

DUNAJSKÁ STRATÉGIA A DOPRAVA

Pavel Žarnay¹

Podunajsko je časťou európskeho kontinentu vymedzenou povodím Dunaja, t.j. územím odvodňovaným riekou Dunaj a jeho prítokmi. Z geografického hľadiska sa z členských krajín Európskej únie povodie Dunaja týka spolkových krajín Bádenska-Württemberska a Bavorska na juhu Nemecka, ďalej samozrejme tiež Rakúska, Slovenskej i Českej republiky, Maďarska, Slovinska, Rumunska a Bulharska. Ďalej sa prirodzene týka aj nečlenov únie - ďalších podunajských krajín, a to Srbska, Chorvátska, Bosny a Hercegoviny, Čiernej Hory, Moldavska a Ukrajiny.

Podunajská oblasť poskytuje mnoho príležitostí. Disponuje množstvom lokalít mimoriadnej prírodnej krásy. Má tiež bohatú históriu, rozsiahle prírodné a kultúrne dedičstvo. Má ale aj obrovský rozvojový potenciál, a to najmä v tých krajinách, ktoré boli najviac zasiahnuté zmenami po roku 1989, keďže mnohé disponujú tvorivými nápadmi i kvalitnou pracovnou silou. Všeobecne k tomu možno povedať, že oblasť Podunajska

- je priestorom, kde sa Európa otvára na východ a kam treba rozvíjať existujúce dopravné a obchodné spojenia (napr. prostredníctvom dopravnej siete TRACECA, ktorá cez oblasť Čierneho mora spája EÚ s Kaukazom a Strednou Áziou);
- má solídny systém vzdelávania s mnohými univerzitami, ktorých kvalita však nie je všade rovnaká, pričom vzdelávanie a odborná príprava musia zodpovedať potrebám trhu práce a musí podporovať mobilitu študentov nielen v rámci oblasti, ale celej Európy;
- je z kultúrneho, etnického a prírodného hľadiska neobyčajne rôznorodé, keď zahŕňa svetoznáme mestá a miesta historického dedičstva, pričom na Dunaji leží viac hlavných miest ako na ktorejkoľvek inej rieke vo svete, čo si vyžaduje modernú ponuku cestovného ruchu pri modernej infraštruktúre;
- môže lepšie využívať obnoviteľné zdroje energií, či už vody, biomasy, vetra, slnka alebo termálnych prameňov a má veľký priestor pre dosiahnutie energetickej efektívnosti prostredníctvom lepšieho riadenia dopytu po energiách a modernizácie budov a logistiky;
- vyznačuje sa rozsiahlym prírodným bohatstvom s výnimočnou faunou a flórou, cennými vodnými zdrojmi a pozoruhodnými krajinnými útvarmi (napr. delta Dunaja, Karpaty), ktoré treba trvalo udržateľným spôsobom chrániť a obnovovať.

¹ doc.Ing. Pavel Žarnay, CSc., Žilinská univerzita v Žiline, 010 26, Univerzitná 8215/1, Pavel.Zarnay@fpedas.uniza.sk

V záujme pokiaľ možno čo najlepšieho využitia týchto príležitostí je tiež potrebná väčšia spolupráca, spoločné plánovanie a investovanie a rozvíjanie kľúčových spojení aj vzhľadom na to, že v Podunajsku žije viac ako 100 miliónov ľudí a že rozlohou tvorí pätinu povrchu únie.

Orgány medzinárodnej spolupráce ako napríklad Dunajská komisia alebo Medzinárodná komisia pre ochranu Dunaja sa preto zaoberajú riešením špecifických otázok, ktoré v záujme integrovaného riešenia najviac prioritných rozširuje aj dokument skrátene nazývaný Dunajská stratégia.

Stratégia Európskej únie pre podunajskú oblasť

V priebehu roka 2009 po vzniku dokumentu nazvaného skrátene Baltická stratégia, v ktorom sa určil dlhodobý rozvojový program pre krajiny ležiace na brehoch Baltického mora, následne prišla analogická požiadavka Európskej únie na vytvorenie podobného strategického plánu aj pre krajiny ležiace v povodí Dunaja, druhej najväčšej európskej rieky. Dňa 8. decembra 2010 po viac než ročnom vývojovom procese Európska komisia prijala dokument nazvaný „Stratégia Európskej únie pre podunajskú oblasť“ (skrátene Dunajská stratégia). Schválila tým komplexný strategický program zahŕňajúci a spájajúci niekoľko regionálnych politík, ktorého cieľom je dospieť k spoločnému postupu v rámci európskeho makroregiónu v povodí Dunaja. Základom tejto stratégie je spolupráca jednotlivých krajín na základe nimi prijatých vlastných akčných plánov včlenených do jedného spoločného programu. Primárnym cieľom spolupráce je rozvinúť predovšetkým mobilitu a tým aj spoločný hospodársky potenciál dunajského regiónu. Sekundárnym cieľom stratégie je Dunaj využiť ako dopravnú magistrálu a prostriedok pre väčšie otvorenie sa Európskej únie ku jej východným susedom v oblasti Čierneho mora, na južnom Kaukaze a do Strednej Ázie. Týmto môže Dunajská stratégia významne prispieť k podpore základných cieľov Európskej únie a jej hlavných politických iniciatív, a to najmä stratégie „Európa 2020“.

Možno konštatovať, že Stratégia Európskej únie pre podunajskú oblasť má svojím charakterom pre Európu rozhodujúci význam, pričom v rámci podunajskej oblasti je primárne potrebné najmä

- spojiť ľudí, ich predstavy a potreby,
- zmodernizovať dopravné cesty,
- zlepšiť prístup k informačným technológiám.

Ďalšími nadväzujúcimi úlohami Dunajskej stratégie je dosiahnuť

- lacnejšie a spoľahlivejšie zásobovanie energiou vďaka lepším prepojeniam a využívaniu alternatívnych zdrojov,
- trvalo udržateľný rozvoj vyvážený nevyhnutnou ochranou životného prostredia v súlade s platnými dokumentmi *acquis communautaire* v tejto oblasti,
- minimalizáciu vzniku rizík a katastrof, ako sú povodne, resp. suchá alebo priemyselné havárie,
- minimálne rozdiely vo vzdelávaní a zamestnanosti jednotlivých krajín tak, aby do roku 2020 všetci obyvatelia tejto oblasti mali lepšie vyhliadky na vzdelanie, zamestnanie a prosperitu v rámci svojej domovskej oblasti než doteraz,
- systematické využívanie možností výskumu a inovácií s významným napredovaním aj v oblasti obchodu a podnikania.

Na základe skúseností s realizáciou stratégie pre región Baltického mora pri integrovanom prístupe k trvalo udržateľnému rozvoju Dunajská stratégia kladie dôraz na vzájomné ústupky a využitie možných účinkov synergie zo spoločného postupu. Keďže hlavnou úlohou Dunajskej stratégie je dosiahnutie takého stavu, aby sa podunajská oblasť mohla stať prítiažlivým, bezpečným a sebaistým európskym regiónom 21. storočia, jej kľúčové výzvy sú

- o mobilita,
- o energetika,
- o životné prostredie,
- o odstránenie (zníženie) rizík,
- o sociálno-ekonomické výzvy,
- o bezpečnosť, boj proti závažnej a organizovanej trestnej činnosti,

Možno o nich konštatovať nasledovné :

Mobilita : Dunaj je významným koridorom transeurópskej dopravno-prepravnej siete TEN-T, ktorý sa v súčasnosti využíva hlboko pod svoje kapacitné možnosti. Objem nákladu prepravovaného po Dunaji tvorí iba 10 % až 20 % množstva prepravovaného po Rýne. Keďže vnútrozemská vodná doprava má významné pozitíva z hľadiska ochrany životného prostredia a efektívnosti, jej potenciál treba trvalo udržateľným spôsobom využívať. Mimoriadne potrebná je účinnejšia komodalita (kooperácia dopravných odborov), lepšie prepojenie dunajského s povodiami iných riek, modernizácia a rozšírenie infraštruktúry v dopravných uzloch - logistických centrách vo vnútrozemských prístavoch. Zlepšenie musí ísť

komplexným spôsobom s účinným vybavením a prepojením koridorov sever - juh a západ - východ. V súlade s touto myšlienkou by sa tak cestná, ako aj železničná infraštruktúra mali plánovať a dimenzovať tak, aby celkový spôsob riešenia prepravy bol v maximálnej miere efektívny nielen z ekonomického hľadiska a ochrany životného prostredia, ale aj z hľadiska rýchlosti, bezpečnosti, prepravného potenciálu, mobility, interoperability dopravných systémov a multimodality vnútrozemskej plavby, cestnej, železničnej a leteckej dopravy.

Energetika : Ceny energie sú v podunajskej oblasti relatívne vysoké. Roztrieštenosť trhov vedie k vyšším nákladom a menšej hospodárskej súťaži. Pravidelné zimné krízy dokazujú, že spoliehanie sa na príliš malý počet externých dodávateľov zvyšuje zraniteľnosť energetického systému. Väčšia rôznorodosť dodávok prostredníctvom prepojení a skutočných regionálnych trhov môže zvýšiť energetickú bezpečnosť. Zlepšenie efektivity zahŕňa tiež väčšie šetrenie energiou a lepšie využívanie obnoviteľných zdrojov.

Životné prostredie : Podunajská oblasť je významným medzinárodným hydrologickým povodím a dôležitým ekologickým koridorom. To si vyžaduje koordinovaný regionálny prístup k ochrane prírody, územnému plánovaniu a vodnému hospodárstvu. Znečisťovanie totiž nerešpektuje štátne hranice a v dôsledku závažných problémov, ako sú úniky nespracovaných odpadových vôd a odplavovanie hnojív a pôdy, je Dunaj značne znečistený. Je potrebné zvážiť aj vplyv dopravných spojení, rozvoja cestovného ruchu alebo nových zariadení na výrobu energie na životné prostredie.

Riziká : Príliš časté sú rozsiahle povodne, suchá a prípady priemyselného znečisťovania. Prípadná prevencia, pripravenosť a účinná reakcia na ne si vyžadujú vysoký stupeň spolupráce a vzájomného poskytovania informácií.

Sociálno-ekonomické výzvy : V rámci oblasti existujú veľmi veľké rozdiely. Podunajsko zahŕňa niektoré z najúspešnejších, ale aj z najchudobnejších regiónov v EÚ. Často chýbajú najmä kontakty a spolupráca vo finančnej i inštitucionálnej oblasti. Podniky nedostatočne využívajú medzinárodný rozmer marketingu, inovácií alebo výskumu. Podiel vysokoškolských ľudí v podunajskej oblasti je nižší, ako je priemer v členských štátoch únie, pričom rozdiely medzi jednotlivými oblasťami sú opäť značné.

Bezpečnosť, závažná a organizovaná trestná činnosť : Pretrvávajú závažné problémy, keď vo viacerých krajinách je mimoriadnym problémom obchod s ľuďmi a pašovanie tovaru. Korupcia znižuje dôveru verejnosti a bráni rozvoju.

Riešiť tieto výzvy možno najlepšie spoločne, pričom si však treba stanoviť priority, dohodnúť sa na nevyhnutných opatreniach a dôsledne dbať o ich vykonávanie. Zástancovia tak rozvoja, ako aj zachovania súčasného stavu, musia hľadať cestu predovšetkým vo

vzájomných kompromisoch, v nich inovatívne riešenia a spoločne vyriešiť najzložitejšie otázky v prospech celej oblasti.

Doprava na podporu mobility

V prvej oblasti, t.j. konektivity dunajského regiónu ide najmä o zlepšovanie mobility, dostupnosti a interoperability, podporu obnoviteľných zdrojov energie a presadzovanie rozvoja cestovného ruchu, kultúry a medzilľudských vzťahov. V rámci zlepšovania mobility, dostupnosti a interoperability s ohľadom na zábery Dunajskej stratégie prichádza do úvahy najmä

- možnosť vytvorenia severo-južného prepravného koridoru napojeného na Dunaj v súlade s európskym programom NAIADES,
- analýza potenciálu pre využívanie integrovanej intermodálnej prepravy v Podunajsku na základe zberu dát a monitorovania prepravných a dopravných vzťahov, ktorej výsledkom by mal byť digitálny dopravno-prepravný model pre operatívne riadenie kooperatívneho systému intermodálnej prepravy pre Dunajský región,
- rozvoj dopravnej infraštruktúry a intermodálnej prepravy, ako aj zhodnotenie variantných možností a účinnosti intermodálneho transkontinentálneho tranzitného terminálu na území západného Slovenska vo väzbe na európske multimodálne koridory a predpokladané predĺženie širokorozchodnej trate z Hanisky pri Košiciach až na juhozápadné Slovensko,
- posilňovanie železničnej a riečno-námornej dopravnej cesty medzi Áziou a Európou,
- zhodnotenie variantných možností, návrh a realizácia rozvoja infraštruktúry verejných a integrovaných dopravných systémov metropolitných regiónov a aglomerácií Podunajska pri rešpektovaní ochrany ovzdušia, zníženia emisií a hlučnosti a ochrany podzemných vôd.

Vláda SR sa vo svojich kľúčových programových dokumentoch k Stratégii Európskej únie pre podunajskú oblasť v plnej miere prihlásila, pretože okrem iného

- podporí rozvoj kvalitnej, dostupnej a integrovanej dopravnej infraštruktúry, konkurenčné dopravné služby, užívateľsky prijateľnú a ekologicky a energeticky efektívnu a bezpečnú dopravu,
- zabezpečí budovanie najmä takej dopravnej infraštruktúry, ktorá podporí sociálnu inklúziu prepojením menej rozvinutých regiónov na nadradenú infraštruktúru a využitím geografického potenciálu posilní konkurenčnú schopnosť Slovenskej republiky,

- bude presadzovať svoje záujmy pri prijímaní legislatívy EÚ a v rámci ďalších medzinárodných organizácií, bude tiež podporovať dobudovanie vnútorného trhu EÚ s presadzovaním pravidiel hospodárskej súťaže a uplatňovaním princípu subsidiarity,
- zabezpečí efektívne vynakladanie finančných prostriedkov v doprave.

Cesta k realizácii uvedených zámerov znamená predovšetkým revíziu obsahu a stavu čerpania prostriedkov Operačného programu Doprava. Tento predstavuje základný programový dokument Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov Európskej únie v sektore dopravy na roky 2007 – 2013, pričom nadväzuje na ciele a priority Národného strategického referenčného rámca 2007 – 2013, ktorý je základným referenčným nástrojom pre programovanie fondov EÚ v oblasti kohéznej a regionálnej politiky. Jeho strategická priorita „Infraštruktúra a regionálna dostupnosť“ sa môže realizovať prostredníctvom priorít a zámerov pre rozvoj dopravnej infraštruktúry a verejnej osobnej dopravy Operačného programu Doprava, ktoré ešte Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR pred rokom 2007 definovalo nasledovnými prioritnými osami :

1. Železničná infraštruktúra
2. Cestná infraštruktúra (TEN-T)
3. Infraštruktúra intermodálnej prepravy
4. Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov
5. Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)
6. Železničná verejná osobná doprava
7. Technická pomoc

Ako je z tohto členenia zrejmé, v takto zostavenom slovenskom Operačnom programe Doprava sa nielenže nebrala do úvahy letecká doprava, ale nepočítalo sa v ňom ani s vnútrozemskou plavbou, čo je v zásadnom rozpore so základnými dokumentmi Európskej únie. Keďže ani čerpanie prostriedkov neprebíha podľa finančného plánu, je revízia uvedeného operačného programu viac ako nevyhnutná.

Literatúra:

- [1] Poláček, P. a kol.: Analýza možností transpozície Stratégie EÚ pre Dunajský región v operačnom programe Doprava. Podklady Dunajského vedomostného klastra, Bratislava 2011

Lektoroval:

Prof. Ing. Marián Šulgan, PhD., Žilinská univerzita v Žiline