

**Eiropas Reģionu komitejas atzinums “Trūkstošie transporta savienojumi pierobežas reģionos”**

(2017/C 207/05)

**Ziņotājs:** Michiel Scheffer (NL/ALDE), Gelderlandes provinces padomes loceklis

**IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ**

## EIROPAS REĢIONU KOMITEJA

1. uzsver, ka Eiropas integrācija pirmām kārtām izpaužas pie robežām. Atvērtas robežas un cilvēkus vienojoša infrastruktūra ir Eiropas idejas būtība. Arī pierobežas reģionu attīstību Eiropā lielā mērā nosaka tādas infrastruktūras pieejamība, kas dara iespējamus savienojumus starp pilsētām, uzņēmumiem un iedzīvotājiem robežas abās pusēs.

Nesenā bēgļu krīze, kas izraisīja robežu slēgšanu, daudzos pierobežas reģionos rada jaunas problēmas reģionu integrētai attīstībai;

2. pierobežas reģionus arvien biežāk atzīst par funkcionāliem reģioniem, kuri savu izaugsmes un darbvietu radīšanas potenciālu var izmantot tikai tad, ja robežas abas puses ir pietiekami savienotas gan savstarpēji, gan Eiropas tīklā. Migrācijas ietekme pierobežas reģionos būtu jāvērtē līdzsvaroti, ņemot vērā pārrobežu darba ņēmēju, pircēju, MVU un tūristu intereses;

3. reģionu un valstu sadarbībā būtu jācenšas arī panākt atvieglojumus nodarbinātībai abpus robežai. Augstas kvalitātes infrastruktūras un transporta savienojumu attīstība rosina pierobežas reģionu iedzīvotājus strādāt atbilstoši izglītībai, pat ja tas nozīmē tālāku ceļu līdz darbam. Šādā veidā uzlabotos nodarbinātības rādītāji un kvalifikāciju saderība ar darba tirgus vajadzībām, un tādējādi tiktu labāk izmantots cilvēkkapitāla potenciāls. Tas attiecas uz piekļuvi ne tikai ekonomikas centriem, bet arī apriņķojumiem;

4. šajā atzinumā galvenā uzmanība pievērsta pārrobežu savienojumiem, ko nodrošina dzelzceļš, autoceļi un, mazākā mērā, ūdensceļi. Tajā aplūkoti tikai pierobežas reģioni, kas atrodas Eiropā. Tomēr, ņemot vērā arī atzinumu “Aviācijas stratēģija”<sup>(1)</sup>, RK nav aizmirsusi, ka, no vienas puses, ir svarīgi gan gaisa, gan jūras savienojumi starp nomaļajiem reģioniem, salām un tālākajiem reģioniem un, no otras puses, ar tuvajām pārrobežu teritorijām, un tā aicina, lai Komisija, turpmāk pārskatot TEN-T, ņemtu vērā šo situāciju;

5. trūkstošie savienojumi pierobežas reģionos ir daļa no plašāka temata, proti, tas ir vietējās un reģionālās infrastruktūras attīstībai nepieciešamo finanšu līdzekļu trūkums. Lai pierobežas reģionos atrisinātu mobilitātes jautājumus, ir vajadzīga inovatīva pieeja;

6. pēdējos gados Eiropas Savienība galvenokārt koncentrējusies uz centralizētiem risinājumiem liela mēroga Eiropas transporta tīklam (TEN-T), īpaši izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI), kā arī programmu “Apvārsnis 2020”. Tādiem decentralizētiem instrumentiem kā, piemēram, Interreg programmai, kuru mērķis ir izveidot trūkstošos mazākus infrastruktūras savienojumus Eiropas pierobežas reģionos, pieejams salīdzinoši maz līdzekļu, lai gan šajās programmās daudz labāk ņemtas vērā attiecīgās pārrobežu teritorijas vietējās vajadzības;

7. Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) 2014.–2020. gadam jau ir ļāvis finansēt daudzus projektus, kas ir nozīmīgi mobilitātei Savienībā, un attiecīgie tā līdzekļi lielākoties jau ir piešķirti. Tādēļ būtu svarīgi atjaunot EISI ekonomiskās saistības un palielināt tā finansējumu, tai skaitā veicinot iniciatīvas, ar kurām visaptverošo tīklu un savienojumu sistēmu ar TEN-T tīklu ievieš pierobežas reģionos;

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

8. tāpēc svarīgs uzdevums ir arī meklēt un piešķirt finansiālu atbalstu pārrobežu transporta savienojumu izveidei, attīstīšanai vai atjaunošanai, tiecoties uz vienveidīgāku attieksmi pret dalībvalstīm līdzfinansēšanas noteikumu jomā. Dalībvalstīm jebkurā gadījumā ir īpaša loma būvdarbu finansēšanā;

9. TEN-T tīklam ir izšķirīga nozīme Eiropas reģionu ilgtspējīgā attīstībā. Lielākā daļa finanšu līdzekļu ir paredzēti TEN-T tīkla galvenajiem koridoriem, taču nedrīkst aizmirst arī savienojumus ar vietējiem un reģionālajiem visaptverošajiem tīkliem. Eiropas Komisijas 2016. gada oktobra aicinājums konkrēti attiecībā uz pārrobežu savienojumiem Eiropas transporta tīkla un EISI ietvaros ir ļoti atbalstāms pirmais solis minētajā virzienā;

10. šis EISI aicinājums attiecībā uz trūkstošajiem posmiem ir labs piemērs iespējamajam rezultātam starpiestāžu sadarbībā starp Eiropas Komisiju, Eiropas Parlamentu, Eiropas Reģionu komiteju, dalībvalstīm un attiecīgajām autonomajām kopienām vai reģioniem, apzinot kopīgas problēmas pierobežas reģionos, aprakstot iespējamus risinājumus un nodrošinot nepieciešamos līdzekļus šo problēmu pārvarēšanai. Šī sadarbība varētu kalpot par pamatu iespējamiem secinājumiem, kā EISI būtu jāveido turpmāk pēc 2020. gada, un būt par modeli līdzīgiem pasākumiem citās ES politikas jomās;

11. daudzgadu finanšu shēmas pārskatīšana 2016. gada beigās un notiekošās debates par kohēzijas politikas konfigurāciju pēc 2020. gada var būt izcila iespēja izvirzīt jaunus priekšlikumus par ES atbalstu trūkstošās infrastruktūras izveidošanai pierobežas reģionos. Saskaņā ar subsidiaritātes principu vispiemērotākais risinājums būtu atļaut šo infrastruktūru (tostarp arī mazāka mēroga infrastruktūru) finansēt no pārrobežu sadarbības programmām (*Interreg A*) un attiecīgi palielināt tām piešķirtos līdzekļus;

12. pētījumā *The potential of closing missing links of small scale infrastructure in Europe's border regions for growth and employment*<sup>(2)</sup> analizēti vairāki piemēri, kas šo viedokli apstiprina;

### **Ekonomikas attīstības iespējas**

13. pierobežas reģionus bieži uzskata par perifēriju, bet tie var būt ekonomiski svarīgi. Turklāt reģionālās saimnieciskās izaugsmes, teritoriālās kohēzijas un pārrobežu funkcionālo reģionu potenciāla attīstības priekšnosacījums bieži vien ir labi funkcionējoša mobilitātes sistēma. Tieši pierobežas reģionos vēl ir daudz iespēju attīstīt ekonomiku un radīt darbvietas;

14. vērš uzmanību uz to, ka daudzi pierobežas reģioni gūst labumu no pārrobežu tirdzniecības. Autoceļu, dzelzceļu un ūdensceļu pieejamības un kvalitātes uzlabošana netieši palīdzētu risināt sociālās un ekonomiskās problēmas, tostarp samazināt bezdarbu un paaugstināt iedzīvotāju dzīves līmeni. Piekļūstot robežreģioniem paredzētam finansēšanas mehānismam, minētie aspekti būtu jānosaka par prioritāriem;

15. infrastruktūras uzlabošanas virzītājspēks var būt tūrisms. Savukārt labāka infrastruktūra var veicināt tūrisma attīstību. Šāda veida katalizatori būtu jāizmanto attīstības mērķim. Jo īpaši nedrīkst aizmirst par pārrobežu velotīkla lomu tūrisma attīstībā;

16. pārrobežu savienojumu gadījumā tirgus pieprasījuma attīstība var prasīt vairāk laika. Augstāku izmaksu dēļ izmaksu un ieguvumu līdzsvars ir trausls, īpaši īstenošanas sākumposmā. Minētais ir jāņem vērā projektu finansēšanas inženierijā. Projektu finansēšanas inženierija ir ļoti svarīga arī saistībā ar ienākumu no ieguldījumiem atdevi un to ekonomiskās aktivitātes rezultātu dēļ, ko rada ieguldījumi infrastruktūrās, kuri tiek veikti pārrobežu sadarbības programmu un transporta attīstības atbalsta programmu ietvaros. No projektu viedokļa izšķiroši faktori ir atšķirīgais finansēšanas avotu salikums, pašu ieguldījuma apmērs, pasākumu finansēšanas līmenis un konsorciju dalībnieku izdevumi. Ņemot vērā visus šos elementus, komiteja iesaka tajos gadījumos, kad transporta struktūru veidošana ietekmē abas attiecīgās valstis, katrai pierobežas teritorijai pieņemt vienas norādes un vienu regulējumu, kas būtu kopīgs dalībvalstīm, lai projektiem nodrošinātu vēl daudz efektīvāku finansiālo atbilstīgumu;

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

## Infrastruktūra un pakalpojumi

17. trūkstošo savienojumu problēma risināma ar infrastruktūras izveidošanu, bet jārada arī iespējas atvieglot pakalpojumu sniegšanu, piemēram, izveidojot jaunus sabiedriskā transporta un kravu pārvadājumu savienojumus. Jautājums var būt arī par jau esoša maršruta atjaunošanu. Jaunu savienojumu izveides iespējamību nosaka galvenokārt tirgus pieprasījums;

18. risinot trūkstošo pārrobežu savienojumu jautājumu, ir jābūt integrētai pieejai gan preču, gan pasažieru pārvadājumiem, gan attiecībā uz visiem transporta veidiem: autotransportu, dzelzceļa transportu un ūdensceļu transportu. Īpaša uzmanība jāpievērš bezšķēršļu pārrobežu ceļojuma biļešu pārdošanai un informācijas nodrošināšanai, tādējādi sekmējot intermodalitāti. Tādēļ ir svarīgi iesaistīt un koordinēt dažādos uzņēmumus, kuri ir šo savienojumu operatori, it īpaši valsts uzņēmumus, kā arī dalībvalstis un reģionus atbilstīgi to kompetencei;

19. šajā ziņā pirmais solis ir uzlabot sabiedriskā transporta kustības sarakstu saskaņošanu pierobežas reģionos. Nākamais solis var būt pārrobežu koncesiju piešķiršana sabiedriskā transporta jomā;

20. lēniem transporta veidiem, piemēram, velotransportam, var būt svarīga nozīme pierobežas reģionos. Velotransports daudzos gadījumos papildina sabiedrisko transportu. Tas kļūst arvien populārāks un konkurētspējīgāks, it īpaši pilsētās, kurās ir lieli sastrēgumi. Tādēļ nepieciešama pārrobežu pieeja šim jautājumam un labas kvalitātes pārrobežu velotransporta infrastruktūra. Tāda transporta attīstība, kas saistīts ar *EuroVelo* veloceļu tīkliem, palīdz uzlabot tūrisma galamērķu piekļuves iespējas, un tādējādi to var uzskatīt par sociālu un ekonomisku mērķi;

21. integrēta plānošana ir ieteicama arī lauku apvidos un ekonomiski mazāk attīstītos reģionos, lai likvidētu šķēršļus piekļuvei darbvietām un aprikojumiem;

## Nepieciešama daudzlīmeņu pārrobežu sadarbība

22. robežšķērsošanas punktiem jāatrodas ne tikai galvenajos infrastruktūras tīklos, bet arī visaptverošajos tīklos. Tas nodrošina lielāku elastīgumu, pārvietojoties no mājām uz darbvietu un atpakaļ, un dara iespējamu piekļuvei darbvietām robežas abās pusēs. Lai radītu netraucētas mobilitātes sistēmu, nepieciešama visu pārvaldības līmeņu un visu iesaistīto partneru cieša pārrobežu sadarbība;

23. tādēļ būtu vēlams pieņemt arī Eiropas Parlamenta, Eiropas Komisijas, Eiropas Reģionu komitejas un dalībvalstu kopīgu politisku iniciatīvu, kas varētu ietvert šādus elementus:

- izmantot Eiropas Komisijas pašreiz īstenoto pārrobežu pārskatīšanu, lai novērstu šķēršļus pārrobežu transporta risinājumiem. Reģionu komiteja ir apņēmusies īstenot aktīvu lomu šo šķēršļu pārvarēšanā,
- izveidot platformu esošo projektu vērtēšanai un vadlīniju un labākās prakses izplatīšanai,
- ar Eiropas Komisijas *MOVE* ĢD spēcīgu atbalstu veidot pierobežas reģionu kopīgu transporta infrastruktūras projektu bāzi un veicināt zināšanu apmaiņu un sadarbību pārrobežu mobilitātes problēmu risināšanā,
- izmantot *Interreg-A* programmas, lai atvieglotu pārrobežu infrastruktūras un aprikojumu plānošanu un pakalpojumu integrāciju, un pārrobežu ieguldījumu īstenošanas nolūkā izmantot Eiropas teritoriālās sadarbības grupu (ETSG), tostarp uz robežām starp dalībvalstīm un trešām valstīm, un jo īpaši lai veidotu transporta infrastruktūras pārrobežu posmus, kā arī citas pārrobežu sadarbības struktūras, kas, veicot savu institucionālo darbību, dod ieguldījumu šādā plānošanā;

24. daļa no šādas iniciatīvas varētu būt kopīga pierobežas reģionu transporta infrastruktūras projektu un darbības standartu saskaņošanas bāze, ko uzrauga un atbalsta politiskā līmenī.

Eiropas Komisijas *MOVE* ĢD varētu koordinēt iniciatīvas, zināšanu apmaiņu un sadarbību saistībā ar pārrobežu mobilitātes jautājumiem un minēto projektu bāzi;

25. *Interreg* var būt vairāk nekā tikai finansējums un var sekmēt arī labāku pārrobežu infrastruktūras un aprīkojumu plānošanu. Sadarbībai *Interreg-A* ietvaros var būt liela nozīme, kad jāsaskaņo dažādas pieejas un jāmeklē risinājumi pārrobežu mobilitātes problēmām;

26. ieguldījumu īstenošanu var sekmēt, vairāk izmantojot Eiropas Teritoriālās sadarbības grupu (ETSG). Tam ir priekšrocības arī transporta infrastruktūras pārrobežu posmu izveidē;

### **Pilsoņu iesaistīšanās agrīnā posmā**

27. pārrobežu projektu izstrādē agrīnā posmā ir jāiesaista pilsoņi. Tam ir būtiska nozīme, lai projekti būtu sekmīgi un gūtu sabiedrības atbalstu. Pilsoņu iesaistīšana arī palielina iedzīvotāju izpratni par iespējam pierobežas reģionos;

28. attīstot pārrobežu savienojumus, jāņem vērā izmaiņas attieksmē pret atvērtām robežām, it īpaši saistībā ar bēgļu krīzi, bezdarbu un pieaugošo nacionālismu;

29. būtu jāveicina iniciatīvas, kas sekmē kaimiņos esošo Eiropas Savienības valstu un kaimiņvalstu, kuras robežojas ar dalībvalstīm, kopienu integrāciju. Atbalsts transporta savienojumu tīkliem veicinātu labāku savstarpējo saprašanos. Šie uzlabojumi sekmēs iedzīvotāju un uzņēmumu savstarpēju tuvināšanos, kas labvēlīgi ietekmētu iedzīvotāju dzīves kvalitāti robežas abās pusēs;

### **Nepieciešamība saskaņot tehniskos aspektus un noteikumus**

30. lai nodrošinātu labi savienotu pārrobežu infrastruktūru un lai dažādu ieinteresēto valstu pieeja tai būtu saskaņota, liela nozīme ir tehniskai, regulatīvai un ar finansēm saistītai saskaņošanai. Īpaši svarīgi ir standartizēt dzelzceļa līnijas un savienojumus, piemēram, attiecībā uz elektrifikāciju un Eiropas drošības sistēmām (ERTMS), kā arī novērst problēmas, kas saistītas ar standartu atšķirību daudzās Austrumeiropas valstīs un kuras ietver dzelzceļa līniju sliežu ceļu platumu. No tehnisko aspektu harmonizācijas viedokļa jāpiemin arī komunikācijas un informācijas izplatīšanas šķēršļi un kopējas platformas izveide lietotāju informēšanai, biļešu pārdošana internetā un ar infrastruktūru saistītu datu pārraides modernizācija. Lai sasniegtu šos mērķus, ir svarīgi iesaistīt dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas valsts iestādes, kas ir atbildīgas par minētajiem pārrobežu savienojumiem, un koordinēt to darbību;

31. papildus tehniskai saskaņošanai ir jāaskaņo arī normatīvā vide un atļaujas izsniegšanas procedūras, lai pielāgotu pārrobežu pasākumu īstenošanas grafikus. Pārrobežu koncesiju piešķiršana sabiedriskajam transportam var būt stimuls pārrobežu mobilitātes sistēmas uzlabošanai. Daudz vairāk būtu jāstrādā saistībā ar reģionālā pārrobežu transporta zonām un iestādēm, kas atbild par pārrobežu transporta jautājumiem;

32. Luksemburgas priekšlikuma ieviest "instrumentu īpašu noteikumu attiecināšanai un piemērošanai pārrobežu reģionos" izmantošana un iespējama paplašināšana dotu iespēju nelielos pārrobežu transporta savienojumu posmos piemērot vienas valsts juridiskos un tehniskos noteikumus tās attiecīgajā robežvalstī. Šādi varētu samazināt tehniskos šķēršļus un izmaksas. RK aicina Komisiju apsvērt priekšlikumu par Eiropas pārrobežu konvenciju, kas paredzētu īpašus noteikumus pierobežas reģionos, izvērtēt tās iespējamo izmantošanu un iesniegt priekšlikumu par tās īstenošanas kārtību;

### **Infrastruktūra atver robežas, tāpēc tā jāfinansē**

33. lielākā daļa (95 %) no ES finansējuma (*TEN-T*, EISI) patlaban tiek atvēlēti *TEN-T* pamattīkla koridoriem. Nelieli visaptverošā tīkla (*comprehensive network*) projekti un savienojumi ar *TEN-T* tīklu patlaban bieži vien nav tiesīgi saņemt ne (līdz)finansējumu, arī ne valsts finansējumu, lai gan tie ir būtiski konkrētu problēmu risināšanai un pārrobežu sakaru un ekonomikas attīstībai. Daļēji tas ir saistīts ar to atrašanos pie robežas. Iekšzemes maršruti un savienojumi nereti ir vairāk izmantoti;

34. samērā mazu projektu saskaņotas paketes var lielā mērā palīdzēt likvidēt šķēršļus pierobežas apgabalos. Tāpēc ES programmā mazākiem pārrobežu infrastruktūras projektiem būtu jāpiešķir tikpat liela prioritāte kā lielākajiem Eiropas transporta tīkla projektiem. Līdztekus infrastruktūras projektiem ir lietderīgi īpaši uzsvērt iniciatīvas pakalpojumu izvēšanai un iniciatīvas, kuras robežvalstis savstarpēji koordinē ar mērķi pārvaldīt mobilitātes pieprasījumu, piemēram,

pasākumus, kas paredzēti, lai atturētu no privāto transporta līdzekļu izmantošanas un veicinātu kolektīvās vai kopīgās mobilitātes veidus. Lai īstenotu investīcijas infrastruktūrā, līdztekus Savienības resursiem ir nepieciešams arī pašu ieguldījums. No Eiropas Savienības fondiem (ESI fondi) finansētu mazu un lielu projektu īstenošanai ir nepieciešams projekta partneru pašu ieguldījums. Dalībvalstu līmenī šis pienesums būtu jāpapildina arī ar dažāda apmēra nacionālo (līdz) finansējumu atkarībā no kompetenču sadalījuma attiecīgajā dalībvalstī. Pārrobežu projekti, kā arī konsorcijs partneru finansiālā stabilitāte nodrošina sekmīgu īstenošanu un līdzekļu piesaisti;

35. attiecībā uz preču mobilitāti var būt lietderīgi veicināt pasākumus ar mērķi saskaņot ceļu satiksmes noteikumus, īstenojot iniciatīvas, kas samazinātu dažās valstīs spēkā esošo ierobežojumu ietekmi uz ceļu satiksmi, un veicināt dzelzceļa/autotransporta intermodālos termināļus, kurus izmanto pārrobežu satiksmē;

36. lietderīgi var būt alternatīvi finansēšanas modeļi, un būtiska nozīme šajā saistībā ir iepirkuma noteikumu un valsts atbalsta noteikumu vienkāršošanai. Plānojot Savienības tiešo resursu izmantošanu, jau sākot ar projekta izstrādes posmu, var rasties neskaidrība par valstisko un nevalstisko dalībnieku pašu ieguldījumu garantijām. Ņemot vērā to investīciju lielo apmēru, kuras tiek ieguldītas infrastruktūrās, būtu vēlams apsvērt iespēju izveidot fondu transporta attīstībai un projektu izstrādes atbalstam, kā arī kopēju un valsts fondu izveidi. Pārrobežu sadarbības projektu gadījumā partnerībām var rasties problēmas jau plānošanas posmā pašu ieguldījuma neesamības dēļ;

37. Eiropas Stratēģisko investīciju fonds (ESIF) piedāvā inovatīvas finansēšanas iespējas mobilitātes un infrastruktūras projektiem pierobežas reģionos. Tāpēc RK atzinīgi vērtē ESIF 2.0 lielāku koncentrēšanu uz pārrobežu un ilgtspējīgiem projektiem;

38. ESIF darbojas labāk, ja ir iesaistītas pārrobežu finanšu organizācijas vai ja tiek īstenota pārrobežu sadarbība. Būtu jāizpēta, kādā veidā ETSG varētu būt piemērotas struktūras un kā tās var izmantot, lai saņemtu ESIF un/vai EIB atbalstu;

39. ESIF ietvaros saistībā ar garantijām būtu lietderīgi izstrādāt papildu finanšu instrumentus, tādējādi sekmējot tādu pasākumu īstenošanu, kas ir pārrobežu interesēs, taču kuriem ir zema rentabilitāte, lai gan tie ir būtiski, ņemot vērā tiklu, kā arī mobilitātes un pakalpojumu uzlabošanu;

40. esošas dzelzceļa infrastruktūras, kas labi darbojas, elektrifikācijai ir iespējams koordinēti izmantot ESIF;

### **Ģeogrāfijas un izmaksu un ieguvumu attiecības nozīme**

41. ne visiem pierobežas reģioniem ir vienādas īpatnības un vienāds līmenis. Ir lielpilsētu pierobežas reģioni un pierobežas reģioni, kuros vairāk izteikta ir lauku vide. Turklāt ģeogrāfiskais stāvoklis un dabiskie šķēršļi ietekmē iespējas izveidot atbilstošus un efektīvus pārrobežu savienojumus, un tiem jābūt arī faktoriem, kas sekmē tos lauku vai nomaļos reģionos, kuri atrodas stratēģiski svarīgās pozīcijās, bet kuriem tikpat kā nav pārrobežu savienojumu. Reģionos, kuri robežojas ar trešām valstīm, reģionālās attīstības atšķirību dēļ ekonomiska un sociāla rakstura iezīmes, īpaši stāvoklis nodarbinātības jomā, spēcīgi ietekmē pierobežas reģionu ieguldījumu ekonomiskajā attīstībā;

42. reģionos, kuros ietilpst salas, vienīgais savienojums ar apkārtējām teritorijām bieži vien ir tikai prāmji. Šādam stāvoklim jāpievērš īpaša uzmanība;

43. īpaša uzmanība ir jāvelta kalnainiem pārrobežu reģioniem, jo dažas kalnu grēdas ir grūti pārvaramas un to šķērsošanai vajadzīga īpaša un dārga infrastruktūra (viadukti, tuneļi u. c.). Labāki dzelzceļa savienojumi kalnu apgabalos var ievērojami samazināt oglekļa dioksīda emisijas un uzlabot gaisa kvalitāti, kā arī optimizēt tūrisma potenciālu un tādējādi sekmēt kalnu reģionu demogrāfisko un vides ilgtspēju;

44. izstrādājot pārrobežu projektus un pieņemot attiecīgus lēmumus, ir jāveic izmaksu un ieguvumu attiecības analīze, kā arī sagatavošanās darbs, kas nodrošina attīstības projektu veiksmīgu īstenošanu. Tāds infrastruktūras savienojums kā dzelzceļa līnija bieži vien izmaksā ļoti dārgi. Īstenojot projektus, ir jāpievērš uzmanība līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas, juridiskajām, finanšu un pastāvošo risku analizēšanas procedūrām, kuras bieži vien katrā valstī ir atšķirīgas. Turklāt, pieņemot lēmumu, jāņem vērā arī dzelzceļa savienojuma pamatdarbības izmaksas;

45. jāizvērtē ne tikai īstermiņa saimnieciskā darbība, bet arī jauno savienojumu stratēģiskā nozīme, jo tie var būt stimuls attīstībai (tālākos) pierobežas reģionos. Tādējādi saistībā ar pārrobežu projektiem jau plānošanas un infrastruktūru izmaksu analīzes posmā ir jāņem vērā arī dalībvalstu pieņemtās transporta attīstības stratēģijas, kā arī tās saistītās nacionālās attīstības stratēģijas, kas vērstas uz vides aizsardzību, tehnoloģiju pētniecību un inovāciju, un jā rūpējas par saskaņu ar tām.

Briselē, 2017. gada 8. februārī

*Eiropas Reģionu komitejas  
priekšsēdētājs*

Markku MARKKULA

---