

GREEN PAPER
TEN-T: A Policy Review
TOWARDS A BETTER INTEGRATED TRANS-EUROPEAN TRANSPORTATION
NETWORK IN THE SERVICE OF THE COMMON TRANSPORTATION POLICY

Generally:

We believe that the Green Paper TEN-T: A Policy Review is **a step forward**. The Paper addresses problems entailed by the development of a transport infrastructure within the Community and suggests solutions. We appreciate that the major objectives of the policy are defined as follows: **building an infrastructure for the smooth operation of the internal market**, strengthening economic, social and territorial **cohesion**, and creating conditions conducive to the **free movement of people** within the Member States. These objectives belong among the keystones of the policy, giving EU its proper sense. Citizens of the new Member States, who went through a long experience of living in totalitarian regimes (the Czech Republic not excluded), perceive the objectives as the **principle values of the Community**, values felt in particular in South Bohemia, a region bordering Bavaria and Austria.

We consider the **effort directed at developing a common multi-modal network** fitted with smart logistics systems used to move both goods and people to be a positive. The Green Paper specifies the benefits without ambiguity; moreover, **logistics employed in passenger traffic** can give mass public transportation a competitive edge over individual transportation.

As the items of importance come 1) the requirement that the **TEN-T networks be planned** for the entire period of the project implementation, 2) the emphasis repeatedly placed on the **pro-active role that the Commission play in the coordination of TEN-T** as a truly **European network**, and (3) the support given to the institute of **European coordinators**; we believe, however, that the support should not be restricted to merely managing the seemingly "complicated projects". The Green Paper accepts that **planning at the European level is a process difficult to accomplish** - a fact obvious mainly in view of the diverse national interests. On more occasions than one, the Paper stresses the necessity of **consistent capacity standards**, a requirement we consider of immense importance particularly for the cross-border transportation networks. Unification of the capacities, or unification of the network parameters, is suitably characterized in the Paper as an "**added European value**", an opinion long awaited.

Unfortunately, the introductory section fails to appreciate the fact that the **new Member States of EU lag significantly behind in the development of transportation infrastructure**, primarily because of their low starting level **attributable to the historical split of Europe**. A long way will have to be traveled before the **current objectives of the TEN-T Project are accomplished** and the **transportation infrastructures** of the old and new Member States attain the same level.

Also worth attention is the statement that **a specific citizen in a specific country may not readily understand the results of policy adopted to develop the transportation infrastructure**. With the understanding that **the way the citizens perceive the policy is a matter of great importance for their trust in the Community as an institution**, we have to ask: *"How should the policy objectives (i.e. improving the current situation and creating a uniform European network) be met to make the citizens of the different regions and countries capable of properly perceiving and understanding the policy results?"* Here we see a **great and challenging opportunity for a genuinely active, open and well targeted media campaign**. The

citizens have to be **explained that a full-scope Trans-European network is what they need**, whatever their roles may be - they will appreciate it as businessmen and merchants, but also as carriers or just tourists. In addition, they should be made aware of **the benefits their regions will obtain** when connected not only to the nearest centers within their own states or countries but also to the **cross-border areas of free trade and the unrestricted movement of people**.

Concerning the fight against **climate change**, particularly against air pollution by other densely populated countries of the World, the ambitions of Europe **run high** and the transportation industry can contribute significantly to attaining the related objectives. Similar attention as that paid to the **environmental aspects** should be given to the **geopolitical aspects**, i.e. to the impact the development of transportation infrastructure may have on **cohesion and functional interlinks** among countries and regions.

Having impartially assessed the "hitherto accomplishments", we can only state that **up to now the Cohesion Fund has mostly failed to remove the differences between the different states and countries**. On the contrary - for example the previously mentioned funneling of the Community money into major projects of high-speed railroads has helped exclusively the old Member States. The reason may be that it is **much more complicated to run the tracks through a host of smaller countries** with a multitude of central Governments **on the East / South-East of EU** than to build them across the vast stretches of land in France, Germany, Spain, or between these large countries.

Forecasts of freight transportation applicable to the period of **2005 to 2020** should be reviewed in consideration of the **global economic crisis**.

To satisfy the European objectives while planning transportation on the European and national levels, these tools will be needed first and foremostly:

- **gradual unification of planning and preparatory mechanisms employed by the different states** (funding, territorial planning, documentation for Planning Permissions, EIA);
- **development of European legislation** as needed to prepare and build the **TEN-T** networks.

We are unable to accept the formulation stating that the Community "may" support **projects of common interest in the TEN-T network**. We believe the Community **"has to" support** the projects - otherwise it would fail to play **one of its major roles**. If the role is not performed by the Community bodies, then the TEN-T networks can only rely on a set of international and bilateral contracts (as analogous with UN - ECE or ESCAP). Such a situation, however, would be contradictory to the very principle of the Community.

In view of problems encountered in its preparation and implementation, we do not see the Galileo Project as a conspicuous success of the TEN-T policy, but perceive it rather as an issue whose unfolding should be critically appraised and objectively described.

Question 1

Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?

Included in the assessment should be an **analysis of the transportation infrastructure development in the different countries after they accessed EU**, i.e. the progress that the old and new Member States achieved within a comparable period of time. The progress thus attained should not only be assessed for the effectivity of money spent and organizational tools employed, but also **in terms of coordination of the European transportation policy with the EU cohesion policy**.

Moreover, the assessment should attend to all modes of transportation, including the unspecified types of combined and multi-modal transportation (i.e. not only the relation between the sea and land types of transportation).

In addition, the assessment should cover the **benefits of European coordination**, i.e. the major merits and demerits of activities pursued by 6 European coordinators of the TEN-T Priority Projects; the assessment should strive to suggest the main principles of general methodology that the coordinators should apply in implementing all the Priority Projects.

Results of the European network assessment testify to the **insufficiency of pressure that the Community exerts on comprehensiveness of the European network** and its quality. Due application of legal regulations on, for example, railroad interoperability and the safety of road tunnels is a step in the proper direction, but the period ahead should see more ambitious objectives for the **legal and technical bases of the construction of European network as a comprehensive system of routes**; the **"European added value"** clearly defined by this approach **should then be used as a condition for funding the Priority Projects by the Community**. This added value should be obvious not only in all EU Member States but also in the neighboring Non-Member countries.

Question 2

What further arguments are there for or against maintaining the comprehensive network, and how could the respective disadvantages of each approach be overcome?

We see the **TEN-T network as a project of a truly Trans-European functional and comprehensive transportation infrastructure**, not as a list of projects funded by money returned to the Member States after they first contributed it to the common budget. In addition, **we cannot accept a concept of the network as a map of often separated and technically or capacity-wise diversified national networks or routes**. Yes, the TEN-T network will "serve the Trans-European transportation", but its geopolitical dimension, i.e. its importance for regional or international cohesion, is not to be underrated.

That is why we **support maintaining the comprehensive network**.

In case the Community approach is based not on the Priority Projects, but **on the network**; the network's principle parameters will have to be newly defined, and the suggested solution will have to heavily rely on a thorough developmental **analysis of the "European" transportation**, mainly as regards its **nodes and bottlenecks**. The definition, of course, would have to take into

account the cohesion of regions, access to the neighboring EU countries and different starting conditions of the individual countries, mainly their economic strengths and the initial situation in their transportation infrastructures.

Full interoperability of a network as defined above should also cover (apart from the items already mentioned) the **intelligent transportation networks - telematic systems** used in road transportation, together with the relevant legislation measures (cabotage, unification of toll systems).

We consider the introduction of larger and heavier road vehicles to be a risky step, not so much for the newly built or reconstructed motorways, but first and foremost for the "end" sections of the routes, i.e. sections **exiting manufacturing plants and entering consumer premises**; there the local community or regional governments, prompted by resistance from the locals, will certainly be inclined to apply restrictions in terms of vehicle weight. The transportation routes will not only interlink Logistics Centers to sufficiently sized roads - moreover, such roads are **often insufficient in the "old" countries and completely missing in the "new" ones**.

Question 3

Would this kind of priority network approach be better than the approach of the current priority projects? If not, why not and what are the particular strengths of the latter?

If so, what (further) benefits could it bring, and how should it be developed?

The main danger posed by this approach rests in the possibility of the **incorrect formulation of objective indicators used to define the network**. The approach would undoubtedly **increase the scope of priority projects above what exists now**. **The increase would also entail higher funding requirements and eventually would water down the resources**. Even so, the network approach better serves its purpose since it develops the transportation infrastructure of the EU Member States in **a more uniform manner**, which also holds true for the links with neighboring countries (outside EU) already engaged in the accession negotiations.

Put otherwise - **more priority routes ("projects" formerly) covering the EU territory in a more uniform manner, but less supported by the Community, will inevitably require stronger support from the national states.**

To approve new projects, we think it a good idea to also define and assess, apart from mere economic effects, the **"European added value"**; in other words - the CBA analyses currently under way should be broadened and their methodologies newly specified. **The "European added value" should become one of the key criteria of the priority network!** The use of the criterion would often encourage the new concentration of resources, as many of the envisaged projects would instead turn into national projects aimed at upgrading their own infrastructure than being true European projects of an international character. In this, actually, we see the flexibility of allocation of the projects of common interest treated in the next Question. A Priority Project is not a line drawn across several countries, but a purposeful and comprehensive route extended to areas of a commodity character!

Question 4

Would this kind of flexible approach to identifying projects of common interest be appropriate for a policy that, traditionally, largely rests on individual infrastructure investment decisions of Member States?

What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at the Community level?

The flexible approach to identifying the projects of common interest **through political decisions aggravates the risk of lobbying**, an activity affecting the decision-making processes applied by the different countries even today. Lobbying pressures originate not only in the regions but often come from, for example, construction companies. Another problem encountered in attempts at taking into account the entrepreneurial aspects of the transportation infrastructure development rests in their planning made difficult by frequent changes (e.g. moving products requiring great transportation capacities).

We think it important to stress the significance of the **European Agreements on international motorways and railroad arteries, formerly regulated by EU ECE**, which defined the backbone network of West-East routes (numbers 10 to 90) and North-South routes (numbers 15 to 95) - even after decades of existence, these routes retain the role of the principle transportation axes, often also followed by TEN-T. **Taken all in all, each road map depicts exactly these routes**, while the actual layout of the TEN-T network is known to only a few well-informed experts or officials in the affected countries.

The conceptual "pillar", in our opinion, is worth better explanation (conceptual features, criteria) as it should fulfill the task, jointly with the geographical pillar, of a key element of the network. Perceived from this viewpoint the harmonization of European, national and regional interests will be very difficult.

Question 5

How can the different aspects outlined above be best taken into account within the overall concept of future TEN-T development? What further aspects should be taken into consideration?

The procedure outlined (*in the document*) can only be implemented if the countries politically agree on a common approach to the transportation infrastructure designed as a unified Trans-European system. In this respect we do not think it proper to consider separate networks for freight and passenger traffic, except for VRT and the suburban railroad lines. In principle, the network should remain uniform and should accommodate the specific characteristics of freight / passenger traffic at different track sections (e.g. the capacity of infrastructure available to suburban transportation near large conurbations).

With reference to this we want to accentuate the need of the **corridor approach to evaluating the transportation infrastructure projects**. The assessment of effectivity of the cross-border sections often yields less favorable results than would be arrived at through the effectivity assessment of the entire corridor.

For the different aspects described we recommend:

Airports - we support **regional airports** of the TEN-T network (the network can be made larger by adding airports available in the new Member States, potentially meeting the common criteria).

Waterways - for freight transportation we want to see the sea traffic supported by the **development of inland waterways**, after the possibility is thoroughly discussed with the environment protection authorities - waterborne freight conveyance generates much less CO₂ and therefore emerges as the indisputable winner.

Logistics - we prefer building **public Logistics Centers** as nodes connected by routes of railroad and heavy road transportation - these we see as a *sine qua non* of meeting the goals of "commodality". **Without the nodes, goods cannot be swapped between different modes of transportation!**

Question 6

How can the Intelligent Transportation Systems (ITS), as a part of the TEN-T, enhance the functioning of the transportation system?

How can investment in Galileo and EGNOS be translated into efficiency gains and optimum balancing of transportation demand?

How can ITS contribute to the development of a multi-modal TEN-T?

How can existing opportunities within the framework of TEN-T funding be strengthened in order to best support the implementation of the ERTMS European deployment plan during the next period of the financial perspectives?

The Intelligent Transportation Systems offer higher quality in controlling the traffic; contribute to the proper routing of transportation channels used to move freight and passengers; reduce the number of vehicles traveling only partially loaded; save the costs of storage (the "just-in-time" conveyance is more effective); boost the safety of transportation; and mitigate the environmental impacts.

Investments to the systems of Galileo and EGNOS have to be directly linked to the Intelligent Transportation System and have to make full use of satellite technologies. Still, when it comes to the optimal balancing of the demand, these systems are not crucial (which is true also of the EGNOS and Galileo systems now being built) - the cost of transportation will be decisive, particularly the price charged for using transportation routes. In this respect it is quite obvious that the level to which the conditions of the road and railroad transportation have been harmonized is inadequate.

The multi-modal TEN-T networks need the Intelligent Transportation Systems to provide the indispensable technical background. When linking the networks of different countries, the systematic approach and use of uniform standards and applications come as a matter of utmost importance. Otherwise the countries would remain separated by information and communication barriers. Moreover, emphasis should be put on the development of Logistics Centers and the acquisition of mobile means used for multi-modal transportation (railroad carriages, replaceable vehicle superstructures, containers, reloading mechanisms, and equipment used in ports).

To implement the ERTMS system in the railroad service, it is desirable to increase the level of co-financing of the cross-border sections from European resources.

Question 7

Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened?

If so, how should this concept be defined?

The newly built infrastructure networks should always be equipped with state-of-the-art technology immediately upon completion, including the telematics elements and safety systems. The technology equipment should be installed not only to the networks but also to the means of transportation. The networks should be left with sufficient territorial and technical reserves for future technology upgrades (e.g. gas stations + freight transportation support facilities, but also the tourist routes).

As a source of potential problems we see the hydrogen technologies mentioned; this term is too specific - we believe that a more general expression of "new forms of energy" would be more appropriate.

Question 8

Would this kind of core network be "feasible" at the Community level, and what would be its advantages and disadvantages?

What methods should be applied for its conception?

The core network would certainly be feasible on the Community level, **provided it would have clear-cut criteria defined**. We are convinced that the core network should be the "priority network". Here we can expect difficulties in reaching political agreement possibly caused by different preferences of different countries - **countries are inclined to build their infrastructures from / to their largest towns and between them**, i.e. as suits them best, if such structures can be gathered into a single line, not minding discrepancies at the border. Cross-border cohesion is immensely underrated, particularly where the "iron curtain" used to be.

In case the responsibility for the implementation of the TEN-T vision is shifted to the Member States, the EU will be stripped of a significant part of its *raison d'être*.

Question 9

How can the financial needs of TEN-T as a whole - in the short, medium and long term - be established?

What form of financing – public or private, Community or national – best suits which aspects of TEN-T development?

We strongly support the idea of specifying the financial needs of the TEN-T network with an eye on **three timeframes - short-term** (the EU planning period, from the present till 2013; **medium-term** (2020) and **long-term** (2030 through 2050).

The individual aspects of the TEN-T network development would benefit most from **public funding in combination with EU resources** - national money **planned with a degree of binding responsibility at the Community level and the state level** - the reason being the long period of preparation of the transportation projects. This approach, however, does not exclude the possibility of using private funding provided, particularly within a range of models of cooperation between the private and the public sectors (PPPs). If the projects of infrastructure construction are to be expedited, they will have to be co-financed by banks (mainly EBRD and EIB) under favorable interest rates.

Question 10

What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility?

Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged?

If so, how?

The Community **should invariably favor funding the cross-border sections of the TEN-T network**; in a host of countries these sections are marginalized, and their construction falls behind by many years. We see participation by the private sector (PPPs) as appropriate, especially in cases when the return-of-investment period is as long as 30 years. Although applying this approach to the construction of railroads as well is still problematic, the situation could be changed by **the growing cost of road transportation** attributable, among other factors, to **charging road tolls** with reliance on intelligent systems able to bill the users fairly and to collect the fees effectively. The private resources, in the first place, should be applied to fund auxiliary items of the infrastructure and provide services that the newly built networks will need.

An important part of assistance provided by the Community (**beneficial not only to the individual countries but also to the Community**) should be the appointment of European coordinators (for the priority projects) and/or the development of systems used to coordinate the Trans-European routes (for the priority networks) - this approach is expected to keep the "European added value" under control and, consequently, the effectivity of spending the Community's finances.

Question 11

What are the strengths and weaknesses of existing Community financial instruments, and are new ones needed (including "innovative" instruments)?

How could the combined use of funds from various Community resources be streamlined to support TEN-T implementation?

A major weakness of the current financial instruments can be seen in the **insufficiency of amounts dedicated to the transportation infrastructure as compared, for example, with funds allocated to the Community's agricultural policy. The TEN-T policy will primarily need strengthened priority within the common budget and a greater responsibility of the Commission for the policy planning.** We see a suitable tool in **support given to the projects as early as the stage of design preparation and land purchase**; the sums invested should be large enough to motivate and, at the same time, to enable the **"European added value" to be checked, if properly generated, from the very inception.**

Also simplified should be the procedure employed to **combine the EU financial resources with the public and private funds (PPPs) in partnerships established to build the transportation infrastructure.**

The fundamental principle applied in financing by Community resources should rest in **simplifying and expediting the procedures of assessments and approvals** while keeping the funds thus spent under **strict control**.

Question 12

How could existing non-financial instruments be improved and what new ones might be introduced?

We propose that the **coordination used to prepare and implement the infrastructure projects at the European level be enhanced** (as also detailed above), particularly where the interest is not strong enough and/or where the approaches by the different Member States are not consistent, i.e. **first and foremost at the cross-border sections and at bottlenecks outside large urban agglomerations**, whose problems are typically intensively tackled by the national Governments, giving them priority that the Governments see as natural. Still, **solutions adopted with only the national interest in mind may not be suitable for the Trans-European routes as a whole**, i.e. they do not have to offer the "European added value" sought by the Community. In this respect the **European coordinators** should become the "**advocates**", keeping an eye on exactly this "**European added value**" of the **Trans-European corridors**. The coordinators can help the national Governments perceive the TEN-T routes as comprehensive corridors, not only as "strings of isolated national sections" (for specific results see PP #17).

If optional concepts of the network are adopted, the system of coordination will have to be adequately adjusted, but in principle **we consider this approach to coordination to be a key principle of solution to the Trans-European transportation infrastructure!**

The European Commission should be much more engaged in the coordination activities pursued when implementing plans of the TEN-T transportation networks, and it should put more pressure on countries failing to satisfy the common objectives.

Options of further development of TEN-T:

Question 13

Which of these options is the most suitable, and for what reason?

We believe the suggested **Option 3** is best, i.e. the "**comprehensive network**" plus the "**core network**", but on condition that the networks are **upgraded and objectified to match the unfolding needs of transportation and EU enlargement**. The already accepted priority projects (TEN-T priority axes and projects 2005) should be completed and included in the core network. The network approach appears to be generally more suitable for the future than the selection of "priority projects", while it does not exclude the compilation of time schedules and support to some selected project at the Community level, including the European coordination provided to chosen international projects.

We generally appreciate that the core network is approached in view of the two "pillars", geographical and conceptual, but we believe that more emphasis than hitherto shown should be placed on the transportation network as a tool capable of bringing the regions closer together and fueling their economic prosperity.

Inclusion of the "uncertain" factors to the process of planning the core network is not, in our opinion, a problem of vital importance. In any case the networks will have to be adjusted in view of the updated forecasts and real-life development of the transportation needs (in a way analogous to the previous HLG activities, but transformed into a continuous process). The need of continuous upgrades will have to be balanced against the need of stability, in consideration of the long times required to prepare the projects of transportation infrastructure and to take care of their funding.

Ing. Ivan Študlar, Mgr. Petr Šebek, Ing. Lukáš Mašín

ZELENÁ KNIHA
TEN-T: přezkum politiky
SMĚREM K LÉPE INTEGROVANÉ TRANSEUROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTI VE
SLUŽBÁCH SPOLEČNÉ DOPRAVNÍ POLITIKY

Všeobecně:

Zelená kniha TEN-T: přezkum politiky je dle našeho názoru **krokem vpřed**. Pojmenovává problémy provázející rozvoj dopravní infrastruktury v rámci Společenství a naznačuje možnosti jejich řešení. Oceňujeme, že hlavní cíl politiky je definován jako **zajištění infrastruktury pro hladké fungování vnitřního trhu**, posílení hospodářské, sociální a územní **soudržnosti**, vytváření podmínek pro **volný pohyb osob** v rámci území členských států. Tyto cíle patří mezi základní stavební kameny naplňující smysl EU. Pro občany nových členských zemí, žijící po dlouhou dobu v totalitních režimech, mezi které patří ČR, představují tyto cíle **hlavní hodnoty Společenství**, které v Jihočeském kraji, jako regionu na pomezí Bavorska a Rakouska, jsou vnímány zvlášť silně.

Pozitivně hodnotíme **úsilí směřující k vytvoření jednotné multimodální sítě**, vybavené inteligentními logistickými systémy, pro přepravu zboží i osob. Přínosy jsou jednoznačně v Zelené knize definovány, v dopravě osob navíc může **logistika osobní přepravy** posílit konkurenceschopnost hromadné veřejné dopravy ve vztahu k dopravě individuální.

Významný je požadavek na **plánování sítě TEN-T** po celé období realizace projektu, vícekrát uváděný důraz na **proaktivní úlohu komise v koordinaci TEN-T** jako skutečně **evropské sítě** a podpora institutu **evropských koordinátorů**, která by však dle našeho názoru neměla být zužována jen na řízení zdánlivě „komplikovaných projektů“. Zelená kniha uznává, že **plánování na evropské úrovni je složité**, to se projevuje zejména ve vztahu **k různorodým národním zájmům**. Zdůrazňuje vícekrát **konzistentní normy kapacity**, což považujeme za mimořádně důležité, zejména u přeshraničních částí projektů dopravních sítí, přičemž homogenizaci těchto kapacit, resp. parametrů konečně správně pojmenovává jako „**přidanou evropskou hodnotu**“.

V úvodu není bohužel zhodnocen fakt, že **nové členské země EU výrazně zaostávají v rozvoji dopravní infrastruktury**, zejména z důvodu vstupní nízké výchozí úrovně **v důsledku předchozího rozdělení Evropy**. Dlouhá cesta zbývá nejen k **naplnění dosavadních projektových záměrů TEN-T**, ale i k **vyrovnaní úrovně dopravní infrastruktury** mezi starými a novými členskými zeměmi.

Je nutné se též zabývat konstatováním, že **pro jednotlivého občana v jednotlivé zemi nemusí být výsledky politiky při rozvoji dopravní infrastruktury vždy zřejmé**. Chápeme plně, že **vnímání občanů je velmi důležité pro samotné uchování důvěry v instituci Společenství**, a tak si současně klademe otázku: „*Jak dosáhnout cílů politiky, tj. vytvoření nového, lepšího stavu a homogenní evropské sítě, aby přitom výsledky byly vnímány a chápány i občany jednotlivých regionů a států?*“ V tomto spatřujeme **velkou výzvu pro skutečně aktivní, otevřenou a konkrétně zaměřenou mediální kampaň**. Občanům musíme umět vysvětlit, že **globální skutečně trans-evropská síť je v jejich zájmu**, i když v různých polohách – někdy jako podnikatele, jako obchodníka, jindy jako dopravce či třeba jako turisty. A také **jaký přínos přináší všem regionům skutečnost, že nebudou napojeny pouze na nejbližší centra svých zemí či států, ale do přeshraničního prostoru volného obchodu a pohybu osob**.

Ambice Evropy na vůdčí roli ve světě ve vztahu k boji proti **změnám klimatu** jsou **vysoké**, zvláště s ohledem na rozsah znečišťování ovzduší jinými lidnatými zeměmi světa. K naplňování jejich cílů může odvětví dopravy významně přispět. Podobně, jako je rozveden **ekologický rozměr**, měl by být rozveden i **rozměr geopolitický**, tj. účinky rozvoje dopravní infrastruktury na **soudržnost a funkční provázanost** zemí a regionů.

Při objektivním hodnocení „dosažených úspěchů“ musíme konstatovat, že **snížit rozdíly mezi státy a regiony prostřednictvím fondu soudržnosti se zatím příliš nedaří**. Naopak, např. zmiňované soustředění prostředků Společenství na hlavní projekty vysokorychlostních železnic se týká bezvýhradně starých členských zemí. Možná právě proto, že je **podstatně složitější řešit tyto projekty napříč mnoha menšími zeměmi s mnoha centrálními vládami na východě a jihovýchodě EU**, než v rozlehlých územích Francie, Německa či Španělska či mezi nimi.

Prognóza přepravy zboží mezi lety **2005-2020** by měla být podrobena přezkumu v souvislosti s **celosvětovou hospodářskou recesí**.

Dosažení evropských cílů při kombinaci evropské a vnitrostátní úrovně plánování vyžaduje zejména tyto nástroje :

- **sblížení plánovacích a přípravných mechanismů jednotlivých států** (financování, územní plánování, dokumentace pro stavební povolení, EIA)
- **vývoj evropské legislativy** pro přípravu a realizace výstavby sítí **TEN-T**

Nemůžeme se ztotožnit s formulací, že „Společenství „může“ podporovat **projekty společného zájmu na síti TEN-T**. Podle našeho názoru je „**musí**“ **podporovat**, jinak neplní **jednu ze svých základních rolí**. Mimo orgány Společenství může tuto roli při budování TEN-T sítě zajistit pouze soubor mezinárodních či bilaterálních smluv (analogicky jako v OSN – ECE či ESCAP). Ovšem to by popíralo samotný princip Společenství.

Projekt Galileo vzhledem k problémům při jeho přípravě a realizaci nepovažujeme za výraznější úspěch politiky TEN-T, spíše by měl být kriticky zhodnocen a objektivně pojmenován jeho vývoj.

Otázka 1

Mělo by hodnocení dosavadního vývoje TEN-T ze strany Komise zahrnovat nějaké další faktory?

Hodnocení by mělo zahrnovat **rozbor vývoje dopravní infrastruktury v jednotlivých zemích po jejich vstupu do EU**, tj. pokrok za srovnatelné období ve starých a nových členských zemích. Dosažený stav by měl být posuzován nejen z pohledu efektivity vynakládaných finančních i organizačních prostředků, ale rovněž **z pohledu koordinace evropské dopravní politiky s kohezní politikou EU**.

Hodnocení by rovněž mělo postihnout všechny dopravní módy, včetně neuvedených druhů kombinované a multimodální dopravy (tj. nejen vztah námořní a pozemní dopravy).

Hodnocení by rovněž mělo zahrnovat **přínosy evropské koordinace**, tj. základní přínosy, resp. nedostatky činnosti 6 evropských koordinátorů prioritních projektů TEN-T s cílem navrhnout základní zásady pro obecnou metodiku jejich činnosti u všech prioritních projektů.

Hodnocení evropské sítě vypovídá o **nedostatečném tlaku Společenství na její homogenitu a kvalitu**. Naplňování právních předpisů např. u železniční interoperability a bezpečnosti silničních tunelů je sice krokem vpřed správným směrem, ale v dalším období by měly být stanoveny vyšší cíle pro **právní i technický základ samotné výstavby evropské sítě jako homogenních tras**, a takto jasně vymezenou „evropskou přidanou hodnotou“ **podmiňovat financování prioritních projektů ze strany Společenství**. Tato přidaná hodnota by měla být viditelná nejen ve všech státech EU, ale i v sousedících nečlenských zemích

Otázka 2

Jaké existují další argumenty pro nebo proti zachování globální sítě a jak by bylo možné překonat nevýhody jednotlivých přístupů?

Síť TEN-T vnímáme jako **projekt skutečně trans-evropské funkční homogenní sítě dopravní infrastruktury**, nikoli jako seznam projektů, na něž jsou členským státům poskytovány finanční prostředky, které před tím odvedly do společného rozpočtu. Také **odmítáme pojetí sítě jako mapy často oddělených a kapacitně či technicky nehomogenních národních sítí či tras**. Vedle „služby transevropské dopravě“ nesmí být podceňován ani geopolitický rozměr sítě TEN-T, resp. její rozměr pro kohezi regionů či zemí.

Z uvedených důvodů **podporujeme zachování globální sítě**.

Bude-li přístup Společenství založen nikoli jen na prioritních projektech, ale **na síti**, bude nutné nově **definovat její základní parametry** a návrh opřít o důkladné **analýzy rozvoje „evropské“ dopravy**, zejména z hlediska **uzlových bodů a „úzkých hrdel“**. V definici by bylo ovšem nutné zohlednit **kohezi regionů, přístup do sousedních zemí EU, rozdílné výchozí podmínky** v jednotlivých zemích, zejména výchozí stav dopravní infrastruktury a jejich ekonomickou výkonnost.

Plná interoperabilita takto definované sítě by měla zahrnovat kromě uvedených návrhů též **inteligentní dopravní sítě – telematické systémy** v silniční dopravě a rovněž legislativní opatření (kobotáž, sjednocení mýtných systémů),

Zavedení rozměrnějších a těžších silničních vozidel považujeme za problematické nikoli při provozu na nově budovaných či rekonstruovaných silničních tazích, ale hlavně **při „koncové“ dopravě z výroby a ke spotřebiteli**, kde dojde jistě **k restriktivním opatřením** ze strany samospráv obcí či regionů ve smyslu omezení tonáže vozidel v souladu s odporem obyvatel sídel. Tyto přepravy se nebudou odbývat pouze z/do logistických center napojených na kapacitní komunikace, které ostatně **často chybí ve „starých“, a zvláště pak často zcela chybí v „nových“ členských zemích.**

Otázka 3

Byl by takový přístup založený na prioritní síti lepší než současný přístup založený na prioritních projektech? Pokud ne, proč a jaké jsou konkrétní silné stránky přístupu založeného na prioritních projektech?

Pokud ano, jaké (další) přínosy by mohl přinést a jak by se měl rozvíjet?

Hlavní nebezpečí tohoto přístupu spočívá ve **správném nastavení objektivizovaných ukazatelů pro definici této sítě**. Jednoznačně je nutno počítat s významně větším rozsahem oproti současným prioritním projektům a tedy s vyššími finančními nároky, resp. s rozmělněním zdrojů. Přesto je síťový přístup vhodnější, protože **zajišťuje rovnoměrnější rozvoj dopravní infrastruktury v členských zemích EU** včetně napojení na sousední státy za hranice EU, které často vedou se Společenstvím přístupová jednání.

Jinak řečeno – **více prioritních tras (dříve projektů), rovnoměrněji pokrývajících území EU, ale s méně koncentrovanou podporou Společenství, tedy logicky s nezbytně vyšší podporou národních států.**

Kromě pouhých ekonomických efektů považujeme za žádoucí definovat a posuzovat při schvalování nových projektů **„evropskou přidanou hodnotu“**, tj. rozšířit prováděné CBA analýzy, nově stanovit jejich metodiku. **„Evropská přidaná hodnota“ by se v prioritní síti měla stát jedním z hlavních kritérií !** Použití tohoto kritéria by často vedlo opět ke koncentraci zdrojů, protože mnohé předkládané projekty by se ukázaly být spíše jako národní projekty upgrade vlastní infrastruktury, než skutečně společné mezinárodní evropské projekty. V tom ostatně spatřujeme tu pružnost určení projektů společného zájmu, o které je další otázka. Prioritní projekt „nedělá“ čára v mapě přes několik zemí, ale smysluplně a homogenně vystavěná trasa napojená do území s komodalitním charakterem !

Otázka 4

Byl by takový pružný přístup k určení projektů společného zájmu vhodný pro účely politiky, která v oblasti investic do infrastruktury tradičně z velké části spočívá na jednotlivých rozhodnutích členských států?

Jaké další výhody a nevýhody by mohl mít a jak by bylo možné jej nejlépe zohlednit v plánování na úrovni Společenství?

U pružného přístupu k určení projektů společného zájmu **na základě politických rozhodnutí se zvyšuje nebezpečí lobbyingu**, který ovlivňuje rozhodnutí jednotlivých států v oblasti infrastruktury již v současnosti. Ten není jen výsledkem tlaku politiků z jednotlivých regionů, ale např. též stavebních společností. Dalším problémem při **zohlednění podnikatelsky zaměřených opatření při rozvoji dopravní infrastruktury** je skutečnost, že se obtížně plánují z důvodu jejich změn (např. přesun výrob s velkým dopravním momentem).

Jako důležité zde považujeme zdůraznit význam **Evropských dohod o silnicích s mezinárodním provozem či železničních magistralách tehdy pod patronací UN ECE**, které v minulém století vymezily páteční síť západovýchodních tras (čísla 10-90) a severojižních tras (čísla 15-95), které se i po desetiletích ukazují jako nosné dopravní osy které často kopíruje i TEN-T. **Nakonec každá automapa obsahuje právě tyto trasy** a skutečnou podobu TEN-T sítě zná jen pár zasvěcených odborníků či úředníků v té které zemi.

Považujeme za potřebné lépe vysvětlit principy koncepčního pilíře (koncepční rysy, kritéria) který má být vedle geografického pilíře určujícím prvkem základní sítě. Sladění evropských, národních i regionálních zájmů bude v tomto smyslu velmi složité.

Otázka 5

Jak lze jednotlivé výše nastíněné aspekty nejlépe zohlednit v rámci celkové koncepce budoucího rozvoje TEN-T?

Jaké další aspekty by se měly zohlednit?

Základní podmínkou naznačeného postupu je politická dohoda států na **společném přístupu k dopravní infrastruktuře jako trans-evropskému celku**. V této souvislosti **nepovažujeme za vhodné uvažovat o oddělených sítích pro nákladní a osobní přepravu s výjimkou VRT a příměstských linek železničních linek**. Sít by měla zůstat v zásadě jednotná a zohledňovat specifika pro nákladní resp. osobní dopravu v jednotlivých úsecích (např. kapacita dopravní infrastruktury pro příměstskou dopravu u velkých aglomerací).

V této souvislosti bychom chtěli upozornit na potřebu **koridorového přístupu k vyhodnocování projektů dopravní infrastruktury**. Posuzování efektivnosti přeshraničních úseků totiž vychází často méně příznivě, než v souvislosti s efekty funkce celého koridoru.

K jednotlivým popsaným aspektům doporučujeme:

Letiště – podpora **regionálních letišť** sítě TEN – T (doplnění sítě o letiště v nových členských zemích, jejichž potenciál odpovídá společným kritériím)

Vodní cesty – vedle námořní plavby též podpora **rozvoje vnitrostátních vodních cest** pro přepravu zboží, a to po jasném projednání se sektorem životního prostředí ve vztahu k plnění limitů CO₂, kde vodní doprava jasně vítězí.

Logistika – podpora výstavby **veřejných logistických center**, mezi která se musí soustředit železniční, ale i těžká silniční doprava a která jsou jasně danou nezbytnou podmínkou naplnění comodality. **Bez uzlů nemůže probíhat směna zboží mezi módy dopravy!**

Otázka 6

Jak mohou inteligentní dopravní systémy jako součást TEN-T posílit fungování dopravní soustavy?

Jak se mohou investice do systémů Galileo a EGNOS projevit ve zvýšení účinnosti a optimalizaci vyvážení poptávky po dopravě?

Jak mohou inteligentní dopravní systémy přispět k rozvoji multimodální TEN-T?

Jak mohou stávající příležitosti v rámci financování TEN-T být posíleny, aby nejlépe podporovaly realizaci plánu evropského rozvoje systému ERTMS v následujícím období finančního výhledu?

Inteligentní dopravní systémy přinášejí vyšší kvalitu při řízení dopravního provozu, přispívají k nasměrování dopravních toků v přepravě zboží i osob, omezení prázdných běhů vozidel v přepravě zboží, úsporám ve skladování (vyšší efekty přeprav „just in time“), zvýšení bezpečnosti dopravy, omezení vlivů na životní prostředí.

Investice do systémů Galileo a EGNOS musí být bezprostředně provázány s inteligentními dopravními systémy a zajišťovat plné využití satelitních technologií pro jejich potřeby. Pro optimalizaci vyvážení poptávky ovšem nejsou tyto systémy vč. budovaných (EGNOS, Galileo) rozhodující – hlavní roli bude hrát cena za dopravu, zejména cena za použití dopravní cesty. Zde je patrný nedostatečný pokrok ve vztahu k harmonizaci podmínek mezi silniční a železniční dopravou.

Pro multimodální TEN-T sítě jsou inteligentní dopravní systémy nezbytným technickým základem. Mimořádně důležitý je systémový přístup, uplatňování jednotných standardů a aplikací při jejich propojení mezi státy. Jinak dochází k informačním a komunikačním bariérám mezi státy. Je nutné rovněž klást důraz na rozvoj logistických center a na podporu zařízení mobilních prostředků pro multimodální přepravy (železniční vozy, výměnné nástavby, kontejnery, mechanizace pro překládku, vybavení přístavů).

Při realizaci systému ERTMS na železnici je žádoucí, aby bylo nastaveno vyšší kofinancování přeshraničních úseků z evropských zdrojů.

Otázka 7

Vyžadují posouvající se hranice mezi infrastrukturou a vozidly nebo poskytováním infrastruktury a způsobem jejího využití rozšíření koncepce projektu společného zájmu (v oblasti infrastruktury)?

Pokud ano, jak by tato koncepce měla být definována?

Nově budované infrastrukturní sítě by měly být zásadně vybaveny již při dokončení špičkovou technologií včetně prvků dopravní telematiky a bezpečnostních systémů. Souběžně s vybavením sítí je nutné odpovídající technikou vybavovat i dopravní prostředky. Sítě by měly být budovány s potřebnou územní a technickou rezervou pro budoucí technologie (např. čerpací stanice včetně zázemí pro nákladní dopravu, ale i turistické cesty).

Za problematické považujeme v popisu uvádění vodíkových technologií, jde o účelovou formulaci, vhodnější výraz je obecně „nové formy energie“.

Otázka 8

Byla by taková základní síť proveditelná na úrovni Společenství a jaké by byly její výhody a nevýhody?

Jaké metody by se měly použít pro její koncepci?

Základní síť na úrovni Společenství by byla určitě proveditelná, **pokud bude vytvořena na základě jasných kritérií**. Touto základní sítí by dle našeho názoru měla být „prioritní síť“. Zde lze předpokládat obtížnou politickou dohodu z hlediska preferencí jednotlivých zemí - **státy budují infrastrukturu zejména od/do svých hlavních či nejvýznamnějších měst a mezi nimi** – nejlépe pro ně, když se takové stavby podaří skreslit v jednu linku, byť na hranicích nehomogenních tras). Přeshraniční koheze se neskonale podceňována, zvláště pak na hranicích bývalé železné opony.

Pokud by ovšem měla odpovědnost za naplnění vize TEN-T přejít na členské státy, pak by se EU zbavila jedné významné části opodstatnění své existence.

Otázka 9

Jak mohou být stanoveny finanční potřeby TEN-T jako celku, a to v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu?

Jaká forma financování (veřejné či soukromé, ze zdrojů Společenství či členských států) nejlépe vyhovuje jednotlivým aspektům rozvoje TEN-T?

Zásadně podporujeme stanovení finančních potřeb sítě TEN-T **ve třech horizontech** a to **krátkodobém** (plánovací období EU, nyní do r. 2013), **střednědobém** (2020) a **dlouhodobém** (2030-2050).

Jednotlivým aspektům rozvoje sítě TEN-T by nejlépe vyhovovalo **veřejné financování v kombinaci zdrojů** EU – národní prostředky **s určitou plánovací závazností na úrovni Společenství i států** – s ohledem na mnohaletou přípravu dopravních staveb. To ovšem nevylučuje pro jednotlivé stavby použití privátních prostředků, zejména v různých modelech spolupráce veřejného a soukromého sektoru (PPP). Možnost urychlení výstavby dopravní infrastruktury předpokládá rovněž kofinancování z bankovních zdrojů (zejména EBRD, EIB) za výhodných úrokových podmínek.

Otázka 10

Jakou pomoc lze poskytnout členským státům v oblasti financování a realizace projektů, které spadají do jejich odpovědnosti?

Měla by se dále podpořit účast soukromého sektoru na realizaci infrastruktury?

Pokud ano, jak?

Společenství by **zásadně mělo zvýhodňovat financování přeshraničních úseků sítě TEN-T**, které v řadě zemí zůstávají na okraji zájmu a jsou budovány s mnohaletým zpožděním. Účast soukromého sektoru (PPP) považujeme za vhodnou zejména u investic s návratností do 30 let, problematické je stále využití u staveb železnic, což ovšem může změnit **vývoj nákladů na**

silniční dopravu včetně zpoplatňování silničních sítí s využitím inteligentních systémů při určení skutečné výše plateb a jejich výběru. Zejména soukromé zdroje by měly sloužit pro výstavbu doplňkové infrastruktury a služeb u budovaných sítí.

Důležitou pomocí Společenství jak **pro jednotlivé země, tak pro zájem Společenství** by mělo být **určení evropských koordinátorů** (u prioritních projektů), **resp. vytváření systémů vzájemné koordinace transevropských tras** (u prioritní sítě), což by mělo zajistit kontrolu vytvoření „evropské přidané hodnoty“ a tím kontrolu efektivity vynakládaných prostředků Společenství.

Otázka 11

Jaké jsou silné a slabé stránky stávajících finančních nástrojů Společenství a jaké nové nástroje jsou zapotřebí (včetně „inovativních“ nástrojů)?

Jak lze zjednodušit kombinované využití financí z různých zdrojů Společenství na podporu realizace TEN-T?

Hlavní slabou stránkou stávajících finančních nástrojů je **nedostatečná výše prostředků do dopravní infrastruktury**, např. ve vztahu k prostředkům, investovaným do zemědělské politiky Společenství. TEN-T politika potřebuje zejména větší prioritu v rámci společného rozpočtu, vyšší zodpovědnost Komise za její naplňování. Za vhodný nástroj bychom považovali **podporu projektů již ve fázi projektové přípravy a výkupu pozemků** v takové výši, která by měla **motivační charakter** a která by zároveň již v počátku dávala možnosti ke **kontrole vytváření „evropské přidané hodnoty“**.

Zjednodušit lze rovněž postup při **kombinaci využití prostředků EU při realizaci dopravní infrastruktury formou partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP)**.

Základním principem financování z prostředků Společenství by mělo být **zjednodušení přístupu a urychlení posuzovacích a schvalovacích procedur** při zachování **důsledné kontroly** vynaložených prostředků.

Otázka 12

Jak by bylo možné zlepšit stávající nefinanční nástroje a jaké nové nástroje by mohly být zavedeny?

Navrhujeme **rozšíření koordinace přípravy a realizace infrastrukturních projektů z evropské úrovně** (viz též popsáno v předchozích otázkách) zejména tam, kde je nedostatečný zájem, resp. nedůsledný přístup jednotlivých členských států, tj. **hlavně na přeshraničních úsecích a v místech úzkých hrdel ležících za hranicemi velkých aglomeračních ceků**, v nichž většinou problémy řeší národní vlády intenzivně a z jejich pohledu logicky prioritně. Ovšem **řešení problémů viděných pouze z národního pohledu nemusí být současně řešením problémů transevropských tras jako celku**, tj. nemusí být tou Společenstvím hledanou „evropskou přidanou hodnotou“. **Evropští koordinátoři** by se v tomto smyslu měli stát „advokáty“ právě této podrobněji popsané „evropské přidané hodnoty“ **transevropských koridorů**. Evropští koordinátoři mohou pomoci národním vládám vnímat TEN – T trasy jako ucelené koridory, nikoli jako „řetězce izolovaných národních úseků“. (viz konkrétní výsledky na PP č. 17).

S přijetím různých variant pojetí sítě by **system koordinace musel být příslušně upraven**, v zásadě ale **tento přístup koordinace považujeme za zcela klíčový princip řešení transevropské dopravní infrastruktury !**

EK by se měla daleko více angažovat v koordinační činnosti při realizaci plánů dopravních sítí TEN-T, měla by více působit na jednotlivé státy v případě neplnění společných cílů.

Možné alternativy dalšího rozvoje TEN-T:

Otázka 13

Která z těchto alternativ je nejvhodnější a proč ?

Za nejvhodnější považujeme **navrženou variantu č. 3 - „ globální síť “ a „ základní síť “** , avšak za předpokladu, že síť budou **aktualizovány a objektivizovány ve vztahu k vývoji dopravních potřeb a rozšíření EU**. Přijaté prioritní projekty (TEN-T priority axes and projects 2005) by měly být dokončeny a zařazeny do základní sítě. **Síťový přístup je do budoucna obecně vhodnější**, než výběr „prioritních projektů“ a současně nevylučuje stanovení časových harmonogramů a podporu vybraných projektů na úrovni Společenství včetně zajištění evropské koordinace vybraných mezinárodních projektů.

Přístup k základní síti na základě dvou pilířů – geografického a koncepčního – obecně vítáme s tím, že by měl být kladen vyšší důraz než dosud na dopravní síť jako prostředek sbližování regionů, které napomáhá jejich ekonomické prosperitě.

Zahrnutí nejistých faktorů do plánování základní sítě nepovažujeme za podstatný problém, v každém případě je nutné počítat s korekcí sítě podle aktualizace prognóz i skutečného vývoje dopravních potřeb (analogicky s předchozí činností HLG, která by se ovšem měla změnit na kontinuální proces). Je nutné najít vhodnou rovnováhu mezi průběžnou aktualizací a současně stabilitou s ohledem na dlouhodobost přípravy staveb dopravní infrastruktury i na dlouhodobost financování.

Ing. Ivan Študlar, Mgr. Petr Šebek, Ing. Lukáš Mašín