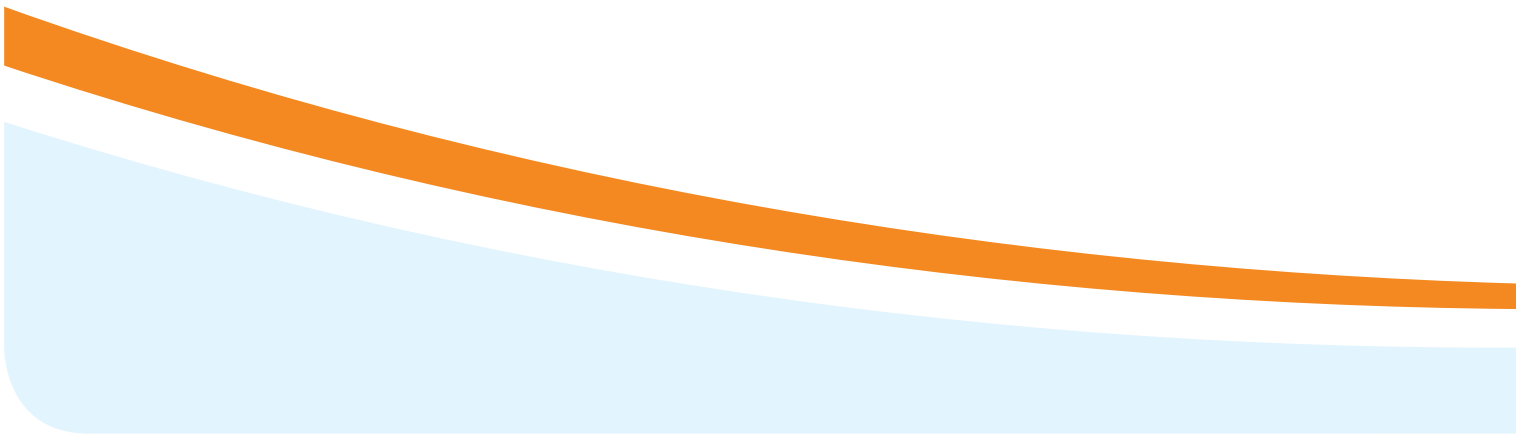




# Dzelzceļa ieguldījums ES zaļā kursa mērķu sasniegšanā



Eiropas Ekonomikas  
un sociālo lietu komiteja



## Dzelzceļa ieguldījums ES zaļā kursa mērķu sasniegšanā

Lai varētu sasniegt zaļajā kursā noteiktos klimata mērķus, izšķiroša nozīme ir pienācīgi digitalizētam dzelzceļam. Taču tad ir vajadzīgi vērienīgi papildu ieguldījumi un labāka koordinācija ES līmenī. Tomēr ir arī viegli īstenojami pasākumi, kas sola ātrus panākumus, piemēram, uzlabota biļešu pārdošana.

Konferencē, ko Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) 2021. gada 15. novembrī rīkoja saistībā ar Eiropas Dzelzceļa gadu (2021), galvenie temati bija digitalizācija, dekarbonizācija un dzelzceļa nozīme TEN-T koridoros. Dzelzceļa popularizēšanai veltītais gads vienlaikus bija arī vēl viens Covid-19 krīzes gads, kurā dzelzceļš, par spīti problēmām veselības jomā un finansiāliem zaudējumiem, turpināja nodrošināt Eiropai pārvietošanās iespējas. “Šis Dzelzceļa gads ir unikāla iespēja organizētai pilsoniskajai sabiedrībai apspriest labumu, ko dzelzceļš dod gan ceļotājiem un tā lietotājiem, gan tādās jomās kā darba apstākļi, ekonomika un klimats,” uzsvēra EESK priekšsēdētāja **Christa Schweng**. Viņa arī aicināja nekavējoties veikt pasākumus, lai palīdzētu transportam pārvarēt krīzi un “izdzīvot pavisam burtiskā nozīmē”.

### Zaļināšana un digitalizācija

ES transportam līdz 2050. gadam ir jāsamazina CO2 emisijas par 90 % (līdz 2030. gadam — par 55 %). Tāpēc galvenais risinājums zaļā kursa transporta telpai Eiropā gluži vienkārši ir vairāk dzelzceļa, jo, kā norādīja komisāres **Adina-loana Vălean** kabineta locekle **Elżbieta Łukaniuk**, dzelzceļi ir “ļoti nozīmīgs elements ilgtspējīgā nākotnes transporta struktūrā”. Tāpēc Eiropas Komisija vēlas līdz 2030. gadam divkārtot ātrgaitas dzelzceļa satiksmi un līdz 2050. gadam to trīskāršot. Vērienīgs mērķis izvirzīts arī attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem: gaidāms, ka līdz 2030. gadam tie palielināsies par 50 % un līdz 2050. gadam — divkārtosies. Viens no izšķiroši svarīgākajiem pasākumiem, kas Eiropas Savienību ved uz šiem mērķiem, ir TEN-T pamattīkla un visaptverošā tīkla izveides pabeigšana attiecīgi līdz 2030. un 2050. gadam.

Viena no Eiropas Dzelzceļa gada (2021) pamatiniciatīvām bija vilciens *Connecting Europe Express*. 2021. gada 7. oktobrī pēc 20 000 km un 36 dienu brauciena pa Eiropu no rietumiem uz austrumiem un no ziemeļiem uz dienvidiem tas sasniedza savu galapunktu Parīzē. Brauciena mērķis bija vairot

informētību par dzelzceļa priekšrocībām un vēl pārvaramajiem izaicinājumiem. Vilciens apstājās vairāk nekā 120 pieturās, šķērsoja 26 valstis un 33 robežas un brauca pa trim dažāda platuma sliežu ceļiem. "Ja Eiropai būtu pietiekami laba ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūra un pienācīga sadarbība, *Connecting Europe Express* vilciens būtu varējis to pašu attālumu nobraukt 10–15, nevis 36 dienās," sacīja Eiropas Dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopienas (CER) izpilddirektors **Alberto Mazzola**.



Lai klimatam draudzīga transporta jomā nodrošinātu veselīgu konkurenci, Eiropas Savienībā, aprēķinot izmaksas, tostarp "ārējās izmaksas", ir vajadzīgi vienlīdzīgi konkurences apstākļi ar citiem transporta veidiem. Pat mazemisiju autotransporta gadījumā ir jāiekļauj tādi problemātiski aspekti kā kravas automobiļu radītais troksnis, satiksmes sastrēgumi un ceļu satiksmes negadījumi, kas pat elektriskos

transportlīdzekļus padarītu videi ievērojami dārgākus nekā dzelzceļš. CCMI priekšsēdētājs **Pietro Francesco De Lotto** atkārtoja EESK aicinājumu Eiropas Savienībā izveidot vienotu dzelzceļa regulatoru. Tas palīdzētu attīstīt sadarbībspējīgus un digitalizētus dzelzceļus un tādējādi palīdzētu īstenot zaļo kursu. Dzelzceļa uzņēmumiem būtu jācenšas panākt vilcienu labāku integrāciju transporta tīklos, veidojot sliežu savienojumus ar lidostām un ostām. Turklāt dzelzceļa satiksmē ir jāturpina attīstīt Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu jeb ERTMS (A. Mazzola uzskata, ka Eiropas Savienībai būtu ievērojami jāpalielina tās līdzfinansējums), digitālās jaudas pārvaldību un digitālo automātisko sakabināšanu, un visām šīm sistēmām jābūt sadarbībspējīgām kopējā Eiropas telpā.

## Billetes

Bilēšu pārdošanas sistēmas šobrīd joprojām ir uzskatāms piemērs dzelzceļa tirgus sadrumstalotībai, ko izjūt parastais lietotājs, kas nav saistīts ar kravu pārvadājumiem. Neraugoties uz augošo pieprasījumu pēc šāda digitālā pakalpojuma, tas joprojām ir vājš. A. Mazzola norādīja, ka dzelzceļa

operatori biļešu pārdošanas jomā jau ir paveikuši lielu darbu. Tagad ir viegli atrast tiešsaistes pārdevējus, kas pārdod biļetes daudzos Eiropas garajos starptautiskajos maršrutos. CER vēlas, lai līdz 2025. gadam biļešu pārdošana tiktu ievērojami uzlabota. Tomēr Eiropas Patērētāju organizācijas (BEUC) pārstāvis **Dimitri Vergne** apgalvoja, ka, neraugoties uz dzelzceļa nozares iniciatīvām, kas vērtējamās atzinīgi, attiecībā uz kopīgu biļešu pārdošanu Eiropas Savienībai ir vajadzīgi likumdošanas pasākumi.

Ar ES tiesību aktiem, izmantojot vienotu rezervēšanas pakalpojumu, būtu jāpalīdz izveidot digitālo kombinētu biļešu pārdošanas sistēmu dažādiem operatoriem, paredzot patērētāju aizsardzības garantijas (piemēram, gadījumā, kad vilcienu kavēšanās dēļ ir nokavēta pārsēšanās). Turklāt neatkarīgiem tirgus dalībniekiem ir jābūt nodrošinātai piekļuvei datiem par dzelzceļa savienojumiem, ja vēlamies, lai pārdevēji varētu pārdot gan kombinētas, gan vienkāršas biļetes, uzsvēra D. Vergne. Tādējādi tie varētu attīstīt visaptverošas rezervēšanas sistēmas līdzīgi kombinēto aviobiļešu iegādei ar vienu pārdevēju.

“Cilvēkiem jābūt iespējai brīvi izvēlēties, kurus transportlīdzekļus izmantot. Attiecībā uz lidmašīnām un autoceļiem esam to panākuši; tagad tas jāpanāk attiecībā uz dzelzceļu, it īpaši līdz 2030. gadam, kas ir viens no TEN T telpas izveides posmiem. Mūsu kā ES iestāžu uzdevums ir izveidot vienotu dzelzceļa telpu,” sacīja EP deputāte un TRAN komitejas locekle **Barbara Thaler**. Viņa uzsvēra, ka Eiropas Savienībai ir jācenšas panākt, lai vilcieni būtu pieejami, precīzi, elastīgi, cenas ziņā pieņemami un ērti, tādējādi piesaistot vēl daudz vairāk klientu.

Ir jāaskaņo pārrobežu biļešu cenu atlaides vecāka gadagājuma iedzīvotājiem. “Līdz 2030. gadam mums jābūt ieviestai multimodālai biļešu pārdošanas sistēmai ar multimodālu informāciju par autoceļu, dzelzceļa, gaisa un ūdens transporta savienojumiem,” sacīja A. Mazzola. Uzlabot biļešu pārdošanu ir viegli īstenojams uzdevums. Dzelzceļus varētu padarīt efektīvākus un pievilcīgākus, arī pārdodot biļetes, piemēram, sešus mēnešus pirms brauciena. Tomēr, lai tas būtu iespējams, ir jāmaina ar grafikiem saistītais ES regulējums.

## Lielāka politiskā griba? Vairāk naudas? Abi?

“Sankcijas un sodi nedarbojas,” norādīja TEN-T Vidusjūras koridora koordinatore **Iveta Radičová**, atbildot uz jautājumu, kā TEN-T tīklā novērst dzelzceļa savienojumu izveides kavējumu cēloņus. Paneldiskusijā par tematu “Dzelzceļa loma TEN-T koridoros un pamattīkla pabeigšanā” I. Radičová uzsvēra, ka

ar pārrobežu dzelzceļa savienojumiem saistītais lielākais izaicinājums ir valstu divpusēja koordinācija un sadarbība. Valstu valdības bieži atgūstas no ekonomikas krīzēm, saskaras ar jaunām problēmām vai koncentrējas uz prioritātēm, kas nav saistītas ar pārrobežu dzelzceļu. Tas apgrūtinā TEN-T projektu īstenošanu.

“Vienīgais šķērslis ir politiskā griba,” teica I. Radičová. Tagad, kad notiek ES valdību politiskā koordinācija un sadarbība, jautājums par finansējumu, tostarp no ES fondiem, vairs nav tik problemātisks. Tomēr TEN-T Atlantijas koridora koordinators Carlo Secchi uzsvēra, ka, lai sasniegtu Eiropas TEN-T dzelzceļa mērķus, ir vajadzīgs “daudz vairāk miljardu”. “Tāpēc mums jāmeklē veidi, kā papildus publiskajiem ieguldītājiem plašākā mērogā piesaistīt privātos ieguldītājus un finanšu tirgus dalībniekus. Publiskā un privātā sektora



partnerību izveide šajā jomā vairs nav tabu temats,” viņš apgalvoja. Viņš atsauca uz Tūras-Bordo ātrgaitas dzelzceļa līniju, kas uzbūvēta kā publiskā un privātā sektora partnerības projekts ar Eiropas Komisijas un Eiropas Investīciju bankas ieguldījumu.

Kā šķēršļus TEN-T savlaicīgai īstenošanai C. Secchi minēja tehnoloģiskas sadarbības problēmas (elektrifikācija, signalizācijas sistēmas un vilcienu garums, kā arī Ibērijas dzelzceļa atšķirīgais sliežu ceļa platums) un atļauju piešķiršanas

kavējumus (kā arī politiskus lēmumus, kas noved pie tā, ka pārrobežu ātrgaitas dzelzceļa būve vairs nav prioritāte). C. Secchi prognozē, ka līdz 2030. gadam plānotā pārrobežu TEN-T tīkla īstenošana aizkavēsies. Reinas-Donavas TEN-T koridora koordinatore **Inés Ayala Sender** norādīja uz zaļā kursa lomu TEN-T popularizēšanā un politiskā spiediena izdarīšanā tā savlaicīgai īstenošanai. Viņa uzsvēra, cik gudri ir ieinteresēt gados jaunus cilvēkus, piedāvājot nakts vilcienus, kas – ar attiecīgām operatoru pūlēm – var būt mūsdienīga, moderna un pievilcīga alternatīva garākos, tostarp pārrobežu, maršrutos.



Turklāt tika izteikts aicinājums tālredzīgi plānot projektus pēc 2030. gada, t. i., savienot visas ES galvaspilsētas un lielākās pilsētas, izmantojot ātrgaitas dzelzceļu. Tomēr uzmanības centrā joprojām jāpaliek jautājumam par reģionālajiem dzelzceļa tīkliem un svārstsatiksmes tīkliem. Uzlabojumi reģionālā līmenī var ievērojami palīdzēt Eiropas transporta zaļināšanā. Savukārt Latvijas transporta ministrs **Tālis Linkaits** vērsa uzmanību uz ES dzelzceļa ģeopolitiskajiem aspektiem. Kā piemēru var minēt Rail Baltica savienojuma izbūvi, kura gaitā Baltijas valstīm jātiek galā ar “mantojumu”, ko atstājusi to izolācija no pārējās Eiropas padomju laikā.

Konferences par Eiropas Dzelzceļa gadu (2021) dalībnieki tika iepazīstināti arī ar revolucionāro nolīgumu “Sievietes un dzelzceļa nozare”, ko 2021. gada 5. novembrī parakstīja CER un Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETDF). ES līmenī tā ir pirmā šāda veida vienošanās par dzimumu līdztiesību un – dzelzceļa nozarē – pirmā autonomā vienošanās vairāk nekā 15 gadu laikā. Tās mērķis ir sekot līdzi jaunākajiem statistikas datiem un citām norisēm šajā jomā, kā arī piesaistīt dzelzceļa nozarei vairāk sieviešu, nodrošināt viņām lielāku aizsardzību un vienlīdzīgu attieksmi darbavietā. “Taču īstais darbs tagad tikai sākas, jo šī vienošanās vēl ir jāīsteno,” uzsvēra ETDF dzelzceļa politikas speciāliste **Jedde Hollewijn**.

## Infrastruktūra, savienojamība, sadarbība

Labāka infrastruktūra, savienojamība un sadarbība — tas bija EESK konferences galvenais vēstījums. Tajā uzsvērts, ka pirmām kārtām jāpārvar tirgus sadrumstalotība tehniskajā, juridiskajā, multimodalitātes un biļešu pārdošanas jomā. “Mums vajag pēc iespējas vairāk savienojumu ar citiem transporta veidiem un citām jomām. Turklāt jācenšas panākt vienkāršošanu un atteikties no administratīvās rutīnas,” sacīja TEN tematiskās izpētes grupas “Transports” priekšsēdētājs **Stefan Back**, EESK. Jo vairāk tiek izmantots dzelzceļš, jo vairāk transports palīdzēs īstenot zaļo kursu, taču digitalizācija var būtiski ietekmēt gan dzelzceļu, gan ekonomiku kopumā. “Mēs aicinām palielināt dzelzceļa pārvadājumu īpatsvaru gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā tādā veidā, lai tiktu savienotas dalībvalstis un kļūtu skaidri redzamas priekšrocības, ko dzelzceļš dod gan sabiedrībai gan uzņēmumiem,” sacīja EESK Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētās nodaļas (TEN) priekšsēdētāja **Baiba Miltoviča**.

## EESK darbs dzelzceļa jomā

Konferences par Eiropas Dzelzceļa gadu (2021) diskusijās tika bieži pieminēts 2021. gada 9. jūlijā pieņemtais atzinums "**Novērtējums – 2011. gada Baltā grāmata par transportu**". Tajā novērtēts, kā tiek īstenots "*Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu*", ar ko Eiropas Komisija nāca klajā 2011. gadā.

Atzinumā EESK norāda, ka Eiropas Komisija līdz šim koncentrējusi galvenokārt uz konkurenci dzelzceļa nozarē, nevis dzelzceļa transporta politikā konsekventi īstenojusi vides politikas mērķus. EESK pauž stingru atbalstu videi nekaitīgākam transportam. Vienlaikus enerģētikas pārkārtošanai ir jābūt taisnīgai un, nenoliedzot tās mērķus, tajā jāparedz dzīvotspējīgas un reālistiskas alternatīvas, ņemot vērā visu Eiropas reģionu, to skaitā lauku apvidu, īpašās ekonomiskās un sociālās teritoriālās iezīmes un vajadzības. Saistībā ar zaļo kursu EESK "ir aicinājusi, aicina un arī turpmāk aicinās izstrādāt politiku ieguldījumiem mūsdienīgā infrastruktūrā, kas būtu pielāgota nākotnes izaicinājumiem".

Turklāt EESK iesaka par prioritāriem izvirzīt tiešus savienojumus starp lidostu mezgliem un ātrgaitas dzelzceļa tīklu, kuriem jau jābūt izbūvētiem, pirms sākt apspriest īso lidojumu iespējamo aizliegumu. Visbeidzot, EESK atkārtoti uzsver, ka mērķim jābūt komodalitātei, nevis pārejai uz citiem transporta veidiem. Zaļajai pārkārtošanai jābūt gan sociāli taisnīgai, gan arī jāpalīdz saglabāt Eiropas transporta konkurētspēju, tostarp pilnībā īstenojot Eiropas transporta telpu kā neierobežota vienotā tirgus daļu.

Šajā saistībā EESK tomēr arī norāda, ka praksē ir pilnībā jāīsteno oficiāla tirgus atvēršana, kas panākta ar ceturto dzelzceļa tiesību aktu kopumu, lai dzelzceļa transports, ņemot vērā arī vides un sociālos jautājumus, kļūtu par pievilcīgu partneri multimodālā ziņā. Minētajā atzinumā EESK pauž arī nožēlu par TEN-T īstenošanas kavējumiem.

2021. gada 24. martā pieņemtajā atzinumā "**Vienota Eiropas dzelzceļa telpa**" EESK pievēršas progresam efektīva un konkurētspējīga ES mēroga dzelzceļa tīkla attīstībā saskaņā ar 1996. gada "*Stratēģiju Kopienas dzelzceļa atjaunošanai*".

Minētajā atzinumā EESK norāda, ka Eiropas kopīgie centieni šajā jomā nav pilnībā devuši gaidītos rezultātus, neraugoties uz gandrīz trīsdesmit gadu

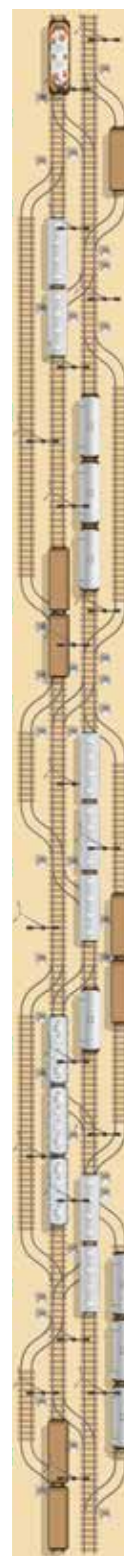


ilgu darbu, kas paveikts, lai atvērtu ES starptautiskos un valstu dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu tirgu un saskaņotu tehniskos un drošības noteikumus. Dzelzceļa kravu pārvadājumu modālais īpatsvars (sauszemes transporta veidi) 2001. gadā bija 17,5 % un 2018. gadā – 17,9 %. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu modālais īpatsvars pieauga no 6,6 % 2007. gadā uz 6,9 % 2018. gadā (visi pasažieru transporta veidi). Lai arī tiesiskais regulējums ir vienāds, norises ES dalībvalstīs bijušas atšķirīgas.

EESK uzskata, ka politiskajā, regulatīvajā un kultūras līmenī vēl ir daudz darāmā. Ir vajadzīgi pasākumi, kas ļautu atvieglot pārrobežu operācijas, samazinot robežpārbaudes un novēršot administratīvas problēmas un kavēšanos robežšķērsošanas vietās. Turklāt ir jāuzlabo satiksmes plānošana, jaudas plānošana un informācija. Ir vajadzīgi ieguldījumi ne tikai infrastruktūrā, bet arī ritošā sastāva digitalizācijā un modernizācijā, piemēram, ieviešot Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (ERTMS) un automātisku sakabināšanu. Vajadzīgi arī ieguldījumi taisnīgā pārkārtošanā un prasmju pilnveidē. Tas uzlabotu satiksmes plūsmas, optimizētu resursu izmantošanu un saglabātu nodarbinātību.

Attiecībā uz valsts parādu EESK iesaka pieļaut atkāpi no Māstrihtas līguma kritērijiem attiecībā uz publiskajiem ieguldījumiem transporta infrastruktūrā arī pēc Covid-19 krīzes. Sabiedrisko pakalpojumu līgumi ir būtiski, lai nodrošinātu fiziski un cenas ziņā pieejamus un iekļaujošus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus visiem. EESK uzskata, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumu tieša piešķiršana ir viens no efektīvākajiem un rezultatīvākajiem pasākumiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu veicināšanai.

Uz vissteidzamāk risināmajām dzelzceļa problēmām EESK norāda arī 2020. gada 15. jūlijā pieņemtajā atzinumā "**Eiropas Dzelzceļa gads (2021)**". Papildus zaļā kursa uzdevumiem Komiteja koncentrējas uz digitalizācijas aspektiem, kas ir svarīgi ne tikai pasažieriem un kravu pārvadātājiem, bet arī dzelzceļa darbiniekiem. EESK norāda, ka darba ņēmēju bažas ir pienācīgi jāņem vērā, iesaistot darba ņēmēju pārstāvjus un arodbiedrības. Darba ņēmējiem jānodrošina piekļuve



apmācībai un tālākizglītībai, lai viņi varētu saglabāt savas kvalitatīvās darbvietas un ilgtspējīgu nodarbinātību. Lai nodrošinātu dzimumu līdztiesību, īpaša uzmanība jāpievērš ar dzimumu saistītām prasībām.

Minētajā atzinumā EESK norādījusi, ka demogrāfiskās, ekonomiskās un politiskās tendences noteiks jaunus pārvietošanās veidus pilsētu un ārpuspilsētu teritorijās. Tāpēc dzelzceļš jāpielāgo, lai to integrētu multimodālā un arvien vairāk digitalizētā transporta ķēdē. Ja dzelzceļš vēl lielākā mērā apmierinās



jaunas vajadzības attiecībā uz komfortu un pieejamību, vilcienus biežāk varētu izmantot arvien lielāks skaits gados vecāku cilvēku un jauniešu gan pilsētu teritorijās, gan tālos braucienos. Savukārt tie patērētāji, kas pieskaitāmi tehnoloģiju laikmeta paaudzei, privāto transportu izmantos daudz mazāk, priekšroku dodot kopbraukšanas un sabiedriskā transporta risinājumiem, ja tie nodrošinās pietiekami augstu pakalpojuma kvalitāti.

Dzelzceļa nozarei īpaši svarīgi būs uzlabot biļešu tirdzniecības tehnoloģijas, padarot biļešu iegādi vienkāršāku un

nodrošinot iespēju vienā biļetē apvienot dažādas brauciena daļas, kā arī apsvērt multimodālu biļešu tirdzniecības nākotnes potenciālu. EESK mudina Eiropas Komisiju atbalstīt iniciatīvas šā mērķa sasniegšanai, piemēram, sniedzot ekspertu norādījumus, daloties ar paraugpraksi un piešķirot dotācijas. Dzelzceļa visaptverošā digitalizācija pavērs arī iespēju arvien efektīvāk pielāgot pakalpojumus kravu nosūtītāju vajadzībām.

2019. gada 30. oktobrī pieņemtajā atzinumā “Nodrošināt iekļaujošu pāreju uz digitalizētu dzelzceļa nozari” EESK aicina izveidot Eiropas dzelzceļa regulatoru. Komiteja skaidro, ka vienotai Eiropas dzelzceļa telpai – papildus dalībvalstīs izveidotajām regulatīvajām struktūrām – ir vajadzīgs kopīgs regulators, kas atbalstītu ES dzelzceļa vienotā tirgus attīstību un ietvertu arī digitālos aspektus. Turklāt starptautiskai kravu un pasažieru satiksmei, kas jāveicina kontinentālā mērogā, tāpat kontinentālā mērogā ir vajadzīgs pastiprināts kopīgs darbs un kopīga regulatīvā uzraudzība.

EESK aicina risināt spēcīgu Eiropas sociālo dialogu, piemēram, “digitāla ceļveža” ietvaros. Komiteja atbalsta arī kopīgas sociālā dialoga iniciatīvas, lai apzinātu un prognozētu automatizācijas un digitalizācijas ietekmi un sociāli taisnīgas pārkārtošanās ietvaros saglabātu augstu nodarbinātības un sociālo garantiju līmeni. Tā uzsver arī, ka nedz satiksmes drošību, nedz arī pasažieru un personāla drošību Eiropas Savienībā nevar garantēt tikai ar digitālām un automatizētām sistēmām – ir nepieciešama cilvēka klātbūtne.

Minētajā atzinumā EESK lielu uzmanību pievērš jaunām, pasažieriem paredzētām, lietotnēm, proti, e-biļetēm, e-rezervēšanai, integrētai biļešu pārdošanai, biļešu pārdošanai multimodāliem braucieniem, mobilitātei kā pakalpojumam (*Mobility as a Service – MaaS*) un digitālajām platformām un stacijām. *MaaS* koncepcijas galvenā iecere ir piedāvāt ceļotājiem mobilitātes risinājumus “no durvīm līdz durvīm” atbilstīgi viņu ceļošanas vajadzībām un izvēlei un nodrošināt, ka mobilitāte un sabiedriskais transports kā vispārējas nozīmes pakalpojums ir pieejams par pieņemamām cenām. *MaaS* koncepcijai raksturīgs tas, ka visa transporta sistēma tiek aplūkota kā vienota struktūra, un dzelzceļam, kas rada maz emisiju, jābūt daļai no tās.

Tāpēc EESK mudina dzelzceļa nozari izstrādāt visaptverošu *MaaS* sistēmu, kas būtu sadarbspējīga ar citiem sabiedriskā transporta veidiem. Šādi kā vispārējas nozīmes pakalpojums tiktu nodrošināta mobilitātes un sabiedriskā transporta pieejamība par pieņemamu cenu visiem iedzīvotājiem un izveidota atvērta “pieslēdz un strādā” (*plug-and-play*) IT sistēma multimodālo biļešu izplatīšanai Eiropā. Dzelzceļš varētu būt Eiropas digitālās identitātes “mobilitātes aspekta” stūrakmens.



Online event TEN | CCMi  
**European Year of Rail 2021**

Événement en ligne TEN | CCMi  
**Année européenne du rail 2021**

15.11.2021 | 10.00-16.10 EESC - JDE62



## EIROPAS DZELZCEĻA GADS (2021)

**EESK konference 2021. gada 15. novembrī**

### Atklāšanas uzrunas

- **Christa Schweng**, EESK priekšsēdētāja (videovēstījums)
- **Baiba Miltoviča**, Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības (TEN) specializētās nodaļas priekšsēdētāja
- **Elżbieta Łukaniuk**, komisāres Adina-Ioana Vălean kabineta locekle dzelzceļa un autotransporta jautājumos
- **Barbara Thaler**, EP deputāte, Transporta un tūrisma (TRAN) komiteja, PPE grupas ēnu referente par Eiropas Dzelzceļa gadu
- **Aleš Mihelič**, Slovēnijas Infrastruktūras ministrijas valsts sekretārs (videovēstījums)
- **Tālis Linkaits**, Latvijas satiksmes ministrs

## Dzelzceļa dekarbonizācija un digitalizācija

- **Pietro Francesco De Lotto**, CCMI priekšsēdētājs, EESK (moderators)
- **Alberto Mazzola**, Eiropas Dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopienas (CER) izpilddirektors
- **Dimitri Vergne**, Eiropas Patērētāju organizācijas (BEUC) Ilgtspējas grupas vadītājs

## Kultūras pasākums Eiropas Dzelzceļa gada atzīmēšanai

- **Isabel Caño Aguilar**, TEN specializētās nodaļas biroja locekle un bijusī EESK priekšsēdētāja vietniece komunikācijas jautājumos, EESK
- **Koen Clement**, mākslas festivāla "Europalia" ģenerāldirektors
- Filmas "**Boris Charmatz – La Ronde**" demonstrācija

## Iepazīstināšana ar vienošanos "Sievietes un dzelzceļa nozare"

- **Alberto Mazzola**, Eiropas Dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopienas (CER) izpilddirektors
- **Jedde Hollewijn**, Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) dzelzceļa politikas speciāliste

## Dzelzceļa nozīme TEN-T koridoros un pamattīkla izveides pabeigšanā

- **Stefan Back**, TEN tematiskās izpētes grupas "Transports" priekšsēdētājs, EESK (moderators)
- **Iveta Radičová**, TEN-T Vidusjūras koridora koordinatore
- **Carlo Secchi**, TEN-T Atlantijas koridora koordinators
- **Inés Ayala Sender**, TEN-T Reinas-Donavas koridora koordinatore

## Noslēguma piezīmes

- **Stefan Back**, TEN tematiskās izpētes grupas "Transports" (EESK) priekšsēdētājs









## Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja

Rue Belliard/Belliardstraat 99  
1040 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

Par izdevumu atbildīga nodaa: Apmeklējumu un publikāciju nodaa  
EESC-2021-66-LV  
[www.eesc.europa.eu](http://www.eesc.europa.eu)

© Eiropas Savienība, 2022. gads

Parpublicšanas gadījuma atsauce uz avotu ir obligāta.  
Jebkurai fotoattēlu / ilustrāciju izmantošanai vai reproducēšanai ir vajadzīga  
atauja tieši no autortiesību īpašnieka (-iem):  
Cover page © Shutterstock/Denis Belitsky  
p. 2 – © Shutterstock/gabczi  
p. 4, p.8 – © Shutterstock/Aleksandar Malivuk  
p. 7 – © Shutterstock/Yauheni Meshcharakou



Eiropas Savienības  
Publikāciju birojs



*Print*  
QE-05-21-335-LV-C  
ISBN 978-92-830-5501-3  
doi:10.2864/532683

*Online*  
QE-05-21-335-LV-N  
ISBN 978-92-830-5500-6  
doi:10.2864/581652

LV