuo buvo galima įsitikinti Baltstogės konferencijoje.

2006 m. rugsėjo 4 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkė
Anne-Marie SIGMUND