

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Transevropské dopravní koridory 2004 – 2006

(2006/C 318/30)

Dne 16. prosince 2004 se Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s čl. 29 odst. 2 Jednacího řádu, rozhodl vypracovat stanovisko *Transevropské dopravní koridory 2004 – 2006*.

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura, informační společnost“, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 4. září 2006. Zpravodajkou byla paní ALLEWELDT.

Na 429. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 13. a 14. září 2006 (jednání ze dne 13. září 2006), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 192 hlasy pro, 4 hlasy proti a 10 členů se zdrželo hlasování.

1. Cíl stálé studijní skupiny

1.1 Od počátků celoevropské dopravní politiky v roce 1991, která položila základy plánování velkých dopravních koridorů, se EHSV aktivně a s velkým přesvědčením podílel na této politice soudržnosti přesahující hranice EU. V roce 2003 byly v samostatné publikaci uveřejněny výsledky práce za posledních 10 let. ⁽¹⁾ Od té doby stálá studijní skupina nepřetržitě pokračuje v práci. Poslední stanovisko ⁽²⁾ pokrývá období 2002–2004. Zde předkládané stanovisko se zabývá vývojem do poloviny roku 2006.

1.2 Cílem stálé studijní skupiny je spojit vytváření společné celoevropské dopravní infrastruktury již od počátku a přes hranice EU s cíli dopravní politiky udržitelného a účinného dopravního systému a s cíli soudržnosti. Proto musejí být zohledněny sociální, ekonomické, operativní, environmentální, bezpečnostní a regionální otázky a zapojeny příslušné zainteresované strany. Stálá studijní skupina by k tomu ráda sama přispěla praktickou činností přímo na místě. Toto stanovisko je zprávou o činnosti a zkušenostech z let 2004–2006 a současně hodnotí také politické změny v této oblasti.

2. Závěry

2.1 Spojení mezi vývojem dopravní infrastruktury na jedné straně a uskutečněním hlavních cílů dopravní politiky a operačních otázek na straně druhé je ústředním bodem iniciativy EHSV. Do dnešního dne neztratila nic ze svého významu a aktuálnosti. Přesto, že se opakovaně a pravidelně na politické úrovni připouští nezbytnost vytvoření tohoto spojení, je dosažený pokrok velmi malý, neboť nebyl vyvinut žádný vlastní postup pro uskutečňování. Očekávání, že se cíle dopravní politiky vlastně samy od sebe spojí s dalším vývojem infrastruktury, se v minulých letech nesplnilo. Hlavní úlohu by zde mohly převzít regiony, kde se sbíhají všechny otázky a kde se vyžaduje mimořádné porozumění pro celoevropské souvislosti. Stálá

studijní skupina na regionální konferenci v severovýchodním Polsku příkladně a jasně ukázala, jak je důležité zohledňovat regionální dopady plánovaných hlavních dopravních tras. Evropská politika na sebe v tomto ohledu musí vzít více odpovědnosti. Za evropský úkol nestačí považovat pouze uskutečnění hlavních dopravních tras.

2.2 V uplynulých dvou letech se učinilo hodně pro přizpůsobení evropského plánování infrastruktur novým politickým skutečnostem. V rámci EU vznikly nové prioritní projekty, společně se sousedními státy byly určeny nové hlavní dopravní trasy a rozvíjeny iniciativy pro západní Balkán. EHSV v zásadě považuje tyto přístupy za vydařené a zejména vítá, že se bere vážně spojení se sousedními státy. Zároveň zůstaly tyto nové přístupy zakotveny ve staré koncepci. Jde téměř výhradně o plánování dopravních cest. Otázky intermodality, dopadu na životní prostředí i ekonomické a sociální zájmy přímo na místě nebyly vůbec vzaty do úvahy nebo pouze okrajově. Z pohledu EHSV je toto výslovně politováníhodné.

2.3 Důvodem pro revizi evropského plánování infrastruktur byl pomalý pokrok při uskutečňování, který je často zapříčiněn nedostatečným množstvím finančních prostředků. Hlavním cílem proto bylo soustředit se pouze na několik málo projektů. Podle názoru EHSV musejí vzrůst i evropské dotace. K možnostem dodatečných finančních prostředků učinil EHSV své návrhy již jinde. Přinejmenším by se mělo lépe čerpat z možných 20 % spolufinancování z prostředků EU určených na projekty v rámci EU. Zároveň musejí být závazněji formulovány i úkoly v oblasti projektů infrastruktury – například pro ochranu životního prostředí, intermodalitu či bezpečnost – a mohou být podpořeny vyššími dotacemi.

2.4 EHSV obhájí větší součinnost přeshraničních grémií vytvořených ministerstvy dopravy členských států (například řídicí výbory pro koridory) a grémií, která v této oblasti zřídila Komise. Samotná koordinace nestačí resp. unikají jí důležité

⁽¹⁾ EWSA: Zehn Jahre gesamteuropäische Verkehrspolitik, 2003 [deset let celoevropské dopravní politiky].

⁽²⁾ Stanovisko Výboru k Panevropským dopravním koridorům, Úř. věst. C 120, 20.5.2005, s. 17.

příležitosti k pokroku v praktické politice. Je stále obtížnější pochopit, kdo nese jakou odpovědnost za průřezové cíle dopravní politiky. První tři celoevropské konference o dopravě konané v letech 1991, 1994 a 1997 poskytly důležité obecné směry. Helsinské prohlášení z roku 1997 je díky své rozsáhlé povaze stále ještě výborným základem pro spolupráci. Svého času se plánovalo pravidelné hodnocení pokroku. Dnes se téměř výlučně hodnotí jen uskutečnění stavebních projektů.

2.5 Konference EHSV v Białymstoku byla velkým úspěchem⁽³⁾. Nejenže přiblížila Evropu občanům v regionu, ale umožnila jim i přednést své požadavky na úspěšnou celoevropskou dopravní politiku. EHSV se při svých budoucích aktivitách na tomto poli bude soustředit na svoji schopnost poskytovat takovéto podněty. Mimoto je i nadále účelné v rámci koordinačních prací neustále úzce spolupracovat s řídicími výbory pro koridory, s pracovními skupinami v jihovýchodní Evropě (dopravní observatoř SEETO) a přirozeně s Komisí. Kromě regionálních přístupů se v budoucnosti mají více sledovat a hodnotit též otázky související s dopravou podél hlavních tras a prioritní projekty v rámci sítě TEN-T.

3. Nové rámcové podmínky celoevropské dopravní politiky

3.1 V posledních dvou letech došlo v Evropě k mohutnému vývoji. V květnu 2004 přistoupilo k Evropské unii deset nových členských států. Evropa obnovila a zesílila svůj zájem o státy západního Balkánu a vypracovala novou politiku sousedství. Iniciativa Evropské komise směřující k novému zaměření transevropských sítí a další rozvoj koridorů se uskutečnily na jedné straně směrem dovnitř, a to zohledněním rozšíření z roku 2004 a začleněním zkušeností s koridory do politiky TEN-T v rámci EU⁽⁴⁾. Na druhé straně šlo o rozšíření hlavních dopravních spojení v souladu s novou evropskou politikou sousedství, ale i nad její rámec.

3.2 V roce 2002 Evropská komise přistoupila k rekapitulaci uskutečňování sítě TEN-T a transevropských dopravních koridorů. Přitom byly ve výstavbě hlavních dopravních tras vesměs zjištěny velmi dlouhá zpoždění. Nato byla zvolena koncepce s jednoznačněji vytyčenými prioritami a rozsáhlejším zapojením příslušných zemí. V jejím rámci lze rozlišovat tři různé zeměpisné oblasti: Evropská unie ve své budoucí podobě s 27 členskými státy, státy západního Balkánu⁽⁵⁾ a ostatní státy a regiony sousedící s EU-27. Ve všech třech případech nasadila Evropská komise skupiny na vysoké úrovni, aby vypracovaly doporučení pro prioritní úkoly či akční směry.

⁽³⁾ Zpráva o konferenci se nachází v Příloze I.

⁽⁴⁾ Základem byla zpráva skupiny expertů pod vedením Karla van Mierta, která předložila svoji zprávu v roce 2003.

⁽⁵⁾ Z důvodů politické soudržnosti se na západní Balkán pohlíží občas jako na součást jihovýchodní Evropy, pod čímž se v praxi – nehledě na státy bývalé Jugoslávie – rozumí Rumunsko, Bulharsko a řídčeji i Turecko a Moldavsko.

3.3 První šetření tohoto druhu provedla pro EU-27 skupina na vysoké úrovni pod vedením Karla van Mierta (2002–2003). Kriticky přezkoumány přitom byly tři čtvrtiny transevropských dopravních koridorů. Skupina na vysoké úrovni předložila seznam 30 projektů v oblasti dopravní infrastruktury ve „starých“ i v „nových“ členských státech, které jsou pro transevropskou dopravní síť (TEN-T) EU-27 prioritní. Dále skupina mezi jiným doporučila nová finanční opatření a právní předpisy k podpoře uskutečnění TEN-T, jakož i nové mechanismy koordinace pro jednotlivé konkrétní projekty. Doporučení skupiny na nejvyšší úrovni nakonec vedly k revizi hlavních směrů TEN-T v dubnu 2004.

3.4 Území západního Balkánu jakožto základna pro utváření regionální politiky bylo méně homogenní než EU-27. Kvůli rozdílnému statusu jednotlivých států vzhledem k EU a kvůli vztahům uvnitř regionu a dynamice ve vztazích s EU neustále docházelo ke změnám v politice. Po válečném konfliktu z poslední doby Balkán nutně potřebuje hospodářskou, sociální a politickou stabilitu, a proto i nutnou pomoc zvenčí. Regionální přístup k zemím západního Balkánu proto přináší obzvláštní přidanou hodnotu. EU byla jasným zastáncem této koncepce, a to nejen v odvětví dopravy, nýbrž i při úsilí o vytvoření společné zóny volného obchodu a společného trhu s energií.

3.4.1 V roce 2000 Evropská komise zveřejnila strategii pro regionální systém dopravy v jihovýchodní Evropě ve formě multimodální sítě dopravní infrastruktury. Tuto strategii provázejí dvě studie – TIRS a REBIS⁽⁶⁾, ve kterých byla určena ústřední síť a předložena doporučení ohledně investic a financování. Díky tomuto procesu byl položen základ pro zřízení vlastního sekretariátu se sídlem v Bělehradě – „South East Europe Transport Observatory (SEETO)“. SEETO nemá jen podporovat a koordinovat rozvoj infrastruktury, nýbrž i sloužit jako kontaktní místo pro dotazy sociálních a hospodářských subjektů. To je stále více využíváno. V této souvislosti je rovněž výslovně zmiňována stálá studijní skupina EHSV.

3.4.2 První pětiletý akční plán pro období 2006–2010 byl podepsán v listopadu 2005 a je v něm stanoveno přibližně 150 úkolů. Kromě toho je v plánu zmíněno až 20 takzvaných „měkkých regionálních záměrů“ týkajících se opatření doprovázejících uskutečňování regionálních sítí. Kvůli velmi omezeným finančním prostředkům byl počet prioritních úkolů v oblasti infrastruktury nedávno drasticky snížen na 22 projektů. Proces, který je koordinován SEETO, je srovnatelný s dřívějším procesem TINA v EU, u kterého má být kromě hlavních tras/koridorů navíc dokončena regionální síť.

⁽⁶⁾ (Regional Balkans Infrastructure Study – Transport/regionální studie o dopravní infrastruktuře pro státy Balkánu).

3.5 Práce skupiny na vysoké úrovni (High Level Groupe, HLG 2) pod vedením komisařky Loyoly de Palacio se soustředila na další rozvoj hlavních dopravních tras se sousedními státy EU i dále. Byla stanovena čtyři pozemní spojení a jedna trasa pro lodní dopravu ⁽⁷⁾. Mají představovat nejen nejdůležitější mezinárodní spojení, ale i posílit regionální soudržnost. Skupina HLG 2 navrhuje také řadu horizontálních opatření, m.j. urychlení formalit na hranicích, zvýšení bezpečnosti v dopravě, zlepšení interoperability v železniční dopravě. HLG 2 také doporučuje větší koordinaci a vynutitelnost prostřednictvím nahrazení doprovodných prohlášení o záměru závaznými smlouvami. Na základě doporučení vydá Komise v červenci/září sdělení o svých záměrech. Z pohledu stálé studijní skupiny je důležité, aby Komise odpovídajícím způsobem zohlednila horizontální aspekty.

3.6 Práce v koridorech a dopravních oblastech (podrobnosti viz Příloha II) pokračovaly různou intenzitou. Dopravní oblasti – s výjimkou oblasti Barentsova moře, severní Evropy a Arktidy – se neprojevily a na této skutečnosti se více méně od jejich vytvoření v roce 1997 (konference v Helsinkách) nic nezměnilo. Trend byl, že spolupráce v koridorech se stále více rozvíjela i v rámci regionálních sítí, což je podle názoru EHSV naprosto logický vývoj. U finanční a technicko-organizační podpory se v posledních dvou letech rovněž neukázalo žádné zlepšení. K často požadované větší podpoře ze strany Komise nedošlo. Rozhodující však je, že jak „model koridorů“ díky práci obou HLG, tak i závěry Komise zcela zastaraly. V EU jsou priority stanoveny podle třiceti projektů TEN. Mimo EU byly „nahrazeny“ pěti novými trasami resp. jsou vedeny pod novým názvem. Přesto očividně existuje dostatečné množství důvodů k pokračování v jejich práci. Řídící výbory jakožto důležitá kontaktní a kooperační fóra pro zúčastněná ministerstva dopravy se etablovaly a vytvořily si svoji vlastní identitu (ochranná známka). Na důležitých místech pokračují v práci, ke které jinak neexistuje žádná přeshraniční iniciativa, například v prioritních projektech TEN bez zvláštního koordinátora.

3.7 Komise zintenzívnila svoje nabídky na koordinaci – důležitým fórem pro výměnu jsou například koordinační schůzky se všemi předsedy koridorů a řadou dalších významných aktivistů jednou či dvakrát do roka. EHSV má vždy

⁽⁷⁾ Jedná se o následující spojení:

- Jihozápadní trasa: spojení mezi jihovýchodem a středem EU včetně Švýcarska na jedné straně a trasa „Transmaghreb“ z Maroka do Egypta.
- Jihovýchodní trasa: spojení ze středu EU přes Balkán a Turecko na Kavkaz a ke Kaspickému moři a rovněž na Blízký východ až do Egypta.
- Středová trasa: spojuje střed EU s Ukrajinou, s Černým mořem a s Ruskem a Sibiří.
- Severovýchodní trasa: spojuje EU s Norskem a Ruskem až za Sibiř.
- Mořská dálnice: spojuje Baltské moře, Atlantik, Středozemní moře, Černé moře a pobřežní oblasti. Naplánováno je rovněž rozšíření Suezského průplavu.

možnost se účastnit a spolupracovat a zjistil, že je to i vysoce oceňováno. Nejde přitom pouze o výměnu nejnovějších pokroků ve stavebních projektech, nýbrž o zásadní a koncepční otázky politiky celoevropské dopravní infrastruktury. Význam zde mají některé strukturální inovace: v zájmu podpory uskutečnění důležitých úseků TEN ustavila Komise pro šest projektů zvláštní koordinátory ⁽⁸⁾. Rovněž je stanoveno zřízení agentury, která má zlepšit financování a provádění důležitých projektů i s ohledem na vyšší částku financování. Konečně se ještě vede diskuse o právně závazné formě přeshraniční spolupráce, která by přesahovala rámec stávajících doprovodných prohlášení o záměru.

4. Zaměření práce stálé studijní skupiny – činnosti

4.1 Podle nového zaměření celoevropské dopravní politiky se stálá studijní skupina již nesoustředí pouze na práci v koridorech, nýbrž i na prioritní projekty uvnitř transevropské dopravní sítě ⁽⁹⁾ a také na nové plány skupiny expertů pod vedením komisařky Loyola de Palacio, například na myšlenku zvláštního spojení mezi Španělskem a Afrikou. Z rozhovorů s příslušnými útvary GŘ TREN jasně vyplynulo, že přínos EHSV k socio-ekonomickému hodnocení již uskutečněných nebo plánovaných projektů TEN by byl uvítán.

4.2 Na přelomu roku 2004/2005 začala Komise připravovat druhou zprávu skupiny expertů pod vedením komisařky Loyola de Palacio. Stálá studijní skupina měla během této rané fáze možnost zaujmout stanovisko k zásadním otázkám ⁽¹⁰⁾. Byly učiněny následující připomínky: ochrana životního prostředí musí hrát větší roli; v praxi se musí více projevit požadavek intermodality, což by se mohlo stát samostatným hodnotícím kritériem; napojení na regionální dopravní síť musí být ve středu pozornosti. Stálá studijní skupina konečně vyzdvihla význam horizontálních aspektů – například sbližování právních předpisů, otázky bezpečnosti atd. – a zdůraznila, že tyto otázky je třeba více a podrobněji zpracovat, má-li být učiněn pokrok

⁽⁸⁾ I. Železniční spojení Berlín-Palermo (pan van Miert).

II. Vysokorychlostní železniční spojení Lisabon-Madrid-Tours/Montpellier (pan Davignon).

III. Železniční spojení Lyon-Turin-Budapešť-hranice s Ukrajinou (paní de Palacio).

IV. Železniční spojení Paříž-Bratlava (pan Balzacs).

V. Železniční spojení „Rail Baltica“ Varšava-Helsinky (pan Telička).

VI. Železniční koridory a ETRMS (pan Vinck).

⁽⁹⁾ Rozhodnutí Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, Úř. věst. 30.4.2004 a 7.7.2004.

⁽¹⁰⁾ Dopis určený E. Thielmannovi, GŘ TREN, ze dne 15.12.2004.

v uskutečňování cílů dopravní politiky EU. Ve své odpovědi na dopis ⁽¹⁾ Komise vyzdvihla, že by v budoucnosti ráda věnovala více pozornosti zejména otázce napojení na regionální dopravní síť.

4.3 Souběžně s druhou zprávou expertů Komise rovněž bilancovala dosavadní práce v koridorech. I zde se stálá studijní skupina zapojila svým stručným hodnocením, ve kterém požadovala především více prostoru pro otázky hospodářské a sociální soudržnosti a myšlenky konzultací. Stálá studijní skupina rovněž považovala za účelné posílení a lepší propojení řídicích výborů, více závazků a kontrol úspěchu, přičemž do působnosti řídicích výborů spadá především kontrola úspěchu. Komise vyvozuje z vyhodnocení dotazníku tyto čtyři základní závěry ⁽¹²⁾: koncepce koridorů se osvědčila a zůstane zachována; u operačních aspektů a u zohledňování socio-ekonomických faktorů existuje potřeba jednat; lepší přezkoumávání pokroku by bylo nutné, musí se však řídit konkrétní situací v každém koridoru; pozitivní dopady koridorů lze odhadnout pouze dlouhodobě, jsou však tím úspěšnější, čím závazněji byla spolupráce organizována.

4.4 Důležitost spolupráce s řídicími výbory deseti dopravních koridorů se ani v posledních dvou letech nezměnila. Z praktických a personálních důvodů nebylo možné udržet stejně aktivní účast na schůzích řídicích výborů jako v předchozích letech. Kontakty přesto nebyly nikdy přerušeny, v neposlední řadě z toho důvodu, že koordinační schůzky v Bruselu, které se konají přibližně dvakrát ročně, jsou zárukou pravidelných setkávání a výměny zkušeností. Stálá studijní skupina zavedla systém oddělených kompetencí pro jednotlivé koridory, který může do budoucnosti zmobilizovat více úsilí a vytvořit větší kontinuitu ve vlastních řadách.

4.5 Relativně hodně prostoru zabralo vypracování stanoviska Výboru k tématu Role nádraží v aglomeracích a městech v rozšířené Evropské unii ⁽¹³⁾, které bylo součástí práce stálé studijní skupiny a bylo přijato v únoru 2006. Jako vizitka osobní železniční dopravy a centrum služeb v dopravní síti musí být do popředí evropské dopravní politiky postaveno zachování, využívání a utváření nádraží zejména z hlediska bezpečnosti.

4.6 V období, kterého se zpráva týkala, organizovala stálá studijní skupina dvě externí akce. V listopadu 2004 se EHSV podílel na vzorové cestě vlakem podél koridoru X, kterou orga-

nizoval železniční syndikát ARGE Corridor Xline a která vedla z Villachu (Rakousko) přes Záhřeb (Chorvatsko) do Sarajeva (Bosna-Hercegovina). Celá akce byla pojata jako obhajoba efektivnějšího spojení po železnici a přeshraniční spolupráce drah v regionu. V jednotlivých stanicích byly uspořádány mediální akce. Druhá externí akce se konala v Białystoku (Polsko) a byla zaměřena na regionální důsledky plánování koridoru I na ochranu životního prostředí, bezpečnost a kvalitu života v severovýchodním Polsku. Konference v Białystoku byla ve více ohledech vysloveným úspěchem a lze ji označit za vrchol práce stálé studijní skupiny. Její vyhodnocení proto bude následovat v části Nejvýznamnější výsledky.

5. Nejvýznamnější výsledky práce v období 2004 – 2006

5.1 Na pozvání maršálka Podleského vojvodství organizovala stálá studijní skupina v době od 15. do 17.11.2005 konferenci s veřejným slyšením v Białystoku, kterou provázely různé diskuse a návštěvy v bližším okolí transevropského dopravního koridoru 1 Via Baltica a Rail Baltica. Úkolem bylo diskutovat se zástupci samosprávy, různých socio-ekonomických zájmových skupin a s orgány na regionální a národní úrovni odpovědnými za dopravní politiku o tom, jak nejlépe sladit výstavbu koridoru I s regionálními zájmy a s ochranou životního prostředí. Delegaci EHSV doprovázel zástupce Evropské komise, který se zabývá zejména podporou Rail Baltica. Všechna setkání probíhala ve výjimečně pohostinné atmosféře. Cesta této delegace byla významná nejen z hlediska dopravní politiky, ale byla i vzájemným úspěchem z hlediska přiblížení Evropy občanům.

5.1.1 Tato konference svedla dohromady nejrozličnější účastníky: ochranáře přírody, obecní politiky, podnikatele z odvětví železniční dopravy, místní obyvatelstvo, podnikové rady a vytvořila téměř hmatatelné spojení mezi regionem a EU/Bruselem. Byly jasně vidět různé rozměry dopadů dopravního koridoru: zatížení lidí u transistních komunikací, očekávání hospodářského rozmachu díky dopravnímu propojení, slabiny veřejné dopravy a regionální železniční dopravy, uchování výjimečného přírodního bohatství regionu, strach ze ztráty pracovních míst, finanční těžkosti a byrokratické překážky, které lze rozpoznat a odstranit, teprve jsou-li takto vzájemně propojené. Poznatky z tohoto setkání byly pro všechny účastníky mnohostranné a velmi poučné a na konci vznikly i nové možnosti řešení problémů.

⁽¹¹⁾ Dopis E.Thielmanna ze dne 21.1.2005.

⁽¹²⁾ Vyhodnocení bylo představeno na koordinační schůzce v Bruselu dne 21. dubna 2005.

⁽¹³⁾ Stanovisko Výboru k tématu Role nádraží v aglomeracích a městech v rozšířené Evropské unii, Úř. věst. C 88, 11.4.2006, s. 9.

5.1.2 Via Baltica na severovýchodě Polska může být učebnicovým příkladem integrované celoevropské dopravní politiky. Hlavním problémem je na jedné straně dopravní zatížení tranzitního regionu a na straně druhé nezbytně nutný hospodářský rozvoj, ke kterému sice dochází v důsledku dopravního propojení, ne však tranzitní dopravy. Další významný problém a současně „jackpot“ regionu představuje jeho nedostižné přírodní bohatství, které je třeba chránit. Zde bylo zviditelněno mnoho dobrých způsobů řešení, které by ani nemusely být nákladné. Nakonec se ukázalo, že Rail Baltica nebyla dostatečným způsobem zohledněna v regionálním plánování, a toto byla příležitost zástupce koordinátora EU k propagování tohoto koridoru. Bylo jasné, že pouze integrovaná celková koncepce dopravy v regionu se může vyrovnat s problémy a teprve tak budou překonány překážky plánování a uskutečňování Via Baltica a Rail Baltica. EHSV bude tento nastoupený pozitivní směr dále podporovat.

5.2 Přeshraniční spolupráce ministerstev dopravy jednotlivých států podél „koridorů“ bude v budoucnosti vystřídána nebo překryta iniciativou Komise (viz část 3). Tím by měla být jednotně využita příležitost k užší spolupráci, namísto dosavadní koordinace dvou souběžných procesů. Zlepšila by se tak

i základna pro uskutečňování hlavních cílů dopravní politiky. Nadále nevyřešeným problémem však zůstává, jak lze účinně zvýšit závaznost přeshraniční spolupráce mezi členskými státy EU a třetími státy. EHSV je toho názoru, že to může kromě lepších smluvních vztahů spočívat především v soustředění dostupných finančních prostředků EU. Muselo by se přistoupit i k zaměření na přednostní projekty v rámci prioritních tras a u projektů v rámci EU by muselo být skutečně vyčerpáno možné spolufinancování ve výši 20 %. Současné dotace se využívají jen z téměř 2–5 %.

5.3 Na konec zůstává oblast spojení infrastrukturních a operativních otázek, která byla pro EHSV vždy velmi důležitá a do dnešního dne se rozvíjela nedostatečným způsobem. Přesto, že se to opakovaně a pravidelně připouští, je dosažený pokrok velmi malý, neboť nebyl vyvinut žádný vlastní postup pro uskutečnění. Očekávání, že se cíle dopravní politiky vlastně samy od sebe spojí s dalším vývojem infrastruktury, se v minulých letech nesplnilo. Soustředění se na velké konference o dopravě bohužel patří minulosti. Budoucností by proto měly být regiony, kde se sbíhají všechny otázky a kde je důležité mimořádné porozumění pro celoevropské souvislosti. To je v souladu se zkušenostmi z konference v Białystoku.

V Bruselu dne 13. září 2006

předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND