

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Brakujące połączenia transportowe w regionach przygranicznych

(2017/C 207/05)

Sprawozdawca: Michiel Scheffer (NL/ALDE), członek zarządu prowincji Geldria

ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

1. Stwierdza, że integracja europejska realizuje się przede wszystkim na granicach. Otwarte granice i infrastruktura łącząca ludzi stanowią sedno projektu europejskiego. Rozwój europejskich regionów przygranicznych zależy przy tym w dużej mierze od dostępności infrastruktury łączącej miasta, przedsiębiorstwa i mieszkańców po obu stronach granicy.

Niedawny kryzys uchodźczy prowadzący do zamykania granic stawia przed wieloma regionami przygranicznymi nowe wyzwania związane ze zintegrowanym rozwojem regionu.

2. Regiony przygraniczne coraz częściej postrzega się jako regiony funkcjonalne, które mogą wykorzystać cały swój potencjał w zakresie wzrostu i zatrudnienia jedynie pod warunkiem że istnieją wystarczające połączenia między graniczącymi regionami oraz z siecią ogólnoeuropejską. Wpływ migracji w regionach przygranicznych należy oceniać w sposób wyważony, z uwzględnieniem interesów pracowników transgranicznych, osób jeżdżących na zakupy, MŚP i turystów.

3. Współpraca między regionami i państwami powinna zmierzać również do ułatwień w zakresie zatrudniania po obu stronach granicy. Rozwój infrastruktury i połączeń transportowych wysokiej jakości zachęca mieszkańców regionów przygranicznych do podejmowania pracy zgodnie z wykształceniem nawet w większej odległości od miejsca zamieszkania. W ten sposób wzrosłyby wskaźniki zatrudnienia oraz dopasowania kwalifikacji do potrzeb rynku pracy, a tym samym lepiej wykorzystywany byłby potencjał kapitału ludzkiego. Chodzi zarazem o dostępność nie tylko ośrodków gospodarczych, lecz także różnego rodzaju infrastruktury.

4. W niniejszej opinii przedmiotem uwagi są transgraniczne połączenia kolejowe, drogowe oraz w mniejszym stopniu wodne. Rozpatruje się tylko regiony przygraniczne leżące w Europie. KR, uwzględniając także swą opinię w sprawie strategii w dziedzinie lotnictwa ⁽¹⁾, nie zapomina jednak o znaczeniu połączeń zarówno lotniczych, jak i morskich między regionami peryferyjnymi i wyspiarskimi oraz regionami najbardziej oddalonymi a sąsiednimi obszarami transgranicznymi i zwraca się do Komisji, by wzięto je pod uwagę podczas przyszłego przeglądu TEN-T.

5. Brakujące połączenia w regionach przygranicznych są częścią szerszego problemu, polegającego na braku środków finansowych na rozwój infrastruktury lokalnej i regionalnej. Do rozwiązania kwestii mobilności w regionach przygranicznych niezbędne jest innowacyjne myślenie.

6. W ubiegłych latach Unia Europejska koncentrowała się głównie na opracowywaniu scentralizowanych rozwiązań dotyczących wielkoskalowej transeuropejskiej sieci transportowej, zwłaszcza z wykorzystaniem instrumentu „Łącząc Europę”, lecz również programu „Horyzont 2020”. Dostępnych jest relatywnie niewiele środków na zdecentralizowane instrumenty takie jak program Interreg na rzecz tworzenia brakujących połączeń na małą skalę w europejskich regionach przygranicznych, mimo że programy te o wiele lepiej uwzględniają lokalne potrzeby danego obszaru transgranicznego.

7. Instrument „Łącząc Europę” na lata 2014–2020 pozwolił jak dotąd na sfinansowanie wielu projektów o dużym znaczeniu dla mobilności wewnątrz UE, a jego zasoby są już w większości przydzielone. Dlatego też ważne jest, aby odnowić finansowanie z tytułu tego instrumentu i zwiększyć jego zasoby, w tym poprzez wspieranie całościowych działań na rzecz realizacji sieci i systemu połączeń z siecią TEN-T w regionach przygranicznych.

⁽¹⁾ COR-2016-00007.

8. Ważnym zadaniem jest więc także rozważenie i udostępnienie wsparcia finansowego na rzecz stworzenia, rozwoju lub ponownego otwarcia transgranicznych połączeń transportowych. Zadbać należy przy tym o większą jednolitość w traktowaniu poszczególnych państw, jeśli chodzi o zasady współfinansowania. Istotna rola w finansowaniu prac przypada bowiem państwom członkowskim.

9. Sieć TEN-T ma kluczowe znaczenie dla zrównoważonego rozwoju europejskich regionów. Większość środków finansowych przeznaczanych jest jednak na korytarze sieci bazowej TEN-T. Tymczasem nie wolno zapominać o połączeniach z lokalnymi i regionalnymi sieciami kompleksowymi. Bardzo pozytywnym pierwszym krokiem jest wystosowane przez Komisję Europejską w październiku 2016 r. zaproszenie do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” specjalnie na potrzeby połączeń transgranicznych.

10. Zaproszenie do składania wniosków dotyczących brakujących połączeń w ramach instrumentu „Łącząc Europę” jest dobrym przykładem ewentualnego wyniku współpracy międzyinstytucjonalnej między Komisją Europejską, Parlamentem Europejskim, Europejskim Komitetem Regionów, państwami członkowskimi i odnośnymi wspólnotami autonomicznymi lub regionami w zakresie rozpoznania wspólnych wyzwań w regionach przygranicznych, opisu możliwych rozwiązań i zapewnienia niezbędnych środków, by sprostać tymże wyzwaniom. Ta współpraca mogłaby prowadzić do sformułowania ewentualnych wniosków dotyczących przyszłego kształtu instrumentu „Łącząc Europę” po 2020 r. i stanowić wzór podobnych działań w innych dziedzinach polityki UE.

11. Przegląd wieloletnich ram finansowych UE z końcem 2016 r. i toczące się debaty na temat kształtu polityki spójności po 2020 r. są doskonałą szansą na przedstawienie nowych propozycji w zakresie unijnego wsparcia procesu uzupełniania infrastruktury w regionach przygranicznych. Zgodnie z zasadą pomocniczości najstosowniejszym rozwiązaniem byłoby umożliwienie finansowania tej infrastruktury (w tym infrastruktury mniejszych rozmiarów) w ramach programów współpracy transgranicznej (Interreg A) oraz odpowiednie zwiększenie przeznaczonych na nie środków finansowych.

12. W badaniu *The potential of closing missing links of small scale infrastructure in Europe's border regions for growth and employment* ⁽²⁾ przedstawiono liczne analizy przypadków, ilustrujących tę sytuację.

Szanse rozwoju gospodarczego

13. Mimo że obszary położone przy granicach często postrzegane są jako obszary peryferyjne, mogą one pełnić funkcję centrów gospodarczych. Sprawnie działający system komunikacyjny stanowi warunek wstępny rozwoju gospodarczego tych regionów, spójności terytorialnej oraz rozwoju potencjału drzemiącego w transgranicznych obszarach funkcjonalnych. To właśnie na obszarach przygranicznych istnieje jeszcze duży potencjał dla wzrostu gospodarczego i zatrudnienia.

14. Zwraca uwagę, iż wiele regionów przygranicznych czerpie korzyści wynikające z transgranicznej wymiany handlowej. Poprawa dostępności i jakości połączeń drogowych, kolejowych i wodnych umożliwiłaby pośrednio rozwiązanie problemów społeczno-gospodarczych, w tym obniżenie liczby osób bezrobotnych oraz poprawę poziomu życia mieszkańców. Powyższe aspekty powinny być traktowane priorytetowo w zakresie dostępu do mechanizmu finansowania o charakterze transgranicznym.

15. Siłą napędową poprawy infrastruktury może być turystyka. I odwrotnie – poprawa infrastruktury może sprzyjać rozwojowi turystyki. Należy wykorzystywać takie katalizatory z myślą o rozwoju. Nie można zwłaszcza zaniedbywać roli transgranicznych sieci rowerowych w podnoszeniu wartości turystycznej.

16. W przypadku połączeń transgranicznych być może będzie musiało upłynąć więcej czasu, zanim rozwinię się popyt na rynku. Wyższe koszty sprawiają też, że niepewna jest równowaga kosztów i korzyści, zwłaszcza w fazie rozruchu. Należy w związku z tym zwrócić szczególną uwagę na inżynierię finansową projektów. Inżynieria finansowa projektów ma również podstawowe znaczenie z punktu widzenia zwrotu z inwestycji oraz skutków gospodarczych inwestycji infrastrukturalnych prowadzonych w ramach programów współpracy transgranicznej i rozwoju transportu. W wypadku tego rodzaju projektów decydującymi czynnikami są również: różny skład źródeł finansowania, wysokość wkładu własnego, procentowy udział finansowania i koszty dla uczestników konsorcjum. Ze względu na powyższe elementy Komitet zaleca, by w wypadku, gdy dostosowanie struktury transportu wymaga znacznych wysiłków ze strony obu zainteresowanych krajów, ustalano dla każdej strefy przygranicznej jednolite wytyczne i przepisy, wspólne dla państw członkowskich, w celu osiągnięcia większej kwalifikowalności finansowej projektów.

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

Infrastruktura i usługi

17. W procesie uzupełniania brakujących ogniw nie chodzi jedynie o budowę infrastruktury, ale i umożliwienie świadczenia usług, takich jak np. nowe połączenia transportu publicznego i towarowego. Może również chodzić o ponowne otwarcie już istniejącej linii. Realizacja nowych połączeń uzależniona jest przy tym od popytu rynkowego.

18. Uzupełnianie brakujących ogniw transgranicznych wymaga zastosowania zintegrowanego podejścia obejmującego transport zarówno towarów, jak i osób, ale też wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy i wodny. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na transgraniczny system biletowy i system informacji, które muszą być wolne od barier, a jednocześnie sprzyjać intermodalności. W tym celu zasadnicze znaczenie miałyby zaangażowanie poszczególnych przedsiębiorstw obsługujących te połączenia transgraniczne, zwłaszcza na szczeblu krajowym, oraz państw i regionów w ramach przysługujących im kompetencji, a także koordynacja ich działań.

19. Pierwszym krokiem jest lepsze skoordynowanie rozkładów jazdy w transporcie publicznym w regionach przygranicznych. Drugim może być wprowadzenie transgranicznych koncesji na świadczenie usług transportu publicznego.

20. Istotną rolę w regionach przygranicznych może odgrywać powolny transport, taki jak poruszanie się na rowerach. Rower jest w wielu przypadkach środkiem transportu uzupełniającym transport publiczny. Staje się coraz bardziej popularny, zwłaszcza w miastach borykających się z zaleszczeniem ruchu. W tym celu potrzeba transgranicznego podejścia i transgranicznej sieci infrastruktury rowerowej wysokiej jakości. Rozwój transportu związanego z sieciami tras rowerowych EuroVelo przyczynia się również do poprawy dostępności ośrodków turystycznych i w związku z tym może być postrzegany jako cel społeczny i gospodarczy.

21. Również w regionach bardziej wiejskich i słabiej rozwiniętych gospodarczo należy zalecić planowanie integralne, aby wyeliminować przeszkody utrudniające dojazd do miejsc zatrudnienia i infrastruktury.

Konieczność wielopoziomowej współpracy transgranicznej

22. Przejścia graniczne należy tworzyć nie tylko na głównych szlakach komunikacyjnych, ale także na drogach należących do sieci kompleksowych. Umożliwia to sprawniejszy przejazd między miejscem zamieszkania a miejscem pracy i zapewnia dostęp do zatrudnienia po obu stronach granicy. Aby możliwe było utworzenie sprawnego systemu mobilności, konieczna jest ściślejsza współpraca transgraniczna między wszystkimi szczeblami administracji i powiązаныmi podmiotami.

23. Wymaga to również wspólnej inicjatywy politycznej Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskiej, Europejskiego Komitetu Regionów i państw członkowskich, która mogłaby obejmować następujące elementy:

- wykorzystanie przeprowadzanego obecnie przez Komisję Europejską przeglądu transgranicznego do usunięcia przeszkód na drodze do wypracowania transgranicznych rozwiązań transportowych. Komitet Regionów jest zdeterminowany, by odegrać czynną rolę w pokonywaniu tych barier,
- utworzenie platformy służącej ocenie istniejących projektów oraz rozpowszechnianiu wytycznych i dobrych praktyk,
- opracowanie wspólnej sekwencji projektów dotyczących infrastruktury transportowej w regionach przygranicznych przy dużym wsparciu DG MOVE Komisji Europejskiej, szerzenie wymiany wiedzy i współpracy w zakresie wyzwań związanych z mobilnością transgraniczną,
- wykorzystanie programów Interreg A do lepszego planowania infrastruktury transgranicznej i integracji usług, a także wykorzystywanie europejskiego ugrupowania współpracy terytorialnej (EUWT) do wdrożenia inwestycji transgranicznych, również na granicach między państwami członkowskimi i krajami trzecimi, a zwłaszcza do rozwinięcia transgranicznych elementów infrastruktury transportowej, jak również wykorzystywanie innych struktur współpracy transgranicznej, które dzięki swoim działaniom instytucjonalnym wnoszą wkład we wspomniane planowanie.

24. Inicjatywa ta mogłaby obejmować wspólną sekwencję projektów dotyczących infrastruktury transportowej oraz ujednoczenia standardów operacyjnych w regionach przygranicznych, co można by politycznie monitorować i wspierać.

DG MOVE mogłaby odgrywać koordynującą rolę w odniesieniu do inicjatyw, dzielenia się wiedzą i współpracy w zakresie zagadnień mobilności transgranicznej oraz w zakresie sekwencji projektów.

25. Program Interreg może być czymś więcej niż tylko finansowaniem – może także ułatwiać planowanie infrastruktury transgranicznej. Współpraca w kontekście Interreg A może odgrywać znaczącą rolę w harmonizowaniu podejść i rozwiązywaniu problemów dotyczących transgranicznej mobilności.

26. Realizację inwestycji można ulepszyć dzięki szerszemu wykorzystywaniu instrumentu europejskiego ugrupowania współpracy terytorialnej (EUWT). Ma ono również swoje zalety, jeśli chodzi o rozwój transgranicznych elementów infrastruktury transportowej.

Uczestnictwo obywateli na wczesnych etapach

27. Konieczne jest wczesne angażowanie mieszkańców w proces opracowywania projektów transgranicznych. Ma to kluczowe znaczenie dla powodzenia projektów i przyczynia się do ich społecznej akceptacji. Pozwala też zwiększyć wśród obywateli świadomość szans istniejących w strefach przygranicznych.

28. Tworząc połączenia transgraniczne, trzeba pamiętać o zmieniającej się współcześnie postawie społeczeństwa wobec polityki otwartych granic; u podstaw tego zjawiska leżą kryzys uchodźczy, bezrobocie i narastające tendencje nacjonalistyczne.

29. Należy wspierać inicjatywy pozwalające integrować społeczności regionów przygranicznych z graniczących ze sobą państw Unii Europejskiej oraz z państw ościennych sąsiadujących z państwami członkowskimi. Wsparcie dla sieci połączeń transportowych przyczyniłoby się do lepszego wzajemnego poznania. Takie usprawnienia prowadziłyby do zbliżenia do siebie obywateli i przedsiębiorstw, co miałyby pozytywny wpływ na jakość życia obywateli zamieszkujących oba graniczące ze sobą państwa.

Konieczna harmonizacja technologii i przepisów

30. Niezbędnym warunkiem dobrego połączenia infrastruktury transgranicznej i jednolitego podejścia do tej kwestii ze strony zainteresowanych państw członkowskich jest harmonizacja technologii i przepisów oraz finansowania. Szczególnie linie i połączenia kolejowe wymagają standaryzacji w takich kwestiach, jak system elektryfikacji i europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). Można tu też wymienić problemy związane z różnymi normami istniejącymi w wielu krajach Europy Wschodniej dotyczącymi szerokości rozstawu szyn kolejowych. W kontekście harmonizacji aspektów technicznych należy również wspomnieć o usuwaniu barier w zakresie komunikacji i rozpowszechniania informacji oraz o utworzeniu wspólnej platformy w celu informowania użytkowników, internetowej sprzedaży biletów i modernizacji systemu przekazywania danych dotyczących infrastruktury. Osiągnięcie tych celów wymagałoby zaangażowania krajowych organów zarządzających infrastrukturą kolejową mających kompetencje w dziedzinie tych połączeń transgranicznych, a także koordynacji ich działań.

31. Poza harmonizacją techniczną konieczna jest również harmonizacja przepisów prawa oraz procedur udzielania zezwoleń, m.in. w celu dostosowania terminów realizacji działań transgranicznych. Bodźcem do usprawnienia systemu transgranicznej mobilności może być udzielanie transgranicznych koncesji na świadczenie usług transportu publicznego. Należy podjąć dalsze wysiłki, jeśli chodzi o transgraniczne regionalne obszary transportowe i organy ds. transportu transgranicznego.

32. Wdrożenie i ewentualne rozszerzenie luksemburskiej propozycji dotyczącej przyjęcia „narzędzia do ustanawiania i stosowania przepisów szczególnych w regionach przygranicznych” pozwoliłoby na zastosowanie prawnych i technicznych przepisów jednego kraju w kraju sąsiadującym z nim w przypadku krótkich odcinków transgranicznych połączeń transportowych. Mogłoby to zmniejszyć bariery techniczne i koszty. KR wzywa Komisję, aby zajęła się propozycją dotyczącą europejskiej konwencji transgranicznej w sprawie ustanowienia przepisów szczególnych w regionach transgranicznych oraz oceniła możliwość jej wykorzystania, a także przedstawiła propozycję dotyczącą jej wdrożenia.

Infrastruktura otwiera granice, zatem zasługuje na finansowanie

33. Zdecydowana większość (95 %) funduszy unijnych (TEN-T-CEF) przeznaczana jest obecnie na korytarze sieci bazowej TEN-T. Niewielkie projekty dotyczące sieci kompleksowej (*comprehensive network*) i połączeń z siecią TEN-T, pomimo że mają istotne znaczenie dla rozwiązania konkretnych problemów oraz dla rozwoju transgranicznych kontaktów i powiązań gospodarczych, obecnie często w ogóle nie kwalifikują się do (współ)finansowania, również krajowego. Po części wynika to z ich położenia przy granicy. Trasy i połączenia wewnątrz kraju cechuje zazwyczaj większe natężenie ruchu.

34. Spójnie powiązane pakiety względnie małych projektów mogą w dużej mierze przyczynić się do eliminacji barier w regionach przygranicznych. Dlatego transgraniczne mniejsze projekty infrastruktury powinny tak samo jak większe projekty z TEN-T stanowić istotny punkt polityki europejskiej. Oprócz rozbudowy infrastruktury należy odpowiednio wspierać działania na rzecz rozwoju usług i skoordynowane inicjatywy graniczących ze sobą państw w zakresie

zarządzania mobilnością, w tym zachęty do rezygnowania z prywatnego środka transportu na rzecz korzystania z różnych form transportu zbiorowego lub współdzielonego. Inwestycje w infrastrukturę wymagają, oprócz środków unijnych, także wkładu własnego. Małe i duże projekty finansowane z funduszy unijnych (EFSI) wymagają wkładu własnego ze strony partnerów projektu. Na poziomie państw członkowskich wkład ten powinien zostać uzupełniony (współ)finansowaniem krajowym o różnej skali, stosownie do podziału kompetencji w danym państwie członkowskim. Projekty transgraniczne oraz stabilność finansowa partnerów konsorcjum są gwarantami realizacji i skutecznego pozyskania środków.

35. W odniesieniu do transportu towarów użyteczne może być wspieranie działań na rzecz harmonizacji zasad ruchu drogowego oraz wdrażanie inicjatyw zmniejszających wpływ ograniczeń obowiązujących w niektórych państwach na rentowność, a także rozwijanie intermodalnych terminali kolejowo-drogowych służących ruchowi transgranicznemu.

36. Pomocne mogą okazać się alternatywne modele finansowania, dla których kluczowe jest uproszczenie przepisów w zakresie zamówień publicznych oraz zasad pomocy państwa. Przy planowaniu wykorzystania zasobów bezpośrednich UE niepewności mogą pojawić się już na etapie opracowywania projektu w odniesieniu do gwarancji wkładów własnych podmiotów państwowych i niepaństwowych. Z uwagi na dużą skalę inwestycji w infrastrukturę na rozważenie zasługuje kwestia utworzenia funduszu zasobów własnych przeznaczonych na rozwój transportu i pomoc przy opracowywaniu projektów, a także specjalnych funduszy wspólnych i krajowych. W przypadku projektów w zakresie współpracy transgranicznej problemy dla partnerstw mogą pojawić się już na etapie planowania z powodu braku wkładu własnego.

37. Możliwości innowacyjnego finansowania projektów w zakresie mobilności i infrastruktury w regionach przygranicznych oferuje Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS). KR przyjmuje zatem z zadowoleniem większy nacisk EFIS 2.0 na finansowanie większej liczby transgranicznych i zrównoważonych projektów.

38. EFIS funkcjonuje lepiej, jeśli istnieją współpraca lub organizacje finansowe o charakterze transgranicznym. Należy zbadać, w jakim zakresie EUWT mogłyby tu być odpowiednimi strukturami i jak mogłyby zostać skapitalizowane, aby kwalifikować się do wsparcia z EFIS i/lub EBI.

39. W ramach EFIS należy opracować instrumenty finansowe inne niż gwarancje, aby ułatwić realizację działań o charakterze transgranicznym, które mają niską rentowność, choć są niezbędne z punktu widzenia sieci oraz poprawy mobilności i usług.

40. Elektryfikacja istniejącej, właściwie eksploatowanej infrastruktury kolejowej może się dobrze nadawać do skoordynowanego wykorzystania EFIS.

Znaczenie geografii oraz stosunku kosztów i korzyści

41. Obszary przygraniczne różnią się między sobą pod względem cech charakterystycznych i poziomu rozwoju. Istnieją zarówno obszary transgraniczne o charakterze metropolitalnym, jak i wiejskim. Nie bez znaczenia dla możliwości budowy wystarczającej i skutecznej transgranicznej sieci połączeń komunikacyjnych pozostają położenie geograficzne i bariery naturalne; ponadto czynniki te powinny wspierać regiony wiejskie lub peryferyjne, które są umiejscowione strategicznie, lecz niemal nie posiadają połączeń transgranicznych. Z powodu różnic w rozwoju regionalnym zjawiska gospodarcze i społeczne, w szczególności zatrudnienie, w regionach sąsiadujących krajów trzecich, mają znaczny wpływ na działania na rzecz rozwoju gospodarczego regionów przygranicznych.

42. W regionach, w których skład wchodzi wyspy, jedynym połączeniem z okolicznymi obszarami okazuje się często prom. Na ten aspekt wypada zwrócić szczególną uwagę.

43. Szczególną uwagę trzeba również zwrócić na górskie regiony transgraniczne, niektóre masywy górskie stanowią bowiem trudną do pokonania barierę graniczną, która wymaga stworzenia odpowiedniej i kosztownej infrastruktury (wiadukty, tunele itd.). Lepsze połączenia kolejowe na obszarach górskich mogą znacząco ograniczyć emisję CO₂ i poprawić jakość powietrza oraz zmaksymalizować potencjał turystyczny, przyczyniając się w ten sposób do stabilności demograficznej i ekologicznej regionów górskich.

44. Przy opracowywaniu projektów transgranicznych i podejmowaniu decyzji w ich sprawie należy przeprowadzać analizy kosztów i korzyści, a także działania przygotowawcze gwarantujące powodzenie projektów rozwojowych. Połączenie infrastrukturalne, jakim jest linia kolejowa, wiąże się często z ogromnymi kosztami. Podczas realizacji projektów należy pamiętać o procedurach przetargowych, prawnych, finansowych i dotyczących analizy ryzyka, które często różnią się w poszczególnych państwach członkowskich. W procesie decyzyjnym trzeba też uwzględnić koszty eksploatacji połączenia kolejowego.

45. Nie należy poprzestawać tylko na krótkoterminowej analizie biznesowej, lecz trzeba też mieć na uwadze bardziej strategiczną wartość nowych połączeń, które mogą stać się siłą napędową rozwoju w (peryferyjnych) regionach przygranicznych. Dlatego w przypadku projektów transgranicznych należy wziąć również pod uwagę – już na etapie planowania i analiz kosztów infrastruktury – strategie rozwoju transportu przyjęte przez państwa członkowskie oraz powiązane krajowe strategie rozwoju w zakresie ochrony środowiska naturalnego, badań technologicznych i innowacji oraz zapewnić spójność z nimi.

Bruksela, 8 lutego 2017 r.

Markku MARKKULA
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów
