

A Régiók Európai Bizottsága véleménye – Hiányzó közlekedési összeköttetések a határ menti régiókban

(2017/C 207/05)

Előadó: Michiel Scheffer (NL/ALDE), Gelderland tartomány kormányának tagja

POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK EURÓPAI BIZOTTSÁGA

1. megállapítja, hogy az európai integráció elsősorban a határok mentén mutatkozik meg. Az európai eszme lényegét ugyanis a nyitott határok és az embereket összekötő infrastruktúrák képezik. Európában a határ menti régiók fejlődését pedig jórészt az határozza meg, hogy rendelkezésre áll-e olyan infrastruktúra, amely össze tudja kötni a városokat, vállalkozásokat és polgárokat a határ két oldalán.

Az, hogy a közelmúltbeli menekültválság határlezárásokhoz vezetett, számos határ menti régió elé új kihívásokat állít e régiók integrált fejlesztése szempontjából.

2. A határ menti régiókat egyre inkább olyan funkcionális régióknak tekintik, amelyek csak akkor tudják kiaknázni a bennük rejlő növekedési és foglalkoztatási lehetőségeket, ha elegendő az összeköttetés a határ két oldala és az európai hálózat között. A migráció által a határ menti régiókra kifejtett hatást kiegyensúlyozott módon kell felmérni, szem előtt tartva a határokon keresztül ingázó munkavállalók és vásárlók, kkv-k és turisták érdekeit.

3. A régiók és államok közötti együttműködésnek a foglalkoztatás megkönnyítésére is törekednie kell a határ mindkét oldalán. A kiváló minőségű infrastruktúra és összeköttetések kiépítése arra ösztönzi a határ menti régiókban lakókat, hogy képzettségüknek megfelelő munkát keressenek, adott esetben a lakóhelyüktől távolabb is. Ez javítaná a foglalkoztatásra, illetve arra vonatkozó mutatókat, hogy a képzések mennyire igazodnak a munkaerőpiaci igényekhez, és így gondoskodna a humántőke jobb hasznosításáról. Nemcsak a gazdasági helyszínnek elérhetőségéről van itt szó, hanem a különféle létesítményekéről is.

4. E jelentés középpontjában a határokon átnyúló vasúti, közúti és kisebb mértékben a vízi összeköttetések állnak. Csak az Európán belüli, határokon menti régiókkal foglalkozunk. Az RB azonban, a légiközlekedési stratégiáról szóló véleményre ⁽¹⁾ is tekintettel, nem feledkeznek meg arról, milyen jelentőséggel bírnak a peremterületek és a szigeti régiók, a legkülső régiók és az azokhoz közeli határ menti területek közötti légi és tengeri összeköttetések, és arra kéri az Európai Bizottságot, hogy a TEN-T jövőbeli felülvizsgálata során legyen tekintettel erre a helyzetre.

5. A határ menti régiókban az összeköttetések hiánya egy átfogóbb kérdéskörhöz köthető, nevezetesen ahhoz, hogy nincs elegendő pénzügyi eszköz a helyi és regionális infrastruktúra fejlesztésére. A határ menti régiókban jelentkező mobilitási problémák megoldásához innovatív gondolkodásmódra van szükség.

6. Az elmúlt években az Európai Unió főként a nagyszabású transzeurópai közlekedési hálózatokat segítő centralizált megoldásokra fordított figyelmet, főként az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel (CEF), de a Horizont 2020 révén is. Viszonylag kevés forrás áll rendelkezésre olyan decentralizált eszközökhöz, mint az Interreg program, amelynek célja, hogy az európai határ menti területeken kiépüljenek a hiányzó, kisebb léptékű összeköttetések, jöllehet ezek a programok sokkal jobban figyelembe veszik az adott határon átnyúló terület helyi szükségleteit.

7. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) a 2014–2020 közötti hétéves időszakra vonatkozóan már több jelentős, az Unión belüli mobilitásra vonatkozó projektet finanszírozott, és az ezekhez kapcsolódó források nagy részét már kiosztották. Ezért fontos lenne a CEF gazdasági kötelezettségvállalásának megújítása a finanszírozásának növelésével, többek között olyan intézkedések elősegítésével, amelyek a határ menti területeken átfogó hálózatok és a TEN-T hálózathoz kapcsolódó rendszerek kialakítására irányulnak.

⁽¹⁾ COR-2016-00007.

8. Központi jelentőségű feladat a határokon átnyúló közlekedési összeköttetések kiépítése, fejlesztése vagy újbóli megnyitása pénzügyi támogatásának feltérképezése és biztosítása is. Emellett az államok egységesebb kezelésére van szükség a társfinanszírozás szabályainak tekintetében. A munkák finanszírozásában ugyanis fontos szerep hárul a tagállamokra.

9. A TEN-T hálózat elengedhetetlen az európai régiók fenntartható fejlesztéséhez. A pénzügyi eszközök túlnyomó részét a TEN-T hálózat törzshálózati folyosóira fordítják. Nem szabad azonban figyelmen kívül hagyni a helyi és regionális átfogó hálózatokkal való összeköttetéseket. Így első lépésként határozottan üdvözljük, hogy az Európai Bizottság 2016 októberében a TEN-T-CEF keretében pályázati felhívást tett közzé kifejezetten a határon átnyúló összeköttetések kiépítésére.

10. Ez a hiányzó összeköttetésekkel kapcsolatos CEF-pályázat jó példa arra, hogy milyen eredménye lehet, ha az Európai Bizottság, az Európai Parlament és a Régiók Európai Bizottsága, a tagállamok, valamint az érintett autonóm közösségek vagy régiók intézményközileg együttműködnek azért, hogy meghatározzák a határ menti régiók közös kihívásait, vázolják a lehetséges megoldásokat, és biztosítsák a kihívások kezeléséhez szükséges eszközöket. Ez az együttműködés azt is szolgálhatná, hogy levonjuk a lehetséges következtetéseket a CEF 2020 utáni tervezésére vonatkozóan, és mintául szolgálhatna a más uniós politikai területeken végzett hasonló tevékenységekhez.

11. Az EU többéves pénzügyi keretének 2016 végén esedékes felülvizsgálata és a 2020 utáni kohéziós politika kialakításáról jelenleg folyó viták kitűnő esélyt kínálnak új javaslatok előterjesztésére annak érdekében, hogy az EU támogatást nyújtson a határ menti régiókban hiányzó infrastruktúra kiépítéséhez. A szubszidiaritás elvének értelmében a legmegfelelőbb megoldás az lenne, ha ezen infrastruktúra finanszírozása (beleértve a kisebbeket is) a határokon átnyúló együttműködési programok (Interreg A) keretében válna lehetővé, és ennek megfelelően emelkednének az azok számára biztosított források.

12. A „The potential of closing missing links of small scale infrastructure in Europe's border regions for growth and employment” [Az Európa határ menti régióiban működő kisléptékű infrastruktúra hiányzó összeköttetéseinek megteremtéséből adódó növekedési és foglalkoztatási lehetőségek] című tanulmány⁽²⁾ számos olyan esettanulmányt mutat be, amelyek alátámasztják ezt az elképzelést.

Gazdaságfejlesztési lehetőségek

13. A határ menti régiókat gyakran peremterületnek tekintik, pedig gazdasági csomópont is lehet belőlük. A regionális gazdasági növekedéshez, a területi kohézióhoz és a határon átnyúló funkcionális területekben rejlő lehetőségek fejlesztéséhez azonban nélkülözhetetlen egy jól működő mobilitási rendszer. Éppen a határ menti területek azok, ahol még sokat lehet nyerni a gazdaságfejlesztéssel és a munkahelyteremtéssel.

14. Felhívja a figyelmet arra, hogy sok határ menti régió profitál a határon átnyúló kereskedelemről. A könnyebben elérhető és jobb minőségű közúti, vasúti és vízi összeköttetések közvetett módon elősegítenék több társadalmi-gazdasági probléma megoldását, így többek között a munkanélküliség csökkentését és a lakosság életszínvonalának emelését. A határ menti finanszírozási mechanizmushoz való hozzáférés kapcsán prioritásként kell kezelni ezeket a szempontokat.

15. Az idegenforgalom az infrastruktúra-fejlesztés motorja lehet. Másfelől az infrastruktúra fejlesztése is eredményezheti az idegenforgalom fellendülését. Ilyen katalizátorokat kell felhasználni a fejlődés érdekében. A turizmus fejlesztése szempontjából nem elhanyagolható a határon átnyúló kerékpárút-hálózatok szerepe.

16. A határokon átnyúló összeköttetések esetében hosszabb ideig is eltarthat, míg jelentkezik a piaci kereslet. A magasabb költségek is ingatag egyensúlyhoz vezetnek a költségek és a haszon tekintetében, főként a kezdeti szakaszban. Erre figyelmet kell fordítani a projektek pénzügyi tervezése során. A projektek pénzügyi tervezése, a piaci megtérülés a határon átnyúló együttműködési programok infrastrukturális beruházásai, a közlekedésfejlesztésre irányuló fejlesztési programjainak gazdaságfejlesztésre gyakorolt hatása miatt is kiemelt jelentőségű. A finanszírozási források eltérő összetétele, az önerő mértéke, a tevékenységek finanszírozási aránya és a konzorciumi szereplők költségviselése meghatározó tényezők a projektek szempontjából. Mindehhez javasoljuk, hogy az egyes határszakaszokon a mindkét ország számára jelentős közlekedési fejlesztések esetében a tagállamok közötti még hatékonyabb projekt pénzügyi elszámolhatóságot célzó egységes útmutatás, szabályrendszer kerüljön kidolgozásra.

⁽²⁾ <http://cor.europa.eu/en/documentation/studies/Documents/Potential-missing-link.pdf>

Infrastruktúra és szolgáltatások

17. Az összekötő pontok hiányának orvoslása az infrastruktúra kiépítését jelenti, de azt is, hogy lehetővé teszünk bizonyos szolgáltatásokat, például új közösségi közlekedési és áruszállító összeköttetéseket. Szó lehet már létező vonalak újbóli megnyitásáról is. Itt az új összeköttetések megvalósíthatósága szempontjából elsődleges szerepet játszik a piaci kereslet.

18. A határokon átnyúló összeköttetések hiányának orvoslásához az árufuvarozás és a személyszállítás integrált megközelítésére, és minden közlekedési módra – azaz a közúti, a vasúti és a vízi közlekedésre egyaránt – szükség van. Különös figyelmet kell fordítani a határokon átnyúló, akadálymentes jegyárúsításra és tájékoztatásra, és közben előnyben kell részesíteni az intermodális közlekedést. Ehhez mindenképpen egyeztetésre és koordinációra van szükség a különböző csatlakozásokat működtető cégek (különösen az állami vállalatok), illetve illetékességi területükön belül az államok és a régiók között.

19. Az első lépések egyike a határ menti régiókban működő tömegközlekedés menetrendjeinek jobb összehangolása. Második lépés lehet a tömegközlekedésre irányuló, határokon átnyúló koncessziók megvalósítása.

20. A lassú közlekedésmódok, például a kerékpározás, fontos szerepet tölthetnek be a határ menti régiókban. A kerékpározás ugyanis sok esetben – a közösségi közlekedés mellett – kiegészítő közlekedési eszközként szolgál; egyre többet használják és egyre versenyképesebb, elsősorban a zsúfolt városokban. Ehhez határokon átnyúló megközelítésre, valamint egy jó minőségű kerékpáros infrastruktúra határokon átnyúló hálózatára van szükség. Az EuroVelo úthálózatokhoz kapcsolódó közlekedésfejlesztés a turisztikai desztinációk jobb elérését is szolgálja, amely társadalmi és gazdasági célként is értelmezhető.

21. A vidékesebb és gazdasági szempontból kevésbé fejlett régiókban is ajánlatos az integrált tervezés a munkahelyek és különféle létesítmények elérhetőségét gátló akadályok megszüntetéséhez.

Többszintű határokon átnyúló együttműködés szükséges

22. Fontos, hogy ne csak a főbb infrastruktúra-hálózaton legyenek határátkelők, hanem az átfogó hálózatokon is. Így rugalmasabb lesz az ingázó forgalom, és könnyebb lesz munkát vállalni a határ mindkét oldalán. A zökkenőmentes mobilitási rendszer megteremtéséhez szorosabb határon átnyúló együttműködésre van szükség minden kormányzati szint és az érintett szereplők között.

23. Nélkülözhetetlen emellett a közös politikai kezdeményezés az Európai Parlament, az Európai Bizottság, a Régiók Európai Bizottsága és a tagállamok részéről, mely az alábbi elemeket tartalmazhatná:

- az Európai Bizottság jelenleg folyamatban lévő, a határokon átnyúló közlekedési megoldások előtti akadályok felszámolására irányuló felülvizsgálatának felhasználása. A Régiók Bizottsága kész aktív szerepet vállalni ezen akadályok felszámolásában,
- platform létrehozása a létező projektek értékelésére, valamint iránymutatások és jó gyakorlatok terjesztése,
- a határ menti régiókbeli közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos közös projektek sorozatának kidolgozása, az Európai Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságának határozott támogatásával, előmozdítva a határokon átnyúló mobilitási kérdésekkel kapcsolatos információcserét és együttműködést,
- az Interreg-A programok felhasználása a határon átnyúló infrastruktúra és létesítmények jobb tervezésének elősegítéséhez, valamint az európai területi együttműködési csoportosulások (EGTC) felhasználása a határokon – többek között tagállamok és harmadik országok közötti határokon – átnyúló beruházások végrehajtásához és különösen a közlekedési infrastruktúra határokon átnyúló részeinek fejlesztéséhez, valamint más olyan határ menti együttműködési struktúrák felhasználása, amelyek intézményi tevékenységeik révén hozzájárulnak ehhez a tervezéshez.

24. E kezdeményezés részét képezheti a határ menti régiókban a közlekedési infrastruktúrával és a működési szabványok egységesítésével kapcsolatos projektek sorozata is. Ezt politikai szinten felügyelni és támogatni is lehet.

Az Európai Bizottság részéről a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság koordinációs szerepet tölthet be a határokon átnyúló mobilitási kérdésekhez és a projektsorozathoz kapcsolódó kezdeményezések, információcserék és együttműködés során.

25. Az Interreg nem csak a finanszírozásról gondoskodhat: megkönnyítheti a határon átnyúló infrastruktúra és létesítmények jobb tervezését is. Az Interreg-A keretében megvalósuló együttműködés fontos szerepet tölthet be a határokon átnyúló mobilitási kérdésekkel kapcsolatos egyeztetés és a problémák megoldása során.

26. A beruházások könnyebben megvalósíthatók az európai területi együttműködési csoportosulások (EGTC) fokozottabb felhasználása révén. Ez a közlekedési infrastruktúra határokon átnyúló részeinek fejlesztésére nézve is előnyökkel jár.

A polgárok korai részvétele

27. A polgárokat mielőbb be kell vonni a határokon átnyúló projektek fejlesztésébe. Ez létfontosságú a projektek sikere szempontjából, és hozzájárul azok elfogadottságához. A részvétel elősegíti, hogy a polgárok jobban rálássanak a határ menti területek adta lehetőségekre.

28. A határokon átnyúló összeköttetések fejlesztése során tekintettel kell lenni a nyitott határokhoz való hozzáállás változására. Ennek oka a menekültválságban, a munkanélküliségben és az erősödő nacionalizmusban keresendő.

29. Támogatni kell az olyan kezdeményezéseket, melyek az egymással határos uniós tagországok és az Unióval szomszédos országok határ menti területein élők integrálására irányulnak. A közlekedési összeköttetések hálózatának támogatása elősegítené egymás jobb megértését. Az ilyen jellegű fejlesztések révén közelebb kerülhetnének egymáshoz az emberek és a vállalatok, ami javítaná az emberek életminőségét is a határ mindkét oldalán.

Technikai és szabályozási harmonizációra van szükség

30. Ahhoz, hogy az infrastruktúra határon átnyúlóan jól összekapcsolódjon, és hogy a különböző érintett országos azonos módon közelítsék meg a kérdést, technikai, szabályozási és pénzügyi harmonizáció szükséges. Főként a vasúti síneket és összeköttetéseket kell szabványosítani. Gondolhatunk itt a villamosításra és az európai biztonsági rendszerekre (ERTMS), valamint Kelet-Európa számos országában eltérő szabvánnyal rendelkező keskeny és széles nyomtávú vasútvonalak problémáira. Technikai harmonizációként az infokommunikációs akadálymentesítés és az utastájékoztató közös platformjának megteremtése, az e-jegyértékesítés, valamint az infrastruktúrához kapcsolódó adatátviteli korszerűsítés is említést érdemel. Ezeknek a céloknak az eléréséhez mindenképpen egyeztetésre és koordinációra van szükség azok között a vasúti infrastruktúrával foglalkozó állami felelősök között, akik az ilyen, határokon átnyúló csatlakozások terén illetékesek.

31. A technikai harmonizáció mellett a jogszabályok és az engedélyezési eljárások harmonizálására is szükség van, hogy a határokon átnyúló intézkedések ütemezését össze lehessen hangolni. A határokon átnyúló tömegközlekedési koncessziók odaítélése ösztönzőként szolgálhat a határokon átnyúló mobilitási rendszerek javításához. Sokkal jobban együtt kellene működni a határokon átnyúló regionális közlekedési területekkel és közlekedési hatóságokkal.

32. A Luxemburg által tett javaslat alkalmazása és esetleges kiterjesztése, amely szerint be kellene vezetni egy „a határokon átnyúló együttműködés javítására irányuló egyedi rendelkezések elfogadását és alkalmazását célzó eszközt”, amely lehetővé tenné, hogy az egyik ország jogi és műszaki előírásait egy szomszédos országban is alkalmazzák, csökkenthetné a műszaki akadályokat és a költségeket. Az RB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg a határ menti régiókra vonatkozó különleges rendelkezésekről szóló határokon átnyúló európai egyezményre irányuló javaslatot, mérje fel annak lehetséges alkalmazását, és terjesszen elő javaslatot a megvalósítás módozataira vonatkozóan.

Az infrastruktúra megnyitja a határokat, és finanszírozást érdemel

33. Az uniós alapok (TEN-T-CEF) túlnyomó részét (95 %) jelenleg a TEN-T törzshálózati folyosóira fordítják. Az átfogó hálózathoz tartozó kisebb projektek, valamint a TEN-T hálózathoz való kapcsolódásra irányuló kezdeményezések – jóllehet létfontosságúak a határon átnyúló összeköttetések és gazdaságok sajátos problémáinak megoldásához és fejlődéséhez – most gyakran nem kapnak (társ)finanszírozást, de nemzeti finanszírozást sem. Ennek hátterében részben az áll, hogy határ menti területekről van szó. A belföldi útvonalak és összeköttetések volumene gyakran nagyobb.

34. Egy viszonylag kisméretű projektekből álló összefüggő csomag nagymértékben hozzájárulhat az akadályok felszámolásához a határ menti régiókban. Ezért fontos, hogy a határon átnyúló kisebb infrastruktúra-projektek ugyanolyan előkelő helyet kapjanak az európai napirenden, mint a TEN-T nagyobb projektjei. Az infrastruktúrára irányuló intézkedések mellett külön figyelmet kell fordítani azokra a kezdeményezésekre, amelyek a szolgáltatások fejlesztését célozzák, és

amelyek a határ menti államok összehangolt fellépései a mobilitási igény kielégítésére; például a saját közlekedési eszközök használata helyett tömegközlekedési eszközök vagy közös eszközök használatát ösztönzik. Az infrastrukturális beruházások az uniós források felhasználásakor az önerő biztosítását is igénylik. A kisméretű és nagyprojektek uniós forrásokból történő finanszírozása (ESIF) önerő biztosítását is elvárja a projekt partnerektől. Ezt tagállami szinten, a tagállamon belüli jogkörmegosztás alapján, eltérő mértékű nemzeti (társ)finanszírozással is ki kellene egészíteni. A sikeres megvalósítás és a forráslehívás záloga a határon átnyúló projektek, valamint a konzorciumi partnerek pénzügyi stabilitása.

35. Az áruszállítás terén hasznosak lennének a közúti közlekedés szabályainak összehangolására irányuló lépések olyan kezdeményezések révén, amelyek mérsékelnék az egyes államokban érvényes korlátozások közúti közlekedésre gyakorolt hatását; emellett elő kellene segíteni a vasúti-közúti intermodális terminálok fejlesztését a határokon átnyúló közlekedés érdekében.

36. Alternatív finanszírozási modellek is segíthetnek – ezeknél alapvetően fontos a közbeszerzési és állami támogatási szabályok egyszerűsítése. Közvetlen közösségi források felhasználásának tervezésekor már a projektfejlesztés időszakában jelentkezhetnek az állami és nem állami szereplők önerő biztosításával kapcsolatos bizonytalanságai. Tekintve az infrastrukturális beruházások jellemzően nagy méretét, közlekedésfejlesztést célzó önerő alap és projektfejlesztési támogatások kidolgozása, tagállami szintű és közös alapok átgondolásra érdemesek lehetnek. A határon átnyúló együttműködési projektek esetében már a tervezéskor gyakran jelentkeznek az önerő hiányából adódó partnerségi problémák.

37. Az Európai Stratégiai Beruházási Alap (ESBA) lehetőségeket kínál a határ menti régiókban megvalósuló mobilitási és infrastrukturális projektek innovatív finanszírozására. Ezért az RB üdvözli, hogy az ESBA 2.0 nagyobb hangsúlyt helyez a határokon átnyúló és fenntarthatóbb projektek finanszírozására.

38. Az ESBA nagyobb hatást biztosít, ha léteznek határokon átnyúló pénzügyi szervezetek vagy együttműködés. Meg kellene vizsgálni, hogy az EGTC-k miként jelenthetnének ehhez megfelelő struktúrát, illetve hogyan lehet őket felhasználni az ESBA- és/vagy EBB-támogatásra való jogosultság érdekében.

39. Az ESBA keretében további pénzügyi eszközöket kell kidolgozni a garanciákkal kapcsolatban az olyan, határokon átnyúló kezdeményezések elősegítése érdekében, amelyek – jóllehet létfontosságúak a hálózatok, valamint a mobilitás és a szolgáltatások elősegítése szempontjából – kevésbé jövedelmezőek.

40. A meglévő és jól kihasznált vasúti infrastruktúra villamosítása megfelelő alanya lehet az ESBA koordinált felhasználásának.

Fontosak a földrajzi sajátosságok és a költség-haszon elemzés

41. A határ menti régiók nem egyformák: mások a sajátosságaik, más a fejlettségi szintjük. Vannak nagyvárosi és vidékesebb határ menti régiók. A földrajzi fekvés és a természeti akadályok befolyásolják az elegendő és megfelelő határokon átnyúló összeköttetés megvalósításának lehetőségeit, és olyan tényezőknek kellene tekinteni őket, amelyeknek előnyt kellene jelenteniük az ilyen stratégiai helyzetben levő, de határokon átnyúló csatlakozásokkal alig rendelkező, vidékesebb vagy peremterületen levő régiók számára. A határ menti régiók gazdaságfejlesztési törekvéseire jelentős hatással vannak a harmadik országok határtérségének gazdasági, társadalmi jelenségei, különösen a foglalkoztatás, az eltérő regionális fejlettség miatt.

42. A szigeti régiókban gyakran a komphajók jelentik az egyetlen kapcsolatot a környező területekkel. Erre külön figyelmet kell fordítani.

43. Különös figyelmet kell fordítani a határon átnyúló hegyvidéki régiókra is, mivel bizonyos hegyvonulatok nehezen megközelíthető határ menti akadályokat képeznek, amelyek miatt ennek megfelelő, költséges műtárgyak építésére (viadukt, alagút stb.) van szükség. A jobb vasúti összeköttetések a hegyvidéki területeken jelentősen csökkenthetik a CO₂-kibocsátást és javíthatják a levegő minőségét, illetve optimálisan kihasználhatják az idegenforgalmi potenciált, ezáltal pedig hozzájárulnak a hegyvidéki régiók demográfiai és környezeti életképességéhez.

44. A határokon átnyúló projektek kidolgozása és az azokról való döntéshozatal esetében költség-haszon elemzéseket és a fejlesztési projektek sikeres megvalósítását megalapozó projekt előkészítési tevékenységeket kell folytatni. Az olyan infrastrukturális összeköttetések, mint például a vasút, gyakran igen drágák. Gondolni kell a projektek megvalósítása során jelentkező, a tagállamok esetében gyakran eltérő közbeszerzési, jogi, pénzügyi és kockázatelemzési lépésekre. Emellett a vasúti összeköttetés üzemeltetési költségeit is figyelembe kell venni a döntéshozatali folyamatban.

45. Nemcsak rövid távú üzleti esettanulmányokból kell kiindulni, hanem figyelmet kell fordítani az új összeköttetések stratégiaibb értékére is, mivel azok a fejlődés katalizátoraiként szolgálhatnak a (peremterületi) határ menti régiókban. Ennek mentén a határon átnyúló projektek esetében már a projekt infrastruktúráinak tervezési és költségelemzési szakaszában is figyelembe kell venni és összhangot kell teremteni a tagállamok elfogadott közlekedésfejlesztési stratégiáival, valamint a kapcsolódó, a környezetvédelemre és a technológiai kutatás-fejlesztésre valamint az innovációra vonatkozó, tagállami szintű fejlesztési stratégiákkal is.

Kelt Brüsszelben, 2017. február 8-án.

*a Régiók Európai Bizottsága
elnöke*

Markku MARKKULA
