

## Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal "Raudteejaamade roll laienenud Euroopa Liidu linnades ja linnastutes"

(2006/C 88/03)

10. veebruaril 2005. aastal otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastavalt kodukorra artikli 29 lõikele 2 töötada välja omaalgatusliku arvamuse järgmisel teemal: "Raudteejaamade roll laienenud Euroopa Liidu linnades ja linnastutes".

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektiooni arvamus võeti vastu 31. jaanuaril 2006. Raportöör oli hr TÓTH.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 424. istungjärgul 14.–15. veebruaril 2006 (14. veebruari istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 139, vastu hääletas 2, erapooletuks jäi 4.

### 1. Soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee nõuab, et käesoleva arvamuse soovitused kaasataks dokumenti, mis koostatakse valge raamatu "Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: aeg otsustada" (KOM(2001) 370) hetkel toimuva ümbertöötamise tulemusena.

1.2 Rahvusvaheliste raudteejaamade olukorda raudteevõrgustikus tuleb põhjalikult uurida, sest nad ei kuulu mitte üksnes raudteefrastruktuuri hulka, vaid moodustavad ka osa linna poolt osutatavatest teenustest ning Euroopa arhitektuurilisest pärandist.

1.3 Ekspertide ja avalikkuse koostöö abil tuleb uurida raudteejaamadega seotud nõudmisi, pidades silmas 21. sajandi tehnoloogilist ja tehnilist arengut. Euroopa Liidu, liikmesriikide ja piirkondade tasandil tuleb välja töötada eeskirjade alternatiivsed vormid, arvestades seejuures tegelike vajadustega ning austades subsidiaarsuse põhimõtet.

1.4 Ühenduse õigusaktide väljatöötamisel tuleks reisijate üldise turvalisuse suurendamine ja kaitse terrorirünnakute eest lugeda rahvusvahelistele raudteejaamadele kehtivate nõuete hulka.

1.5 Raudteejaamade arendamise projektid on eriti olulised, sest raudteejaamad võivad toimida liikumapaneva jõuna ning nad aitavad kaasa majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse tagamisele uutes liikmesriikides.

1.6 Koostöös Euroopa Investeerimispannaga (EIB) tuleb uurida rahvusvaheliste raudteejaamade struktureeritud arengu rahastamisvõimalusi avaliku ja erasektori partnerlusprojektide ning teiste asjakohaste mehhanismide raames.

1.7 Raudteejaamade puhul on oluline, et nad täidaksid oma esmast ülesannet, milleks on transport; selle asemel et üle võtta muid ülesandeid ning toimida kaubandus- ja tarbimiskeskusena.

1.8 Oluline on ka mõista, et raudteejaamade arendamine käib käsikäes ühelt poolt olemasolevate töökohtade säilitamise ja teiselt poolt uute töökohtade loomisega. Kõnealuste projektide puhul tuleb ei tohi loomulikult piirduda arengute otseste

mõjudega arvestamisega, arvesse tuleb võtta ka kaudseid mõjusid.

1.9 Tähelepanu tuleb pöörata sellele, et raudteejaamade korrashoid ja arendamine ei ole esmase tähendusega mitte ainult suurlinnade infrastruktuuri või rahvusvahelisi transpordiliine teenindavate raudteejaamade raames, vaid ka raudteejaamades, mida kasutavad kõige ebasoodsamate piirkondade elanikud.

### 2. Sissejuhatus

2.1 Lühidalt öeldes on raudteejaamad raudteeliikluse "vaateaken".

2.2 2001. aastal avaldatud valges raamatus "Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: aeg otsustada" ei muudeta ühenduse transpordipoliitika üldiseid eesmärke, kuid pööratakse enam tähelepanu transpordiliikide arendamisele, et vähendada liiklust maanteedel, ning transpordipoliitika muudetakse tarbija-kesksemaks.

2.3 Raudteejaamade roll on olulise tähtsusega kaupade, teenuste ja isikute vaba liikumise tagamisel. Raudteejaamad annavad panuse sellesse, et reisijatevedu toimiks takistusteta ning nii kiiresti ja tõhusalt kui võimalik ja oleks kättesaadav kõigile. Selle tagamiseks on tarvis siseturu sujuvat toimimist, haldusalaste takistuste kõrvaldamist ja võrdseid konkurentsivõimalusi.

2.4 Lisaks on Euroopa Liidu transpordipoliitika oluline vahend majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse saavutamiseks; selle kesksed eesmärgid on õiglase konkurentsi kindlustamine, turvalisuse suurendamine liikluses ning keskkonnanäppete ja -mõjudega arvestamine.

2.4.1 Raudteesektori taaselavdamise asjus viidatakse kõnealusel valges raamatus sellele, et raudteetransporti iseloomustab suur hulk vasturääkivusi. Ühel pool on kõrgetasemelised kiirraudteevõrgustikud moodsate raudteejaamadega reisijate jaoks, kuid teisel sageli vanamoelised teenused. Reisijad viibivad tihti raudteejaamades, mille seisukord jätab soovida või mis võivad isegi ohtlikud olla. Lähiringidele lisanduvad ülerahvastatud ja mõnikord hilinevad kaugsõidurongid.

2.4.2 Valges raamatus toonitatakse, et kiirraudteevõrgustike ja lennuliikluse koosmõju tuleb edendada investeringutega ning pöörata seejuures erilist tähelepanu lennujaamu teenindavatele raudteejaamadele. Komisjoni dokumendis rõhutatakse mitmel korral raudteejaamade rolli teenuste osutajana, lihtsustamaks reisijate edasist reisi (eelkõige pagasi transpordi puhul).

2.5 Euroopa Liidu esimese ja teise raudteepaketi vastuvõtmine <sup>(1)</sup> on võimaldanud pidevaid edusamme kaubaveo liberaliseerimisel ning kvaliteedistandardite ühtlustamisel. Komitee loodab, et ka kolmandal raudteepaketil on sarnane mõju. Isikute vaba liikumise üksikute etappide lõpetamine ja ellurakendamine on Euroopa Liidu tulevased ülesanded. Käesolev arvamus on seotud kvaliteedistandardite väljaarendamisega rahvusvahelise reisijateveo tarvis ja nende kohaldamisega liikmesriikides.

### 3. Seadusloome

3.1 Raudteega seonduvaid küsimusi käsitletakse mitmetes ühenduse määrustes ja direktiivides. Siinkohal viitame määrusele, millega asutati Euroopa Raudteeagentuur <sup>(2)</sup>, ning direktiividele ja määrusele raudtee ohutuse <sup>(3)</sup>, raudteeinfrastruktuuri <sup>(4)</sup>, raudteeliinide võimsuste jaotamise <sup>(5)</sup>, üle-euroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitusvõime <sup>(6)</sup> ning ühenduse raudteede arendamise <sup>(7)</sup> kohta. Nimetatud erinevatest dokumentidest nähtub, kui vähe käsitletakse õigusaktides raudteejaamade rolli.

3.2 Komisjon tegeleb esmajoonel ühtsete tehniliste standardite loomisega (nt perroonide kõrguse ühtlustamine, et ka liikumispuudega inimestel oleks võimalik neid kasutada – direktiiv

<sup>(1)</sup> Esimene raudteepakett: direktiiv 2001/12/EÜ – EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1 (EMSK arvamus – EÜT C 209, 22.7.1999, lk 22); direktiiv 2001/13/EÜ – EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26 (EMSK arvamus – EÜT C 209, 22.7.1999, lk 22); direktiiv 2001/14/EÜ – EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29 (EMSK arvamus – EÜT C 209, 22.7.1999, lk 22). Teine raudteepakett: direktiiv 2004/51/EÜ – ELT L 164, 30.4.2004, lk 164 (EMSK arvamus – ELT C 61, 14.3.2003, lk 131); direktiiv 2004/49/EÜ – ELT L 164, 30.4.2004, lk 44 (EMSK arvamus – ELT C 61, 14.3.2003, lk 131); määrus (EÜ) nr 881/2004 – ELT L 164, 30.4.2004, lk 1 (EMSK arvamus – ELT C 61, 14.3.2003, lk 131); direktiiv 2004/50/EÜ – ELT L 164, 30.4.2004, lk 114 (EMSK arvamus – ELT C 61, 14.3.2003, lk 131).

Kolmas raudteepakett: KOM(2004) 139 lõplik; KOM(2004) 142 lõplik; KOM(2004) 143 lõplik; KOM(2004) 144 lõplik; KOM(2004) 140 lõplik; ja SEK(2004) 236.

<sup>(2)</sup> Määrus (EÜ) nr 881/2004, ELT L 164, 30.4.2004, lk 1 (EMSK arvamus – ELT C 61, 14.3.2003, lk 131).

<sup>(3)</sup> Direktiiv 2004/49/EÜ – ELT L 164, 30.4.2004, lk 44 (EMSK arvamus – ELT C 61, 14.3.2003, lk 131).

<sup>(4)</sup> Määrus (EÜ) nr 881/2004, ELT L 164, 30.4.2004, lk 1 (EMSK arvamus – ELT C 61, 14.3.2003, lk 131).

<sup>(5)</sup> Direktiiv 2001/12/EÜ – EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1 (EMSK arvamus – EÜT C 209, 22.7.1999, lk 22) ning direktiiv 2004/51/EÜ – ELT L 164, 30.4.2004, lk 164 (EMSK arvamus – ELT C 61, 14.3.2003, lk 131).

<sup>(6)</sup> Direktiiv 2004/50/EÜ – ELT L 164, 30.4.2004, lk 114 (EMSK arvamus – ELT C 61, 14.3.2003, lk 131).

<sup>(7)</sup> KOM(2004) 139 lõplik, millega muudetakse direktiivi 91/440/EMÜ.

2001/16/EÜ). Koostalitusvõime edendamine hõlmab raudteed elektriga varustavate võrgustike, turvasüsteemide ja muude tehniliste nõuete ning vedurijuhilubade väljastamise ühtlustamist. Raudteesektoris hetkel valitsev ebasoodne konkrentsiolukord on muuhulgas seletatav ooteajaga teatud riigipiiridel seoses erinevate tehniliste nõudmistega (nt rööpavahe, vedurite tehnilised muutused, vedurijuhi vahetus).

3.3 Raudteejaamasid puudutavate direktiivide raskuse lasub üldiselt reisijate turvalisusel ja õigustel (nt direktiiv 2001/16/EÜ). Selle heaks näiteks on kolmanda raudteepaketi direktiivid, mis on suunatud reisijate õigustele: reisijatele tagatakse, et nad saavad piletid kätte õigeaegselt ja lihtsalt, võimalusel peavad nad saama pileteid ümber vahetada ning neid teavitatakse pileтите kasutamise võimalustest. Teiste direktiivide eesmärk on turvalisuse suurendamine raudteejaamades. Sageli esineb suurlinnade raudteejaamades ning ka rongides vägivalda, seda eelkõige väljaspool tippundi. Kindlasti oleks huvi raudteetranspordi kasutamise vastu suurem, kui pandaks paika rangemad nõuded turvalisusele ning reisijad võiksid olla kindlad, et ebameeldivate juhtumite korral on võimalik abi otsida raudteejaama ja rongi personalilt.

3.4 Komitee jälgib aktiivselt komisjoni tööd. Raudteetranspordi teemal on Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee koostanud arvamusi, mille raames käsitletakse muuhulgas sotsiaalseid aspekte, rahastamisküsimusi, Euroopa suurlinna-alasid ning üle-euroopalisi transpordivõrke. <sup>(8)</sup>

### 4. Raudteejaamad ja erinevad transpordiliigid

#### 4.1 Raudteejaam erinevate transpordiliikide sõlmpunktina

4.1.1 Kiirrongide (TVG, HST, ICE) kasutuselevõtt ning samaegne üle-euroopaliste võrkude (TEN) rajamine andis kahaneva rolliga raudteejaamadele tagasi nende varasema tähenduse linnael. Koos raudteetranspordi laienemisega suurematele vahemaadele, mille ületamiseks selle ajani kasutati üksnes õhutransporti (600–800 km), kasvas raudteejaamu läbivate reisijate hulk ja muutus ka nende koosseis, mis tugevdas raudteejaama rolli linna südames.

4.1.2 Teine tegur, mis mõjutab raudteejaama kui transpordisõlmpunkti, ei sõltu otseselt kiirliinide võrgustikest, vaid eelkõige eeslinnade ja linnastute teistsugusest kasutamisest, sest need võivad muutuda monofunktsionaalsetest magalatest multifunktsionaalseteks linnaaladeks. Kõnealused muudatused ning arusaam, et uute tänavate ehitamine ei ole tingimata lahendus seoses linnalähedalt saabunutega suurenenud autoliiklusele,

<sup>(8)</sup> CESE 130/2005, CESE 131/2005, CESE 119/2005, CESE 120/2005, CESE 257/2005, CESE 1426/2004, CESE 225/2005, CESE 968/2004.

toovad esile vajaduse linna- ja linnalähedase liikluse integreerimiseks, reisijate liitude koostöö laiendamiseks, sõiduplaanide, piletihindade ja piletisüsteemide kooskõlastamiseks ning reisijateveo infrastruktuuride ühiseks kasutamiseks. 2005. aasta lõpus Pariisi eeslinnades asetleidnud ühiskondlikest rahutustest nähtub, et sotsiaalse ühtekuuluvuse huvides tuleb pidevalt rakendada erinevaid instrumente ning kõnelauseid protsesse ei saa pidada lõppenuks.

4.1.3 Linnalähiliinid moodustavad kõnealuste võrkude olulise osa ning teatud juhtudel isegi nende keskse tugisamba. Seetõttu on raudteejaamad logistiliselt võttes ülimalt sobivad liikluskeskusteks ning nad etendavad võtmerolli reisijate teavitamise süsteemides nendes keerukates ning üksteisega põimunud transpordivõrgustikes.

4.1.4 Kuigi kiirrongid üldiselt ei peatu linnalähirongide peatustes, vaatleb integratsioonile suunatud kultuur neid meelsasti koos ning hiljuti ehitatud või renoveeritud raudteejaamades on oluliseks nõudeks nii rahvusvaheliste ja riiklike liinide kui ka viimaste ja ühistranspordi moodne ja kõrgekvaliteediline koostoimimine.

#### 4.2 Euroopa intermodaalsuse standardi loomine

4.2.1 Praegu toimub raudteejaamadele kehtivate standardite ja nõuete väljatöötamine. Varem andsid raudteejaamad panuse rahvaste ühendamiselle ning rahvusliku identiteedi väljakujunemisse. Ühtset identiteeti ei vorminud mitte infrastruktuurid kui sellised — kuigi rööbastel on seejuures oluline osa —, vaid raudteejaamad, eeskirjad, mudelid ja standardid.

4.2.2 Tänapäeval ei püüta suruda üle-euroopaliste võrkude raudteejaamu ühtsesse raamistikku. Tänapäeval tuleb ehitada raudteejaamu, mis väljendavad Euroopa identiteeti mitte arhitektuuri, vaid teenuste standardite kaudu. Ühe tähtsaima standardi peaks moodustama intermodaalsete ühenduste arendamine sel moel, mis säilitaks kohalike vahendite mitmekesisuse ning samaaegselt vastaks kvaliteedinõuetele mitmekeelses Euroopas, eelkõige mis puudutab reisijate teavitamist ja nende abistamist reisi jätkamisel. Siinkohal tuleb esile tõsta kolme valdkonda: reisijate teavitamise kvaliteet, intermodaalsete ühenduste standardid ning liikluskeskuste rolli väljaarendamine.

4.2.3 Kuigi kõnealuste tarbijasõbralikkust puudutavate kvaliteedistandardite kasutuselevõtt peaks tulevikus muutuma asjaomastes üle-euroopaliste võrkude raudteejaamades soovituseliseks või sunniseks, ei kehti see vaid nimetatud võrkude eelisõigusena, ning tagada tuleb täielik vastavus subsidiaarsuse põhimõttele. Seetõttu ei valmistata kavandatavate standardite kasutuselevõtt probleeme ka teistes raudteejaamades ning sõlmpunktid: see ei kahjusta transporditeenuste kvaliteeti, vaid pigem parandab seda.

#### 5. Arengumudelid

5.1 Rahvusvahelisest võrdlusest selgub, et raudteejaamade renoveerimisel olid peaaegu igas riigis erinevad lähtetingimused (motivatsioon liikluse või linna arendamiseks, ametkondade või erasektori initsiatiiv või kõigi nimetatud elementide erinevad kombinatsioonid). Ühendkuningriigis, kus raudteejaamade renoveerimine toimus täielikult turumehhanismidest lähtuvalt, piirdusid muudatused (a) raudteejaamade territooriumi ja (b) Londoni kesklinnaga ning need leidsid aset (c) kinnisvarabuumi ajal ja (d) rajati peaaegu üksnes uusi kontoriruumi.

5.2 Šveitsis käivitati keskkonnaalastel kaalutlustel riiklik tegevuskava raudteevõrgustiku ja ühistranspordi (k.a linnalähirongide võrgustik) kaasaajamiseks Zürichis, Baselis ja Bernis. Kuigi seoses Šveitsi raudtee rahaliste raskustega tuli raudteejaama ümbruses asuvad hooned valoriseerida, ei olnud tegemist vaid ärilise müügioperatsiooniga, vaid raudtee-ettevõttega kooskõlastatud programmiga (nii arvestati lisaks investorite huvidel ka linnade, ametiasutuste ja raudtee-ettevõtte huvidel).

5.3 Rootsis edendas arengut privatiseeritud (kuid mitte killustunud) raudtee-ettevõtte koostöös kohalike omavalitsustega. Eesmärk oli kaasaegsete reisikeskuste rajamine: rongid, bussid, taksod ja uued parkimiskohad — kõik ühe katuse all. Seetõttu puudutasid kokkulepped kohalikke omavalitsusi ja erinevaid transpordiliike.

5.4 Prantsusmaal oli liikumapanev jõud TGV võrgustiku ehitamine, milleks oli tehtud otsus riigi tasandil ning selle raamides ühenduse loomine Pariisiga. Kohaliku tasandi osalemine kõnealuses protsessis seisnes eelkõige lobitöö tegemises, et TGV rong peatuks nende raudteejaamas.

5.5 Madalmaade transpordi- ja keskkonnaministeerium ning raudtee-ettevõtte kuulutasid 1986. aastal välja programmi tegevuste laiendamiseks raudteejaamade ümbruskonnas vastavalt linnakeskkonna tervikliku arengu ja ühistranspordi edendamise põhimõttele. Enne privatiseerimist õnnestus raudtee-ettevõttel ja kohalikel omavalitsustel vaid suurte pingutustega kaasata teisi osalejaid.

5.6 Nimetatud näidete põhjal on võimalik teha järgmisi kokkuvõtteid: oluline on see, et seisukohti ei rakendataks ühekülgseks, vaid et arvestataks sõlmpunkti (st liikluse) huvide esindajate ja asukoha (st linna) huvide esindajate ideedega juba kavandamise etapis. Nii peavad turgu ja rahastamisküsimusi puudutavad kaalutlused ühilduma linna ja raudteevõrgustiku huvide esindajate globaalsete seisukohtadega, takistamaks olukordi, kus lühiajalised majanduslikud huvid võtavad võimust, või vastupidi, kui teatud auhane projekti kavandamisel ei arvestata selle tasuvusega. Erialases kirjanduses viidatakse sellele, et kokkuleppeid on võimalik kergemini saavutada, kui raudteejaam ehitatakse uuele krundile (Lille), sest arvukatel muudel juhtudel on asjaomasel maa-alal juba olemasolevate huvirühmade konfliktid pärssinud oluliselt edasiminekuid.

## 6. Ideid edasiseks arenguks Euroopa Liidus

6.1 Väga kasulik on valdkonnaülene koostöö Euroopa Komisjonis, mille käigus ametnikud kontrollivad struktuurifondidest rahastatavaid projekte erinevates valdkondades, et iga sektori puhul oleks võimalik määratleda ühenduse toetuste maht teatud tegevusteks.

6.2 Tarvis oleks jätkuvalt tegeleda küsimusega, mil määral mõjutab kiirliinide võrgustike ehitamine raudtee hetkeolukorda, mis kujutab endast "traditsioonilise" ja "kaasaegse" vastuolulist segunemist. Nende võrgustike ehitamine nihkus huvikeskmesse seetõttu, et need tähendasid muuhulgas selja pööramist traditsioonilisele raudteesüsteemile. Kiirliinide võrgustike ehitamine põhjustas tohutuid kulutusi ning seetõttu suunati ümber teiste võimalike arenguprojektide vahendid. Näiteks Prantsusmaal kahjustas TGV kiirliinide väljaehitamine tavaraudteevõrgustikku nii tugevalt, et paljudel lõikudel tuli kehtestada märkimisväärsed kiiruspiirangud. See tähendab olulist ajakaotust raudtee kasutajatele (reisijad, kaubatransport) ning seetõttu on küsitav, kas kõnealune ajakaotus on tasakaalus kiirliinide kasutajate ajavõiduga.

6.3 Arvestades poliitikat sotsiaalse ühtekuuluvuse tugevdamiseks ja majanduslikult mahajäänud piirkondade integreerimiseks, on mõttekas kiirliinide asemel välja ehitada ning avalikkusele juurdepääsetavaks teha traditsioonilised raudteeliinid, sest kiirliinid kihutavad läbi kõnealuste piirkondade, võimaldamata sealsetel elanikel neid kasutada. Lisaks uute kiirliinide rajamisele tuleks suuremat rõhku panna traditsiooniliste raudteeliinide ja vastavate infrastruktuure kvaliteedi parandamisele. Raudteejaam kujutab endast esimest kontaktpunkti nimetatud arengute või renoveerimiste ning reisijate vahel.

## 7. Kaalutlused raudteejaamade arendamiseks

7.1 On olemas tõsine oht, et olulised, lühiajalistest huvidest lähtuvad ja vaid kinnisvaraspekulatsioonide nimel teostatavad investeeringud ohustavad raudtee tõelist lisaväärtust reisijatele ja linnale, näiteks juhul, kui äärmiselt väärtuslikud kesklinnaalad antakse müüki (õigustatult, arvestades raudtee tegevus-

kahjumit) ning raudtee asemele ehitatakse bürooruumid ja kaubanduskeskused. Eelnevast lähtudes soovitame järele mõelda järgmiste arvamuste üle:

7.2 Otseühendused linnade keskuste vahel ei ole äärmiselt kasulikud üksnes kiirliinidele vaid ka kõigile rahvusvahelistele raudteeühendustele, k.a üle-euroopalise transpordivõrgu osad.

7.3 Eelkõige kesklinnaaladel on õigustatud tiheda ühistranspordi võrgustiku rajamine, mis pakub mugavat ühendust raudteejaamade ja teiste linnaosade vahel.

7.4 Raudteejaam on liiklus- ja teabekeskusena transpordivõrgus osalevate transpordiliikide teenistuses.

7.5 Lisaks tuleks luua ühendus kesklinnas asuva raudteejaama ja vastava linna lennujaama vahel.

7.6 Raudteejaama väärtuse hindamisel tuleks arvestada ka selle tähendust linnale ja transpordile, et tagada linnale pikaajaline maksimaalne lisaväärtus.

7.7 Kogemustest nähtub, et linnaelu ja raudteejaamade vahelised piirid hägustuvad üha rohkem ning raudteejaamadest saab just siis tulus ja atraktiivne avalik paik, kuna see võtab üle linnale omase laia teenustevaliku.

7.8 Siiski ei ole olemasolevad raudteejaamad ideaalne koht uute kiirliine teenindavate jaamade tulevaseks ehitamiseks. Praeguse ni kõige edukamaid meetmeid vaadeldes selgub, et uue linnakeskuse ehitamine alternatiivina traditsioonilisele keskusele võimaldab kõige tõhusamalt ühendada raudtee ja linna arendamisega kaasnevad energiad (samas tuleb viidata sellele, et enim-mainitud näidete — muuhulgas Lille'i — puhul on tegemist erijuhtudega, mille tingimusi on mujal raske luua).

7.9 Kõnealused näited kinnitavad järeldust, et seoses rahvusvaheliste raudteejaamade arenguga saavad riik, kohalikud omavalitsused ja ettevõtted koostöös raudtee-ettevõtetega algatada arenguprojekte, mis seoses rahvusvaheliste raudteejaamade kaasajastamisega võimaldavad laia hulga huvide kajastamist.

Brüssel, 14. veebruar 2006

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee  
president  
Anne-Marie SIGMUND