

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Páneurópai közlekedési folyosók 2004–2006”

(2006/C 318/30)

2004. december 16-án az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy Működési Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése alapján véleményt dolgoz ki: „Páneurópai közlekedési folyosók 2004–2006”.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. szeptember 4-én elfogadta. (Előadó: Karin ALLEWELDT.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. szeptember 13–14-én tartott 429. plenáris ülésén (a szeptember 13-i ülésnapon) 192 szavazattal 4 ellenében, 10 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Az állandó tanulmányozócsoporthoz célja

1.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a hosszú folyosó-összeköttetések terveit megalapozó páneurópai közlekedéspolitikai 1991-es kezdetei óta aktívan és meggyőződéssel vesz részt ebben az uniós határokon túlmutató kohéziós politikában. 2003-ban önálló kötetben tekintettük át az addigi 10 év munkáját⁽¹⁾. Állandó tanulmányozócsoporthoz azóta megszakítás nélkül folytatja munkáját. A legutóbbi vélemény⁽²⁾ a 2002–2004 közötti időszakot foglalja össze. Jelen vélemény a 2006 közepéig végbement folyamatokkal foglalkozik.

1.2 Az állandó tanulmányozócsoporthoz célja, hogy a közös páneurópai közlekedési infrastruktúra kialakítását kezdeteitől fogva és az uniós határokon túlmenően összekapcsolja a fenntartható és hatékony közlekedési rendszerre irányuló közlekedéspolitikai célkitűzésekkel, illetve a kohéziós célokkal. Így figyelembe kell venni különböző társadalmi, gazdasági, operatív, környezet- és biztonságpolitikai, valamint regionális kérdéseket, és be kell vonni a megfelelő érdekcsoportokat. Az állandó tanulmányozócsoporthoz – a helyszínen végzett gyakorlati munkájával – ehhez szeretne önálló módon hozzájárulni. Jelen vélemény a 2004–2006 közötti időszak tevékenységeiről és tapasztalatairól számol be, egyben értékeli a szóban forgó területen végbement politikai változásokat is.

2. Következtetések

2.1 Az EGSZB kezdeményezésének középpontjában az áll, hogy összekapcsolódjon a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és a központi közlekedéspolitikai célok, illetve operatív feladatok megvalósítása. A kezdeményezés a mai napig nem veszített jelentőségéből, és továbbra is sürgető. Politikai szinten többen és ismételt kiálltak e kapcsolat létrehozása mellett, az előrelépés ennek ellenére csekély, mert nem készült külön megvalósítási eljárás. Az elmúlt években meghiúsult az a remény, hogy a közlekedéspolitikai célok gyakorlatilag maguktól összekapcsolódnak az infrastruktúra továbbfejlesztésével. A kulcsszerepet ebben a kérdésben a régiók játszhatnak, ahol konkrétan összefutnak a különféle kérdések, és ahol rendkívül nagy szükség van a páneurópai összefüggések megértésére. Az állandó tanulmányozócsoporthoz az északkelet-lengyelországi regionális konferencia példáján egyértelműen be tudta mutatni, mennyire fontos a

tervezett fő közlekedési tengelyek regionális kihatásainak figyelembe vétele. Az európai politikanak ebben a kérdésben nagyobb felelősséget kell vállalnia. Nem elegendő mindössze a központi közlekedési tengelyek megvalósítását európai feladatnak tekinteni.

2.2 Az elmúlt két évben sok történt annak érdekében, hogy az európai infrastruktúra tervezése alkalmazkodjon az új politikai körülményekhez. Az unión belül újabb elsőbbséget élvező projektek születtek, új központi közlekedési tengelyeket határoztak meg a szomszédos államokkal, és továbbfejlesztették a Nyugat-Balkánra irányuló kezdeményezést. Az EGSZB alapvetően jónak tartja ezeket az új ötleteket és különösen örül annak, hogy fontos szempont volt az összeköttetés a szomszédos államokkal. Az új ötletek azonban továbbra is a régi koncepcióban gyökereznek: majdnem kizárólag közlekedési útvonalak tervezéséről van szó. Az intermodalitás kérdései, a környezetvédelmi hatások, valamint a helyi gazdasági és társadalmi érdekek nem vagy alig jelennek meg a fejtegetésekben. Az EGSZB ezt igen sajnálatosnak tartja.

2.3 Az európai infrastruktúratervezés átdolgozásának egyik oka a megvalósítás akadozó menete volt, melynek hátterében gyakran a pénzügyi eszközök nem elegendő volta állt. A fő cél ezért a mindössze néhány projektre való összpontosítás volt. Az EGSZB szerint az európai támogatásoknak is növekedniük kell. Az EGSZB más helyen már javasolt néhány lehetőséget további pénzügyi eszközök előteremtésére. Mindenekelőtt jobban ki kellene aknázni az EU-n belüli projektek esetében igénybe vehető 20 %-os, uniós eszközökkel történő társfinanszírozást. A támogatások növekedése esetén az infrastrukturális projektekre, például a környezetvédelemre, az intermodalitásra vagy a biztonságra vonatkozó követelményeket is kötelezőbb érvénnyel kell és lehet megfogalmazni.

2.4 Az EGSZB több közös vonás mellett száll síkra a tagállamok közlekedési minisztériumai által létrehozott, határokon átnyúló testületek (például a folyosókkal foglalkozó irányítóbizottságok) és az Európai Bizottság által ezen a területen létrehozott testületek között. A koordináció önmagában nem elégséges, illetve a gyakorlati politikában eljuttassa a továbblépés egyes fontos esélyeit. Egyre nehezebb átlátni, ki milyen felelősséget vállal az átfogó közlekedéspolitikai célokért. Az első

⁽¹⁾ EGSZB: A páneurópai közlekedési politika tíz éve, 2003.

⁽²⁾ Az EGSZB véleménye: „Páneurópai közlekedési folyosók” (HL C 120., 2005.5.20., 17. o.).

három páneurópai közlekedési konferencia (1991-ben, 1994-ben és 1997-ben) fontos irányokat adott meg. Az 1997-es helsinki nyilatkozat átfogó jellege folytán még mindig kitűnő alapot szolgáltat az együttműködésre. Annak idején az volt a szándék, hogy az előrelépéseket rendszeresen felülvizsgálják. Mára a felülvizsgálat szinte kizárólag az építési tervek megvalósítását érinti.

2.5 A białystoki EGSZB-konferencia nagy siker volt⁽³⁾. Nemcsak Európát vezette be a régióba, hanem azt is tolmácsolta, milyen igényeket támasztanak az ottani emberek a sikeres páneurópai közlekedési politikával szemben. Az EGSZB jövőbeli tevékenységeiben a szóban forgó területen központi szerepet játszik majd az, hogy képes ilyen jellegű új gondolatok felvetésére. Emellett továbbra is ésszerű, hogy fenntartsa a szoros együttműködést a folyosókkal foglalkozó irányítóbizottságokkal, a délkelet-európai struktúrákkal (lásd SEETO: Közlekedési Megfigyelő Állomás) és természetesen az Európai Bizottsággal a koordinációs munkák keretében. A regionális kezdeményezések mellett a jövőben nagyobb nyomatékkal kell megvizsgálni és értékelni a közlekedési eszközökre vonatkozó kérdéseket a fő tengelyek mentén, valamint a TEN-T hálózaton belüli, prioritást élvező projekteket.

3. Új keretfeltételek a páneurópai közlekedési politikában

3.1 Az utóbbi két évben Európa jelentős folyamatok színteré volt. 2004 májusában tíz új tagállam csatlakozott az Európai Unióhoz. Európa megújította és megerősítette elkötelezettségét a Nyugat-Balkán államaival szemben, és új szomszédsági politikát dolgozott ki. Az Európai Bizottságnak a transzeurópai hálózatok felülvizsgálatát, valamint a folyosók továbbfejlesztését szolgáló kezdeményezése egyfelől befelé fordult, amennyiben figyelembe vette a 2004-es bővítést, és a folyosókkal kapcsolatos tapasztalatok elemei az EU-n belül bekerültek a TEN-T politikába⁽⁴⁾; másfelől a központi közlekedési összeköttetések bővítése is fontos volt, hogy kivitelezhető legyen az európai szomszédsági – sőt: az ezen túlmutató – politika.

3.2 2002-ben az Európai Bizottság helyzetfelmérést készített a TEN-T hálózat és a páneurópai közlekedési folyosók megvalósulásáról. Ennek során mindenütt igen komoly késedelmet tapasztalt a fő közlekedési tengelyek kiépítésében. Ezért olyan koncepciót választott, amely világosabban megfogalmazza a prioritásokat és átfogóbban foglalkozik az illető országokkal. Három földrajzi térséget különböztet meg: az Európai Uniót jövőbeli, 27 tagállamos kiterjedésében, a Nyugat-Balkán államait⁽⁵⁾ és az EU-27-tel határos többi államot és régiót. Az Európai Bizottság mindhárom térség tekintetében magas szintű csoportot hozott létre, amelynek feladata, hogy ajánlásokat dolgozzon ki elsőbbséget élvező tervek, illetve cselekvési iránymutatásokra.

3.3 Az első ilyen jellegű felmérést (2002–2003) a Karel van Miert vezetése alatt álló magas szintű csoport végezte az EU-27

vonatkozásában, kritikus vizsgálatnak vetve alá a páneurópai közlekedési folyosók háromnegyedét. A magas szintű csoport a „régí” és az „új” tagállamokban 30 olyan, közlekedési infrastruktúrára vonatkozó tervet gyűjtött jegyzékbe, amely az EU-27 transzeurópai közlekedési hálózata (TEN-T) szempontjából prioritásként kezelendő. A magas szintű csoport ezen túlmenően többek között új pénzügyi rendelkezéseket és jogszabályokat szorgalmazott a TEN-T megvalósulásának támogatására, valamint új, projektspecifikus koordinációs mechanizmusokat ajánlott. A magas szintű csoport ajánlásai végül a TEN-T-iránymutatások 2004. áprilisi átdolgozásához vezettek.

3.4 A Nyugat-Balkán a regionálpolitikai építőmunka szempontjából kevésbé volt homogén, mint az EU-27: az egyes államoknak az EU viszonylatában egymástól eltérő státusza, a régió belüli kapcsolatok és az EU-val folytatott kapcsolatok lendülete miatt a politikai irányvonal újra és újra módosult. A közelmúlt háborús összetűzései után a Nyugat-Balkánnak sürögősen szüksége van a – gazdasági, társadalmi és politikai – stabilitásra, és éppen ezért a külső segítségre. Ennélfogva a Nyugat-Balkán országainak regionális megközelítése igen különleges többletértékkel jár. Az EU egyértelműen kiállt ezért az elképzelésért, méghozzá nemcsak a közlekedési ágazatban, hanem a közös szabadkereskedelmi övezet és a közös energia-piac létrehozásáért tett erőfeszítések terén is.

3.4.1 2000-ben az Európai Bizottság egy multimodális közlekedési infrastruktúrahálózat formájában bemutatott egy stratégiát Délkelet-Európa regionális közlekedési rendszerére. Ehhez a stratégiához két tanulmány kapcsolódott – a TIRS és a REBIS⁽⁶⁾ –, amelyek meghatározták a maghálózatot, valamint befektetési és finanszírozási ajánlásokat tartalmaztak. Ez a folyamat teremtette meg egy önálló, belgrádi székhelyű titkárság, a délkelet-európai közlekedési megfigyelőállomás (SEETO – *South East Europe Transport Observatory*) létrehozásának alapját. A SEETO feladata nemcsak az infrastruktúra fejlesztésének támogatása és összehangolása, hanem az is, hogy kapcsolattartó helyként fogadja a társadalmi és gazdasági szereplők kérdéseit. Ezt a szolgáltatást egyre többen veszik igénybe. Ebben az összefüggésben az EGSZB állandó tanulmányozócsoportja is kiemelendő.

3.4.2 Az első ötéves cselekvési terv (a 2006–2010 közötti időszakra) 2005 novemberében került aláírásra, és kb. 150 tervet tartalmaz. Említ továbbá mintegy 20 úgynevezett „puha regionális tervet”, amelyek a tervezett regionális hálózatok megvalósításának kísérőintézkedéseire vonatkoznak. Az igen szűkös pénzügyi források miatt a prioritást élvező infrastruktúrális tervek száma nemrégiben drasztikusan csökkent: jelenleg 22 projektről van szó. A SEETO által összehangolt folyamat a korábbi (uniós) TINA-folyamathoz hasonlitos, amelynek az volt a célja, hogy a fő tengelyeken és folyosókon túl a regionális hálózat is kiépüljön.

⁽³⁾ A konferenciáról készült beszámoló az I. mellékletben található.

⁽⁴⁾ Ennek alapjául a Karel van Miert vezette szakértői csoport 2003 júniusában bemutatott jelentése szolgál.

⁽⁵⁾ A politikai koherencia érdekében a Nyugat-Balkánt egyes esetekben Délkelet-Európa részeként kezelik, amely alatt a gyakorlatban – az egykori Jugoszláviától eltekintve – Románia, Bulgária, valamint (ritkábban) Törökország és a Moldovai Köztársaság értendő.

⁽⁶⁾ TIRS: *Transport Infrastructure Study in Balkans* [tanulmány a balkáni térség közlekedési infrastruktúrájáról]; REBIS: *Regional Balkans Infrastructure Study* [tanulmány a balkáni térség regionális infrastruktúrájáról].

3.5 A Loyola de Palacio vezetése alatt álló magas szintű csoport (HLG 2) munkája az EU szomszédos országaiba, illetve azokon is túlrá vezető fő közlekedési tengelyek továbbfejlesztésével foglalkozott. Négy szárazföldi összeköttetést és egy hajózással kapcsolatos tengelyt határozott meg ⁽⁷⁾, amelyek egyrészt képviselik a legfontosabb nemzetközi összeköttetéseket, másrészt erősítik a regionális kohéziót. A HLG 2 horizontális intézkedésekre is több javaslatot tesz; ezek értelmében többek között gyorsítani kell a határokon elvégzendő formalitásokat, valamint szükség van a közlekedés biztonságának növelésére és a sínpályás közlekedés interoperabilitásának javítására. A HLG 2 továbbá erőteljesebb összehangolást és érvényesítést ajánl az egyetértési megállapodások kötelező jellegű szerződésekkel való helyettesítése által. Az ajánlások alapján az Európai Bizottság júliusban/szeptemberben közleményt ad ki terveiről. Az állandó tanulmányozócsoport fontosnak tartja, hogy az Európai Bizottság megfelelő módon kezelje a horizontális kérdéseket.

3.6 A folyosóknál és a közlekedési területeken végzett munka (a részleteket lásd a II. mellékletben) változó intenzitással haladt. A Barents-Euro-Arktisz-régió kivételével a közlekedési területek nem jelentek meg – a helyzet 1997, vagyis létrehozásuk (a helsinki konferencia) óta alig változott. Általában véve a folyosókkal kapcsolatos együttműködés a regionális hálózatokon belül is fokozatosan kiépült, ami az EGSZB szerint igen hasznos fejlemény. Az utóbbi két évben sem javult azonban a pénzügyi és technikai támogatás a szervezés terén. A támogatásnak az Európai Bizottságtól ismételt kért megnövelése elmaradt. A döntő tényező azonban az, hogy a „folyosó-modell” a két HLG munkája és az Európai Bizottság következtetési nyomán tartalmilag elavult. Az EU-n belül a 30 TEN-projekt értelmében meghatározták a prioritásokat. Az EU-n kívül a folyosókat 5 új tengellyel „helyettesítették”, illetve új néven vezették őket tovább. Mindezek ellenére elegendő érv szól a munka folytatása mellett. Az irányítóbizottságok időközben fontos kapcsolattartó és együttműködési fórumok a részt vevő közlekedési minisztériumok számára, és kifejlesztették saját identitásukat (márkanévüket). Olyan fontos helyeken viszik előre a munkát, amelyek nem részei más határokon átnyúló kezdeményezésnek. Ilyenek például a prioritást élvező, de kinevezett különleges koordinátorral nem rendelkező TEN-projektek.

3.7 Az Európai Bizottság megerősítette koordinációs ajánlásait, és a rendszeres – évente egyszer vagy kétszer megrendezésre kerülő – koordinációs találkozók, amelyeken a folyosók

⁽⁷⁾ A következő összeköttetésekről van szó:

- a **délnyugati tengely** a délnyugati térséget köti össze az EU középpontjával (beleértve Svájcot is). Ide tartozik a Marokkótól Egyiptomig húzódó „Transzmaghreb” tengely is;
- a **délkeleti tengely** az EU középpontját – a Balkánon és Törökországon keresztül – a Kaukázussal és a Kaszpi-tengerrel, illetve a Közel-Kelettel köti össze (Egyiptomig);
- a **központi tengely** az EU-középpontot Ukrajnával és a Fekete-tengerrel, illetve Oroszországgal és Szibériával köti össze;
- az **északkeleti tengely** az EU-t Norvégiával, valamint Oroszországgal és Transzszibériával köti össze;
- a **tengeri autópálya** a Balti-tengert, az Atlanti-óceánt, a Földközi-tengert és a Fekete-tengert, valamint a parti államokat köti össze. Tervezik a Szezei-csatornán túlnyúló bővítését is.

összes elnöke és számos más vezető szereplő részt vesz, a kölcsönös tájékoztatás fontos fórumai. Az EGSZB rendkívül nagyra értékeli, hogy mindig lehetőséget kap a részvételre és a közreműködésre. A fórumokon nemcsak az építési tervekkel kapcsolatos legújabb előrelépésekről van szó, hanem a páneurópai közlekedési infrastrukturális politika alapvető és koncepcionális kérdéseiről is. Ezen a területen több jelentős strukturális újítás történt: a fontos TEN-szakaszok megvalósításának előmozdítására az Európai Bizottság 6 projekthez különleges koordinátort nevezett ki ⁽⁸⁾. Egyben rendelkeztek egy olyan ügynökség létrehozásáról is, amelynek feladata a fontos projektek finanszírozásának és lebonyolításának javítása, nem utolsósorban tekintettel a finanszírozási források nagyobb volumenére. Végül még nem zárult le a vita a határokon átnyúló együttműködésnek a létező egyetértési megállapodásokon túllépő, jogilag előírt formájáról.

4. Az állandó tanulmányozócsoport munkájának megszerzése – tevékenységek

4.1 A páneurópai közlekedési politika újjászervezésének megfelelően az állandó tanulmányozócsoport ezúttal nemcsak a folyosóknál végzett munkára fordított figyelmet, hanem a transeurópai közlekedési hálózaton belüli, prioritást élvező projektekre ⁽⁹⁾, valamint a Loyola de Palacio vezette szakértői csoport új terveire is, például a Spanyolország és Afrika közötti különleges összeköttetés ötletére. A Közlekedés- és Energiaügyi Főigazgatóság (DG TREN) illetékes szerveivel folytatott beszélgetésekből kiderült, hogy üdvözlőné az EGSZB hozzájárulását a már megvalósult, illetve a tervezett TEN-projektek társadalmi-gazdasági értékeléséhez.

4.2 A 2004. és 2005. év fordulóján az Európai Bizottság Loyola de Palacio vezetésével megkezdte a második szakértői jelentés előkészítő munkálatait. Az állandó tanulmányozócsoportnak ebben a korai szakaszban lehetősége volt állást foglalni egyes alapvető kérdésekben ⁽¹⁰⁾. A következőket jegyezte meg: erősíteni kellene a környezetvédelem szerepét; az intermodalitás igényének erősebben meg kellene mutatkoznia a gyakorlatban, ez akár önálló értékelési kritérium is lehetne; nagyobb hangsúlyt kell fektetni a regionális közlekedési hálózatokhoz kapcsolódó összeköttetésekre. Az állandó tanulmányozócsoport végül

- ⁽⁸⁾ I. Berlin-Palermo vasúti összeköttetés (Karel Van Miert)
- II. Lisszabon-Madrid-Tours/Montpellier nagysebességű vasúti összeköttetés (Davignon úr)
- III. Lyon-Torino-Budapest-ukrán határ közötti vasúti összeköttetés (Loyola de Palacio)
- IV. Párizs-Pozsony közötti vasúti összeköttetés (Balzacs úr)
- V. „Rail Baltica” – vasúti összeköttetés Varsó és Helsinki között (Telicka úr)
- VI. Vasúti folyosók és ETRMS (Vinck úr)

⁽⁹⁾ A 2004. április 29-i 884/2004/EK határozat (HL 2004.4.30 és HL 2004.7.7.)

⁽¹⁰⁾ Lásd az E. Thielmannhoz (DG TREN) intézett, 2004. december 15-i levelet.

kiemelte a horizontális szempontok (jogharmonizáció, biztonsági kérdések stb.) jelentőségét, és hangsúlyozta, hogy ezekkel a kérdésekkel – az uniós közlekedéspolitikai célok megvalósításának előmozdítására – mélyrehatóbban és átfogóbban kell foglalkozni. Válaszában ⁽¹¹⁾ az Európai Bizottság kiemelte, hogy a jövőben különösen a regionális közlekedési hálózatokhoz való kapcsolódásról szóló utalásra szeretne több figyelmet fordítani.

4.3 A második szakértői jelentéssel párhuzamosan az Európai Bizottság elkészítette a folyosóknál végzett eddigi munkálatok mérlegét is. Az állandó munkacsoport ehhez is hozzájárult egy rövid értékeléssel: mindenekelőtt több mozgásteret kért a gazdasági és társadalmi kohézió kérdéseinek és a konzultációnak. Az állandó tanulmányozócsoport ésszerűnek tartotta továbbá az irányítóbizottságok megerősítését és hálózatba kapcsolásuk fokozását, a kötelező jelleg kiterjesztését és az eredmények ellenőrzését. Ez utóbbi mindenekelőtt az irányítóbizottságok hatásköre. A kérdőív kiértékelésében az Európai Bizottság négy alapvető következtetést fogalmaz meg: ⁽¹²⁾ a folyosó-koncepció bevált és érvényben marad; cselekvésre van szükség az operatív kérdések és a társadalmi-gazdasági tényezők figyelembevételére; az előrelépések jobb felülvizsgálata ésszerű, de meg kell felelnie az egyes folyosók specifikus adottságainak; a folyosók kedvező hatását csak hosszú távon lehet megbecsülni, azonban minél kötelezőbb erővel szerveződik az együttműködés, annál nagyobb siker várható.

4.4 A 10 közlekedési folyosó irányítóbizottságával folytatott együttműködés az utóbbi két évben is változatlanul fontosnak bizonyult. Gyakorlati és személyi okokból az irányítóbizottság-beli aktív részvétel elmaradt az elmúlt években megszokottól. A kapcsolatok mindazonáltal nem szakadtak meg, nem utolsósorban annak köszönhetően, hogy az évente általában kétszer megrendezésre kerülő brüsszeli koordinációs összejövetelek biztosítják a rendszeres találkozást és a tapasztalatcserét. Az állandó tanulmányozócsoport kidolgozott egy rendszert, amely az egyes folyosók tekintetében elosztja a tevékenységekkel kapcsolatos hatásköröket. Ez a jövőben elősegíti a gyakorlati megközelítést és a folyamatosságot az önálló csoportokban.

4.5 Meglehetősen fontos helyet foglalt el „A pályaudvarok szerepe a kibővített Európai Unió agglomerációiban és városaiban” című vélemény ⁽¹³⁾ kidolgozása, amely az állandó tanulmányozócsoport munkájába volt ágyazva és 2006 februárjában került elfogadásra. Az európai közlekedési politikának több figyelmet kell szentelnie a pályaudvarok megőrzésének, hasznosításának és kialakításának – mindenekelőtt biztonsági szempontokból –, hiszen ezek a vasúti személyszállítás kirakatai és a közlekedési hálózat fontos szolgáltatási központjai.

4.6 A szóban forgó időszakban az állandó tanulmányozócsoport két külső rendezvényt szervezett: 2004 novemberében az

⁽¹¹⁾ Lásd E. Thielmann 2005. január 21-i levelét.

⁽¹²⁾ A kiértékelést 2005. április 21-én, a brüsszeli koordinációs ülésen mutatták be.

⁽¹³⁾ Az EGSZB véleménye a következő tárgyban: „A pályaudvarok szerepe a kibővített Európai Unió agglomerációiban és városaiban” (HL C 88., 2006.4.11., 9. o.).

EGSZB figyelemfelhívó vonatutazáson vett részt, amely a X. folyosó mentén az ausztriai Villachból a horvátországi Zágrábon keresztül a bosznia-hercegovinai Szarajevóba vezetett. Az utat az „ARGE Korridor X” elnevezésű munkacsoport szervezte. Az akció a hatékonyabb vasúti összeköttetések jelentőségét, valamint a régióbeli vasutak jobb határokon átnyúló együttműködésének szükségességét állította reflektorfénybe. Az egyes állomások helyeken médiacsalogató rendezvények várták az érdeklődőket. A másik külső rendezvényre a lengyelországi Białystokban került sor. Középpontjában az I. folyosó terveinek az északkelet-lengyelországi természetvédelemre, biztonságra és életminőségre gyakorolt regionális hatásai álltak. A białystoki konferencia több szempontból egyértelmű siker volt, és az állandó tanulmányozócsoport tevékenysége fénypontjának tekinthető. Értékelésére ezért az itt következő fejezetben kerül sor.

5. A 2004–2006 közötti tevékenységek főbb eredményei

5.1 2005. november 15–17. között Podlask megye előjárójának meghívására az állandó tanulmányozócsoport konferenciát szervezett Białystokban, amelynek keretében nyílt konzultációt, s ennek nyomán számos megbeszélést folytatott, valamint több látogatást is tett az I. transzeurópai folyosó, a „Via és Rail Baltica” közelében. A célkitűzés az volt, hogy az önkormányzat képviselőivel, a különféle társadalmi-gazdasági érdekcsoportokkal, valamint a regionális és nemzeti szintű, közlekedéspolitikáért felelős szervekkel meg lehessen vitatni, hogyan hozható összhangba az I. folyosó kiépítése a regionális érdekekkel. Az EGSZB delegációját az Európai Bizottságnak az a képviselője kísérte, aki kiemelten foglalkozik a Rail Baltica támogatásával. Minden találkozó páratlanul baráti légkörben zajlott. A delegáció útja nemcsak közlekedéspolitikai szempontból volt jelentős, hanem kölcsönös sikernek tekinthető a „Tájékoztatás Európáról” vonatkozásában is.

5.1.1 A konferencia összehozta a legkülönbözőbb résztvevőket: a természetvédőket, a helyi politikusokat, a vasúti vállalkozókat, a lakosságot, az üzemi tanácsokat, és szinte kézzel fogható kapcsolatot hozott létre a régió és az EU/Brüsszel között. Láthatóvá váltak a közlekedési folyosó hatásainak különböző dimenziói: a megterhelés az átmenő utak mentén lakók részére, a közlekedési hálózatnak köszönhető gazdasági fellendülés reménye, a közúti személyszállítás és a regionális vasúti közlekedés gyengéi, a régió különleges természeti gazdagságának megőrzése, a munkahelyek elvesztése feletti félelem, a pénzügyi nehézségek és a bürokratikus akadályok, amelyeket ezen együttlét során lehetett először felismerni és leküzdeni. A találkozás tapasztalatai minden résztvevő számára sokrétűek és rendkívül tanulságosak voltak, és a konferencia végén új problémamegoldási lehetőségek is felmerültek.

5.1.2 Az északkelet-lengyelországi Via Baltica az integrált páneurópai közlekedéspolitika mintapéldájává válhat. Az egyik fő gondot egyrészt a tranzitrégióként elszervezett forgalmi megterhelés, másrészt a sürgősen szükséges gazdasági fejlődés jelenti, amelynek kiindulópontja a közlekedési hálózat, de nem a tranzitforgalom. A másik fő gond, egyben a régió „főnyereménye” a természet páratlan – és védendő – gazdagsága. Ezen a területen sok jó – és nem is feltétlenül drága – megoldási lehetőség merült fel. Végül nyilvánvalóvá vált, hogy a regionális tervezés nem vette megfelelően figyelembe a Rail Balticat. Az EU-koordinátor képviselője ennek kapcsán igyekezett éppen ezt a folyosót népszerűsíteni. Egyértelművé vált, hogy a gondokat csak egy, a szóban forgó régió számára kidolgozott integrált és átfogó közlekedési koncepcióval lehet megoldani, és csak így lehet felszámolni a Via Baltica és a Rail Baltica tervezésében és megvalósításában fellelhető akadályokat. Az elindított, kedvező folyamatokat az EGSZB a továbbiakban is támogatja.

5.2 A „folyosók” menti államok közlekedési minisztériumainak határokon átnyúló együttműködését az Európai Bizottság kezdeményezése a jövőben felváltja vagy lefedi (lásd a 3. fejezetet). Ez esélyt ad a szorosabb, egységesebb együttműködésre – az eddigi párhuzamos folyamatok összehangolása helyett, jobb alapot biztosítva a központi közlekedéspolitikai

célok megvalósításának is. Továbbra is problematikus, hogyan lehet eredményesen megerősíteni az EU-tagállamok és harmadik országok közötti határokon átnyúló együttműködés kötelező jellegét. Az EGSZB úgy véli, hogy az átdolgozott szerződéses kapcsolatok mellett mindenekelőtt az EU rendelkezésre álló pénzügyi eszközeinek koncentrációja jelenthet megoldást. Így a prioritást jelentő tengelyeken belül is néhány elsőbbséget élvező projektre kellene koncentrálni, és valóban ki kellene meríteni az EU-n belüli projektek számára igénybe vehető 20 %-os társfinanszírozást. Jelenleg a támogatás alig haladja meg a 2–5 %-ot.

5.3 Megoldatlan marad végül az infrastrukturális és operatív kérdések összekapcsolásának az EGSZB számára mindig fontos és egyelőre nem elegendő mértékben kialakult területe. Többen és ismételt kiálltak e kapcsolat létrehozása mellett, az előrelépés ennek ellenére csekély, mert nem készült külön megvalósítási eljárás. Az elmúlt években meghiúsult az a remény, hogy a közlekedéspolitikai célok gyakorlatilag maguktól összekapcsolódnak az infrastruktúra továbbfejlesztésével. A nagy közlekedési konferenciákhoz való igazodás sajnos a múlté. A kulcsot a jövőhöz ezért a régiók jelentik, ahol konkrétan összefutnak a különféle kérdések, és ahol rendkívül fontos a páneurópai összefüggések megértése. Ez összecseng a bialystoki konferencián szerzett tapasztalatokkal.

Brüsszel, 2006. szeptember 13.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Anne-Marie SIGMUND