

## Plánované výhody – budoucnost Euroregionálních projektů po roce 2006

(ITS 11/12 2005, str. 20-21)

*Rozhovor s Paulem Verhoefem vedoucím oddělení Generálního ředitelství pro energetiku a dopravu Evropské komise, které se zabývá inteligentními dopravními systémy a evropským satelitním navigačním systémem Galileo.*



Vzhledem k tomu, že v současnosti trvá Bruslem nařízené pozastavení financování evropského rámcového programu TEMPO, přičemž obnovení poskytování finančních prostředků se předpokládá v roce 2006, je nezbytné, aby došlo k naplánování budoucího vývoje v rámci tohoto programu. Od roku 2001, kdy byl zahájen stávající Víceletý indikativní program (MIP – Multiannual Indicative Programme), dosáhl rámcový program TEMPO a šest jeho podprojektů znatelných úspěchů na poli normalizace a rozšíření inteligentních dopravních systémů (ITS) na strategické pozemní komunikace v rámci Evropské unie (EU), nicméně jejich další financování není nikde garantováno. Nejasná situace na vyšší politické úrovni, pokud jde o otázku, čím inteligentní dopravní systémy jsou a k čemu slouží, stejně jako nepředvídatelné faktory, jako jsou snahy evropských ministrů o dosažení vyššího stupně multimodality, pouze přispívají k intenzivnějšímu pocitu nejistoty, který mnozí pociťují.

Paul Verhoef, vedoucí oddělení Generálního ředitelství pro energetiku a dopravu Evropské komise (DG-TREN), které se zabývá inteligentními dopravními systémy a evropským satelitním navigačním systémem Galileo, má nicméně ve vztahu k budoucnosti pozitivní pohled – až na několik podstatných námitek.

„V posledních letech se objevily jisté obavy týkající se protiprávního použití finančních prostředků na evropské úrovni. Ze statistického hlediska sice nejsou významné, nicméně se postaraly o vytvoření velice negativního obrazu v médiích. To mělo za následek zavedení některých procesních omezení, která by měla zabránit v opakování podobných incidentů, ale výsledek těchto opatření může mít poněkud omezující účinek.

Z uvedeného proto vyplývá nutnost zajištění maximální možné efektivity pro všechny další budoucí programy MIP. Možná bude nutné provést nějaké úpravy, protože každý projekt je omezen stropem administrativních nákladů, a to bez ohledu na jeho rozsah. To nás směřuje k tomu, aby byl raději menší počet projektů s rizikem, že byrokracie s nimi spojená se stane nadměrnou.

Všichni v Evropské komisi a všechny osoby zapojené do projektů, jsou si tohoto faktu vědomi; je zkrátka nezbytné nalézt v tomto ohledu zdravou rovnováhu“.

Dle Verhoefa je rovněž nutné přesvědčit Evropskou komisi a různé národní výbory o opodstatněnosti navazujících programů MIP. Celkově vzato se domnívá, že úloha je ulehčena díky faktu, že bylo možné realizovat podprojekty rámcového programu TEMPO, evropské regionální projekty (Euro-regional Projects – ERP). Výsledky jsou již na světě, bude ale nezbytné upozornit na ně v okamžiku, který bude z politického hlediska vhodnější.

„Soustředili jsme se na technické otázky, kterým rozumějí odborníci, ale veřejné mínění s nimi není vždy zcela v souladu. V průběhu několika příštích měsíců budeme dávat dohromady údaje, které politiky zajímají – počty nehod nebo úmrtí, kterým se podařilo zabránit, vyřešené případy dopravních kongescí, a ušetřené finanční prostředky a palivo v důsledku všech provedených opatření – aby byli informováni o všem, čeho se nám podařilo dosáhnout.

S blížícím se koncem prvního cyklu programů MIP nastávají u veřejnosti obavy ohledně budoucího vývoje. V *budoucnu* nevyjadřuje v Bruselu nikdy pouze automaticky použitý dovětek – musí být doplněn odůvodněním toho, čeho má být dosaženo – takže v našem případě je nutné rozhodnout ve vztahu k projektům, kam se budeme ubírat v záležitosti inteligentních dopravních systémů, a to nikoli pouze během příštího cyklu, ale rovnou v průběhu následujících dvou cyklů. Díky tomu bude známa dlouhodobější budoucnost; v průběhu realizace projektu může vzniknout potřeba provést nějaká opatření, ale tímto způsobem je alespoň stanoven jasný začátek cesty a nastíněna trasa cesty vedoucí k plánovaným výsledkům.

Podal jsem návrh, aby v projektech byly uváděny konkrétní návrhy upřesňující, jakým způsobem mohou přispět k vylepšení bezpečnosti a zmírnění kongescí. Politikové se musejí zodpovídat svým voličům v těchto záležitostech, a pokud bude v projektu řečeno: „Můžeme Vám pomoci, ale potřebujeme k realizaci toto, a poté Vám poskytneme tuto protislužbu“, představuje to z politického hlediska mocnou sílu. U každého projektu je ale nezbytné si uvědomit, co přesně může ten který projekt přinést pozitivního.“

Problémem je skutečnost, že velké množství podkladů dokumentujících prospěch získaný díky ITS má pouze neoficiální formu: „Stejně jako v případě potřeby jasných čísel je nutné rovněž identifikovat dílčí oblasti, ve kterých ještě nebylo využito celého potenciálu. To se může týkat jak otázek technologických, geografických nebo dalších, je ale nezbytné prokázat, že faktorem, který přispívá k uvedeným problémům, je nedostatečné využití technologií. Vyšší politická úroveň si žádá větší jednoznačnost.“

V průběhu následujícího desetiletí se celková dopravní situace stane mnohem více složitou. Verhoef zmiňuje intenzivnější zaměření se na dálkové koridory. Dále předpokládá, že poté, co bude v Evropě dosaženo hranice možností fyzických staveb, dojde k nárůstu dopravy na všech, nikoli pouze strategických pozemních komunikacích, přičemž řešení této situace může být dosaženo pouze využitím jiných způsobů dopravy a zvýšením technologické úrovně.

„Na jedné straně je vyšší využití technologií velmi důležité, současně je ale nezbytné zamyslet se nad jejich užitečným rozmístěním. Jaká je Vaše investiční strategie? Většina technologií se stane během pěti až sedmi let zastaralými, a jak poté miníte naložit s touto zastaralostí nebo s vývojem něčeho novějšího a účinnějšího?“

Přichází jedna velmi účinná záležitost. Vývojoví pracovníci již experimentují s přenosem televizního obrazu do mobilních zařízení; taková šířka pásma pro mobilní zařízení je vysoce důležitá, pokud ji můžeme využít pro data na ITC. Již byly zahájeny práce na čtvrté generaci mobilních komunikačních zařízení s cílem zvýšení přenosové kapacity na přenosových spojích faktorem 1000 – což znamená desetinasobek ADSL do mobilního zařízení. Možnosti využití jsou téměř neskutečné, a to vše bude dostupné během 10 – 15 let. Je nezbytné, aby byla v Evropě vybudována patřičná infrastruktura, a to jak v blízkosti pozemní komunikací a ve vozidle, tak i přenosová technologie. Je to jedná z výzev – jak urychlit průběh činností v rámci projektů tak, abychom byli schopni využít tyto technologie přijatelným způsobem.

„Stojíme těsně před rozhodnutím o záležitosti, která je nepoměrně vzdálená tomu, co existuje v současné době. A právě to některé děsí. Ostatní na toto rozhodnutí ještě nejsou připraveni, protože ještě nepochopili význam celé věci. Nicméně je to jediný možný způsob, jak se posunout vpřed.“

A to platí zejména za situace, kdy politici směřují k případným vynuceným omezením: je nutné, aby se technologie rozvinula celoplošně, protože jediným výsledkem by v případě, že se využije pouze na dálnicích, bylo přesunutí problému někam jinam, a učinění jej ještě více složitým.

Technologie a ekonomie se vzájemně protínají. Ještě se ale nenacházíme ve stádiu, kdy by to lidem přišlo jako přirozené, já z toho nicméně strach nemám. Musíme se ale mít na pozoru, neboť se nevyhneme přidruženým problémům; pokud bude vybudována celoevropská infrastruktura ITS, bude nutné v této souvislosti zohlednit i otázku ochrany osobních údajů a podobné záležitosti. A bude nezbytné tento oprávněný požadavek vzít v úvahu.

Pokud jde o budoucí programy MIP, je nutné, aby v rámci ITS byla vytyčena vize, sahající minimálně do roku 2020. Což znamená stanovit společné cíle a cílová data; také by to mohlo s sebou nést potřebu vytvoření doplňkové legislativy, v což příliš nevěřím, je však nutné počítat s celou řadou zmíněných faktorů.

Myslím si, že se nám podařilo s finančním přispěním Společenství vytvořit skutečně účinnou síť vzájemně propojující jednotlivé odborníky. Nebezpečí spočívá v závislosti na financování z Bruselu, a proto je namístě snaha o nalezení řešení, jak postavit celý tento systém na více autonomní bázi. Protože v případě, že by se z jakéhokoli důvodu projekt MIP II neuskutečnil, nebo by bylo někdy v budoucnu rozhodnuto, že zavedená technologie na transevropských sítích je dostačující, a proto nebudou napříště vynakládány další finanční prostředky s ohledem na existenci jiných priorit, znamenalo by to skutečnou prohru. Jednou z možností by bylo zapojit do hry více veřejně soukromých partnerství, ale existují alternativy; tyto sítě budeme potřebovat po dobu délky našeho života nebo delší.“

A co říká Paulu Verhoefovi jeho instinkt ohledně budoucího vývoje? Před vyslovením předpovědi se Verhoef na chvíli odmlčí. Říká nicméně, že nevidí důvod, proč by snahy o pokračování v projektech MIP neměly být úspěšné: „Cítím jako svou povinnost zasadit se o to, aby se tyto záležitosti posunuly dále. Jsem za ně zodpovědný, musím se jimi zabývat, a budu se jimi zabývat. Nevidím žádný důvod, proč bych měl selhat, nebo proč by náš tým neměl mít úspěch. Máme k dispozici všechna čísla jako podkladový materiál. Ještě je nutné je uspořádat a politicky je odůvodnit, ale moje cíle jsou skutečně vysoké.“

#### **Velmi citlivé téma**

Vedle potřeby celoevropské IT infrastruktury schopné vypořádat se s nastupujícími technologiemi, zdůrazňuje Verhoef také význam pokračování v práci na aspektech sociálního rozhraní ITS.

„V posledních 15-ti letech probíhal intenzivní výzkum, a to jak v ohledu technologickém, tak i uživatelském – protože na technologii není ani nic senzačního ani specifického, jedná se obecně pouze o aplikovanou technologii. Důraz byl kladen na nalezení efektivních řešení – čemu dávají motoristé přednost a na co reagují? Jednou z největších překážek rozšíření technologie je pohodlná obsluha, ale toto platí čím dál tím míň. Technologie jako taková je dobrá. Podle mého názoru otázkou zůstává, jak velký rozsah výzkumu sociálního rozhraní bude nutný.“

#### **Žádné projekty MIP = žádné přeshraniční ITS?**

Znamenal by zánik MIP současně i konec evropské přeshraniční spolupráce na ITS? Podle Verhoefa ne tak docela: „Nepochybně je pravda, že by si přeshraniční otázka zasloužila více pozornosti, já si nicméně myslím, že pokud by peníze z Bruselu nebyly dostupné, tak by spíše došlo k časové prodlevě než k úplnému odmítnutí řešit tyto otázky – spíše by nastala situace, že by se problémy řešily až poté, co vzniknou, místo abychom se jimi zabývali v předstihu. Pokud poskytnuté finanční prostředky pomohou k tomu, aby byla přeshraničním otázkám věnována větší pozornost, je to zcela jistě správně, ale argumentovat tím, že lze dát rovnítko mezi neposkytnutí financí z Bruselu a zánik řešení přeshraniční otázky, se mi jeví jako poněkud povrchní.“