

**Europos regionų komiteto nuomonė. Europos geležinkelių metai (2021 m.)**

(2020/C 440/25)

<b>Pranešėjas:</b>	Jarosław PIOTR STAWIARSKI (PL/ECR) Liublino vaivadijos maršalka
<b>Pamatinis dokumentas:</b>	Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo dėl Europos geležinkelių metų (2021 m.) COM(2020) 78 final

**I. SIŪLOMI PAKEITIMAI**

**1 pakeitimas**

6 konstatuojamoji dalis

Komisijos tekstas	RK pakeitimas
sujungdamas pagrindinius Sąjungos transporto maršrutus su periferiniais regionais ir teritorijomis, geležinkelių sektorius prisideda prie socialinės, ekonominės ir teritorinės sanglaudos;	sujungdamas pagrindinius Sąjungos transporto maršrutus su periferiniais regionais ir teritorijomis, geležinkelių sektorius prisideda prie socialinės, ekonominės ir teritorinės sanglaudos, <b>ties kaip viešosios vietos ir regioninės paslaugos, ties kaip didelio pajėgumo ir tolimojo susisiekimo keleivių ir prekių transporto paslaugos teikėjas.</b>

**Paaiškinimas**

Kalbant apie indėlių į sanglaudą turėtų būti nurodytos įvairios jai naudingos geležinkelio sistemos, kad būtų pabrėžta be išimties visų sistemų svarba ir būtinybė įgyvendinant siekiamą tikslą.

**2 pakeitimas**

3 straipsnio 1 dalis

Komisijos tekstas	RK pakeitimas
a) iniciatyvos ir renginiai, įskaitant renginius valstybėse narėse, kuriais įvairiais kanalais ir priemonėmis skatinamos diskusijos, didinamas informuotumas ir sudaromos palankios sąlygos piliečiams, įmonėms ir valdžios institucijoms išsipareigoti paskatinti daugiau žmonių keliauti ir daugiau prekių vežti geležinkeliais, taip kovojant su klimato kaita;	a) iniciatyvos ir renginiai, įskaitant renginius valstybėse narėse, kuriais įvairiais kanalais ir priemonėmis skatinamos diskusijos, didinamas informuotumas ir sudaromos palankios sąlygos piliečiams, įmonėms ir valdžios institucijoms išsipareigoti paskatinti daugiau žmonių keliauti ir daugiau prekių vežti geležinkeliais, taip kovojant su klimato kaita, <b>taip pat nauja prekybos politika, kuria sudaromos palankesnės sąlygos naudotis geležinkelių transportu siūlant žemesnes kainas, nuolaidas ir rengiant akcijas, visų pirma skirtas specialiuųjų poreikių grupėms;</b>

**Paaiškinimas**

Siekiant pritraukti naujų geležinkelių transporto naudotojų, labai svarbu sudaryti palankesnes sąlygas naudotis šia transporto priemone taikant naują kainų nustatymo politiką, siūlant žemesnes kainas ir nuolaidas, visų pirma vykdant su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus.

**3 pakeitimas**

## 4 straipsnis

Komisijos tekstas	RK pakeitimas
<p>Už dalyvavimo Europos metų veikloje organizavimą nacionaliniu lygmeniu yra atsakingos valstybės narės. Tuo tikslu valstybės narės paskiria nacionalinius koordinatorius. Nacionaliniai koordinatoriai užtikrina atitinkamos veiklos koordinavimą nacionaliniu lygmeniu.</p>	<p>Už dalyvavimo Europos metų veikloje organizavimą nacionaliniu lygmeniu yra atsakingos valstybės narės. Tuo tikslu valstybės narės paskiria nacionalinius koordinatorius. Nacionaliniai koordinatoriai užtikrina atitinkamos veiklos koordinavimą nacionaliniu lygmeniu, <b>įskaitant geležinkelių transporto paslaugų, kurias gali plėtoti įvairios kiekvienos ES valstybės narės regionų institucijos, skatinimą.</b></p>

**Paaiškinimas**

Siekiant užtikrinti veiksmingą Europos geležinkelių metų įgyvendinimą valstybėse narėse, regionų valdžios institucijų dalyvavimas šiame projekte ir geležinkelių propagavimas yra labai svarbūs ne tik centriniu, bet ir ypač regioniniu lygmeniu.

**4 pakeitimas**

## 5 straipsnis

Komisijos tekstas	RK pakeitimas
<p>1. Siekdama koordinuoti Europos metų veiklą, Komisija reguliariai šaukia nacionalinių koordinatorių posėdžius. Tie posėdžiai taip pat suteikia galimybę keistis informacija apie Europos metų veiklos įgyvendinimą nacionaliniu ir Sąjungos lygmenimis; Europos Parlamento atstovai gali dalyvauti tuose susitikimuose kaip stebėtojai.</p> <p>2. Sąjungos lygmeniu vykdomas integralus Europos metų koordinavimas, siekiant užtikrinti įvairių Sąjungos programų ir iniciatyvų, pagal kurias finansuojami geležinkelių transporto srities arba su ja susiję projektai, sąveiką.</p> <p>3. Komisija reguliariai šaukia suinteresuotųjų šalių ir geležinkelių transporto srityje veikiančių organizacijų arba įstaigų, įskaitant veikiančius tarpvalstybinius tinklus ir atitinkamas NVO, ir jaunimo organizacijų bei bendruomenių atstovų posėdžius, kad jie padėtų jai Sąjungos lygmeniu įgyvendinti Europos metų veiklą.</p>	<p>1. Siekdama koordinuoti Europos metų veiklą, Komisija reguliariai šaukia nacionalinių koordinatorių posėdžius. Tie posėdžiai taip pat suteikia galimybę keistis informacija apie Europos metų veiklos įgyvendinimą nacionaliniu ir Sąjungos lygmenimis; Europos Parlamento <b>ir Europos regionų komiteto</b> atstovai gali dalyvauti tuose susitikimuose kaip stebėtojai.</p> <p>2. Sąjungos lygmeniu vykdomas integralus Europos metų koordinavimas, siekiant užtikrinti įvairių Sąjungos programų ir iniciatyvų, pagal kurias finansuojami geležinkelių transporto srities arba su ja susiję projektai, sąveiką.</p> <p>3. Komisija reguliariai šaukia suinteresuotųjų šalių ir geležinkelių transporto srityje veikiančių organizacijų arba įstaigų, įskaitant veikiančius tarpvalstybinius tinklus ir atitinkamas NVO, ir jaunimo organizacijų bei bendruomenių atstovų posėdžius, kad jie padėtų jai Sąjungos lygmeniu įgyvendinti Europos metų veiklą.</p>

Komisijos tekstas	RK pakeitimas
Komisija, atsižvelgdama į biudžeto galimybes, gali skelbti kvietimus teikti pasiūlymus ir projektus, kuriems gali būti teikiama parama dėl jų išskirtinio indėlio siekiant metų tikslų.	Komisija, atsižvelgdama į biudžeto galimybes, gali skelbti kvietimus teikti pasiūlymus ir projektus, kuriems gali būti teikiama parama dėl jų išskirtinio indėlio siekiant metų tikslų. <b>Atrenkant ES remiamus projektus būtina užtikrinti geografinę pusiausvyrą.</b>

### **Paaiškinimas**

RK dalyvavimas koordinatorių posėdžiuose yra labai svarbus atsižvelgiant į svarbų vietos ir regionų valdžios institucijų vaidmenį plėtojant regionų ir vietos geležinkelių transportą. Finansinė parama Europos geležinkelių metų projektams turėtų būti subalansuota. Todėl siūloma įtraukti geografinį kriterijų.

## **II. POLITINĖS REKOMENDACIJOS**

### **A. Geležinkelių vaidmuo ir indėlis į Europos regionų socialinį ir ekonominį vystymąsi, tvarų judumą ir Europos žaliajame kurse bei ES transporto politikoje nustatytų tikslų įgyvendinimą**

#### EUROPOS REGIONŲ KOMITETAS

1. palankiai vertina pasiūlymą dėl Europos geležinkelių metų (2021 m.), kuriuo, vykdant projektus, rengiant diskusijas, renginius, parodas ir įgyvendinant iniciatyvas visoje Europoje, būtų skatinamas piliečių, įmonių ir valdžios institucijų keliavimas geležinkeliais kaip patrauklia ir ekologiška tvaria kelionių po Europą priemonė;
2. pažymi, kad sprendime dėl Europos geležinkelių metų išskirti tikslai atitinka geležinkelių transporto populiarinimo tikslus, išdėstytus Europos Komisijos komunikate dėl Europos žaliojo kurso, ypač susijusius su darniu ir išmaniu judumu bei neutralaus poveikio klimatui įgyvendinimu ES iki 2050 m.;
3. atkreipia dėmesį į tai, kad geležinkelių transportas yra viena tvariausių, efektyviausiai energiją vartojančių ir saugiausių transporto rūšių, todėl būsimoje Europos judumo sistemoje jam teks svarbus vaidmuo;
4. atkreipia dėmesį ir į tai, kad geležinkeliai šešis kartus efektyviau naudoja energiją nei kelių transportas, o tai reiškia, kad jie išmeta devynis kartus mažiau CO<sub>2</sub> nei krovinio ir keleivinio oro transporto priemonės;
5. nurodo, kad geležinkeliai, kaip klimato požiūriu neutraliausias judumo būdas ES, turi savo tvaraus judumo strategiją, kad iki 2050 m. būtų pasiektas tikslas veikti visu pajėgumu visiškai neišmetant teršalų;
6. atkreipia dėmesį į tai, kad visos transporto rūšys, vadovaujantis principu „teršėjas moka“, turėtų vienodai prisidėti prie išorės šnaudų padengimo. Atsižvelgdamas į tai, ragina Europos Sąjungos Tarybai pirmininkaujančią Vokietiją paspartinti diskusijas dėl Eurovinjetės, kad artimiausiais mėnesiais būtų galima priimti bendrą strategiją ir pradėti trišales derybas su Europos Parlamentu siekiant paskatinti perėjimą nuo kelių transporto prie geležinkelių transporto;
7. pabrėžia, kad geležinkelių sektorius taip pat labai prisideda prie Europos ekonomikos vystymosi ir Europos vidaus rinkos sukūrimo;

8. be to, atkreipia dėmesį į tai, kad perėjimo prie geležinkelių transporto tikslų negalima pasiekti vien tik traukos priemonėmis pačiame geležinkelių sektoriuje – siekiant Komisijos pagal žaliąjį kursą nustatytų tikslų prireiks ir stūmos priemonių iškastiniu kuru varomų transporto priemonių srityje;
9. pažymi, kad dėl geležinkelių pramonės pastangų gerinti paslaugas keleivių pasitenkinimas jomis nuolat didėja <sup>(1)</sup>;
10. atkreipia dėmesį į tai, kad didėjanti urbanizacija bus vienas didžiausių iššūkių pasaulyje, todėl reikia sukurti naujas judumo paradigmas. Visiškam perėjimui prie elektrinių ir automatizuotų transporto priemonių prireiks daugelio metų, tačiau, atsižvelgiant į klimato kaitos sukeltas problemas, geležinkelių sektorių reikia remti jau dabar;
11. pabrėžia, kad investicijos į krovinių vežimo geležinkeliais koridorius ir krovinių perkrovimo terminalus padeda stiprinti teritorinę sanglaudą ES, didinti prekybą su trečiosiomis šalimis ir gerinti ekonomikos vystymąsi bei užimtumą;
12. ragina ES institucijas, atsižvelgiant į planuojamą Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 <sup>(2)</sup> (TEN-T) peržiūrą, toliau remti šio tinklo plėtrą ir investuoti į naujus koridorius, juos tiesiant visoje Europos Sąjungoje ten, kur jie būtini, ypač regionuose, kur geležinkelio infrastruktūra yra mažiau išvystyta. Europos pridėtinę vertę turinčių koridorių pavyzdžiai yra „Amber“ koridorius ir „Rail Baltica“;
13. atkreipia dėmesį į tai, kad dėl 2014–2016 m. Europos infrastruktūros tinklų priemonės investicijų į geležinkelius buvo sukurta 264 mlrd. EUR BVP. Be to, pagal šią priemonę investuojant į ES pagrindinio tinklo koridorius, galima tikėtis 1,8 % papildomo BVP iki 2030 m. ir perėjimo prie kitų transporto rūšių, taip sudarant galimybę sumažinti išorės sąnaudas;
14. atkreipia dėmesį į greitųjų geležinkelių paslaugų sėkmę Europoje ir jų galimybes pakeisti oro susisiekimą, kai kelionės atstumas yra 800–1 000 km; pritaria tolesnei greitųjų geležinkelių infrastruktūros plėtotei, ypač Vidurio ir Rytų Europoje bei Šiaurės šalyse, nes tai padidins Europos transporto tinklo junglumą, skatins ES konkurencingumą, prieinamumą ir klimato tikslus;
15. pažymi, kad COVID 19 krizė patvirtino, jog Europos geležinkelių sistema yra labai atspari ir stabili, o tai sudarė sąlygas išlaikyti nuolatinę teritorinę sanglaudą, būtent tarp regionų, geležinkelio transportu gabenant pacientus ir būtiniausias prekes;
16. atkreipia dėmesį į įvairių Europos šalių infrastruktūros plėtos ir kokybės skirtumus ir teigiamai vertina tai, kad jau numatyta didelę naujosios Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) biudžeto dalį skirti nuosekliai ES masto strategijai parengti siekiant sumažinti ES valstybių narių geležinkelių sistemų veikimo skirtumus;
17. mano, kad ES sprendimus priimančias asmenys turėtų pasinaudoti ekonomikos atkūrimo po pandemijos laikotarpiu ir daugiau dėmesio skirti aplinką tausojančioms transporto rūšims, pavyzdžiui, geležinkeliams. Ši nauja tendencija turi atsispindėti būsimose ES transporto strategijose ir investicijų planuose.

## B. Geležinkelių transporto iššūkiai. Regionų komiteto rekomendacijos dėl jo skatinimo ir plėtojimo

### EUROPOS REGIONŲ KOMITETAS

18. pažymi, kad 2011 m. Transporto baltąja knyga buvo siekiama esminio pasikeitimo transporto srityje, pirmenybę teikiant kelionėms geležinkeliu; apgailestauja, kad šie tikslai nebuvo pasiekti ir kad bendras išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis transporto sektoriuje nuolat auga;

<sup>(1)</sup> 2018 m. sausio/vasario mėn. greitoji „Eurobarometro“ apklausa Nr. 463 dėl europiečių pasitenkinimo geležinkelių paslaugomis.

<sup>(2)</sup> OL L 348, 2013 12 20, p. 1.

19. ragina ES institucijas ir nacionalines valdžios institucijas imtis skubių veiksmų siekiant sudaryti vienodas konkurencijos sąlygas įvairioms transporto rūšims, visų pirma atsižvelgti į neigiamą išorinį poveikį aplinkai ir suderinti apmokestinimą, ir nuosekliai skatinti geležinkelių transportą. Atsižvelgdamas į tai primena, kad Europos regionų komitetas išreiškė paramą Europos piliečių iniciatyvai „Fairosene“, pagal kurią prašoma apmokestinti aviacinį žibalą;

### **ES klimato srities tikslų įgyvendinimas**

20. pakartoja savo raginimą<sup>(3)</sup> panaikinti Tarybos direktyvoje 2006/112/EB<sup>(4)</sup>, pagal kurią visos valstybės narės nuo PVM atleidžia tarpvalstybinį aviacijos sektorių, tačiau ne tarpvalstybinį geležinkelių sektorių, numatytas dabartines atleidimo nuo PVM nuostatas;

21. ragina ES institucijas ir valstybių narių Vyriausybes stiprinti strateginį bendradarbiavimą kovojant su klimato kaita ir skubiai remti veiksmus šiose srityse:

- nustatyti visiško išorės sąnaudų internalizavimo transporto sektoriuje taisyklę; užtikrinti vienodus ir su sauga susijusius standartus visoms transporto rūšims;
- atsižvelgiant į valstybių narių ministrų įsipareigojimus, nurodytus Graco deklaracijoje laikyti geležinkelius ES svarbiu tvaraus judumo veiksniu keleiviniame ir kroviniame transporte;
- toliau remti geležinkelių tinklo elektrifikavimą ir modernizavimą;
- remti perėjimą prie geležinkelio naudojimo, visų pirma keleivių vežimą geležinkeliu vietinio eismo ir regioniniame transporte, taip pat kelionėms atstumais iki 1 000 km, taip pat įgyvendinti krovinių vežimo geležinkeliais paramos ir finansavimo sistemas, kad jo dalį visoje ES transporto sistemoje būtų galima padidinti nuo dabartinių 17 % iki mažiausiai 30 % 2030 m.;
- įvertinti pagal programą „Shift2Rail“ atliktą darbą ir padidinti paramą moksliniams tyrimams, technologinei plėtrai ir inovacijoms geležinkelių sektoriuje, be kita ko, vykdant tolesnius veiksmus pagal programą „Europos horizontas“;

### **ES transporto politikos tikslų įgyvendinimas**

22. mano, kad Europos Sąjungos TEN-T politika yra svarbi daugiarūšio transporto projektų koordinavimo Sąjungoje (ir trečiojoje šalyse) priemonė, padedanti plėtoti tarpvalstybinę ir regioninę infrastruktūrą;

23. vis dėlto atkreipia dėmesį į nepakankamą investicijų į pagrindinius tinklus ir TEN-T visuotinį tinklą papildomumą ir mano, kad svarbu užtikrinti pakankamą finansavimą ir visuotiniam tinklui;

24. pabrėžia, kad vykdant transporto politiką daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama ne tik naujų geležinkelio linijų tinklų kūrimo projektams, bet ir dabartinės geležinkelių infrastruktūros modernizavimui ir veiklos rezultatų gerinimui; šio proceso metu pirmenybė turėtų būti teikiama perėjimui prie geležinkelių pagal veiksmingumo klimatui požiūrį ir vengiant dėl priemonių atsirandančio kelių eismo spūsčių poveikio;

25. ragina visapusiškai remti esmines viešąsias investicijas į geležinkelių infrastruktūrą ir išnaudoti geležinkelių potencialą ir jų vaidmenį atgaivinant Europos ekonomiką po COVID 19 krizės;

26. atkreipia dėmesį į tai, kad miestų geležinkelio jungtys nėra pakankamai integruotos į TEN-T tinklą ir kad reikia tobulinti geležinkelio „paskutinės mylios“ infrastruktūrą; rekomenduoja rengiant tvaraus transporto planus ir strategijas skirti geležinkeliams daugiausia dėmesio sistemose, integruojančiose įvairias regioninio ir miesto transporto rūšis;

<sup>(3)</sup> [2015/2347\(INI\)](#)

<sup>(4)</sup> OL L 347, 2006 12 11, p. 1.

27. ragina didesnę svarbą teikti geležinkelio stotims kaip veiksmingoms daugiaryšėms sąsajoms miesto ir priemiesčio judumo sistemose, sujungiant geležinkelių sistemas su kitomis transporto rūšimis ir bendro naudojimosi miesto sistemomis (pavyzdžiui, dviračių) ir integruojant į jas;

28. atkreipia dėmesį į būtinybę užtikrinti tinkamą keleivių, įskaitant riboto judumo keleivius, apsaugos lygį. Atsižvelgiant į tai, būsimuose teisėkūros sprendimuose būtina įtvirtinti tam tikras teises ir pareigas, kurios leistų sektoriui vykdyti savo įsipareigojimus;

29. be to, ragina ES institucijas tobulinant ar plėtojant geležinkelių infrastruktūrą laikytis platesnio požiūrio į paramą antriniam geležinkelių tinklams ir į jų plėtrą, taip pat į papildomai reikalingą įvairiarūšio vežimo infrastruktūrą (pvz., terminalus) ir atitinkamai pritaikyti ar išplėsti paramos priemones;

### **Investicijų ir finansavimo poreikiai bei geležinkelių transporto konkurencingumo didinimas**

30. atkreipia dėmesį į didelius investicijų poreikius geležinkelių sektoriuje, ypač regionų lygmeniu. Siekiant išlaikyti konkurencingumą, geležinkelių sektorius turi turėti galimybę gauti ES finansavimą, kad galėtų finansuoti infrastruktūros projektus, investicijas į riedmenis, inovacijas, skaitmeninimą ir veiksmus, susijusius su terorizmo grėsmėmis, visų pirma sanglaudos šalyse, turinčiose mažiau išsivysčiusį geležinkelių paslaugų sektorių;

31. ragina 2021–2027 m. ES biudžete, taip pat valstybių narių biudžetuose numatyti pakankamai lėšų investicijoms į geležinkelius; pažymi, kad Vidurio ir Rytų Europos šalys susiduria su pasenusių geležinkelio riedmenų ar jų nebuvimo apskritai problemomis. Investicijos yra labai svarbios norint didinti geležinkelių konkurencingumą;

32. atsižvelgdamas į geležinkelių sektoriaus patiriamus finansinius iššūkius ir jo plataus užmojo plėtros tikslus, Komitetas ragina nustatyti lankstesnes sanglaudos taisykles, kad būtų galima iš esmės padidinti finansavimą geležinkelių investicijoms remti pagal ERPF ir Sanglaudos fondą. Taip pat ragina padidinti Europos infrastruktūros tinklų priemonės biudžetą siekiant prisidėti prie Europos transporto sistemos ekologinės pertvarkos;

33. rekomenduoja apsvarstyti ilgalaikį ES tvaraus transporto finansavimo mechanizmą, iš dalies finansuojamą iš mažiau aplinką tausojančių transporto rūšių, laikantis principo „teršėjas moka“;

34. mano, kad pagrindine ES investicijų į geležinkelius finansavimo forma turi išlikti dotacijos. Daugelis infrastruktūros projektų neuždirba pakankamai pajamų – jie paprastai padengia 10–20 % visų investicijų išlaidų. Tačiau kartu šie projektai teikia didelę socialinę ir ekonominę naudą;

35. pabrėžia, kad svarbu investuoti į miesto geležinkelio terminalų ir regioninio geležinkelių transporto, kuris yra judumo kai kuriuose regionuose pagrindas, pajėgumų didinimą; geležinkelis padidina teritorinę ES sanglaudą ir kartu užkerta kelią su transportu susijusiai atskirčiai;

36. pabrėžia, kad svarbu įgyvendinti projektus, kuriais skatinamas judumas be sienų, kuris būtų prieinamas visiems naudotojams, įskaitant vyresnio amžiaus asmenis, riboto judumo asmenis ir neįgaliuosius;

37. atkreipia dėmesį į tai, kad investicijos į geležinkelių skaitmeninimą ir automatizavimą yra būtinos, kad geležinkelių transportas taptų dar veiksmingesnis ir konkurencingesnis;

38. pažymi, kad reikia bendrai finansuoti esamų inovacinių sprendimų, skirtų jungtims su skirtingo vėžės pločio šalimis gerinti, kaip antai, SUW 2000 automatinio vėžės pločio keitimo sistema, įgyvendinimą, siekiant pagerinti susisiekimą su trečiosiomis šalimis;

**C. Regionų komiteto rekomendacijos dėl veiksmingų geležinkelių transporto skatinimo būdų Europos geležinkelių metais (2021 m.)**

EUROPOS REGIONŲ KOMITETAS

39. ragina ES institucijas, valstybes nares ir regionų valdžios institucijas, atsižvelgiant į Europos geležinkelių metų tikslus, imtis priemonių siekiant skatinti geležinkelių transportą kaip aplinką tausojančią, naujovišką ir saugią transporto rūšį. Bendradarbiaudamos su geležinkelių sektoriumi ir jo organizacijomis jos gali organizuoti ir skelbti:

- iniciatyvas, parodas ir renginius, kuriais skatinamos politinės, ekonominės ir socialinės diskusijos siekiant pabrėžti geležinkelių transporto svarbą ES transporto ir ekonomikos sistemoje (*inter alia*, 2021 m. Tarptautinė geležinkelio pramonės paroda TRAKO Gdanske),
- informavimo ir švietimo kampanijas apie geležinkelių transporto vaidmenį ir ypatingą svarbą ir iniciatyvas, skatinančias visuomenę prisidėti prie tvaraus transporto tikslo įgyvendinimo,
- regionų ir vietos valdžios institucijų, geležinkelio įmonių ir ES institucijų atstovų keitimąsi patirtimi ir geriausios praktikos pavyzdžiais siekiant skatinti geležinkelių transportą;

40. RK yra išpareigojęs didinti geležinkelių indėlį ir vaidmenį viešajame transporte bei gerinti jo įvaizdį ekonominiu ir socialiniu požiūriu. Dėl didėjančio kartų atotrūkio ir su geležinkeliais susijusių profesijų pokyčių reikia ne tik skatinti poveikio klimatui neutralizavimą geležinkelių sektoriuje, bet ir didinti bei pabrėžti darbo šiame sektoriuje patrauklumą. Todėl RK visų pirma:

- ragina nacionalines ir regionų valdžios institucijas skatinti profesinį mokymą geležinkelių srityje ir universitetuose kurti rinkos poreikius atitinkančias disciplinas ar studijų kursus, ypač inžinerijos, automatikos, signalizacijos ir kitose specializuotose srityse,
- skatina geležinkelio įmones rengti papildomus mokymus, siekiant didinti darbo geležinkelio sektoriuje patrauklumą,
- rekomenduoja geležinkelio įmonėms ir mokymo įstaigoms, regionų ir valstybių narių valdžios institucijoms padedant, rengti konkursus studentams, norintiems patikrinti savo žinias apie geležinkelius,
- ragina Europos Komisiją išlaikyti ir išplėsti programą #DiscoverEU. RK taip pat siūlo pradėti įgyvendinti bendrą iniciatyvą, pagal kurią ši programa būtų susieta su geležinkelių sektoriumi. Jos tikslas turėtų būti jaunimo keliones „Interrail“ susieti su Europos miestuose ir regionuose vykstančių renginių programa daugiausiai dėmesio skiriant vietos geležinkelių stotims kaip kultūros nešėjoms ir (arba) techninio pobūdžio apsilankymams, kad jaunimas daugiau sužinotų apie geležinkelius,;
- palankiai vertina geležinkelių sektoriaus dalyvavimą 2021 m. Tarptautiniame meno festivalyje Europalia, kurio tema bus geležinkelių įtaka menui ir geležinkelių kaip pokyčių katalizatoriaus svarba;

41. mano, kad Europos ir nacionaliniu lygmenimis būtina remti geležinkelių transportą, taip pat atsižvelgiant į iššūkius, su kuriais susiduria šis sektorius. Todėl RK:

- ragina geležinkelių sektorių labiau prisidėti prie tvaraus turizmo kuriant naujas geležinkelio linijas ir atkuriant tas linijas, kurių eksploatavimas jau nutrauktas,
- ragina geležinkelių sektorių ir valstybes nares didinti naktinių traukinių ir automobilius gabenančių vagonų pasiūlą,
- ragina Europos Komisiją sukurti nuoseklų Europos greitųjų geležinkelių tinklą kaip alternatyvą arba papildomą sprendimą oro ir privačiam transportui, nemažinant regioninės ir prekinį traukinių infrastruktūros plėtos,

- ragina geležinkelių sektorių nuolat skatinti skaitmeninimą ir gerinti savo paslaugų prieinamumą kuriant bilietų pardavimo taikomąsias programas ir platformas arba sukuriant bendrą Europos traukinių bilietų pardavimo sistemą,
  - remia geležinkelių sektoriaus ir valstybių narių pastangas skatinti tarptautinio transporto sąveikumą,
  - ragina valstybes nares skatinti ir finansuoti krovinių vežimo ne keliais, o geležinkeliais programas, rengiant tokius naujus projektus kaip Lenkijoje įgyvendinama programa „Tiry na Tory“<sup>(5)</sup> (sunkvežimiai ant bėgių) ir dalytis geriausia patirtimi, susijusia su perėjimu prie kitų transporto rūšių,
  - ragina regionų valdžios institucijas ir valstybes nares parengti ilgalaikius transporto planus, kuriuose geležinkelių transportui tektų pagrindinis vaidmuo, ir pažymi, kad geležinkeliai turi būti skatinami kaip pagrindinis elementas sprendžiant su transportu susijusias atskirties periferiniuose ir (arba) mažiau išsivysčiusiuose regionuose problemas. Regionuose, kuriuose nėra geležinkelių, pavyzdžiui, atokiausiuose regionuose, RK rekomenduoja ieškoti kitų, jų realią padėtį atitinkančių judumo sprendimų,
  - ragina regionų valdžios institucijas remti išlikusius geležinkelių istoriją menančius paminklus, muziejus ir istorinius garvežius kaip savo regionų kultūros paveldą,
  - rekomenduoja vietos valdžios institucijoms, bendradarbiaujant su geležinkelio įmonėmis, skatinti ir įgyvendinti nuoseklius transporto „nuo durų iki durų“ sprendimus, atsižvelgiant į bendro vartojimo ekonomikos projektus, pavyzdžiui, dalijimosi dviračiais projektus;
  - rekomenduoja regionams ir geležinkeliams pradėti vykdyti išsamias bendras skatinimo kampanijas, pasitelkiant įvairias žiniasklaidos priemones ir informacijos kanalus, taip pat pabrėžti geležinkelio stočių ir geležinkelio transporto priemonių kaip kultūros nešėjų vaidmenį, nes tai padės užmegzti ir plėtoti ryšius su keleiviais ir ugdyti visuomenės supratimą, kad geležinkeliai gali svariai prisidėti prie kovos su klimato kaita,
  - ragina valstybes nares ir regionų valdžios institucijas remti investicijas į įvairiarūšio transporto terminalų statybą maršrutų atkarpose ir pasienyje su trečiosiomis šalimis, modernizuoti ir prižiūrėti geležinkelio stotis ir stoteles, įskaitant privažiuojamuosius kelius, ženklinti ir (arba) įrengti automobilių stovėjimo vietas žmonėms, vykstantiems į geležinkelio stotį automobiliais;
42. primena, kad reikia skatinti daugiarūšio transporto iniciatyvas integruojant geležinkelius į kitas bendro naudojimo transporto rūšis (dalijimąsi automobiliu, dalijimąsi dviračiais);
43. pabrėžia, kad reikia regioninių ir nacionalinių investicijų į istorinių geležinkelio stočių modernizavimą, kurias pertvarkant kartu turėtų būti mažinamas neigiamas poveikis aplinkai, taip pat į naujai pastatytas naujoviškas geležinkelio stotis, kuriose atsižvelgiama į aplinkos apsaugos reikalavimus, ypač susijusius su atsinaujinančiųjų išteklių energijos naudojimu;
44. rekomenduoja padidinti biudžetą nuo 8 mln. EUR, kaip siūlė Komisija (COM (2020) 78), iki 12 mln. EUR.

2020 m. spalio 14 d., Briuselis

*Europos regionų komiteto  
pirmininkas*

Apostolos TZITZIKOSTAS

---

<sup>(5)</sup> <https://tirynatory.pl/>