

PREČO ÁNO KARPATSKÁ STRATÉGIA, či REŠTART KARPATSKÉHO DOHOVORU

/V TATRÁCH SVITÁ NA SYSTÉMOVÉ RIEŠENIA A ČO NA SLOVENSKU A V POĽSKU?/

Na začiatku našich iniciatív v roku 2016 nikto z nás netušil, mám na mysli 8 slovenských a poľských regionálnych obchodných komôr pôsobiacich na oboch stranách Tatier, že pri hľadaní systémového riešenia pre ochranu a trvalo udržateľný rozvoj Tatier v 21. storočí sa budeme musieť zaoberať až Karpatskou stratégiou, ktorú bude musieť navyše raz spoločne schváliť Európska únia a krajiny regiónu Karpát, resp. iniciovať reštart dnes už 20-ročného Karpatského dohovoru.

Makroregionálne stratégie EÚ – sú politickým rámcom umožňujúcim EÚ a krajinám toho istého regiónu, aby lepšie využívali svoj spoločný potenciál. Inak povedané, slúžia na lepšie premostenie politiky EÚ s národnými politikami daných krajín a miestnymi úrovňami dotknutých subregiónov. Ciele stratégií sú dlhodobé a spoločne odsúhlasené zúčastnenými krajinami. Sú podporované z finančných prostriedkov EÚ, vrátane EŠIF, vnútroštátnych, regionálnych, miestnych, prípadne iných zdrojov.

Doposiaľ boli prijaté štyri makroregionálne stratégie EÚ.

- Stratégia EÚ pre región Baltského mora (2009)
- Stratégia EÚ pre podunajskú oblasť (2010)
- Stratégia EÚ pre región Jadranského a Iónskeho mora (2014)
- Stratégia EÚ pre alpský región (2015)

Každú z nich napĺňa jej akčný plán, ktorý sa pravidelne aktualizuje.

V súčasnosti sa týkajú 19-tich členských štátov EÚ a 8-mich krajín mimo EÚ, čo predstavuje viac ako 340 mil. obyvateľov. Význam makroregionálnych stratégií EÚ spočíva v ich medzisektorovom prístupe, nadnárodnom rozmere a lepšom viacúrovňovom riadení. Ide však o ctižiadostivú koncepciu dotknutých subjektov, ktorá potrebuje čas, aby sa upevnila a priniesla svoje ovocie.

Karpatský región, Karpatský dohovor a rodiaca sa Karpatská stratégia majú všetky predpoklady na to, aby EÚ a dotknuté krajiny schválili v budúcnosti Stratégiu EÚ pre región Karpát. Karpatská stratégia bude významným politickým rámcom EÚ na pomoc dotknutým karpatským krajinám a ich ekonomikám nie len v týchto časoch, ale i v dobe po skončení vojny na Ukrajine, v dobe jej obnovy a následne vstupu do EÚ. **Na naplnenie tejto idej je však potrebný spoločný, intenzívny a koordinovaný postup predovšetkým signatárskych krajín karpatského regiónu i samotnej EÚ.**

Rámcový dohovor o ochrane a trvalo udržateľnom rozvoji Karpát (ďalej len dohovor), bol podpísaný v Kyjeve pred 20-timi rokmi, v máji 2003, siedmimi signatárskymi krajinami (Česko, Maďarsko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Srbsko a Ukrajina). V súčasnosti má dohovor prijatých a podpísaných 5 implementačných protokolov a to: protokol o biodiverzite, o lesoch, o cestovnom ruchu, o doprave a o trvalo udržateľnom poľnohospodárstve a rozvoji vidieka. Cieľom dohovoru je zlepšiť kvalitu života, posilniť miestne ekonomiky a komunity a chrániť prírodné hodnoty a kultúrne dedičstvo.

Nato, aby bol Karpatský dohovor efektívnym nástrojom, musel by však byť aktívne koordinovaný vo všetkých jeho signatárskych krajinách premiérmi vlád a nie len „zaparkovaný“ na dotknutých ministerstvách. Dvadsať ročný umiernený postup a rýchlosť súvisiacich procesov možno vyhovuje niektorým politikom a dotknutým úradníkom, avšak rozhodne je na ujmu daným regiónom a ľuďom žijúcim v nich.

Uvedomujúc si uvedené skutočnosti a hľadajúc systémové riešenia, z iniciatívy Prešovskej regionálnej komory SOPK (ďalej len PRK SOPK), sa v septembri 2022 uskutočnila študijnno-poznávacia cesta 18 zástupcov zo slovenskej i poľskej strany Tatier (zástupcovia regionálnej a miestnej samosprávy, obchodných komôr i podnikateľských subjektov) pod masív Mont Blanc „na skusy a po rozumy.“ Horský masív Mont Blanc (strecha Európy), pohorie v Západných Alpách na území Francúzska, Talianska a Švajčiarska. (o tejto ceste a našich spoločných tatranských aktivitách sme podrobne písali v OPH číslo 11/22).

Dňa 14.06.2023 sa v AquaCity Poprad uskutočnilo ako voľné pokračovanie uvedenej cesty **medzinárodné odborné podujatie „TRENDY ROZVOJA CEZHRAŇIČNÝCH TURISTICKÝCH DESTINÁCIÍ,**“ na ktorom sme privítali talianskych zástupcov spod horského masívu Mont Blanc a mali možnosť sa dozvedieť ako riešia oni obdobné úlohy a výzvy, ktoré stoja aj pred nami a našimi Tatrami. Práve tento cezhraničný región je kolískou a európskou i svetovou špičkou v horskom turizme (bližšie informácie o uvedenej konferencii nájdete v slovensko-poľsko-talianskom zborníku na webovej stránke PRK SOPK i e-stránke Slovensko-Poľskej obchodnej komory, resp. TU!).

Máme jedny Tatry (korunu Karpát) a tie majú jednu faunu i flóru.

Budú mať raz Tatry, ako významný medzinárodný karpatský subregión, jednu slovensko-poľskú stratégiu ochrany a trvalo udržateľného rozvoja?

Budú mať raz Tatry jednotný moderný integrovaný dopravný systém okolo celých Tatier, keďže sú jedna cezhraničná turistická destinácia, ktorá spadá pod územie Slovenskej a Poľskej republiky a spravuje ju Malopoľské vojvodstvo, Prešovský i Žilinský samosprávny kraj?

- **Ak nemáme víziu – cieľ, nevieme kam sa chceme dostať.**
- **Ak nemáme cieľ, nemôžeme mať stratégiu, ako sa k nemu dostaneme.**
- **Ak nemáme cieľ, ani stratégiu, nemôžeme mať ani realizačný plán „AKO A KAM.“**

TATRY POTREBUJÚ SPOLOČNÉ SLOVENSKO-POĽSKÉ SYSTÉMOVÉ RIEŠENIA OCHRANY A TRVALO UDRŽATEĽNÉHO ROZVOJA!

Prezentované názory a podnety z konferencie boli zhrnuté nasledovne:

- Prezentácia príkladov dobrej praxe z iných turistických destinácií, organizovanie poznávacích ciest a aktivity typu „medzinárodné odborné podujatia“ sú poučné a inšpirujúce.
- Veľkým prínosom pre Tatry sú spoločné cezhraničné projekty (napr. cyklotrasa okolo Tatier, medzinárodný gastronomický festival typu VIVA ITALIA, a pod.).
- Pri realizácii projektov je treba vytvárať synergie.
- Taktiež je treba realizovať prepájanie existujúcej infraštruktúry na oboch stranách Tatier (pravidelná verejná doprava, vleky...), prípadne cielene budovať takúto infraštruktúru.
- Karpatská stratégia je dôležitý nástroj, ale jej prijatie si bude vyžadovať dlhodobjšie úsilie. Podmnožinou Karpatskej stratégie by mala byť fungujúca Tatranská stratégia.
- Prínosom Tatranskej stratégie by bolo lepšie plánovanie veľkých projektov (odhliadnuc od zdrojov financovania), výsledkom čoho by bola podpora konkurencieschopnosti Tatier ako jednej medzinárodnej turistickej destinácie.
- **Na prijatie Karpatskej stratégie bude potrebné zintenzívniť a zjednotiť úsilie na medzinárodnej, národných a tiež dotknutých regionálnych úrovniach.**

Aj pod vplyvom takýchto iniciatív **Prešovský samosprávny kraj** (ďalej len PSK) ako líder v regióne začal s prípravou prvých opatrení zameraných na zavedenie budúcej integrovanej dopravy vo Vysokých Tatrách. V priebehu posledných 12 mesiacov pripravil návrh Plánu udržateľnej mobility pre región Vysokých Tatier, ktorý obsahuje niekoľko desiatok opatrení. Jedným z prvých opatrení bude

vypracovanie niekoľkých štúdií uskutočniteľnosti na hľadanie riešení kľúčových problémov s dopravou v Tatrách. **Snahou je riešiť nielen dopravu na slovenskej časti Tatier, ale v spolupráci s Malopoľským vojvodstvom aj cezhraničné prepojenie Tatier verejnou dopravou.**

PSK spolu so svojim poľským partnerom Powiatom tatrzańskim so sídlom v Zakopanem pripravili a 29.9.2023 podali spoločný cezhraničný projekt v rámci aktuálnej výzvy Programu cezhraničnej spolupráce Interreg PL-SK 2021-2027.

Hlavným cieľom projektu „Dve krajiny – jedny TATRY“ - integrovaná doprava v Tatrách je riešenie dostupnosti služieb cestovného ruchu integrovanou, trvalo udržateľnou dopravou v spoločnom cezhraničnom regióne TATRY s dôrazom na ekologickú cezhraničnú verejnú dopravu a s potrebou riešiť kriticky vysoký nárast individuálnej automobilovej dopravy.

Hlavným výstupom projektu bude vypracovanie komplexnej štúdie uskutočniteľnosti zameranej na posúdenie optimálnych možností dopravných riešení v Tatrách.

Vypracovanie veľkej štúdie uskutočniteľnosti, ktorá má ponúknuť reálne riešenia pre dopravu v Tatrách, si v rámci prípravy Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysokých Tatier vyžiadali Ministerstvo živ. prostredia, Ministerstvo dopravy, orgány ochrany prírody, ako aj Železnice SR a ďalšie subjekty.

Celkové predpokladané náklady projektu sú 483.100,- €, z toho príspevok EÚ a štátu by mal byť 92 % a povinné 8 %-né spolufinancovanie z rozpočtov oboch partnerov.

PSK už realizuje prvé dopravné projekty v Tatrách – ukončená bola rekonštrukcia cesty Poprad – Starý Smokovec a prebieha komplexná rekonštrukcia Cesty slobody (43 km). Okrem toho z nových štrukturálnych fondov PSK plánuje vyčleniť niekoľko desiatok miliónov EUR na ďalšie konkrétne projekty zamerané na budovanie uvedenej integrovanej dopravy v Tatrách.

Zodpovednou osobou v rámci PSK a garantom za projekt PUM Vysoké Tatry je Štefan Bielač, podpredseda PSK.

Ďalším významným míľnikom v našom tatranskom regióne v júli tohto roku bolo, keď **Zhromaždenie EZÚS-u TATRY so sídlom v Novom Targu** (Európske Zoskupenie Územnej Spolupráce TATRY) na svojom zasadaní **schválilo vypracovanie spoločnej cezhraničnej stratégie územia patriaceho pod EZÚS** (na našom území okresy počnúc St. Ľubovňou a končiac Oravou) na obdobie do roku 2030, tiež v rámci aktuálnej výzvy Interreg PL-SK 2021-2027.

V dňoch 16.–17. mája 2023 sa konalo v Nowom Sączu na pozvanie Sąddeckej obchodnej komory a Vysokej školy podnikania - NLU **zasadanie poľsko-slovenskej pracovnej skupiny pre hospodársku spoluprácu v rámci Medzivládnej komisie PL-SK pre cezhraničnú spoluprácu**, ako platforma pre cezhraničnú hospodársku spoluprácu komôr/združení a prihraničných regiónov. Počas stretnutia odzneli silné slová poľských a slovenských členov pracovnej skupiny pre podporu prijatia 5. makroregionálnej stratégie EÚ - Karpatskej stratégie a potrebu ďalšej aktívnej propagácie a lobovania za túto myšlienku v Európskej komisii.

Cestná infraštruktúra a jej regulácie medzi susedmi sú stále nedostatočné, čo znamená, že obchod medzi Poľskom a Slovenskom sa nerozvíja tak dynamicky, ako by mohol. Najlepším príkladom je most postavený v Mníšku nad Popradom z prostriedkov Európskej únie. Mal prispieť k zvýšeniu obchodnej a hospodárskej spolupráce. Jeho tonážne obmedzenia znamenajú, že poľskí a slovenskí prepravcovia s tonážou bez obmedzenia musia kvôli nevyhovujúcemu hraničnému priechodu obchádzať 50 km vzdialenosť medzi Nowym Sączom a Starou Ľubovňou päťkrát dlhšou trasou cez nákladné priechody bez obmedzenia Chyžne, alebo Barwinek. To výrazne obmedzuje ekonomickú životaschopnosť tohto cezhraničného subregiónu.

Karpatská stratégia by bola pre Poľsko a Slovensko obrovskou príležitosťou na efektívnejšie ekonomické využitie budovaného železničného spojenia „Podłęże – Piekiełko“ v Malopolsku, ktoré zlepší, zväčší kapacitu a zabezpečí lepšiu železničnú prepravu na medzinárodnej trase prechádzajúcej cez Karpaty. Krajiny dohovoru - Poľsko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Rumunsko, až k Čiernemu moru. Dobrou správou pre Tatranský špecifický cezhraničný subregión je skutočnosť, že pred rokom bol spustený na „Zakopianke“ do prevádzky tunel pod horou Luboń Mały na trase S7 Lubień - Rabka-Zdrój a že výstavba rýchlostnej cesty S7 z Krakova do Tatier až po hraničný priechod so Slovenkom v Chyžnom a rekonštrukcia „Zakopianky“ finišujú poslednými úsekmi. Rovnako dokončením veľkej rekonštrukcie železničnej stanice v Zakopanom sa zavŕši výstavba a prevádzka modernej železničnej trate z medzinárodného letiska európskeho významu v Krakove do Tatier – Zakopaného.

Zdá sa, že v spoločných slovensko-poľských Tatrách na regionálnej úrovni svitá na systémové riešenia a čo naše práve kreujúce sa národné vlády, slovenská a poľská, aj ony si do svojich programových vyhlásení stanovia ako priority Karpatskú stratégiu, či reštart Karpatského dohovoru? Predovšetkým tá naša, keďže Slovensko je jediná krajina karpatského oblúka kde každý vrch má svoje druhé meno KARPATY a stratégia, či dohovor sa dotýkajú celého štátu. Budeme pozorne sledovať, iniciovať a podporovať ...!

Na záver jeden reálny príklad systémového riešenia:

Na samom začiatku - 5 obchodných komôr (innsbrucká, mníchovská a 3 regionálne talianske obchodné komory) založili s jediným cieľom akciou spoločnosť – lobing v prospech výstavby Brennerského tunela.

Súčasnosť – Brennerský železničný 2-oj tubusový 2-oj tunel vo výstavbe bude najväčšie banské dielo na svete. Spustený do prevádzky má byť v roku 2028 (1. tunel 55 km, 2. tunel 9 km, spolu 64 km, s vetracími a odvodňovacími šachtami a únikovými cestami spolu 230 km). Tunel je spoločné dielo EÚ, Rakúska a Talianska. Financovanie: 40 % EÚ a po 30 % Rakúsko i Taliansko.

- Každý deň môže byť dňom nových začiatkov... pokiaľ sa stretnú správni ľudia.**
- Čokoľvek, čo si dokáže ľudská myseľ predstaviť, toho je možno dosiahnuť.**
- Nič nie je tak silné, ako myšlienky, pre ktoré dozrel čas.**

Spracovali:

- menom 8 obchodných komôr pôsobiacich na slovensko-poľskej hranici – november 2023**

Piotr CEBULSKI v.r., prezes, Polsko-Słowacka Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie

Sebastian CHWEDECZKO v.r., prezydent, Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie

Paweł KUKLA v.r., prezes, Sądecka Izba Gospodarcza

Elżbieta Agata WOJTOWICZ v.r., prezes, Tatrzańska Izba Gospodarcza

Marek TEPER v.r., prezes, Nowotarska Izba Gospodarcza

Stanislav KUČÍREK v.r., predseda, Slovensko-Poľská obchodná komora v Žiline

Branislav ČULÁK v.r., riaditeľ, Žilinská regionálna komora SOPK

Jozef HROBÁK v.r., podpredseda predstavenstva, Prešovská regionálna komora SOPK

LEGENDA – OBSAH:

- **Makroregionálne stratégie EÚ**
- **Karpatský dohovor**
- **Aktivity regionálnych prihraničných OK**
- **Tatranská stratégia**
- **Aktivity Prešovského SK a EZUS TATRY**
- **Aktivity na území Malopoľského vojvodstva**
- **Príklad medzinárodného systémového riešenia**

DLACZEGO MÓWIMY TAK DLA STRATEGII KARPACKIEJ,

CZYLI RESTART KONWENCJI KARPACKIEJ

/W TATRACH ŚWIT ROZWIĄZAŃ SYSTEMOWYCH, A CO ZE SŁOWACJĄ I POLSKĄ?/

Na początku naszych inicjatyw w 2016 roku nikt z nas nie miał pojęcia, mam na myśli 8 słowackich i polskich regionalnych izb gospodarczych działających po obu stronach Tatr, że w poszukiwaniu systemowego rozwiązania na rzecz ochrony i zrównoważonego rozwoju Tatr w XXI wieku będziemy musieli zmierzyć się ze Strategią Karpacką, która ponadto będzie musiała zostać wspólnie zatwierdzona przez Unię Europejską i kraje regionu karpackiego, lub zainicjować wznowienie 20-letniej już Konwencji Karpackiej.

Strategie makroregionalne UE – to ramy polityczne umożliwiające UE i krajom tego samego regionu lepsze wykorzystanie ich wspólnego potencjału. Innymi słowy, służą one lepszemu powiązaniu polityki UE z politykami krajowymi zainteresowanych krajów i szczeblami lokalnymi danych podregionów. Cele strategii są długoterminowe i wspólnie uzgodnione przez kraje uczestniczące. Są one wspierane przez fundusze UE, w tym europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, źródła krajowe, regionalne, lokalne lub inne.

Do tej pory przyjęto cztery strategie makroregionalne UE.

- Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (2009 r.)
- Strategia UE na rzecz obszaru Dunaju (2010 r.)
- Strategia UE na rzecz regionu Morza Adriatyckiego i Morza Jońskiego (2014 r.)
- Strategia UE na rzecz regionu alpejskiego (2015 r.)

Każdy z nich jest wypełniony swoim planem działania, który jest regularnie aktualizowany.

Obejmują one obecnie 19 państw członkowskich UE i 8 państw spoza UE, które zamieszkuje ponad 340 mln mieszkańców. Znaczenie strategii makroregionalnych UE polega na ich międzysektorowym podejściu, wymiarze ponadnarodowym i lepszym wielopoziomowym zarządzaniu. Jest to ambitna koncepcja omawianych tematów, która potrzebuje czasu, aby się utrwalić i przynieść owoce.

Region Karpat, Konwencja Karpacka i rodząca się Strategia Karpacka mają wszystkie przesłanki, aby UE i zainteresowane kraje mogły w przyszłości zatwierdzić Strategię UE dla regionu Karpat. Strategia Karpacka będzie ważną ramą polityki UE, która pomoże zainteresowanym krajom karpackim i ich gospodarkom nie tylko w tych czasach, ale także w okresie powojennym na Ukrainie, w jej odbudowie i późniejszym przystąpieniu do UE. **Do realizacji tej idei potrzebne są jednak wspólne, intensywne i skoordynowane działania, zwłaszcza ze strony państw-sygnatariuszy regionu karpackiego oraz samej UE.**

Ramowa Konwencja o Ochronie i Zrównoważonym Rozwoju Karpat (zwana dalej Konwencją) została podpisana w Kijowie 20 lat temu, w maju 2003 r., przez siedem państw-sygnatariuszy (Czechy, Węgry, Polskę, Rumunię, Słowację, Serbię i Ukrainę). Obecnie Konwencja przyjęła i podpisała 5 protokołów wykonawczych, a mianowicie: Protokół w sprawie różnorodności biologicznej, w sprawie lasów, w sprawie turystyki, w sprawie transportu oraz w sprawie zrównoważonego rolnictwa i rozwoju obszarów wiejskich. Konwencja ma na celu poprawę jakości życia, wzmocnienie lokalnych gospodarek i społeczności oraz ochronę wartości przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego. **Jednak, aby Konwencja Karpacka była skutecznym instrumentem, musiałaby być aktywnie skoordynowana we wszystkich krajach-sygnatariuszach przez premierów rządów, a nie tylko**

"posadowiona" w odpowiednich ministerstwach. Dwadzieścia lat umiarkowanej procedury i szybkości związanych z nią procesów może być na rękę niektórym politykom i zaniepokojonym urzędnikom, ale z pewnością jest to ze szkodą dla zainteresowanych regionów i ich mieszkańców.

Świadomi powyższych faktów i poszukujący rozwiązań systemowych, z inicjatywy Preszowskiej Izby Gospodarczej SOPK (zwanej dalej PRK SOPK), we wrześniu 2022 r. pod masywem Mont Blanc odbył się wyjazd studyjno-naukowy 18 przedstawicieli słowackiej i polskiej strony Tatr (przedstawiciele samorządu regionalnego i lokalnego, izb gospodarczych i podmiotów gospodarczych). Masyw Mont Blanc (dach Europy), jest pasmem górskim w Alpach Zachodnich leżącym na terytorium Francji, Włoch i Szwajcarii (o tym wyjeździe i naszych wspólnych działaniach tatrzańskich pisaliśmy szczegółowo w OPH nr 11/22).

W dniu 14.06.2023 r. w AquaCity Poprad odbyło się międzynarodowe wydarzenie branżowe "TRENDY W ROZWOJU TRANSGRANICZNYCH DESTYNACJI TURYSTYCZNYCH" jako bezpłatna kontynuacja tego wyjazdu, gdzie gościliśmy przedstawicieli Włoch spod masywu górskiego Mont Blanc i mieliśmy okazję dowiedzieć się, jak rozwiązują podobne zadania i wyzwania, które stoją również przed nami i naszymi Tatrami. Ten transgraniczny region jest kolebką europejskiego i światowego lidera turystyki górskiej (więcej informacji o tej konferencji można znaleźć w słowacko-polsko-włoskich materiałach na stronie PRK SOPK oraz stronie Słowacko-Polskiej Izby Gospodarczej).

Mamy jedne Tatry (korona Karpat) a one mają jedną faunę i florę.

Czy Tatry, jako ważny międzynarodowy subregion karpacki, będą miały kiedyś jedną słowacko-polską strategię ochrony i zrównoważonego rozwoju?

Czy Tatry będą kiedyś miały jeden nowoczesny, zintegrowany system transportowy wokół całych Tatr, ponieważ są one jednym transgranicznym celem turystycznym, który znajduje się na terytorium Republiki Słowackiej i Polskiej i jest administrowany przez województwo małopolskie, samorządy Preszowa i Żyliny?

- **Jeśli nie mamy wizji – celu, nie wiemy, dokąd chcemy iść.**
- **Jeśli nie mamy celu, nie możemy mieć strategii, jak go osiągnąć.**
- **Jeśli nie mamy celu ani strategii, nie możemy nawet mieć planu wdrożenia "JAK I GDZIE".**

TATRY POTRZEBUJĄ WSPÓLNYCH SŁOWACKO-POLSKICH ROZWIĄZAŃ SYSTEMOWYCH DLA OCHRONY I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU!

Przedstawione opinie i sugestie z konferencji zostały podsumowane w następujący sposób:

- Pouczające i inspirujące jest przedstawianie przykładów dobrych praktyk z innych ośrodków turystycznych, organizowanie wycieczek krajoznawczych i działań takich jak "międzynarodowe imprezy branżowe".
- Dużą korzyścią dla Tatr są wspólne projekty transgraniczne (np. trasa rowerowa wokół Tatr, międzynarodowy festiwal gastronomiczny VIVA ITALIA itp.).
- Należy stworzyć synergię w realizacji projektów.
- Konieczne jest również połączenie istniejącej infrastruktury po obu stronach Tatr (regularna komunikacja miejska, windy...) lub budowa takiej infrastruktury w sposób ukierunkowany.
- Strategia Karpacka jest ważnym instrumentem, ale jej przyjęcie będzie wymagało długofalowych wysiłków. Podzbiorem strategii karpackiej powinna być funkcjonująca strategia tatrzańska.
- Korzyścią płynącą ze Strategii Tatrzańskiej byłoby lepsze planowanie dużych przedsięwzięć (poza źródłami finansowania), co przełożyłoby się na wsparcie konkurencyjności Tatr jako jednego międzynarodowego kierunku turystycznego.

- **W celu przyjęcia Strategii Karpackiej konieczne będzie zintensyfikowanie i zintegrowanie wysiłków na poziomie międzynarodowym, krajowym, a także regionalnym.**

Również pod wpływem tych inicjatyw **Preszowski Region Samorządowy** (zwany dalej PSK), jako lider w regionie, zaczął przygotowywać pierwsze działania mające na celu wprowadzenie w przyszłości zintegrowanego transportu w Tatrach Wysokich. W ciągu ostatnich 12 miesięcy przygotował projekt Planu Zrównoważonej Mobilności dla regionu Tatr Wysokich, który zawiera kilkadziesiąt działań. Jednym z pierwszych działań będzie przeprowadzenie kilku studiów wykonalności w celu znalezienia rozwiązań kluczowych problemów transportowych w Tatrach. **Działania te mają rozwiązać nie tylko transport w słowackiej części Tatr, ale także transgraniczne połączenie Tatr transportem publicznym we współpracy z Województwem Małopolskim.**

PSK wraz z polskim partnerem Powiatem Tatrzańskim z siedzibą w Zakopanem przygotowała i złożyła wspólny projekt transgraniczny w dniu 29.09.2023 r. w ramach aktualnego naboru Programu Współpracy Transgranicznej Interreg PL-SK 2021-2027.

Głównym celem projektu "Dwa kraje – jedno TATRY" - zintegrowany transport w Tatrach jest rozwiązanie problemu dostępności usług turystycznych poprzez zintegrowany, zrównoważony transport we wspólnym transgranicznym regionie TATRY, z naciskiem na przyjazny dla środowiska transgraniczny transport publiczny i potrzebę rozwiązania krytycznie wysokiego wzrostu indywidualnego transportu samochodowego.

Głównym rezultatem projektu będzie opracowanie kompleksowego Studium Wykonalności, którego celem jest ocena optymalnych wariantów rozwiązań transportowych w Tatrach.

Przygotowanie dużego studium wykonalności, które powinno zaproponować realne rozwiązania dla transportu w Tatrach, zostało zlecone przez Ministerstwo Środowiska Naturalnego, Ministerstwo Transportu, organy ochrony przyrody, a także Koleje Słowackie i inne podmioty w ramach przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności regionu Tatr Wysokich.

Całkowity szacowany koszt projektu to 483 100 euro, z czego wkład UE i państwa powinien wynieść 92%, a obowiązkowe 8% współfinansowania z budżetów obu partnerów.

PSK realizuje już pierwsze projekty komunikacyjne w Tatrach – zakończyła się przebudowa drogi Poprad – Stary Smokowiec oraz trwa kompleksowa przebudowa Drogi Wolności (43 km). Ponadto z nowych funduszy strukturalnych PSK planuje przeznaczyć kilkadziesiąt milionów euro na inne konkretne projekty mające na celu budowę wspomnianego zintegrowanego transportu w Tatrach.

Osobą odpowiedzialną w PSK i gwarantem projektu PUM Tatry Wysokie jest Štefan Bielač, wiceprezes PSK.

Kolejnym ważnym kamieniem milowym w naszym regionie tatrzańskim w lipcu br. było **zatwierdzenie przez Zgromadzenie EUWT TATRY z siedzibą w Nowym Targu (Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej TATRY) na posiedzeniu opracowania wspólnej strategii transgranicznej dla terytorium należącego do EUWT (w naszych okręgach terytorialnych od Starej Lubowni do Orawy) na okres do 2030 r., również w ramach obecnego konkursu Interreg PL-SK na lata 2021-2027.**

W dniach 16-17 maja 2023r. na zaproszenie Sądeckiej Izby Gospodarczej i Wyższej Szkoły Biznesu - NLU odbyło się w Nowym Sączu posiedzenie Polsko-Słowackiej Grupy Roboczej ds. Współpracy Gospodarczej w ramach PL-SK Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Transgranicznej jako platformy gospodarczej współpracy transgranicznej izb/stowarzyszeń i regionów przygranicznych. Podczas spotkania wybrzmiały mocno słowa poparcia polskich i słowackich członków Grupy Roboczej

dla starań o powołanie 5 Strategii Makroregionalnej EU - Strategii Karpackiej i konieczności dalszej aktywnej promocji oraz lobbowania za tą ideą w Komisji Europejskiej.

Nadal infrastruktura drogowa i jej regulacje pomiędzy sąsiadami są na poziomie niedostatecznym, który sprawia, że wymiana handlowa pomiędzy Polską i Słowacją nie rozwija się tak dynamicznie jakby mogła. Najlepszym przykładem tego jest most wybudowany, co podkreślamy ze środków Unii Europejskiej w Mniszku. Miał on się przyczynić do wzrostu wymiany towarowej i współpracy gospodarczej. Jego ograniczenia tonażowe powodują, że przedsiębiorcy z Polski Słowacji z tonażem 40 dmc odległości 50 km pomiędzy Nowym Sączem, a Starą Lubownią, muszą odbywać z uwagi na niedostosowane przejście graniczne trasą pięciokrotnie dłuższą przez przejścia towarowe Chyżne lub Barwinek. Co w znacznym stopniu podważa zasadność ekonomiczną wymiany handlowej. [redacted] tunel pod górą Luboń Mały na trasie S7 Lubień – Rabka-Zdrój oraz że wraz z ostatnimi odcinkami kończy się budowa drogi ekspresowej S7 z Krakowa w Tatry do przejścia granicznego ze Słowacją w Chyżné i przebudowa "Zakopianki". Zakończenie gruntownej przebudowy dworca kolejowego w Zakopanem zakończy również budowę i eksploatację nowoczesnej linii kolejowej z międzynarodowego portu lotniczego o znaczeniu europejskim w Krakowie w Tatry – Zakopane.

Strategia Karpacka byłaby ogromną szansą dla Polski i Słowacji na bardziej efektywne wykorzystanie gospodarcze budowanego w Małopolsce połączenia kolejowego „Podłęże – Piekiełko”, które usprawni, zwiększy przepustowość i zapewni lepszą komunikację kolejową na międzynarodowej trasie biegnącej przez Kraje Konwencji Karpackiej - Polskę Słowację, Węgry, Serbię, Rumunię, aż po Morze Czarne.

Wydaje się, że na wspólnych słowacko-polskich Tatrach na poziomie regionalnym wyłaniają się rozwiązania systemowe, a co na to nasze nowo powstające rządy narodowe, słowacki i polski, czy również wyznaczają jako priorytety Strategię Karpacką, czy restart Konwencji Karpackiej w swoich deklaracjach programowych? Zwłaszcza nasz, bo Słowacja jest jedynym krajem łuku Karpat, gdzie każda góra ma swoją drugą nazwę KARPATY, a strategia czy konwencja dotyczy całego państwa. Będziemy uważnie monitorować, inicjować i wspierać...!

Na koniec jeden prawdziwy przykład rozwiązania systemowego:

Na samym początku – 5 izb handlowych (Innsbruck, Monachium i 3 regionalne włoskie izby handlowe) założyło spółkę akcyjną, której przyświecał jeden cel – lobbowanie na rzecz budowy tunelu Brenner.

Obecnie budowany dwufunkcyjny, dwutorowy tunel kolejowy Brenner będzie największym obiektem kopalnianym na świecie. Ma zostać oddany do użytku w 2028 r. (1. tunel 55 km, 2. tunel 9 km, łącznie 64 km, z szybami wentylacyjnymi i odwadniającymi oraz drogami ewakuacyjnymi o łącznej długości 230 km). Tunel jest wspólnym dziełem UE, Austrii i Włoch. Finansowanie: 40 proc. UE i po 30 proc. Austrii i Włoch.

- *Każdy dzień może być dniem nowych początków... pod warunkiem, że spotkają się właściwi ludzie.*
- *Wszystko, co ludzki umysł może sobie wyobrazić, można osiągnąć.*
- *Nic nie jest tak potężne jak myśli, na które dojrzał już czas.*

Opracowanie:

8 izb gospodarczych działających na granicy słowacko-polskiej – listopad 2023 r.

Piotr CEBULSKI v.r., prezes, Polsko-Słowacka Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie

Sebastian CHWEDECZKO v.r., prezydent, Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie

Paweł KUKLA v.r., prezes, Sądecka Izba Gospodarcza

Elżbieta Agata WOJTOWICZ v.r., prezes, Tatrzańska Izba Gospodarcza

Marek TEPER v.r., prezes, Nowotarska Izba Gospodarcza

Stanislav KUČÍREK v.r., predseda, Slovensko-Poľská obchodná komora v Žiline

Branislav Čulák v.r., riaditeľ, Žilinská regionálna komora SOPK

Jozef HROBÁK v.r., podpredseda predstavenstva, Prešovská regionálna komora SOPK

LEGENDA – TREŚĆ:

- **Strategie makroregionalne UE**
- **Konwencja Karpacka**
- **Działalność regionalnych OK granicznych**
- **Strategia tatrzańska**
- **Działalność Preszowa SK i EUWT TATRY**
- **Działalność na terytorium Małopolski**
- **Przykład międzynarodowego rozwiązania systemowego**