

Észtország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Finnország

„Varsótól Helsinkig: a »Rail Baltica«, egy fantáziadús, stratégiai és fenntartható projekt”

Pavel Telicka, koordináló, transzeurópai közlekedési hálózat



Július 20-án, az Európai Bizottság alelnöke, Jacques Barrot engem jelölt a transzeurópai közlekedési hálózatok (RTE-T) egyik koordinátorának a hat közül. E kinevezések Európai Tanács és Európai Parlament által történt elfogadásával a Bizottság politikai lendületet akar adni egyes elsődleges fontosságú vasúti projektnek. Arról van szó, hogy a koordinátorok meg kell, hogy könnyítsék e projektek bevezetését. Elsősorban azokat, amelyeknek határokon átvívelő dimenziójuk van.

Személy szerint én a „Rail Baltica”-val vagyok megbízva, mely egy fantáziadús, stratégiai és környezetbarát, fenntartható projekt, és amely Finnország mellett az Európai Unió négy új – a Balti-tengerrel határos – tagországát érinti: Lengyelországot, Litvániát, Lettországot és Észtországot. A Helsinkí–Tallinn–Varsó észak-déli tengelyt követő Rail Baltica közvetlen összeköttetést fog teremteni a balti országok és Lengyelország, valamint az Európai Unió központi területei között, megerősítve ezáltal a közös piacot, és elősegítve az útvonalába eső országok integrálását. A Litvániát Lengyelországtól elválasztó 70 km-es rövid határ az egyetlen szárazföldi összeköttetés a balti országok és az Unió többi része között. Mivel a hatékony és fenntartható szállítási összeköttetések kiépítése ezen a határon halad át, érthető, hogy az érintett országok – de az Európai Unió egésze – számára is mindez rendkívüli fontossággal bír.

A Regionális Politikai Főigazgatóság legelőször egy kivitelezhetőségi tanulmányt végez, és ezt a 2006-os év végéig be kell fejezni. A vasúti összeköttetés potenciális gazdasági életképességének megállapítása mellett a többi, ezzel összefüggő tényezőt is figyelembe veszik majd. És mindez a vasútvonal által átszelt területeken, a projekt környezeti kihatásainak elemzésével kezdődik. A politikai felelősökkel folytatott első tárgyalásaink eredményeként, meg vagyok győződve róla, hogy a Tallinn–Varsó vasútvonal feljavítása nyereséges lesz, de várjuk a tanulmány eredményeit.

A Rail Baltica vasútvonal befektetőket vonz majd azon folyosó mentén, melyet a „Via Baltica” közúti összeköttetés már kiszolgál. Területrendezési szempontból ez kiegészíti majd az Interreg akcióit a Balti-tenger régióban. Együttal lehetővé teszi Lengyelország és a balti államok hozzácsatolását a skandináv országok által elképzelt „Északi háromszöghöz”, de Oroszországhoz is: pontosabban a nagyon sűrűn lakott Szent-Pétervári régióhoz.

A nagy mennyiségű orosz terméknek – elsősorban az EU-nak szánt, balti kikötőkön áthaladó nyersanyagoknak – köszönhetően a forgalom áramlása pillanatnyilag kelet-nyugat irányú. Ám a régió stratégiai fontossága erősen megnövekedhet, ha a lehetőséget épp tanulmányozó Kína – időspórolási megfontolásokból –, termékeit inkább a szibériai vasúton keresztül küldené a balti

kikötők felé, mintsem hajóval a szuezi csatornán át. A Rail Baltica összeköttetés tehát e tranzitforgalom észak-déli irányát képezhetné.

A projekt ugyanakkor fenntartható alternatívát képezhetne az áruszállítás számára, és belátható időn belül az utazók is igénybe vennék ezt az útirányt. A Rail Baltica vasúti összeköttetést több balti kormány már a fejlődés mozgatórugójaként látja. És úgy tűnik, hogy már most tanúi lehetünk a balti városok közötti versengésnek: mindegyikük azt szeretné, hogy a jövőbeni vasútvonal áthaladjon rajta. S ez szerintem jó jel.

A projekt sikeréhez azonban a benne részt vevő öt ország – a projekt potenciáljára vonatkozó – álláspontjainak fokozottabb közeledése szükséges. Alapos elszántság szükséges az iratcsomó továbbléptetése érdekében. Szerintem e közös látásmód lehető legmegfelelőbb előmozdítása az én egyik legfontosabb feladatom. Ennek érdekében aktív módon kapcsolatban állok az összes érintett szereplővel. És ezt mind az ügyfelek és a potenciális fogasztók, mind a szociális partnerek, a regionális és helyi hatóságok, a vasútépítéshez szükséges anyagok gyártói, és természetesen, maguk a vasúttársaságok is megértik.

Ami pedig a finanszírozást illeti: a Rail Baltica – azaz (hivatalos megnevezése szerint) a „27-es számú RTE-T elsődleges projekt” – költségeit a Kohéziós Alap (egyes esetekben akár 80%-ig) magukra vállalhatják. Az egész a 2007–2013-as pénzügyi terv összegétől függ (!), de befolyásos személyiségek, – elsősorban számos európai képviselő – az elsődleges fontosságú szállítási projektek hiánytalan finanszírozása mellett állnak.

Én is utaztam Helsinkí és Varsó közt – időnként újságírók társaságában –, hogy saját szememmel meggyőződhessenek az infrastruktúrák jelenlegi állapotáról, a lemaradások mértékéről és a fennakadások helyéről. Nagyon aktív szándékokozok lenni, hogy ez a nagy európai regionális útirány a lehető leggyorsabban elkészüljön.



A helsinki (Finnország) vasútállomás

(¹) A 2007–2013-as pénzügyi perspektívák a cikk szerkesztésének időpontjában (2005. novemberében) még ismeretlenek voltak.