

**Europos regionų komiteto nuomonė dėl dokumento „Viešojo transporto iššūkiai miestuose ir didmiesčių regionuose“**

(2021/C 37/09)

**Pranešėjas:** Adam STRUZIŲK (PL/EPP), Mazovijos vaivadijos maršalka**POLITINĖS REKOMENDACIJOS**

## EUROPOS REGIONŲ KOMITETAS

1. atkreipia dėmesį į tai, kad reikia mažinti transporto išorinį poveikį, siekiant skatinti netaršų judumą. Transporto sektoriui tenka apie ketvirtadalis ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio. Be to, kai kurios transporto rūšys daro neigiamą poveikį gyvenimo kokybei ir žmonių sveikatai, nes jos kelia oro taršą, spūstis, triukšmą, nelaimingus atsitikimus ir dėl jų neracionaliai naudojamos erdvės;
2. pabrėžia, kad reikia pereiti prie tvarių transporto rūšių, siekiant užtikrinti aukštą gyvenimo kokybę miestuose ir padidinti jų prieinamumą, švarumą ir konkurencingumą;
3. pažymi, kad miesto funkcijų susiskaidymas vykstant miestų brovimuisi ir miestų driekiai kelia didelę grėsmę tvariai miestų ir regionų plėtrai. Dėl šių tendencijų ne tik blogėja vietovės būklė ir mažėja žemės ūkio paskirties plotų, žalių ir atvirų erdvių, bet ir stiprėja apgyvendinimo išorinis poveikis ir su tuo susiję eismo srautai – visa su tuo susijusi našta daugiausia tenka vietos ir regionų valdžios institucijoms;

*Judumo mieste iššūkiai, į kuriuos reikia atsižvelgti Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje <sup>(1)</sup>*

4. atkreipia dėmesį į tai, kad dėl didėjančio automobilių eismo intensyvumo miestuose ir didmiesčių regionuose stiprėja išorinis poveikis – keliama oro tarša ir prarandamas laikas, o tai savo ruožtu turi neigiamo poveikio profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyrai. Todėl viešasis transportas turėtų tapti pagrindine judumo mieste dalimi. Be to, turėtų būti skatinamos įvairios aktyvaus judumo formos, pavyzdžiui, važiavimas dviračiu ir vaikščiojimas, siekiant didinti judumo mieste tvarumą;
5. atkreipia dėmesį į didmiesčių regionams kylančius iššūkius plačiąja prasme ir nurodo, kad didmiesčių regionams būdinga tai, kad daug gyventojų vyksta dirbti į miestų centrus. Todėl vienas didžiausių didmiesčių regionų iššūkių yra aplinką tausojantis ir ekonomiškai efektyvus viešasis transportas <sup>(2)</sup>;
6. atkreipia dėmesį į tai, kad transporto sistema turėtų būti laikoma integruota sistema. Didėjanti paslauginio judumo (angl. MaaS) svarba ir naujoviškų transporto valdymo ir organizavimo būdų poreikis turėtų paskatinti vietos ir regionų valdžios institucijas planuojant teritorijas ir rengiant transporto planus derinti viešąjį ir asmeninį transportą (ypač ėjimą pėsčiomis ir dviračių transportą bei naujas judėjimo formas elektra varomomis nedidelėmis transporto priemonėmis);
7. pažymi, kad Europos žaliajame kurse nustatyti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo tikslai ir ES 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslas yra plataus užmojo, tačiau būtini. Kad miestai ir didmiesčių regionai galėtų įgyvendinti šiuos tikslus, reikalingi politiniai sprendimai, pagrįsti konceptualiu ir organizaciniu darbu bei sąmoningumo ugdymu, taip pat turi būti skirta reikiamų finansinių išteklių šiems tikslams pasiekiti;
8. rekomenduoja rinkti su judumo srautais didmiesčių regionuose susijusius duomenis, kad būtų galima susidaryti išsamų vaizdą apie eismo padėtį, siekiant parengti labiau pritaikytas priemones, įrodymais pagrįstus tvaraus judumo mieste planus ir tikslingiau nukreipti investicijas iš sanglaudos politikos ir kitų fondų lėšų;

<sup>(1)</sup> Pagal veiksmų planą rengiamos viešos konsultacijos dėl *Darnaus ir išmanaus judumo strategijos* (nuomonę galima pateikti iki 2020 m. rugsėjo 23 d.) (nuoroda Ares (2020) 3438177–01/07/2020): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.

<sup>(2)</sup> RK nuomonė 1896/2019 (OL C 79, 2020 3 10, p. 8).

9. pabrėžia, kad viena iš judumo mieste problemų priežasčių yra nepakankamas miesto transporto ir nemotorizuoto judumo infrastruktūros finansavimas. Vietos ir regionų valdžios institucijoms ir jų vežėjams reikalingas papildomi finansavimo šaltiniai, kurie būtų specialiai naudojami didinti ne individualaus kelių transporto, o alternatyvių ir tvarių transporto rūšių dalį;

10. pabrėžia, kad viešojo transporto politika turi būti įtraukta į platesnę socialinę politiką. Reikėtų vengti neproporcingo viešojo transporto išorės poveikio, pavyzdžiui, triukšmas, tarša, ekspropriacija, infrastruktūros darbai ir kita, socialiai pažeidžiamiausiems asmenims. Be to, turi būti užtikrinta vienoda prieiga visiems kainų ir junglumo požiūriu, taip pagerinant visų gyvenimo kokybę;

*Skatinimas rinktis tvarias transporto priemones siekiant įgyvendinti Europos žaliajame kurse įtvirtintus tikslus*

11. atkreipia dėmesį į tai, kad šiuo metu planavimo ir finansavimo srityse sudaromos palankios sąlygos privačių automobilių transportui. Šiuo požiūriu reikės keisti išankstines sąlygas, kad būtų skatinamos tvaresnės ir veiksmingesnės transporto rūšys. Tačiau dabartiniai įpročiai yra susiję su įvairių transporto rūšių prieinamumu ir patrauklumu, o daugumos visuomenės narių sprendimai šioje srityje yra lankstūs; Didinant viešojo transporto patrauklumą kainos, prieinamumo, dažnumo ir sklandžiai veikiančių transporto jungčių požiūriu, atsiras tikra alternatyva asmeniniams automobiliams;

12. pabrėžia, kad svarbu sukurti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę miestuose ir regionuose siekiant pritraukti privačių investicijų ir kurti inovatyvius viešojo transporto sprendimus. Atsižvelgdamas į tai, Komitetas ragina sukurti verslui palankią reglamentavimo sistemą, kuria būtų skatinamas naujų verslo modelių atsiradimas ir kuriama konkurencinga rinka;

13. pabrėžia, kad svarbu užtikrinti veiksmingą ir tvarų viešąjį transportą už miestų administracinių ribų, ypač važinėjantiems į darbą žmonėms, vyresnio amžiaus žmonėms ir jaunimui Šiuo požiūriu labai svarbus geras valdžios institucijų bendradarbiavimas ir valdymas didmiesčių lygmeniu;

14. atkreipia dėmesį į tai, kad norint pakeisti socialinius įpročius, siekiant, kad žmonės rinktųsi mažiau taršias transporto priemones, visų pirma būtina ugdyti naudotojų sąmoningumą ir tikrą pasirinkimą;

15. atkreipia dėmesį į tai, kad kitas žingsnis – sąmoningai teikti pirmenybę aplinką tausojančioms transporto rūšims. Būtina sukurti pėstiesiems ir dviratininkams pritaikytas zonas ir, atsižvelgiant į maršrutų prieinamumą ir patrauklumą bei transporto organizavimą, prioritetą erdvės požiūriu teikti tausojamajam judumui ir viešajam transportui. Tačiau siekiant šio pokyčio reikia koordinuoti teritorijų planavimo, miestų ir transporto politiką bei užtikrinti daugiapakopį bendradarbiavimą nepaisant administracinių ribų, kad būtų sukurta erdvė automobilių eismo alternatyvoms;

16. ragina Europos Komisiją, glaudžiai bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis, tiksliau apibrėžti investicijų į viešojo transporto plėtrą tikslus. Pastebima neigiama tendencija investicijas į viešąjį transportą susieti su kelių tinklo plėtra ir pajėgumo didinimu. Vietoj to, aiškus prioritetas turėtų būti teikiamas visų rūšių viešajam ir kolektyviniam transportui. Kai geležinkelių transportas neįmanomas, pirmenybė turėtų būti teikiama „greitųjų autobusų“ sistemoms ir daug keleivių vežančių transporto priemonių (angl. HOV) eismo juostoms. Tinkamomis kontrolės priemonėmis ir teisės aktais turėtų būti ribojama tokia praktika, kuri prieštarauja tvarios transporto politikos tikslams;

17. atkreipia dėmesį į tai, kad aplinką iš tiesų tausojančios transporto rūšys ne tik yra mažataršės, bet taip pat taupo erdvę, laiką ir energiją. Tai ne tik vaikščiojimas pėsčiomis ir važiavimas dviračiu, bet ir geležinkelių transportas arba „greitieji autobusai“ bei daug keleivių vežančios transporto priemonės. Todėl miesto traukiniai, metro, tramvajai, mažataršiai autobusai, visų pirma „greitieji autobusai“, turėtų būti viešojo transporto pagrindas didmiesčių regionuose ir didesniuose miestuose;

*Judumas ir viešasis transportas – pagrindinė vietos ir regionų valdžios institucijų užduotis*

18. primena, kad didelė eismo srauto dalis susidaro dėl to, kad gyvenamojoje vietoje neįmanoma patenkinti visų poreikių. Todėl politikos tikslas turėtų būti visų prekių ir paslaugų prieinamumas, ypač sveikatos, švietimo, sporto, kultūros ir socialinės paramos srityse, o ne judumas kaip savaiminis tikslas; kartu Komitetas atkreipia dėmesį, kad teritoriniams pokyčiams reikia laiko ir skatinti gerai veikiančius miesto ir kaimo ryšius siekiant išvengti gyventojų skaičiaus mažėjimo kaimo vietovėse, tačiau transporto sistemos srityje taip pat būtina imtis *ad hoc* taisomųjų veiksmų;

19. mano, kad pagrindinis teritorijų planavimo ir transporto politikos tikslas turėtų būti užtikrinti maksimalias galimybes poreikiams patenkinti kartu kuo labiau sumažinant judėjimo poreikį. Antrasis tikslas – racionalizuoti transporto apimtį, visų pirma nustatant pagrįstą transporto rūšių derinį, siekiant sumažinti vietos ir regionų valdžios institucijų patiriamą transporto išorinį poveikį; taip pat pabrėžia, kad padidėjęs nuotolinio darbo mastas, kaip buvo per COVID-19 pandemiją, gali atverti kaimo vietovėms galimybių suteikti darbuotojams daugiau lankstumo renkantis savo gyvenamąją vietą;

20. pažymi, kad dėl padidėjusio nuotolinio darbo masto per COVID-19 pandemiją, kasdienis judumo poreikis didesniais atstumais sumažėjo ir ši tendencija, įgyvendinus tokias koncepcijas kaip „15 minučių miestas“, galėtų tapti ilgalaike;

21. primena, kad viešojo transporto tinkluose turėtų būti kuo anksčiau atsižvelgiama į naują gyvenamųjų rajonų plėtrą ar atsirandančius gyvenviečių modelius ir užtikrinamas prieinamumas dar ankstyvuojant etapu, nes kai tik žmonės įsigyja automobilį, jie būna linkę juo naudotis; naujų būsto projektų gyventojai turėtų turėti galimybę naudotis viešuoju transportu iš karto persikėlę į naujus namus;

22. pabrėžia, kad reikia apriboti miesto brovimąsi, kuris per trumpą laiką periferinėse miestų teritorijose gali nusidriekti iki kelių dešimčių kilometrų nuo miesto centro. Kuo didesnė paveikta teritorija, tuo didesnė problema. Todėl svarbu grįžti prie gyvenviečių struktūros, paremtos sutankinimu ir centrų tinklu, kuriame pagrindinės funkcijos yra suplanuotose tinkamo dydžio centruose, sujungtuose su efektyviu transporto tinklu; Planuojant naują būsto plėtrą taip pat svarbu ją susieti su viešojo transporto mazgais;

23. ragina Europos Komisiją skirti lėšų ne tik naujoms investicijoms į miesto transporto organizavimą, bet ir pasenusių ir neveiksmingų sprendimų pakeitimą. Šiomis investicijomis visų pirma turėtų būti siekiama modernizuoti geležinkelių sistemas, užtikrinti geležinkelių saugumą ir skaitmeninimą, taip sukuriant greitesnes, saugesnes ir patogesnes transporto sistemas. Be to, siūlomos investicijos galėtų apimti tokius aspektus kaip susidūrimų išvengti padedantys transporto priemonių maršrutai miestuose, tikri miesto keliai, leidžiantys efektyviau naudoti erdvę, transporto poreikių mažinimas, veiksmingų transporto rūšių dalies didinimas transporto rūšių derinyje ir transporto išorinio poveikio mažinimas. Tokiomis priemonėmis skatinama rinktis kolektyvinį transportą ir alternatyvas individualioms transporto priemonėms, taip pat mažinama iliuzija, kad kelionės iš priemiesčių asmeniniais automobiliais yra nesudėtingos ir pigios, nes jų išorinis poveikis faktiškai tenka miesto gyventojams;

*Tinkamas transporto priemonių derinys ir išorės sąnaudų internalizavimas, kaip išankstinė ES finansavimo regionuose sąlyga*

24. mano, kad reikėtų išnagrinėti galimybes didinti investicijas į tvarų judumą, pavyzdžiui, pasitelkiant Europos infrastruktūros tinklų priemonę, Modernizavimo fondą ir ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę. Taip pat svarbu didinti judumą investuojant į infrastruktūrą, kuria gerinama prieiga prie miesto arba transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) mazgų, ir teikti šiems mazgams pirmenybę;

25. mano, kad pagrindinis uždavinys – didinti labiau aplinką tausojančių transporto rūšių, t. y. tų transporto rūšių, kurioms reikia mažiau energijos ir erdvės, transporto dalį. Todėl tvarūs ir inovatyvūs judumo būdai galėtų būti neatsiejama pagal nacionalinius ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planus pateiktų reformų dalis. Tai reiškia, kad turi būti tinkamai naudojamos įvairios transporto rūšys, siekiant kuo didesnės naudos ir kuo mažesnių sąnaudų visuomenei, laikantis principo „teršėjas moka“;

26. ragina užbaigti darbą, susijusį su transporto išorės sąnaudų internalizavimu, kad naudotojai, rinkdamiesi transporto priemones, taip pat atsižvelgtų į visuomenės gerovę. Tai ypač svarbu atsižvelgiant į faktines kelių transporto išlaidas, kurios šiuo metu yra nepakankamai įvertintos. Geresnė pusiausvyra šioje srityje labai paskatins dažniau naudoti mažiausiai išorės sąnaudų reikalaujančias transporto rūšis, kaip antai geležinkelių transportą ir „greituosius autobusus“, kurie turėtų būti viešojo transporto pagrindas didmiesčių regionuose;

27. pabrėžia, kad reikia užtikrinti konkurencingas viešojo transporto kainas keleiviams. Atsižvelgiant į tai, kad automobilių eismas sukelia didžiausią išorinį poveikį, viešojo transporto patrauklumui užtikrinti reikėtų pakankamai didelio viešojo finansavimo, iš dalies užtikrinamo lėšomis, gautomis internalizavus individualaus kelių transporto sąnaudas;

28. pabrėžia, kad geležinkeliai, kaip regioninio judumo pagrindas, labai prisideda prie teritorinės sanglaudos. Komitetas ragina didinti investicijas į miestų geležinkelių mazgus, geriau juos integruoti į TEN-T tinklą, gerinti tarpvalstybines jungtis ir tobulinti geležinkelio „paskutinės mylios“ infrastruktūrą, kad geležinkeliai būtų geriau integruoti į miestų ir priemiesčių judumo tinklus<sup>(3)</sup>.

29. pabrėžia būtinybę remti ir kitas tvaraus viešojo transporto rūšis, pavyzdžiui, mažataršius autobusus, kaip priemonę sumažinti spūstis miestuose, išmetamų teršalų kiekį ir pasiekti Europos žaliojo kurso tikslus klimato srityje. Todėl labai svarbu teikti ekonomines paskatas transporto parko atnaujinimui, švarių technologijų diegimui ir investicijoms į infrastruktūrą (pvz., autobusų ir daug keleivių vežančių transporto priemonių juostas didmiesčiuose, persėdimą palengvinančius transporto terminalus, įlaipinimo ir išlaipinimo stoteles, stovėjimo aikšteles, kuriose galima persėsti iš asmeninio automobilio į viešąjį transportą ir t. t.);

30. ragina miestų viešajam transportui skirti daugiau lėšų iš Europos infrastruktūros tinklų priemonės, Sanglaudos fondo ir Europos regioninės plėtros fondo, paspartinti jų naudojimą ir užtikrinti didesnę finansavimo poveikį regionų ir vietos lygmeniu. Šios lėšos bus labai svarbios įgyvendinant veiklos ir techninius sprendimus miestų lygmeniu ir užtikrinant tvarius ir aplinką tausojančius sprendimus;

31. ragina būsimoje 2021–2027 m. finansinėje programoje paramą judumui mieste ir geresniam jo sujungimui su didmiesčių regionų priemiesčiais ir kaimo vietovėmis, taip sukuriant gerai veikiančias integruotas transporto sistemas, pirmiausia teikti per regionų valdžios institucijas ir jų veiklos programas. Siekiant užtikrinti koordinuotą, veiksmingą ir efektyvų požiūrį, reikia pasinaudoti didele regionų valdžios institucijų patirtimi, žiniomis ir gebėjimais;

32. šiuo požiūriu pritaria tam, kad tvarus aplinkai nekenkiantis viešasis transportas būtų laikomas tinkamu finansuoti pagal konkretų tikslą „žalesnė ir mažo anglies dioksido kiekio Europa, skatinant perėjimą prie švarios ir teisingos energetikos, žaliausias ir mėlynausias investicijas, žiedinę ekonomiką, prisitaikymą prie klimato kaitos ir rizikos prevenciją bei valdymą“ (toliau – 2-asis PT) pagal Europos regioninės plėtros fondo ir Sanglaudos fondo (ERPF-SF) reglamentą – Komisijos pasiūlymas COM(2018) 372 final (su pakeitimais, padarytais COM(2020) 452 final), kuris padės pasiekti oro kokybės gerinimo ir triukšmo mažinimo tikslus ir svariai prisidės įgyvendinant žaliojo kurso tikslus ir pereinant prie neutralaus poveikio klimatui;

*Viešojo transporto paslaugų kokybė ir krizinių situacijų numatymas bei saugumo užtikrinimas kilus grėsmei, įskaitant pandemijas*

33. atkreipia dėmesį į tai, kad būtina užtikrinti aukštus viešojo transporto kokybės standartus, kad jis galėtų konkuruoti su individualiu kelių transportu. Pagrindiniai veiksniai šioje srityje yra šie: erdvinis prieinamumas, eksploatavimo laikas ir dažnumas, punktualumas ir patikimumas, konkurencingumas kelionės trukmės atžvilgiu, tiesioginiai maršrutai ar nesudėtingi persėdimai bei transporto priemonių patogumas ir saugumas;

<sup>(3)</sup> RK nuomonė 2633/2020 (OL C 440, 2020 12 18, p. 183).

34. atkreipia dėmesį į tai, kad dėl kritinės padėties, kurią sukėlė COVID-19 pandemija, didmiesčių regionuose perėjimas prie viešojo transporto gali pasisukti priešinga linkme. Žmonės ir vėl labiau linkę naudotis automobiliais ir daugeliu atvejų automobiliu į darbą važinėja po vieną. O didmiesčių regionai, taikydami prevencines higienos priemones viešojo transporto priemonėse, turi investuoti daug finansinių išteklių. Tačiau dėl didesnių išlaidų nepadaugėjo besinaudojančių viešuoju transportu ir didmiesčių regionai prarado didelę dalį pajamų, gaunamų parduodant transporto bilietus. Be to, dėl viešojo sektoriaus lėšų trūkumo, kurį lėmė COVID-19 pandemija, gerokai sumažėjo didmiesčių regionų biudžetai. Todėl reikia kompensuoti didmiesčių regionų biudžeto poreikius, pasimokyti iš patirties ir sukurti atsparias viešojo transporto sistemas, kurios būtų tinkama alternatyva, jei kiltų kita krizė;

35. ragina naudoti Teisingos pertvarkos fondo lėšas miestams ir didmiesčių zonoms remti pereinant prie viešojo transporto, kuris būtų nepriklausomas nuo iškastinio kuro;

36. rekomenduoja organizuoti bendrus ES masto viešųjų pirkimų konkursus, skirtus netaršiams mikroautobusams, ypač skirtiems pagyvenusiems žmonėms, neįgaliesiems ir moksleiviams, kuriems būtini labiau pritaikyti sprendimai. Tokie mikroautobusai yra brangesni atsižvelgiant į vieno keleivio nuvažiuotą kilometrą nei didesnės transporto priemonės ir jų nusidėvėjimo trukmė yra ilgesnė, tačiau jie taip pat svarbūs kuriant visiškai netaršaus viešojo transporto tinklą;

37. atkreipia dėmesį į tai, kad norint užtikrinti efektyvų viešąjį transportą, būtina jį integruoti erdvinio, organizacinio ir tarifų aspektais. Tai ypač svarbu didmiesčių regionuose, sostinių regionuose ir didesnėse miestų aglomeracijose, kuriose kasdieninėms kelionėms vienu metu naudojamas miesto, priemiesčių, vietos transportas ir nacionalinis transportas, taip pat ir kaimo vietovėse, kur gali būti sudėtinga užtikrinti viešojo transporto reisų dažnumą. Integracija reiškia bendrą kainų sistemą ir geresnę skirtingų viešojo transporto bendrovių, veikiančių tame pačiame didmiesčio regione, įskaitant geležinkelio transporto bendroves, veiklą. Integracija taip pat susijusi su tausojamuoju judumu, lengva prieiga prie viešojo transporto stotelių žmonėms, kurie neturi motorinių transporto priemonių, o geležinkelio stotelių menkai užstatytuose priemiesčiuose atveju – ir individualiam kelių transportui;

38. pabrėžia, kad taip pat būtina pagerinti geležinkelio stočių infrastruktūrą ir sukurti išmaniojo judumo centrus, kuriuos sudarytų ne tik logistikos centrai, bet ir susitikimų vietos, kur būtų sukurta maloni aplinka ne tik persėdimui į kitą transporto priemonę, bet ir žmonių bendravimui;

39. atkreipia Komisijos dėmesį į tai, kad kartu su viešojo transporto operatoriais reikia stiprinti bendradarbiavimą Europos viešojo transporto informacijos teikimo srityje. Turėtų būti galima paprasčiau planuoti keliones ir keliauti viešuoju transportu naudojant ir atskirų regioninių transporto operatorių interneto svetainėse pateiktą informaciją;

40. rekomenduoja Europos Komisijai, bendradarbiaujant su viešojo transporto operatoriais, nustatyti ir patvirtinti Europos masto sistemą, kad Europos miestuose būtų galima veiksmingai naudotis viešuoju transportu. Reikia atsižvelgti į įvairias galimybes, kurios būtų tvarios ilguoju laikotarpiu;

41. atkreipia Komisijos dėmesį į galimybę bendradarbiaujant su viešojo transporto operatoriais parengti Europos masto sistemą, pagal kurią išvykimo ir paskirties miestuose geležinkelio bilietai būtų derinami su miesto transporto bilietais (pvz., taikant papildomą mokesį). Keleiviams būtų labai naudinga viena platforma arba mobilioji programėlė ir mokėjimo sistema. Tokie sprendimai jau taikomi įvairiose valstybėse narėse ir įdiegti tokią galimybę visoje Europos Sąjungoje būtų lengviau planuoti kelionę;

42. ragina iš esmės išspręsti problemą dėl nepagrįstai didelių mokesčių vežėjams ir, kartu, keleiviams, kuriuos geležinkelių tinklo valdytojai ima už valstybės sienų kirtimą ES viduje. Šie mokesčiai neturėtų viršyti faktinių techninių išlaidų keičiant tinklą, jei tokių yra. Priešingu atveju jie turėtų būti panaikinti. Tai viena iš būtinų sąlygų siekiant atkurti tolimojo susisiekimo geležinkelių paslaugų konkurencingumą. Savo ruožtu tai padėtų skatinti naudojimąsi viešuoju transportu miestuose, į kuriuos atvyksta turistai;

43. pabrėžia, kad reikia parengti europinius prevencijos, konkrečių grėsmių, įskaitant pandemijas, nustatymo ir procedūrų, kuriomis būtų užtikrintas saugus asmenų judėjimas tokių grėsmių atveju, standartus. Rengiant ES darnaus ir išmanaus judumo strategiją, kuri pakeis Baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“<sup>(4)</sup>, reikėtų remtis patirtimi ir geros praktikos, taikytos daugelyje ES regionų ir miestų įgyvendinant kovos su COVID-19 poveikiu priemones, pavyzdžiais.

Briuselis, 2020 m. gruodžio 10 d..

*Europos regionų komiteto  
pirmininkas*

Apostolos TZITZIKOSTAS

---

<sup>(4)</sup> Pagal veiksmų planą rengiamos viešos konsultacijos dėl Darnaus ir išmanaus judumo strategijos (nuomonę galima pateikti iki 2020 m. rugsėjo 23 d.) (nuoroda Ares (2020) 3438177–01/07/2020): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.