

## **Via Carpatia – Cesta budúcnosti pre východnú Európu** **Via Carpatia – The Route of future for Eastern Europe**

JULIANNA ORBÁN MÁTÉ

### **Abstract**

*Via Carpatia is an ambitious project that is targeted to extend the Trans-European transport network by creating the shortest route between the northern area and southern area and meanwhile connecting seven countries. Upon construction of the whole north-south passage, the real development can start and that will, concurrently, revive the old trade route. Therefore, it is crucial to activate accessibility of the region from several cardinal directions and farther areas.*

**Keywords:** Via Carpatia, corridor, TEN-T, development

## **1 Úvod**

Úlohou dopravnej infraštruktúry je komplexne obsluhovať územie štátu. Dopravná infraštruktúra je jednou zo základných podmienok fungovania národnej ekonomiky.

Transeurópske dopravné siete TEN-T zahŕňajú vo všeobecnosti cestné, železničné, vzdušné a vodné dopravné siete a sú naplánované a naprojektované tak, aby pokrývali celý kontinent Európy s cieľom spojiť národné siete, prepájať okrajové regióny s centrom, zlepšiť kvalitu a efektívnosť dopravných sietí. TEN-T sieť vychádza z Paneurópskych koridorov. V posledných rokoch sa čoraz viac do popredia dostávajú snahy o začlenenie nového dopravného koridoru nazývaného Via Carpatia do siete TEN-T. Via Carpatia je historická cesta spájajúca Baltické more s Egejským. Predstavuje najkratšiu cestu zo severu Európy na juh a vedie od Litovského prístavného mesta Klaipeda až po Grécke Thessaloniki (Klaipeda-Kaunas-Białystok-Lublin- Rzeszów-Košice - Miskolc - Debrecen - Oradea - Lugoj - Calafat / Constanta - Sofija / Svilengrad - Thessaloniki).

Rozvoj a rýchlejšie dobudovanie koridoru Via Carpatia by mohlo mať veľký vplyv na ekonomický rozvoj krajín, vrátane rozvoja malého a stredného podnikania, vedy a výskumu, technológií a priemyselných parkov, ktoré sa nezaobídu bez dopravnej infraštruktúry a logistiky. Preto by sa tejto problematike mala venovať patričná pozornosť.

## **2 Via Carpatia – Cesta budúcnosti pre východnú Európu**

### **2.1 Historické východisko**

Previazanosť cestných ťahov s dopravnými koridormi je určená ich postupným, dlhodobým vývojom a ich vzájomným ovplyvňovaním sa. Charakteristickým znakom všetkých vývojových období ľudskej spoločnosti sú primárne potreby súvisiace s prepravou ľudí a tovaru. [1]

Už ranný úsvit ľudskej civilizácie nútil človeka hľadať a využívať cesty pri získavaní potravy či ďalšom zabezpečovaní životných potrieb. Prirodzená tvorba obchodných ciest, ktoré vznikali v najvhodnejších terénoch, úzko súvisela s obchodom. Obchod bol však úzko spätý aj s rozvojom dopravy, čo dokumentujú historické nálezy výrobkov a náradí

remeselníkov a poľnohospodárov. Osídľovaním a rozvojom remesiel bol podporovaný aj rozvoj obchodných ciest, ktoré kontrolovali hradiská a neskôr strážne hrádky. V rozvíjajúcej sa spoločnosti sa cesty čím ďalej tým viac stávali nevyhnutnejšou potrebou.

Via Carpatia ako súčasná dopravná cesta má svoje historické opodstatnenie. V minulosti sa táto oblasť vyznačovala čulým obchodným ruchom a existovalo tu niekoľko obchodných ciest. Najvýznamnejšou bola nepochybne Jantárová cesta. Touto obchodnou suchozemskou cestou, existujúcou v praveku a staroveku, putovali etruskí, grécki a neskôr rímski obchodníci zo stredomorskej oblasti na Pobaltie. [2] Z pohľadu Via Carpatia je zaujímavá predovšetkým jej východná trasa, ktorá bezprostredne spájala Uhorsko s Poľským kráľovstvom. [3] Ďalšou významnou obchodnou cestou na trase Via Carpatia bola Veľkomoravská soľná cesta orientujúca sa na soľné bane v Sedmohradsku. Soľ z tejto oblasti bola považovaná za najkvalitnejšiu v Európe a dopravovaná bola po všetkých oblastiach juhovýchodnej Európy, i do samotnej Veľkomoravskej ríše. Opomenúť netreba ani historickú cestu známu pod názvom Magna Via. Jednalo sa o cisársko-kráľovskú poštovú cestu, ktorá viedla z Viedne cez Bratislavu, Trnavu, Senec, Nitru, Topoľčany, Prievidzu, Martin, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Levoču, Prešov, Košice, Užhorod, Mukačevo, Beregsas, Nyiregyhaza, Debrecín, Oradeu, Cluj-Napocu do Hermanstadtu (Sibiu). Magna Via sa v tejto podobe udržala až do druhej polovice 19. storočia a po celý čas existencie predstavovala významné poštové a dopravné spojenie. [4]

Z uvedeného historického pohľadu vyplýva, že severojužné dopravné väzby mali historicky významné opodstatnenie a výrazný stredoeurópsky kontext. Z rôznych dôvodov sa však tieto cezhraničné väzby a prepojenia postupne oslabili, čo spôsobilo zaostávanie rozvoja cezhraničných dopravných spojení. [5]

## **2.2 Zrod dopravného koridoru Via Carpatia**

Myšlienka vytvoriť cestnú trasu Via Carpatia sa v podstate prvýkrát objavila v Poľsku v roku 2006.

Koncom októbra 2006 sa na zámku Łańcut v Podkarpackom vojvodstve konala konferencia s názvom "Jedna cesta - štyri krajiny". Hlavnou témou tejto konferencie bol baltsko-jadranský dopravný koridor. Ministri dopravy Poľska, Litvy, Maďarska a Slovenska rokovali o severo-južnom cestnom ťahu známom aj ako Via Carpatia. Toto dopravné spojenie bolo vnímané ako kľúčové pre Litvu, Poľsko Slovensko a Maďarsko, hlavne však pre východné oblasti týchto krajín, ktorým by výrazne pomohlo pri prekonávaní regionálnych disparít. Nemenej dôležité sa javilo aj pre Rumunsko a Ukrajinu. Pod záštitou a za prítomnosti zosnulého poľského prezidenta Lecha Kaczyńskiego, ministri dopravy z Litvy, Poľska, Slovenska a Maďarska podpísali prvé spoločné vyhlásenie označované aj ako Łańcutská deklarácia, prioritou ktorej bolo rozšírenie transeurópskej dopravnej siete. Cieľom bolo podporiť najkratšie cestné spojenie medzi Litvou, Poľskom, Slovenskom a Maďarskom. Deklarácia vyzývala národné vlády, aby zaradili túto trasu medzi priority národnej dopravnej politiky a k spoločnému postupu pri návrhu zaradenia medzi transeurópsku dopravnú sieť. Deklarácia z Łańcutu teda mala podporiť infraštruktúrne riešenie európskeho štandardu dopravného spojenia medzi Litvou, Poľskom, Slovenskom a Maďarskom.

22. októbra 2010 sa v Poľskom meste Łańcut konala medzinárodná konferencia, počas ktorej ministri dopravy zo siedmich európskych krajín spojených touto cestou podpísali nové spoločné vyhlásenie – The „Via Carpatia“ Declaration. Ministri dopravy z Grécka, Bulharska, Maďarska, Litvy, Poľska, Rumunska a Slovenska sa zaviazali zahrnúť celú dĺžku

uvedeného cestného koridoru (Klaipeda-Kaunas-Białystok-Lublin- Rzeszów-Košice - Miskolc - Debrecen - Oradea - Lugoj - Calafat / Constanta - Sofija / Svilengrad - Thessaloniki) do siete TEN-T.



Obrázok 1 Koridor Via Carpatia

2. októbra 2012 sa na základe iniciatívy Medzivládnej slovensko – poľskej komisie pre cezhraničnú spoluprácu a europoslanca Poľskej republiky uskutočnila konferencia v Bruseli. Cieľom bola podpora a propagácia výstavby predmetnej trasy. Výsledkom konferencie bolo prijatie tzv. Bruselskej deklarácie. Následne sa 29.-30. novembra 2012 konala v Poľsku ďalšia konferencia s tým istým cieľom. Konferencie sa zúčastnili predstavitelia regiónov a expertov v oblasti cestného hospodárstva krajín EÚ, ktorými predmetná trasa Via Carpatia prechádza. Účastníci konferencie prerokovali aspekty výstavby jednotlivých úsekov trasy v jednotlivých krajinách a prijali výzvu adresovanú predstaviteľom Európskeho parlamentu a Rade pod názvom „Cestná trasa Via Carpatia – príležitosť na posilnenie konkurencieschopnosti východných regiónov EÚ“. Výzva smerovala k podpore výstavby trasy Via Carpatia a jej začleneniu ako celku do hlavnej transeurópskej dopravnej siete (TEN-T).

### 2.3 EZÚS Via Carpatia

Brusel plánuje rozvinúť koridor Via Carpatia do roku 2050, v dôsledku čoho mu národné vlády zatiaľ nevenujú patričnú pozornosť. O to nástojčivejšie sa do popredia dostáva potreba vyvinúť iniciatívu zdola.

31. mája 2013 sa oficiálne založilo Európske zoskupenie územnej spolupráce Via Carpatia s ručením obmedzeným (EZÚS) so sídlom v Košiciach, ktorého primárnym cieľom je iniciácia rozvoja koridoru Via Carpatia.

Dohovor o založení EZÚS Via Carpatia a jeho Stanovy podpísali 9. januára 2013 v Košiciach najvyšší predstavitelia partnerských regiónov – predseda Košického samosprávneho kraja Zdenko Trebuľa a predseda maďarskej župy Borsod-Abaúj-Zemplén Roland Mengyi. Právnu subjektivitu získalo zoskupenie k 31. máju 2013 zápisom na Registrovom úrade. Prvým predsedom Európskeho zoskupenia územnej spolupráce (EZÚS) Via Carpatia s ručením obmedzeným sa na štvorročné obdobie stal najvyšší predstaviteľ maďarskej župy Borsod-Abaúj-Zemplén Roland Mengyi, podpredsedom jeho slovenský partner z Košického samosprávneho kraja Zdenko Trebuľa. Na ustanovujúcom Valnom zhromaždení 24. júla 2013 v Košiciach zvolili aj výkonnú riaditeľku zoskupenia, ktorou sa stala Ing. Julianna Orbán Máté, PhD.. Založenie zoskupenia vychádza z platnej európskej legislatívy a je prirodzeným výsledkom spolupráce dvoch regiónov, ktoré spájajú

spoločné historické a kultúrno-jazykové tradície. Na ich území s rozlohou 14 tisíc km<sup>2</sup> žije vyše 1,5 milióna obyvateľov.

Koridor Via Carpatia má strategický význam pre regióny pozdĺž Schengenskej hranice. Práve tu môže EZÚS Via Carpatia zohrať zásadnú úlohu. Pri iniciatíve zdola bude potrebné dostať za jeden rokovací stôl regióny pozdĺž koridoru a podpísať spoločnú dohodu na budovanie Via Carpatia. Ďalším krokom je vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti pre tento koridor s vyhodnotením možného prínosu pre sociálny a hospodársky rozvoj. Pri všetkých týchto náročných úlohách by mohlo Európske zoskupenie územnej spolupráce Via Carpatia zohrať významnú koordinačnú úlohu.

## **2.4 Dohoda o spolupráci pri budovaní Via Carpatia**

17. apríla 2015 počas medzinárodnej konferencie - Via Carpatia – strategická dopravná trasa východných regiónov EÚ, podpísali predstavitelia regionálnych samospráv Poľska, Slovenska a Maďarska v poľskom Rzeszowe Dohodu o spolupráci pri budovaní Via Carpatia - najkratšej cesty zo severu Európy na juh. Podpis dohody predstavuje prvý významný úspech na poli Európskeho zoskupenia územnej spolupráce Via Carpatia.

Maršálek poľského Podkarpatského vojvodstva Wladyslaw Ortyl, predseda Košického samosprávneho kraja Zdenko Trebuľa, podpredseda Prešovského samosprávneho kraja Štefan Bielač a predseda zastupiteľstva maďarskej župy Borsod-Abaúj-Zemplén Dezső Török podpisom dohody deklarovali, že sa dohodli na pravidlách a princípoch vzájomnej spolupráce pri realizácii aktivít smerujúcich k napĺňaniu cieľov Ľančutskej deklarácie pri vybudovaní dopravného koridoru Via Carpatia.

Hlavnými cieľmi spolupráce štyroch regionálnych samospráv sú aktivity smerujúce k zaradeniu dopravného koridoru Via Carpatia do siete TEN-T v celej dĺžke hlavnej dopravnej siete Európskej únie (core network) a dobudovaniu častí dopravnej infraštruktúry tvoriacej dopravný koridor Via Carpatia v jednotlivých regiónoch. Regióny budú hľadať riešenia pre rozvoj daného regiónu využívajúc potenciál dopravného koridoru Via Carpatia. Keďže dohoda je otvorený dokument, chcú vyzvať aj ďalšie regióny pozdĺž Via Carpatia, aby sa pripojili k spolupráci a posilnili tak účinnosť vykonávaných opatrení.

Regionálne samosprávy sa budú vzájomne informovať o možnostiach financovania spoločných cieľov prostredníctvom fondov Európskej únie, vypracovávať, implementovať a vyhodnocovať spoločné projekty i strategické materiály a akčné plány súvisiace s Via Carpatia.

Budovanie dopravného koridoru Via Carpatia, ktorý vedie pozdĺž Schengenskej hranice, v rámci európskej siete TEN-T, má širší národohospodársky význam. Východná oblasť Slovenska spolu so severovýchodnou oblasťou Maďarska a juhovýchodnou oblasťou Poľska má veľký význam pre európsku politiku priestorového plánovania. Toto územie je dôležité aj z hľadiska rozvoja celého karpatského regiónu, nadregionálnej spolupráce v európskom priestore i z pohľadu medzinárodných dopravných prepojení zo severu na juh.

## 2.5 Prínos vybudovania ViaCarpatia

Via Carpatia je historická cesta spájajúca Baltické more s Egejským. Jej rozvoj a rýchlejšie dobudovanie by mohlo mať veľký vplyv aj na ekonomický rozvoj krajín, vrátane rozvoja malého a stredného podnikania, vedy a výskumu, technológií a priemyselných parkov, ktoré sa nezaobídu bez dopravnej infraštruktúry a logistiky.

Po vybudovaní celého severojužného ťahu spájajúceho sever a juh Európy, môže nastať skutočný rozvoj a tým dôjde k oživeniu starej obchodnej cesty. Preto je zásadnou otázkou aktivovať dostupnosť regiónu z viacerých svetových strán a vzdialenejších oblastí.

Z hľadiska zamedzenia veľkých regionálnych disparít do budúcnosti je presadzovanie rýchleho budovania rýchlostnej komunikácie severojužným smerom nevyhnutným krokom. V takomto vývoji budú úspešné aj menej úspešné regióny. Podstatné zvýšenie severojužnej vyťaženia by bolo prospešným javom, prinášajúcim na tejto trase hospodársky rozvoj. Vybudovanie efektívneho cestného spojenia v severojužnom smere v blízkej budúcnosti je okrem iného otvorením vstupnej brány do oblasti perspektívnych východných trhov. Priemyselné sektory schopné obnovy a regióny na hraniciach s EÚ sú pre investorov najatraktívnejšie. Najväčší význam má priemyselný regionálny rozvoj zameraný na posilňovanie investícií v periférne situovaných oblastiach. [6]

Prioritnou úlohou transformujúcich sa krajín strednej a východnej Európy bol a ostáva rozvoj sektora malých a stredných podnikov. Zmena výrobných a trhových štruktúr v spomínaných krajinách odkláňa veľkú časť dopravy práve na cesty a cestnú infraštruktúru. Urýchlená výstavba rýchlostnej komunikácie v smere sever-juh by zlepšila vzájomné dodávateľsko-odberateľské vzťahy na regionálnej i národnej úrovni. Zároveň by urýchlila obchodné dodávateľsko-odberateľské vzťahy aj v kontakte so zahraničnými firmami. Počet malých a stredných podnikov by sa zvýšil aj rozmachom turizmu a rekreácie, čo je v konečnom dôsledku signálom a základným ukazovateľom rozvoja ekonomiky ako celku.

Existencia kvalitnej cestnej komunikácie spĺňajúcej európske štandardy zintenzívňuje pocit príslušnosti k regiónu, ktorý je spojený s presadzovaním regionálnych hodnôt, kultúry či tradícií v kontakte s kultúrami susediacich regiónov aj z pohľadu širšieho ekonomického priestoru.

Plán urýchlenia výstavby severo-južného „pobaltského koridoru“ nie je možný bez efektívnej spolupráce všetkých zainteresovaných krajín vo väzbe na ich regionálnu politiku a politiku Európskej únie. Všetky krajiny potrebujú stimuláciu ekonomiky najmä východných regiónov, ktoré sú izolované od ich hlavných budúcich trhov v EÚ. Urýchlením výstavby rýchlostnej komunikácie v smere sever-juh by sa vyriešili mnohé prekážky rozvoja regiónov a zrealizovali sa ich rozvojové potenciály. [7]

## 3 Záver

Ako bolo načrtnuté, Via Carpatia ako najkratšia cesta zo severu Európy na juh, má výrazný potenciál napomôcť ekonomickému rozvoju zúčastnených krajín. Preto je nevyhnutné vyvíjať úsilie o zapojenie ďalších regiónov nachádzajúcich sa na trase Via Carpatia a iniciovať snahy o začlenenie tejto trasy do Trans – európskej dopravnej siete (TEN-T), s cieľom stimulovať hospodársky rozvoj východnej časti EÚ.

## **Použitá literatúra**

- [1] HUDEC, O. et al.: Pobaltský koridor – Rýchlostná komunikácia R4. In: *Štúdia Technickej univerzity v Košiciach, Inštitút regionálneho a komunálneho rozvoja* (Aug., 2002), pp. 3.
- [2] DOSTUPNÉ NA INTERNETE: <http://www.magnavia.eu/>
- [3] HUDEC, O. et al.: Pobaltský koridor – Rýchlostná komunikácia R4, pp. 3
- [4] DOSTUPNÉ NA INTERNETE: <http://www.magnavia.eu/>
- [5] HUDEC, O. et al.: Pobaltský koridor – Rýchlostná komunikácia R4, pp. 3
- [6] TAMTIEŽ, pp. 15
- [7] TAMTIEŽ, pp. 16

## **Informácia o autorovi**

Julianna Orbán Máté je od roku 2013 výkonnou riaditeľkou Európskeho zoskupenia územnej spolupráce Via Carpatia s ručením obmedzeným, ktoré bolo založené na uľahčenie a podporu cezhraničnej, nadnárodnej a medziregionálnej spolupráce medzi jeho členmi s cieľom posilniť hospodársku a sociálnu súdržnosť, predovšetkým prostredníctvom realizácie projektov alebo programov cezhraničnej spolupráce.

Kontaktné údaje :

Ing. Julianna Orbán Máté, PhD.  
EZÚS VIA CARPATIA  
Námestie Maratónu mieru 1  
042 66 Košice  
SLOVAKIA

+421918804427

julianna.orbanmate@vucke.sk