

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie paneuropejskich korytarzy transportowych w latach 2004-2006

(2006/C 318/30)

Dnia 16 grudnia 2004 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię w sprawie *paneuropejskich korytarzy transportowych w latach 2004-2006*.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 4 września 2006 r. Sprawozdawcą była Karin ALLEWELDT.

Na 429. sesji plenarnej w dniach 13-14 września 2006 r. (posiedzenie z 13 września) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 192 do 4 — 10 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię.

1. Cele stałej grupy analitycznej

1.1 Od momentu rozpoczęcia prac w zakresie paneuropejskiej polityki transportowej w 1991 r., kiedy to stworzono podstawy pod planowanie głównych połączeń w obrębie korytarzy, EKES aktywnie i z ogromnym przekonaniem uczestniczy w realizacji polityki spójności ponad granicami UE. W 2003 r. opublikowano broszurę⁽¹⁾ na temat prac podjętych w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Od tamtej pory nad zagadnieniem pracuje nieprzerwanie stała grupa analityczna. Ostatnia opinia⁽²⁾ obejmowała okres sprawozdawczy 2002-2004. Niniejsza opinia koncentruje się na postępach poczynionych do połowy 2006 r.

1.2 Grupa analityczna dąży do powiązania — od samego początku i ponad granicami UE — ogólnoeuropejskiej infrastruktury transportowej z celami polityki spójności i polityki transportowej w zakresie zrównoważonego i skutecznego systemu transportu. Należy tym samym wziąć pod uwagę zagadnienia społeczne, gospodarcze, operacyjne, ekologiczne oraz kwestie regionalne i bezpieczeństwa politycznego; co więcej, różne grupy interesu muszą uczestniczyć w tym zadaniu. Grupa analityczna pragnie wnieść niezależny wkład, oparty na własnych praktycznych działaniach. Niniejsza opinia stanowi sprawozdanie z poczynań i doświadczeń z lat 2004-2006 oraz szacuje zmiany polityczne w tym obszarze.

2. Wnioski

2.1 Powiązanie rozwoju infrastruktury transportowej z urzeczywistnieniem najważniejszych celów polityki transportowej oraz z zagadnieniami operacyjnymi jest głównym przedmiotem inicjatywy EKES-u. Nie straciło ono nic ze swojej istotności ani pilności. Pomimo wielokrotnie i regularnie powtarzanego na szczeblu politycznym przekonania o stosowności utworzenia tego typu powiązania, postępy są niewielkie, gdyż nie opracowano w tym celu odrębnego mechanizmu wdrażania. Nadzieja, że cele polityki transportowej zostaną w większym lub mniejszym stopniu automatycznie zrealizowane w ramach bieżących postępów w zakresie infrastruktury, nie spełniła się w ciągu ostatnich kilku lat. Kluczowa rola mogłaby spoczywać na regionach, w których to zbiegają się w sposób konkretny wszystkie zagadnienia, i w których wymagana jest świadomość ogólnoeu-

ropejskich powiązań. Stała grupa analityczna wykazała wyraźnie na przykładzie konferencji regionalnej w północno-wschodniej Polsce, jak istotne jest uwzględnienie następstw, jakie może mieć dla regionów planowanie głównych sieci transportu. Polityka europejska musi przyjąć na siebie większą odpowiedzialność w tej kwestii. Nie chodzi o to, aby jedynie realizacja centralnych osi transportu postrzegana była jako zadanie na szczeblu europejskim.

2.2 W ostatnich dwóch latach poczyniono wiele kroków celem dopasowania europejskiego planowania infrastruktury do nowych wydarzeń politycznych. Wewnątrz UE przyjęto nowe priorytetowe projekty, wskazano na nowe, centralne osie transportu z państwami sąsiedzkimi oraz rozwinięto inicjatywy na rzecz Bałkanów Zachodnich. Komitet uważa w zasadzie te nowe kroki za udane, w szczególności zaś z zadowoleniem przyjmuje znaczenie nadane powiązaniom z państwami sąsiedzkimi. Jednocześnie jednak nowe podejście zakotwiczone jest w starych założeniach: chodzi prawie wyłącznie o planowanie dróg transportu. Zagadnienia intermodalności, wpływ na środowisko naturalne, jak również interesy gospodarcze i społeczne nie są wcale lub są niezwykle rzadko uwzględniane w rozważaniach. Z punktu widzenia Komitetu jest to fakt godny pożałowania.

2.3 Przyczyną przeglądu europejskiego planowania infrastruktury był zbyt wolny postęp w jego wdrażaniu, dający się często wytłumaczyć niewystarczającymi środkami finansowymi. Dlatego też głównym celem było skoncentrowanie się na kilku zaledwie projektach. Zdaniem Komitetu pomoc europejska musi zostać zwiększona. Komitet przedstawił już wcześniej pewne sugestie co do możliwości uzyskania dodatkowych funduszy. Powinno się przynajmniej lepiej wykorzystać współfinansowanie projektów wewnętrznych UE ze środków unijnych do wysokości 20 %. Wraz ze wzrastającymi dopłatami trzeba i należy określić w bardziej wiążący sposób również nakłady na projekty związane z infrastrukturą, na przykład kwestie ochrony środowiska naturalnego, intermodalności lub bezpieczeństwa.

2.4 EKES zaleca znalezienie wspólnej płaszczyzny pomiędzy organami transgranicznymi powołanymi przez krajowe ministerstwa transportu w państwach członkowskich (np. komitetami sterującymi ds. korytarzy) a organami powołanymi w tym

⁽¹⁾ EKES: Dziesięć lat paneuropejskiej polityki transportowej, 2003 r.

⁽²⁾ Opinia EKES-u w sprawie paneuropejskich korytarzy transportowych, DzU C 120 z 20.5.2005, s. 17

zakresie przez Komisję. Sama koordynacja nie wystarcza, może też oznaczać utratę ważnych szans na przejście do konkretnych przejawów polityki. Coraz trudniej będzie zrozumieć, kto jest za co odpowiedzialny w dziedzinie polityki transportowej. Pierwsze trzy ogólnoeuropejskie konferencje dotyczące transportu w latach 1991, 1994 i 1997 dostarczyły ważnych punktów odniesienia. Deklaracja z Helsinek z 1997 r., dzięki jej rozległemu charakterowi, nadal stanowi doskonałą podstawę współpracy. Postępy należy regularnie monitorować. Obecnie monitorowane są prawie wyłącznie projekty budowlane.

2.5 Konferencja EKES-u w Białymstoku okazała się wielkim sukcesem⁽³⁾. Nie tylko przybliżyła ona Europę mieszkańcom tego regionu, ale również pomogła poznać oczekiwania mieszkańców dotyczące paneuropejskiej polityki transportowej. EKES będzie koncentrować swoje przyszłe działania w tej dziedzinie na własnej zdolności do zapewnienia podobnych impulsów do działania. Należy w dalszym ciągu współpracować w ramach działań koordynacyjnych z komitetami sterującymi ds. korytarzy, ze strukturami w Europie Południowo-Wschodniej (SEETO) oraz oczywiście z Komisją. Trzeba przeanalizować i ocenić nie tylko regionalne podejście, ale również zagadnienia związane ze środkami transportu na głównych liniach komunikacyjnych oraz priorytetowe projekty w obrębie sieci TEN-T.

3. Nowy kontekst dla paneuropejskiej polityki transportowej

3.1 W ciągu ostatnich dwóch lat w Europie zaszły istotne zmiany. W maju 2004 r. dziesięć nowych państw członkowskich przyłączyło się do Unii Europejskiej. Europa odnowiła i wzmocniła swoje zobowiązania w stosunku do krajów Bałkanów Zachodnich, a także wypracowała nową politykę sąsiedztwa. Inicjatywa Komisji w sprawie przekształcenia sieci transeuropejskich oraz dalszego tworzenia korytarzy była z jednej strony skierowana do wewnątrz, gdyż odzwierciedlała rozszerzenie z 2004 r., a także proponowała wykorzystanie niektórych doświadczeń zdobytych w pracach nad korytarzami w ramach polityki w dziedzinie transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) w obrębie UE⁽⁴⁾. Z drugiej strony była to również kwestia rozbudowy głównych szlaków transportowych zgodnie z nową europejską polityką sąsiedztwa, a także poza obszary objęte jej zakresem.

3.2 W 2002 r. Komisja Europejska dokonała przeglądu stanu realizacji sieci TEN-T i korytarzy paneuropejskich. Ogólnie rzecz ujmując, wyniki wskazywały na poważne opóźnienia w procesie rozbudowy głównych osi. Przyjęto więc podejście obejmujące wyraźniej sprecyzowane priorytety oraz większe zaangażowanie ze strony zainteresowanych krajów. Można przy tym wyróżnić trzy odrębne obszary geograficzne: Unię Europejską w jej przyszłym kształcie, złożoną z 27 państw członkowskich, Bałkany Zachodnie⁽⁵⁾ oraz pozostałe kraje i regiony

graniczące z UE 27. W każdym z tych trzech przypadków Komisja Europejska powołała grupy wysokiego szczebla w celu opracowania zaleceń co do priorytetowych projektów lub kierunków działania.

3.3 Pierwsza taka analiza przeprowadzona została dla UE 27 przez grupę wysokiego szczebla pod kierownictwem Karela Van Mierta (w latach 2002-2003). Trzy czwarte (3/4) paneuropejskich korytarzy zostało poddanych szczegółowym badaniom, a grupa zaproponowała 30 projektów w zakresie infrastruktury transportowej — obejmujących zarówno stare, jak i nowe państwa członkowskie — przedstawiających priorytety dla transeuropejskich sieci transportowych UE 27 (TEN-T). Oprócz tego grupa zaleciła między innymi nowe przepisy finansowe i legislacyjne w celu wspierania realizacji TEN-T oraz nowe mechanizmy koordynacji w ramach projektu. Zalecenia grupy wysokiego szczebla zaowocowały przeprowadzeniem przeglądu wytycznych w sprawie TEN-T w kwietniu 2004 r.

3.4 Bałkany Zachodnie stanowią mniej jednolitą podstawę kształtowania polityki regionalnej niż UE 27: duża różnorodność w zakresie statusu tych krajów wobec UE, relacje międzyregionalne, jak również dynamika stosunków z UE były przyczyną stałego dostosowywania polityki. W następstwie przeszłych konfliktów Bałkany bardzo potrzebują stabilizacji — gospodarczej, społecznej i politycznej — i w związku z tym bardziej jeszcze nawet potrzebna jest im pomoc zewnętrzna. W tym zakresie regionalne podejście do Bałkanów Zachodnich przedstawia szczególną wartość dodaną. UE jest gorącym zwolennikiem tego podejścia nie tylko w odniesieniu do sektora transportowego, lecz również w zakresie starań o utworzenie wspólnego obszaru wolnego handlu oraz wspólnego rynku energetycznego.

3.4.1 W 2000 r. Komisja Europejska opublikowała strategię dla systemu transportu regionalnego w Europie Południowo-Wschodniej jako multimodalnej sieci infrastruktury transportowej. Po opublikowaniu strategii przeprowadzono dwie analizy — TIRS i REBIS⁽⁶⁾, w ramach których określono istniejącą sieć oraz przedstawiono zalecenia dotyczące inwestycji i finansowania. Proces ten stworzył podwaliny dla powołania sekretariatu z siedzibą w Belgradzie, noszącego nazwę Obserwatorium ds. Transportu w Europie Południowo-Wschodniej (SEETO). SEETO powinno nie tylko wspierać i koordynować rozwój infrastruktury, lecz również służyć jako punkt kontaktowy dla pytań pochodzących od podmiotów społeczno-gospodarczych. Jest też coraz częściej w tym celu wykorzystywane. W tym kontekście wskazuje się wyraźnie także na stałą grupę analityczną EKES-u.

3.4.2 Pierwszy *Plan pięcioletni* na lata 2006-2010 został podpisany w listopadzie 2005 r. i określił ok. 150 projektów. Ponadto w planie zamieszczono wykaz ok. 20 tzw. „miękkich projektów”, obejmujących środki mające towarzyszyć procesowi realizacji sieci regionalnych. Ze względu na poważne ograniczenia finansowe liczba priorytetowych projektów w zakresie infrastruktury została radykalnie ograniczona do 22. Proces koordynowany przez SEETO można porównać do realizowanego uprzednio w UE procesu TINA, w ramach którego oprócz głównych osi i korytarzy powinno się również sfinalizować budowę sieci regionalnej.

⁽⁶⁾ *Regional Balkans Infrastructure Study* — Regionalne studium infrastruktury transportowej krajów bałtyckich

⁽³⁾ Sprawozdanie z konferencji znajduje się w załączniku I.

⁽⁴⁾ Na podstawie prac kierowanej przez Karela van Mierta grupy ekspertów, która przedstawiła swoje sprawozdanie w czerwcu 2003 r.

⁽⁵⁾ Z przyczyn związanych ze spójnością polityki Bałkany Zachodnie bywają traktowane jako część Europy Południowo-Wschodniej, która praktycznie obejmuje — oprócz byłej Jugosławii — Rumunię, Bułgarię, a sporadycznie również Turcję i Republikę Mołdawii.

3.5 Plan prac grupy wysokiego szczebla (GWS 2) pod kierownictwem Loyoli de Palacio obejmował dalszy rozwój głównych linii komunikacyjnych prowadzących do krajów sąsiadujących z UE i jeszcze dalej. Określono cztery szlaki naziemne oraz jeden szlak żeglugowy (⁷). Miały one nie tylko reprezentować główne połączenia międzynarodowe, ale również wzmacniać spójność regionalną. GWS 2 wysunęła również rozmaite propozycje działań horyzontalnych, takich jak usprawnienie procedur na przejściach granicznych, poprawa bezpieczeństwa ruchu czy zapewnienie większej interoperacyjności transportu kolejowego. GWS 2 zaleca również ściślejszą koordynację oraz bardziej zdecydowane podejście, możliwe dzięki zastąpieniu protokołu ustaleń wiążącymi umowami. Opierając się na tych zaleceniach Komisja zamierza opublikować w lipcu lub we wrześniu komunikat w sprawie swoich planów. Stała grupa analityczna jest zdania, że Komisja powinna odpowiednio podejść do zagadnień horyzontalnych.

3.6 Tempo prac nad korytarzami i obszarami transportowymi było zróżnicowane (patrz: załącznik II). Z wyjątkiem regionu Morze Barentsa-Euro-Arktyka obszary transportowe nie zmanifestowały jeszcze swojego potencjału, przy czym sytuacja ta niewiele zmieniła się od momentu utworzenia tych obszarów w 1997 r. (podczas konferencji helsińskiej). Coraz powszechniejsze jest zjawisko rozszerzania współpracy w obrębie korytarzy również na sieci regionalne. Zdaniem EKES-u taki rozwój sytuacji jest korzystny. W ciągu ostatnich dwóch lat nie odnotowano również postępu w ramach pomocy finansowej i techniczno-organizacyjnej. Komisja nie odpowiedziała na powtarzające się apele o większe wsparcie. Niemniej jednak doszło do jednej decydującej zmiany — biorąc pod uwagę prace dwóch grup wysokiego szczebla i wnioski Komisji, model oparty na korytarzach uległ w praktyce dezaktualizacji. W obrębie UE priorytety określane są z uwzględnieniem 30 projektów w zakresie sieci transeuropejskich. Poza granicami UE korytarze zostały „zastąpione” pięcioma nowymi osiami lub zostały zachowane, ale pod innymi nazwami. Istnieją jednakże w oczywisty sposób wystarczające powody, aby kontynuować prace nad nimi. Komitety sterujące cieszą się renomą jako ważne platformy kontaktu i współpracy dla zainteresowanych ministerstw transportu oraz wypracowały sobie własną tożsamość (markę). Kontynuują prace nad ważnymi kwestiami, nieuwzględnionymi w innych inicjatywach transgranicznych, takimi jak priorytetowe projekty w zakresie sieci transeuropejskich TEN, którym nie przydzielono koordynatorów specjalnych.

3.7 Komisja zwiększyła swoje wsparcie w zakresie koordynacji, a regularne posiedzenia, odbywające się raz lub dwa razy do roku z udziałem przewodniczących wszystkich korytarzy i innych głównych uczestników sektora, stanowią ważne forum

(⁷) Szlaki te przedstawiają się następująco:

- oś południowo-zachodnia: szlak wiodący z południowego-zachodu do centrum Europy, wraz ze Szwajcarią, oraz oś „Transmaghreb” od Maroka po Egipt;
- oś południowo-wschodnia: szlak łączący centrum UE, poprzez Bałkany i Turcję, z Kaukazem i Morzem Kaspijskim, jak również Bliski Wschód z Egiptem;
- oś środkowa: łączy centrum UE z Ukrainą i Morzem Czarnym, a także z Rosją i Syberią;
- oś północno-wschodnia: łączy UE z Norwegią oraz z Rosją i Transsyberią;
- autostrada morską: łączy Morze Bałtyckie, Ocean Atlantycki, Morze Śródziemnomorskie i Morze Czarne oraz państwa przybrzeżne; przewiduje się rozszerzenie szlaku na Kanał Sueski.

wymiany. EKES ma możliwość współpracy na tym forum oraz uczestniczenia w nim; stwierdził również, że spotyka się to z życzliwym przyjęciem. W czasie tych posiedzeń nie tylko dokonuje się wymiany informacji na temat najnowszych postępów w dziedzinie projektów budowlanych, ale również poddaje pod dyskusję najistotniejsze i koncepcyjne zagadnienia z dziedziny paneuropejskiej polityki infrastruktury transportowej. Związanych jest z tym szereg innowacji strukturalnych: w celu ułatwienia realizacji kluczowych sekcji projektów TEN Komisja wyznaczyła specjalnych koordynatorów dla sześciu projektów (⁸). Zaplanowano również powołanie agencji, której zadaniem będzie usprawnienie finansowania i realizacji kluczowych projektów, zwłaszcza w świetle zwiększonych nakładów środków finansowych. Wreszcie trwa obecnie debata na temat prawnie wiążącej formy współpracy transgranicznej, której zasięg wykraczałby poza istniejące protokoły ustaleń.

4. Organizacja prac stałej grupy analitycznej — działania

4.1 Zgodnie ze zmianą kierunku paneuropejskiej polityki transportowej stała grupa analityczna nie koncentruje już swych działań jedynie na pracach nad korytarzami, ale również na projektach priorytetowych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (⁹), a także na najnowszych działaniach planistycznych prowadzonych przez grupę ekspertów pod kierownictwem Loyoli de Palacio, takich jak koncepcja utworzenia specjalnego połączenia pomiędzy Hiszpanią i Afryką. Z dyskusji prowadzonych z właściwymi działami Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Energii (DG TREN) wynika, iż wkład EKES-u w społeczną i gospodarczą ocenę już realizowanych lub planowanych projektów w zakresie sieci TEN byłby przydatny.

4.2 Na przełomie lat 2004 i 2005 Komisja rozpoczęła wstępny etap prac nad drugim raportem ekspertów pod kierownictwem Loyoli de Palacio. Na tym wczesnym etapie stała grupa analityczna miała możliwość przedstawienia swoich poglądów na temat najistotniejszych kwestii (¹⁰). Sformułowano następujące uwagi: ochrona środowiska naturalnego musi odgrywać większą rolę; wymóg intermodalności powinien być wprowadzony w życie w sposób bardziej skuteczny i mógłby stanowić odrębne kryterium oceny; więcej uwagi należy również poświęcić połączeniom z regionalnymi sieciami transportowymi. Wreszcie stała grupa analityczna zwróciła uwagę na znaczenie aspektów horyzontalnych, takich jak harmonizacja przepisów prawnych, kwestie bezpieczeństwa itd., a także podkreśliła, że aspekty te muszą zostać poddane bardziej rozległej i szczegółowej dyskusji, jeżeli nastąpić ma przyspieszenie realizacji celów polityki transportowej UE. W swojej

- (⁸) I. Połączenie kolejowe Berlin-Palermo (Karel van Miert)
- II. Szybkobieżne połączenie kolejowe Lizbona-Madryt-Tours/Montpellier (Viscount Etienne Davignon)
- III. Połączenie kolejowe Lyon-Turyń-Budapeszt-granica ukraińska (Loyola de Palacio)
- IV. Połączenie kolejowe Paryż-Bratysława (pan Balzacs)
- V. Połączenie kolejowe „Rail Baltica” Warszawa-Helsinki (Pavel Telicka)
- VI. Korytarz kolejowy oraz ETRMS (pan Vinck)

(⁹) Decyzja 884/2004/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r., DzU z 30.4.2004 i 7.7.2004

(¹⁰) Pismo do E. Thielmanna, DG TREN, z dnia 15.12.2004 r.

odpowiedzi udzielonej na piśmie ⁽¹¹⁾ Komisja podkreśliła, że w przyszłości będzie zwracać większą uwagę w szczególności na zagadnienie połączeń z regionalnymi sieciami transportowymi.

4.3 Równoległe do obu raportów ekspertów Komisja dokonała oceny prac przeprowadzonych do tej pory w zakresie korytarzy. Stała grupa analityczna również dokonała zwięzłej oceny, a w szczególności wypowiedziała się za szerszym uwzględnieniem kwestii spójności gospodarczej i społecznej, jak również konsultacji. Grupa analityczna za równie ważne uznała wzmocnienie komitetów sterujących i zapewnienie lepszych powiązań między nimi, nadanie istniejącym uzgodnieniom bardziej wiążącego charakteru oraz monitorowanie postępów, przy czym to ostatnie wchodzi w zakres obowiązków komitetów sterujących. Oceniając kwestionariusz, Komisja doszła do czterech istotnych wniosków ⁽¹²⁾: koncepcja korytarzy dowiodła swojej wartości i zostanie utrzymana; istnieje potrzeba podjęcia działań w zakresie zagadnień operacyjnych oraz uwzględnienia czynników społeczno-gospodarczych; warto prowadzić dokładniejszy monitoring postępów, ale powinien się on opierać na ściśle określonych cechach charakterystycznych każdego z korytarzy; pozytywne oddziaływanie korytarzy może być ocenione jedynie w perspektywie długoterminowej, ale im bardziej wiążący charakter będzie miała współpraca, tym większym sukcesem zakończy się to oddziaływanie.

4.4 Także w ciągu ostatnich dwóch lat współpraca z komitetami sterującymi dziesięciu korytarzy transportowych była niezmiernie ważna. Z przyczyn praktycznych oraz kadrowych czynny udział w posiedzeniach komitetów sterujących nie mógł być utrzymany na poziomie z poprzednich lat. Kontakty były jednak przez cały czas podtrzymywane, zwłaszcza że sesje koordynacyjne, organizowane mniej więcej dwa razy do roku w Brukseli, umożliwiają regularne spotkania oraz wymianę doświadczeń. Stała grupa analityczna wprowadziła system rozdzielania odpowiedzialności za poszczególne korytarze na podstawie wymaganego nakładu pracy. W przyszłości przełoży się to na większe praktyczne zaangażowanie i zapewnienie większej ciągłości w szeregach grupy.

4.5 Opinia w sprawie roli dworców kolejowych w aglomeracjach i miastach rozszerzonej Unii Europejskiej ⁽¹³⁾ obejmowała stosunkowo rozległy zakres — wiązała się ściśle z pracami stałej grupy analitycznej i została przyjęta w lutym 2006 r. Europejska polityka transportowa powinna w większym stopniu koncentrować się na konserwacji, wykorzystaniu i projektowaniu dworców — szczególnie z punktu widzenia bezpieczeństwa — co stanowi o wizerunku kolejowego transportu pasażerskiego oraz centrów usługowych w sieci transportowej.

4.6 W badanym okresie stała grupa analityczna zorganizowała dwa wydarzenia w terenie: w listopadzie 2004 r. EKES

wziął udział w pamiętnej podróży pociągiem korytarzem X, zorganizowanej przez kooperatywę „ARGE Korridor X”, która przebiegała z Villach w Austrii przez Zagrzeb w Chorwacji do Sarajewa w Bośni i Hercegowinie. Wydarzenie to odzwierciedliło zapotrzebowanie na bardziej wydajne połączenia kolejowe oraz na współpracę transgraniczną pomiędzy kolejami w tym regionie. W celu przyciągnięcia uwagi mediów w czasie postojów organizowano rozmaite akcje. Drugie wydarzenie zewnętrzne miało miejsce w Polsce — w Białymstoku — i skoncentrowało się na regionalnym oddziaływaniu prac planistycznych nad korytarzem I na ochronę środowiska naturalnego oraz jakość życia w północno-wschodniej Polsce. Pod wieloma względami konferencja w Białymstoku może zostać jednoznacznie uznana za sukces i może być postrzegana jako efekt kulminacyjny prac stałej grupy analitycznej. Ocena tego wydarzenia zostanie w związku z tym zamieszczona w następnym rozdziale, dotyczącym najważniejszych rezultatów.

5. Najważniejsze rezultaty prac prowadzonych w latach 2004-2006

5.1 W dniach 15-17 listopada 2005 r. na zaproszenie marszałka województwa podlaskiego stała grupa analityczna zorganizowała w Białymstoku konferencję połączoną z wysłuchaniem publicznym. Wydarzeniu temu towarzyszyły rozmowy oraz wizyty na obszarach otaczających korytarz transportowy I Via Baltica i Rail Baltica. Celem było omówienie z przedstawicielami władz samorządowych, różnymi grupami reprezentującymi interesy społeczne i gospodarcze oraz organami odpowiedzialnymi za politykę transportową na szczeblu regionalnym i krajowym najlepszego sposobu zagwarantowania, że rozwój korytarza I będzie współgrał z interesami regionalnymi oraz potrzebami w zakresie ochrony środowiska naturalnego. Delegacji EKES-u towarzyszył przedstawiciel Komisji Europejskiej zajmujący się w szczególności wspieraniem projektu Rail Baltica. Wszystkie spotkania odbyły się w wyjątkowo gościnnej atmosferze. Wizyta ta nie tylko miała duże znaczenie z perspektywy polityki transportowej, lecz również stanowiła sukces obu stron w kategoriach „informowania o Europie”.

5.1.1 Konferencja stanowiła okazję do spotkania się różnorodnych podmiotów: działaczy ekologicznych, lokalnych polityków, przedsiębiorstw kolejowych, mieszkańców regionu oraz przedstawicieli rad pracowniczych, a także pozwoliła nawiązać rzeczywiste stosunki pomiędzy tym regionem a UE i Brukselą. Zwrócono uwagę na rozmaite sposoby oddziaływania korytarzy transportowych, takie jak problemy ludzi mieszkających wzdłuż tras tranzytowych, oczekiwanie na poprawę gospodarczą mającą wynikać z połączeń transportowych, niedociągnięcia publicznego transportu pasażerskiego i regionalnego transportu kolejowego, ochrona bogactwa naturalnego regionu, obawy o utratę miejsc pracy, trudności finansowe oraz biurokracja, które to problemy mogą zostać zidentyfikowane i przezwyciężone jedynie poprzez takie właśnie zbliżenie zainteresowanych stron. Wnioski wyciągnięte z konferencji były wielowymiarowe i niezwykle pouczające dla wszystkich, a w ostatecznym rozrachunku wynikały z nich również nowe sposoby radzenia sobie z problemami.

⁽¹¹⁾ Pismo od E. Thielmanna z dnia 21 stycznia 2005 r.

⁽¹²⁾ Ocena przedstawiona na posiedzeniu koordynacyjnym w dniu 21 kwietnia 2005 r. w Brukseli.

⁽¹³⁾ Opinia EKES-u w sprawie: „Rola dworców kolejowych w aglomeracjach i miastach rozszerzonej Unii Europejskiej”, DzU C 88 z 11.4.2006, s. 9.

5.1.2 Projekt Via Baltica w północno-wschodniej Polsce można potraktować jako ilustrację problemów, z którymi przyjdzie się zmierzyć w dziedzinie zintegrowanej paneuropejskiej polityki transportowej. Jednym z najważniejszych problemów są z jednej strony obciążenia związane z ruchem tranzytowym, a z drugiej strony pilna potrzeba zapewnienia rozwoju gospodarczego, który jest stymulowany przez połączenia transportowe, ale nie przez ruch tranzytowy. Drugi zasadniczy problem, ale jednocześnie główna zaleta regionu, to jego niepowtarzalne środowisko naturalne, które należy chronić. W tym zakresie wymieniono wiele pomocnych rozwiązań, które nie muszą się wiązać z większymi kosztami. Okazało się także, że w procesie planowania regionalnego nie uwzględniono w sposób należyty projektu Rail Baltica, co stanowiło dla przedstawiciela koordynatora UE możliwość przedstawienia argumentów za budową połączenia kolejowego. Stało się oczywiste, że jedynie zintegrowana kompleksowa strategia transportowa w regionie może stanowić rozwiązanie problemów i w ten sposób pokonać bariery stojące na drodze planowania i realizacji projektów Via Baltica i Rail Baltica. EKES w dalszym ciągu będzie wspierał pozytywne zmiany, które zostały zainicjowane podczas konferencji.

5.2 Współpraca transgraniczna ministerstw transportu w poszczególnych państwach położonych wzdłuż korytarzy zostanie w przyszłości rozwiązana lub zastąpiona inicjatywą Komisji (patrz punkt 3). Tym samym powstanie możliwość ściślejszej współpracy o jednolitym charakterze zamiast koordynowania dwóch równoległych procesów, co miało miejsce do tej

pory. Dzięki temu poprawi się baza służąca realizacji głównych celów polityki transportowej. Nierozwiązanym problemem pozostaje znalezienie skutecznego sposobu na to, by nadać współpracy transgranicznej między państwami członkowskimi UE i krajami trzecimi bardziej wiążący charakter. EKES jest zdania, że najlepszym sposobem na osiągnięcie tego celu jest, oprócz zacieśnienia stosunków umownych, koncentracja dostępnych funduszy UE. Należy skupić się na najważniejszych projektach, także w ramach osi priorytetowych, oraz w pełni wykorzystywać możliwości współfinansowania projektów wewnątrz UE do wysokości 20 %. W chwili obecnej dotacje utrzymują się na poziomie zaledwie 2–5 %.

5.3 Pozostaje jeszcze problem łączenia zagadnień z zakresu infrastruktury i zagadnień operacyjnych, który to obszar był zawsze bardzo ważny dla EKES-u i który jest w dalszym ciągu słabo rozwinięty. Mimo że w odniesieniu do tego zagadnienia regularnie i często podejmowane są zobowiązania, osiągnięte postępy są nieznaczne z powodu braku odrębnej procedury wdrażania w tym obszarze. Nadzieja, że cele polityki transportowej zostaną w większym lub mniejszym stopniu automatycznie zrealizowane w ramach bieżących postępów w zakresie infrastruktury, nie spełniła się w ciągu ostatnich kilku lat. Polityka transportowa nie będzie już niestety kształtowana na dużych konferencjach, jak miało to miejsce w przeszłości. Przyszłość należy więc do regionów, w których wszystkie zagadnienia są połączone w praktyce i w których sprawą najwyższej wagi jest zrozumienie kontekstu paneuropejskiego. Pokrywa się to z doświadczeniami konferencji w Białymstoku.

Bruksela, 13 września 2006 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND
