

**Europos regionų komiteto nuomonė „Trūkstamos transporto jungtys pasienio regionuose“**

(2017/C 207/05)

**Pranešėjas:** Michiel Scheffer (NL/ALDE), Gelderlando provincijos vykdomosios tarybos narys

**POLITINĖS REKOMENDACIJOS**

## EUROPOS REGIONŲ KOMITETAS

1. pažymi, kad Europos integracija visų pirma matoma pasienyje. Atviros sienos ir žmonėms leidžianti susisiekti infrastruktūra yra Europos projekto pagrindas. Be to, Europos pasienio regionų vystymas labai priklauso nuo sukurtos infrastruktūros, leidžiančios užtikrinti galimybes susisiekti abipus sienų esantiems miestams, įmonėms ir piliečiams;

Dabartinė pabėgėlių krizė, dėl kurios buvo uždarytos sienos, daugeliui pasienio regionų iškėlė naujus regiono integruoto vystymo iššūkius;

2. pasienio regionai vis dažniau pripažįstami funkciniais regionais, kurie savo ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo potencialą gali išnaudoti tik turėdami pakankamas abiejų pasienio pusių jungtis ir jų jungtis su Europos tinklu. Migracijos poveikį pasienio regionuose reikėtų įvertinti subalansuotai, atsižvelgiant į pasienio darbuotojų, apsiperkančių asmenų, MVĮ ir turistų interesus;

3. regionų ir šalių bendradarbiavimu taip pat turėtų būti siekiama sudaryti palankesnes sąlygas užimtumui abipus sienos. Infrastruktūros ir aukštos kokybės transporto jungčių statyba pasienio gyventojams suteikia paskatą ieškoti jų išsilavinimą atitinkančio darbo, net jei tai reikštų ilgesnę kelionę į darbą. Tai padidintų darbo jėgos aktyvumo lygį ir darbo jėgos pasiūlos ir paklausos derinimo rodiklį bei užtikrintų geresnį žmogiškojo kapitalo išnaudojimą. todėl tai ne tik ekonominių centrų pasiekiamumo klausimas, bet ir galimybės naudotis infrastruktūra klausimas;

4. šioje nuomonėje pagrindinis dėmesys skiriamas geležinkelio, kelių ir kiek mažiau vandens transporto tarpvalstybinėms jungtims. Joje aptariami tik Europos vidaus pasienio regionai. Tačiau ir atsižvelgdamas į savo nuomonę dėl aviacijos strategijos<sup>(1)</sup>, RK nepamiršo tiek oro, tiek jūrų transporto jungčių tarp periferinių, salų, atokiausių ir kaimyninių pasienio regionų svarbos ir prašo Komisijos užtikrinti, kad atliekant būsimą TEN-T peržiūrą į tai bus atsižvelgta;

5. trūkstamų pasienio regionų transporto jungčių klausimas susijęs su platesnio masto problema – finansinių išteklių, skirtų kurti vietas ir regionų infrastruktūrą, trūkumu. Mobilumo problemoms pasienio regionuose spręsti būtinas inovatyvus mąstymas;

6. pastaraisiais metais Europos Sąjunga daugiausia pastangų dėjo ieškodama centralizuotų sprendimų dėl didelės apimties transeuropinio transporto tinklo (TEN-T), būtent šiam tikslui pasinaudodama Europos infrastruktūros tinklų priemone (EITP) ir programa „Horizontas 2020“. Yra palyginti mažai išteklių tokiems decentralizuotiems projektams kaip Interreg programa, ypač kai norima kurti trūkstamas nedideles transporto jungtis Europos pasienio regionuose, nors tokiose programose kur kas labiau atsižvelgiama į atitinkamos pasienio teritorijos vietinius poreikius;

7. pagal 2014–2020 m. laikotarpio Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) jau finansuota nemažai labai svarbių mobilumo Europos Sąjungoje projektų ir atitinkami išteklių iš esmės jau yra skirti. Todėl būtų labai patartina atnaujinti ekonominių EITP įsipareigojimą padidinant finansavimą, be kita ko, skatinant iniciatyvas, skirtas įgyvendinti visa apimančią susisiekimo tinklą ir prijungimo prie TEN-T tinklo sistemą pasienio regionuose;

<sup>(1)</sup> COR-2016-00007.

8. todėl vienas iš prioritetų yra moksliniai tyrimai ir finansinė parama tarpvalstybinėms transporto jungtims kurti, plėtoti ar atnaujinti, stengiantis taikyti valstybėms narėms vienodesnes bendro finansavimo sąlygas. Bet kuriuo atveju svarbus vaidmuo finansuojant darbus tenka valstybėms narėms;

9. TEN-T tinklas yra ypač svarbus darniam Europos regionų vystymuisi. Didžioji dalis finansinių išteklių skiriama pagrindinio tinklo koridoriams. Tačiau neturi būti pamirštos jungtys su vietos ir regionų visa apimančiais tinklais. Pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) 2016 m. spalio mėn. Europos Komisijos paskelbtas kvietimas teikti paraiškas dėl TEN-T, visų pirma tarpvalstybinių jungčių, yra pirmas ypač sveikintinas žingsnis;

10. šis kvietimas teikti EITP projektų paraiškas dėl trūkstančių jungčių yra geras pavyzdys, kaip galima vykdyti tarpinstitucinį Europos Komisijos, Europos Parlamento ir Europos regionų komiteto, valstybių narių ir susijusių autonominių sričių arba regionų bendradarbiavimą apibrėžiant bendras pasienio regionų problemas, nustatant galimus sprendimus ir suteikiant būtinas priemones šioms problemoms spręsti. Remiantis šiuo bendradarbiavimu būtų galima svarstyti būsimos EITP struktūrą po 2020 m. ir pasinaudoti juo kaip pavyzdžiu vykdant panašią veiklą kitose ES politikos srityse;

11. Europos Sąjungos daugiamečių finansinės programos peržiūra 2016 m. pabaigoje ir šiuo metu vykstančios diskusijos dėl sanglaudos politikos po 2020 m. suteikia puikią galimybę pateikti naujų pasiūlymų dėl ES paramos statant trūkstančią infrastruktūrą pasienio regionuose. Laikantis subsidiarumo principo tinkamiausias sprendimas būtų sudaryti sąlygas finansuoti minėtą infrastruktūrą (įskaitant nedidelės apimties projektus) pagal tarpvalstybinio bendradarbiavimo programas (Interreg A) ir atitinkamai padidinti joms skirtus išteklius;

12. tyrime „The potential of closing missing links of small scale infrastructure in Europe's border regions for growth and employment“<sup>(2)</sup> pateikiama keletas atvejų tyrimų, patvirtinančių šio požiūrio teisingumą;

### **Ekonominio vystymosi galimybės**

13. pasienio regionai dažnai laikomi periferiniais, tačiau gali atlikti ekonomikos vystymosi centrų vaidmenį. Veiksminga judumo sistema yra viena iš būtinausių regionų ekonomikos vystymosi, teritorinės sanglaudos ir funkcinio pasienio regionų potencialo plėtojimo sąlygų. Būtent pasienio regionuose dar yra daug neišnaudotų ekonomikos vystymosi ir darbo vietų kūrimo galimybių;

14. atkreipia dėmesį į tai, kad tarpvalstybinė prekyba yra naudinga daugumai pasienio regionų. Geresnis susisiekimas ir geresnės kokybės geležinkelio, kelių ir vandens transporto jungtys galėtų netiesiogiai padėti išspręsti socialines ir ekonomines problemas, pavyzdžiui, sumažinti nedarbo lygį ir gerinti gyventojų gyvenimo kokybę. Šie aspektai turėtų būti laikomi prioritetiniais norint pasinaudoti tarpvalstybinio finansavimo mechanizmu;

15. turizmas gali tapti paskata gerinti infrastruktūrą. Savo ruožtu geresnė infrastruktūra taip pat gali paskatinti turizmo augimą. Tokie skatinantys veiksniai turėtų būti naudojami vystymosi tikslais; Ypač svarbu nepamiršti tarpvalstybinių dviračių infrastruktūros tinklų vaidmens skatinant turizmą;

16. tarpvalstybinių jungčių atveju rinkos paklausai didinti gali prireikti daugiau laiko. Be to, dėl didesnių sąnaudų pusiausvyra tarp sąnaudų ir naudos yra labai trapi, ypač pradžioje etapu. Todėl ypatingas dėmesys turi būti skiriamas projektų finansų inžinerijai. Projektų finansų inžinerija taip pat labai svarbus aspektas kalbant apie investicijų grąžą ir apie investicijų į infrastruktūrą, kurios vykdomos pagal pasienio bendradarbiavimo ir transporto plėtojimo programas, poveikį ekonominei veiklai. Įvairūs finansavimo šaltiniai, nuosavo įnašo dydis, veiklos finansavimo procentinė dalis ir konsorciumo dalyviams tenkančios sąnaudos taip pat yra svarbūs projektų veiksniai. Atsižvelgiant į visus šiuos aspektus, EESRK rekomenduoja tais atvejais, kai kuriamos abiems susijusioms šalims svarbios transporto struktūros, pateikti kiekvienai pasienio teritorijai atskiras rekomendacijas ir bendras taisykles valstybėms narėms siekiant užtikrinti kuo didesnę tinkamų finansuoti projektų efektyvumą;

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

## Infrastruktūra ir paslaugos

17. trūkstamų jungčių sukūrimas nėra tik būtinos infrastruktūros statybos klausimas: būtina taip pat sudaryti geresnes sąlygas paslaugoms teikti, pavyzdžiui, sukurti naujas viešojo ir krovinių transporto jungtis. Tai gali apimti ir esamų linijų atnaujinimą. Paklausa yra svarbiausias kriterijus kuriant naujas jungtis;

18. norint išspręsti trūkstamų tarpvalstybinių jungčių problemą, būtina parengti bendrą strategiją, apimančią ne tik krovinių ir keleivių transportą, bet ir visų rūšių transportą: kelių, geležinkelių ir vandens transportą. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas laisvai ir be kliūčių veikiančiai tarpvalstybinei bilietų pardavimo ir informacijos teikimo sistemai, skatinančiai įvairiarūšį transportą. Todėl labai svarbu įtraukti ir koordinuoti įvairias minėtomis jungtimis besinaudojančias įmones, visų pirma valstybės įmones, taip pat valstybes ir regionus pagal jų kompetencijos sritis;

19. pirmas žingsnis šioje srityje būtų geresnis viešojo transporto tvarkaraščių suderinimas pasienio regionuose. Antrasis žingsnis galėtų būti tarpvalstybinių koncesijų taikymas viešojo transporto srityje;

20. lėtosios transporto rūšys, pavyzdžiui, dviračiai, gali atlikti svarbų vaidmenį pasienio regionuose. Dažnai dviračių transportas yra viešąjį transportą papildanti transporto rūšis. Jos populiarumas ir konkurencingumas auga, ypač miestuose, kenčiančiuose nuo spūsčių. Todėl būtinas tarpvalstybinis požiūris ir aukštos kokybės tarpvalstybinis dviračių infrastruktūros tinklas. Transporto, sujungto su EuroVelo dviračių maršrutų tinklais, plėtojimas taip pat padeda gerinti prieigą prie turistų lankomų vietų ir todėl gali būti laikoma socialiniu ir ekonominiu tikslu;

21. ekonomiškai mažiau išsivysčiusiuose regionuose taip pat reikia teikti pirmenybę kompleksiniam planams siekiant pašalinti kliūtis, trukdančias patekti į tam tikras darbo vietas ir pasiekti tam tikrus objektus;

## Būtinasis daugiapakopis pasienio bendradarbiavimas

22. sienos kirtimo punktai turėtų būti ne tik pagrindiniame infrastruktūros tinkle, bet ir visa apimančiame susisiekimo tinkle. Tai užtikrina didesnę kelionių iš namų į darbo vietą lankstumą ir sudaro galimybę pasiekti kitoje sienos pusėje esančias darbovietes. Siekiant sukurti vientisą mobilumo sistemą, būtinas glaudus visų valdžios lygmenų ir suinteresuotųjų partnerių bendradarbiavimas;

23. šiuo požiūriu būtų naudinga bendra Europos Parlamento, Europos Komisijos, Europos regionų komiteto ir valstybių narių politinė iniciatyva, kuri galėtų apimti šiuos veiksmus:

- pasinaudoti Europos Komisijos vykdoma pasienio bendradarbiavimo peržiūra, kad būtų pašalintos esamos kliūtys, trukdančios įgyvendinti tarpvalstybinius transporto sprendimus. Regionų komitetas yra pasiryžęs atlikti aktyvų vaidmenį įveikiant šias kliūtis;
- sukurti platformą esamiems projektams vertinti ir geriausios praktikos pavyzdžiams ir rekomendacijoms skleisti;
- sukurti bendrą transporto infrastruktūros pasienio regionuose projektų duomenų bazę, kurią tvirtai remtų Europos Komisijos Mobilumo ir transporto GD ir kuria būtų skatinamas keitimasis informacija ir bendradarbiavimas tarpvalstybinio mobilumo klausimais;
- naudotis Interreg A programomis siekiant sudaryti palankesnes sąlygas geresniam tarpvalstybinės infrastruktūros ir įrenginių planavimui ir daugiau remtis Europos teritorinio bendradarbiavimo grupės (ETBG) veikla įgyvendinant tarpvalstybines investicijas, įskaitant prie sienų tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių, ypač plėtojant tarpvalstybinius transporto infrastruktūros ruožus, taip pat kitomis tarpvalstybinio bendradarbiavimo struktūromis, kurios vykdydamos savo institucinę veiklą prisideda prie šio planavimo;

24. ši iniciatyva galėtų apimti bendrą transporto infrastruktūros projektų duomenų bazę pasienio regionuose. Tai gali būti politiškai stebima ir remiama politikos priemonėmis.

Europos Komisijos Mobilumo ir transporto GD galėtų atlikti koordinatoriaus vaidmenį, t. y. koordinuoti iniciatyvas, žinių mainus ir su tarpvalstybinio mobilumo problemomis susijusį bendradarbiavimą ir projektų duomenų bazę;

25. Interreg gali būti ne tik finansavimo priemonė, bet ir priemonė, padedanti geriau planuoti pasienio infrastruktūrą ir įrenginius. Per Interreg A vykstantis bendradarbiavimas gali atlikti labai svarbų vaidmenį koordinuojant veiksmus ir ieškant būdų spręsti tarpvalstybinio mobilumo problemas;

26. investicijos gali būti geriau įgyvendinamos plačiau naudojantis Europos teritorinio bendradarbiavimo grupe (ETBG). Ji taip pat naudinga plėtojant tarpvalstybinius transporto infrastruktūros ruožus;

#### **Piliečių dalyvavimas ankstyvuoju etapu**

27. plėtojant tarpvalstybinius projektus piliečius reikia įtraukti ankstyvuoju etapu. Tai labai svarbu siekiant sėkmingai įgyvendinti projektus ir užsitikrinti pritarimą jiems. Be to, tai leidžia piliečiams geriau susipažinti su pasienio zonose esamomis galimybėmis;

28. kuriant tarpvalstybines jungtis reikia atsižvelgti į dėl pabėgėlių krizės, nedarbo ir augančio nacionalizmo pasikeitusį požiūrį į atviras sienas;

29. reikėtų skatinti bendrą sieną turinčių ES valstybių narių pasienio regionų gyventojų bei pasienyje su ES kaimyninėmis šalimis gyvenančių žmonių integravimo iniciatyvas. Parama transporto jungčių plėtrai padėtų didinti tautų savitarpio supratimą. Parama transporto jungčių tinklams padėtų geriau suprasti vieniems kitus. Šie patobulinimai labiau suartintų žmones su įmonėmis, o tai turėtų teigiamos įtakos žmonių gyvenimo kokybei abipus sienos;

#### **Būtina suderinti techninius ir reglamentavimo aspektus**

30. norint užtikrinti gerą tarpvalstybinį infrastruktūros sujungimą ir vienodą įvairių susijusių valstybių narių požiūrį, reikia suderinti techninius, reglamentavimo ir finansavimo aspektus. Visų pirma reikia standartizuoti geležinkelio linijas ir jungtis, pavyzdžiui, kad jos atitiktų elektrifikavimo ir Europos sistemų saugumo standartus (ERTMS) arba spręsti problemas, kylančias dėl skirtingų daugelyje Rytų Europos šalių geležinkelio vėžių. Kalbant apie techninių aspektų suderinimą, svarbu nurodyti, kad turi būti šalinamos komunikacijos ir informacijos sklaidos kliūtys ir kad reikia sukurti bendrą platformą, per kurią būtų teikiama informacija naudotojams, vykdomas bilietų pardavimas internetu ir modernizuojamas su infrastruktūra susijusių duomenų perdavimas. Norint pasiekti šiuos tikslus, labai svarbu įtraukti ir koordinuoti valstybines geležinkelio infrastruktūros valdymo įstaigas, atsakingas už šias tarpvalstybines jungtis;

31. be techninio standartizavimo, būtinas reguliavimo priemonių ir leidimų suteikimo procedūrų suderinimas, visų pirma siekiant suderinti tarpvalstybinių darbų vykdymo grafiką. Tarpvalstybinių koncesijų suteikimas viešojo transporto srityje gali tapti akstinu pagerinti tarpvalstybinį mobilumą. Reikėtų kur kas daugiau nuveikti tarpvalstybinio regioninio transporto srityse ir bendradarbiauti su transporto kompetentingomis institucijomis;

32. Liuksemburgo pasiūlymo priimti „priemonę, skirtą priskirti ir taikyti konkrečias nuostatas pasienio regionuose“, taikymas ir galimas išplėtimas nedidelių pasienio transporto jungčių atkarpų atveju leistų taikyti vienos šalies teisinės ir techninės nuostatas bendrą sieną su ja turinčioje kitoje šalyje. Tai galėtų sumažinti technines kliūtis ir sąnaudas. RK ragina Komisiją apsarstyti šį pasiūlymą dėl Europos pasienio konvencijos dėl konkrečių nuostatų pasienio regionams, įvertinti galimą jos taikymą ir pateikti pasiūlymą dėl įgyvendinimo tvarkos;

#### **Infrastruktūra atveria sienas ir nusipelno būti finansuojama**

33. didžioji dalis (95 %) ES finansavimo (TEN-T, EITP) skiriama TEN-T pagrindiniams koridoriams. Mažos apimties projektams, susijusiems su visa apimančiu susisiekimo tinklu ir prijungimo prie TEN-T tinklų veiksmams, šiuo metu dažnai netenkinama (bendro) finansavimo tinkamumo reikalavimų, nors jie yra labai svarbūs sprendžiant specifines problemas ir plėtojant tarpvalstybinius santykius ir ekonomiką. Tai iš dalies galima paaiškinti tuo, kad jie būtų įgyvendinami prie sienos. Vidaus maršrutai ir jungtys dažnai susiję su didesnės apimties projektais;

34. išsamūs palyginti mažos apimties projektų paketai gali būti labai naudingi šalinant kliūtis pasienio regionuose. Kaip ir didesnio masto TEN-T tinklo projektai, mažesnės apimties tarpvalstybinės infrastruktūros projektai turėtų būti vienas svarbiausių Europos darbotvarkės klausimų. Be infrastruktūros projektų, ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas programoms, skirtoms vystyti paslaugas ir kitas iniciatyvas, kurios yra suderintos tarp besiribojančių valstybių, kad būtų

galima valdyti mobilumo poreikį, pavyzdžiui, priemonėms, skirtoms skatinti naudotis ne individualiomis, o viešosiomis ar bendrai naudojamomis transporto priemonėmis; Be ES išteklių, investicijoms į infrastruktūrą būtinas šalies nuosavas įnašas. ES fondų (ESI fondų) lėšomis finansuojamiems mažos apimties ir stambiems projektams juose dalyvaujantys partneriai turi įnešti savo įnašą. Valstybių narių lygmeniu šį įnašą taip pat turėtų papildyti įvairaus dydžio nacionalinis (bendras) finansavimas, paremtas atsakomybės pasiskirstymu valstybėje narėje. Tarpvalstybiniai projektai ir stabili konsorciumo partnerių finansinė padėtis yra sėkmingo projektų įgyvendinimo ir lėšų sutelkimo veiksniai;

35. kalbant apie prekių vežimą, gali būti naudinga skatinti priemones, kurios leistų suderinti kelių transporto eismo taisykles įgyvendinant iniciatyvas, padedančias mažinti poveikį eismui, kurį lemia kai kuriose valstybėse galiojantys apribojimai, ir skatinant plėtoti geležinkelių ir kelių įvairiarūšio transporto terminalus tarptautiniams vežimams;

36. gali būti naudingi alternatyvūs finansavimo modeliai. Šiame kontekste ypač svarbu supaprastinti viešųjų pirkimų ir valstybės pagalbos taisykles. Planuojant tiesioginių Sąjungos išteklių panaudojimą, jau projekto rengimo etapu gali atsirasti netikrumas dėl valstybinių ir nevalstybinių subjektų nuosavo įnašo užtikrinimo. Atsižvelgiant į didelį investicijų į infrastruktūrą mastą, reikėtų apsvarstyti galimybę sukurti nuosavų išteklių fondą, skirtą transporto plėtrai ir projektų rengimui paremti, taip pat bendrus ir nacionalinius fondus. Tarpvalstybinių bendradarbiavimo projektų atveju, nesant nuosavo įnašo, partnerystėms gali kilti problemų planavimo etapu ir vėliau;

37. Europos strateginių investicijų fondas (ESIF) suteikia inovatyvaus finansavimo galimybes mobilumo ir infrastruktūros projektams pasienio regionuose. Todėl RK palankiai vertina tai, kad ESIF 2.0 lėšomis finansuojama daugiau tarpvalstybinių ir tvarių projektų;

38. ESIF veikia geriau, jeigu bendradarbiaujama arba esama tarpvalstybinių finansinių organizacijų; Reikėtų įvertinti, kaip ETBG galėtų tapti tinkama struktūra ir kaip ja būtų galima pasinaudoti siekiant gauti ESIF ir (arba) EIB paramą;

39. kalbant apie ESIF, turėtų būti parengti papildomi, su garantijomis susiję, finansiniai instrumentai, kad būtų lengviau įgyvendinti tarpvalstybinės svarbos veiksmus, kurie, nors ir yra labai svarbūs tinklų požiūriu ir padeda gerinti mobilumą ir tinklus, tačiau nežada būti pelningi;

40. ESIF tikėtų koordinuotai naudoti esamos ir gerai eksploatuojamos geležinkelio infrastruktūros elektrifikacijai;

#### **Geografinės padėties bei sąnaudų ir naudos analizės svarba**

41. visų pasienio regionų ypatumai ir lygis skiriasi. Yra metropolinių pasienio regionų ir labiau kaimiškųjų pasienio regionų. Geografinė padėtis ir gamtinės kliūtys turi poveikį galimybėms sukurti pakankamas ir veiksmingas tarpvalstybines jungtis; be to, tai yra veiksniai, kurie turėtų paskatinti šiuos labiau kaimiškus ar atokesnius regionus, esančius strateginėje padėtyje ir turinčius mažai tarpvalstybinių jungčių. Dėl regionų vystymosi skirtumų ekonomikos ir socialiniai reiškiniai, visų pirma užimtumo padėtis su trečiosiomis šalimis besiribojančiuose regionuose, turi didelę įtakos pasienio regionų ekonominiam vystymuisi;

42. regionuose, kuriuos iš dalies sudaro salos, keltai dažnai yra vienintelis būdas susisiekti su jas supančiomis vietovėmis. Tam turėtų būti skiriamas atskiras dėmesys;

43. ypatingas dėmesys taip pat turi būti skiriamas kalnų pasienio regionams, nes kai kuriuose kalnų masyvuose yra didelių susisiekimo kliūčių, todėl būtina kurti šioms vietovėms pritaikytą ir brangiai kainuojančią infrastruktūrą (viadukus, tunelius ir kt.). Geresnės geležinkelio jungtys kalnų vietovėse galėtų ženkliai sumažinti išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį ir pagerinti oro kokybę bei optimizuoti turizmo potencialą, taigi prisidėti prie demografinio ir ekologinio kalnų regionų gyvybingumo;

44. rengiant tarpvalstybinius projektus ir priimant sprendimus dėl tarpvalstybinių projektų reikia atlikti sąnaudų ir naudos analizę, taip pat turi būti vykdomi parengiamieji veiksmai, kurie užtikrintų vystomų projektų sėkmingumą. Jungiamųjų geležinkelio linijų infrastruktūra dažnai labai brangiai kainuoja. Įgyvendinant projektus reikia apgalvoti konkursų tvarką, teises ir finansines sąlygas ir atlikti galimos rizikos, kuri dažnai yra skirtinga atskirose valstybėse narėse, analizę. Sprendimų priėmimo procese turi būti atsižvelgta ir į geležinkelio jungties veikimo sąnaudas;

45. neturi būti apsiribojama trumpalaikė ekonomine nauda. Reikia sutelkti dėmesį į labiau strateginę naujų jungčių, galinčių atlikti lemiamą vaidmenį plėtojant (periferinius) pasienio regionus, vertę. Taigi, kalbant apie tarpvalstybinius projektus, jau planavimo ir infrastruktūros sąnaudų analizės etapais turėtų būti atsižvelgta į valstybių narių priimtas transporto plėtojimo strategijas ir į susijusias nacionalines vystymosi strategijas, kuriomis siekiama apsaugoti aplinką, skatinti mokslinius tyrimus ir inovacijas ir užtikrintas projektų nuoseklumas su šiomis strategijomis.

Briuselis, 2017 m. vasario 8 d.

*Europos regionų komiteto  
pirmininkas*

Markku MARKKULA

---