

Regioonide Komitee Arvamus teemal „Transpordi jätkusuutlik tulevik: kuidas kujundada integreeritud, tehnoloogiapõhist ja kasutajasõbralikku transpordisüsteemi”

(2010/C 141/07)

REGIOONIDE KOMITEE

- toonitab, et jätkusuutliku transpordi saavutamise võti ei seisne selles, et piiratakse nõudlust transporditeenuste järele. Oluline ei ole see, kui palju inimesi või kaupu transporditakse, vaid kuidas seda tehakse. Mittejätkusuutlikke transpordiharjumusi saab vähendada vaid transpordi õige hinnapoliitika kaudu. Seega on oluline tagada õiglane ja läbipaistev mudel transpordikulude jaotamiseks kõigi transpordiliikide vahel;
- toonitab, et transpordisüsteemi jätkusuutlikumaks muutmisel tuleb tegeleda liiklusummikute probleemidega; ainult transpordivõrgustiku võime suurendamisest ei piisa, sest suuremate võrgustike keskkonnamõju võib kergesti jõuda talumatu tasemeni. Seetõttu on vaja suurendada säästvate transpordisüsteemide konkurentsivõimet;
- tõdeb, et kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on ilmne huvi toetada alternatiive maanteetranspordile, eelkõige võrgustiku ummistunud osades – ja eriti just tundlikes ja ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondades –, kuna need põhjustavad selliseid tõsiseid probleeme nagu müra, heited, ummikud, hiline mised, teede olukorra kiire halvenemine ja suured kulud teede korrashoiu tagamisel asjaomastele piirkondadele;
- rõhutab, et linna, linnalähedased ja piirkondlikud transpordivõrgustikud on transpordivõrgustike ja globaalsete tarnekettide oluline osa ning neile tuleb pöörata eelisarendatult vajalikku tähelepanu;
- nõuab, et ELi eelarve läbivaatamise eel saadetak스 transpordipoliitika valges raamatus tugev poliitiline sõnum, et transpordile eraldatud ELi rahalised vahendid peaksid tulevikus vastama ELi ambitsioonidele ja vastupidi.

Raportöör: Väino Hallikmägi, Pärnu linnavolikogu liige, Eesti (EE/ALDE)

Viitedokument

Komisjoni teatis „Transpordi jätkusuutlik tulevik: kuidas kujundada integreeritud, tehnoloogiapõhist ja kasutajasõbralikku transpordisüsteemi”

KOM(2009) 279 lõplik

I. POLIITILISED SOOVITUSED

REGIOONIDE KOMITEE

Sissejuhatus

1. väljendab heameelt transpordi jätkusuutlikku tulevikku käsitleva komisjoni teatise üle, millega astutakse esimene samm ELi transpordipoliitika läbivaatamisel järgnevate kümnendite jaoks;

2. tervitab komisjoni seisukohta, et transpordipoliitika peab põhinema inimeste ja kaupade liikuvuse pikaajalisel ja jätkusuutlikul visioonil. Visioonist lähtuva transpordipoliitika koostamise eeltingimus on transpordisektorit mõjutavate suundumuste õige diagnoos;

3. on seisukohal, et tulevased transpordivõrgustikud peavad tagama hea juurdepääsu kõigile Euroopa piirkondadele, mis on üks olulisi eeldusi ELi territoriaalse ühtekuuluvuse kindlustamiseks ning millel on suur mõju sotsiaalse ja majandusliku integratsiooni süvendamises ja jätkusuutliku arengu tagamises. Transpordipoliitika realiseerimine vajab liikmesriikidelt rohkem poliitilist tahet ja toetust uuenduslikele transpordistrateegiatele;

Poliitilised soovitused

4. peab vajalikuks, et uuendatud transpordipoliitika valge raamat sisaldaks senisest oluliselt süsteemsemat ja põhjalikumat välistegurite, transpordisektori sisemiste arengute ning nende (koos)mõju analüüsi. Käsitlust peab leidma kliimamuutuste ja majanduslike muutuste mõju transpordisektori ja selle sisendite arengule;

5. on arvamusel, et strateegilist arengudokumenti peab täiendama selles kajastatavate poliitiliste otsuste ja kavandatavate meetmete (võrdlev) sotsiaal-majanduslike ja keskkonnamõtjude analüüsi osas. Ideaalis viiakse analüüsi tulemused liikmesriikide ja regioonide tasandile, nii et oleks võimalik hinnata ühtse transpordipoliitika mõju võimalikku varieeruvust. Oluline on kajas-

tada kõiki transpordi kontseptuaalseid suundi, mis mõjutavad transpordi tuleviku teemalist arutelu;

6. peab oluliseks, et kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele antaks liikmesriikides võimalus avaldada mõju Euroopa transpordipoliitika kujundamisel, strateegiliste kavade ja otsuste tegemise ettevalmistamise protsessis, et tagada transpordialgatusete ja transpordimeetmete rakendamise tarvis piisav regulatiiv- ja planeerimisraamistik. Just kohaliku ja piirkondliku tasandi otsustajad suudavad kõige paremini hinnata, milliseid meetmeid on vaja kohaliku ja piirkondliku tasandi transpordiprobleemide lahendamiseks. Seetõttu peavad EL ja riiklik tasand kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele toetust andes austama subsidiaarsuse põhimõtet;

7. tõstab esile, et transpordi infrastruktuuri arendamisel on tarvilik võrgustike või projektide prioriseerimine ning prioriteetsete infrastruktuuride kiireks väljaarendamiseks poliitilise ja finantstoe tagamine nii ELi kesksete institutsioonide kui ka liikmesriikide valitsuste poolt;

8. toonitab, et TEN-T transpordivõrgu arendamise käigus senise projektipõhise lähenemise (30 prioriteetset projekti) asendamisel TEN-T põhivõrgu eristamisega üldvõrgust tuleb jälgida, et tähelepanu ja tugi ELi tuumalast kaugemal asuvate ja piiriäärsete piirkondade ning ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondade transpordiihenduste parandamiseks tuumala ja ELi naaberriikide vahel ei väheneks. Euroopa sisemise ja välise territoriaalse kohesiooni tagamiseks tuleks sellest lähtuvalt kaaluda lisaks ka nt prioriteetsete sidusvõrkude või -ahelate eristamist Euroopa transpordipoliitikas koos vastavate finantstoe mehhanismidega. Vajalik on luua selgem reeglistik selle osas, millistest põhimõtetest lähtuvalt ja kuidas toimub TEN-T võrgustike määratlemine ja vajadusel muutmine ning täiendamine. Käimasolevad TEN-T prioriteetsed projektid tuleb igal juhul lõpule viia. Täiendused ja pikendused, mis ühendatakse otstarbekalt võrguga, tuleks samuti TEN-T põhivõrku lülitada. Samas tuleb edendada projektide paremat liikmesriikide vahelist koordineerimist, et vältida erinevusi võrgustike kavandamisel ja elluviimisel ning jagada piiriülelised teelõigud prioriteetide järgi;

9. juhib tähelepanu kaubaveo keskele rollile Euroopa majanduse toimimisel. Samas koormavad Euroopa transpordisüsteemi üha enam liiklusummikud, mille peamiseks põhjusteks on transpordiliikide tasakaalustamatus (praegustes turutingimustes on maanteetranspordil ebaproportsionaalselt suured konkurentsielised), ebapiisav infrastruktuur ning kesine transpordiliikide koostalituvõime. Komitee leiab, et eriliigiliste transpordi infrastruktuuride integratsiooni edendamiseks tuleb vastavate lahenduste koordineerimist ja järjepidevuse tagamist väärtustada TEN-T ja linnalise liikumiskeskonna küsimuste raames tehtavates valikutes, aga samuti ERDFi ja Ühtekuuluvusfondi rahastamisprioriteetide määratlemisel;

10. rõhutab, et linnad on transpordivõrkude oluline ja lahutamatu osa, kuna linnad on transpordisõlmed, kus ristuvad eri transpordiliigid ning kus transporditeed tavaliselt algavad ja lõppevad. Seepärast tuleb linnatranspordile samasugust tähelepanu pöörata kui transpordivõrkudele;

11. kutsub üles ELi rahastamismenetlusi rohkem lihtsustama ning peab vajalikuks tagada kooskõla riiklike ja ELi rahastamisprogrammide vahel;

12. nõuab, et ELi eelarve läbivaatamise eel saadetak transpordipoliitika valges raamatus tugev poliitiline sõnum, et transpordile eraldatud ELi rahalised vahendid peaksid tulevikus vastama ELi ambitsioonidele ja vastupidi;

Raudtee-, mere- ja siseveetransport

13. arvab, et raudteetranspordi valdkonnas on suureks probleemiks Euroopa raudteeturu killustatus. Samuti on vaja eemaldada kitsaskohad praeguses infrastruktuuris, eelkõige need, mis tekivad piiriülestel teelõikudel või looduslike takistuste tõttu. Selleks, et luua tõhus üleeuroopaline raudteevõrgustik, mis pakub kvaliteetset teenust nii veoagade, usaldusväärsuse kui ka veomahu mõistes, tuleb välja kujundada jätkusuutlik ja kulu- tõhus lahendus, mis võimaldab kaubaveo suuremat ümbersuunamist maanteelt raudteele;

14. mõnab, et transpordialast killustatust suurendavad erinevad infrastruktuuri standardid liikmesriikides, näiteks erinev rööpmevahe ning erinevad elektri- ja ohutussüsteemid. Tehniliste tingimuste ja rajatiste ühtlustamiseks on vaja tehniliste standardite ühtlustamist ja seega investeringuid infrastruktuuri. Samal ajal tuleb ühtlustada vedurijuhtide koolitust ning ohutus-

ja laadimisstandardeid puudutavaid riiklike eeskirju ning rahvusvaheliste vedude ja eelkõige kolmandatest riikidest saabuvate vedude jaoks kasutusele võtta ühtne liikluskorralduskeel, nagu on tehtud lennunduses. Eesmärk on tugevdada konkurentsi võimel võrreldes maanteetranspordiga. Ülekoormatud võrgustikuosades tuleb luua tingimusi reisija- ja kaubaveo toimumiseks ühiselt kasutatavatel raudteetrassidel, ilma et need üksteist takistaksid, või uute raudteerööbaste ehitamiseks ning kauba- ja reisijaveo infrastruktuuride eristamiseks, niivõrd kui see on tehniliselt võimalik ja majanduslikult põhjendatud;

15. leiab, et täiendavad infrastruktuurid kaubavedude jaoks peaksid ühelt poolt tagama ühendused linnakeskuste vahel, kuid teisalt ei tohiks nad viia liikluse suurenemiseni linnakeskustes, tekitades rohkem liiklusummikuid;

16. peab vajalikuks, et äärepoolsete piirkondade majanduste integreerimiseks Euroopa tuumalaga on olulisel kohal hea mitmeliigilise transpordiühendusega sadamad. Komitee peab vajalikuks tagada mitmeliigiline transpordiühendus piirkondadega, kus meretranspordil on väga oluline roll;

17. rõhutab, et oluline on toetada mere- ja siseveetransporti, millel võib olla võtmeroll kliimamuutuste vastases võitluses. Märkimisväärselt tuleks laiendada ka selliseid programme nagu käimasolev meremagistraalide programm, kuna need aitavad saavutada nii ELi transpordipoliitika kui ka territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärgi. Samuti võib mere- ja siseveetransport aidata rahuldada kasvavat nõudlust reisijate- ja kaubaveo järele. Jätkuvalt tuleb vähendada laevade, sadamate ja logistikarajatiste negatiivseid keskkonnamõjusid. Komitee avaldab kahetsust, et rahvusvaheline meretransport on ikka veel Kyoto protokollis mehhanismidest ja kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise ajatabelist välja jäetud. Et vältida Euroopa merendussektori asetamist ebasoodsatesse konkurentsitingimustesse, peaks Euroopa Liit esmajoones tagama, et siduvad eeskirjad võetaks vastu rahvusvahelisel tasandil. Peale selle tuleks uurida, millised on keskkonnamõjudest sõltuvate diferentseeritud sadamamaksude sisseviimisega seotud võimalikud mõjud;

18. peab oluliseks, et multimodaalsete transpordisõlmede väljaarendamine on ühtse transpordipoliitika üheks prioriteediks. Raudtee osakaalu suurendamisel kaubaveos tuleb samas tagada keskkonna- ja ohutusnõuete järgimine ning minimeerida negatiivset mõju reisiliiklusele;

Lennundus

19. leiab, et lennunduse arendamisel tuleb arvesse võtta ja kavandada meetmeid lennunduse negatiivsete keskkonnamõjude, nagu müra ja õhusaaste, vähendamiseks nii tehnoloogiliste kui ka planeerimisalaste lahenduste kaudu. Teisest küljest peab keskkonnakulude sisestamisel lennunduse hindadesse arvestama sellega, et lennutranspordi olulisus on piirkondlikult erinev ning tagab ka kaugemate Euroopa regioonide hea kättesaadavuse. ELi toetust vajavad eelkõige keskmise suurusega linnade ja saareliste piirkondade lennujaamade väljaarendamine selliselt, et on tagatud lennuohutus ning klientide rahulolu;

20. on seisukohal, et tagada tuleb õiglane konkurents lennujaamade vahel, ühtsete reeglite kehtestamine lennujaamatasude arvestamise ja määramise osas;

Transpordikulud, investeeringud

21. rõhutab, et investeeringuid tuleb paremini kooskõlastada. Näiteks peaks TEN-T transpordivõrgu rahastamine jätkuvalt soodustama turupõhiseid raudteeprojekte ning regionaaltoetused peaksid olema paremini suunatud keskkonناسäästlikele transpordiliikidele, et suurendada ELi territoriaalset ühtekuuluvust;

22. peab oluliseks, et eriliigilise transpordi tasakaalustatud ja jätkusuutliku kasutuse eelduseks on väliskulude (keskkonناسaaste, õnnetuste kahjud, ajakulu) sisestamine transpordikulude arvestusse ja tarbija maksab printsiibi süvalaienev rakendamine. Samal ajal tuleb tagada selliselt saadavate finantsvahendite ülekandmine keskkonناسõbralikematesse transpordiliikidesse ning sel viisil suurendada kõige keskkonناسõbralikemate transpordiliikide osakaalu, tagades samas kõigi transpordiliikide üldise tõhususe ja koostalitlusvõime suurenemine. Samuti peavad sellistel arvestustel põhinevad regulatsioonid arvesse võtma vastava sotsiaal-majandusliku ruumi maksevõimet. Vastasel juhul kaotavad transpordiühendusest sõltuvad majandusharud ja ettevõtted nii siseriiklikul kui ka üleeuroopalisel tasemel konkurentsivõime;

23. juhib tähelepanu sellele, et see ei tohiks seada ohtu kõige tähtsamat ja põhilisemat eesmärki – tegelikel kuludel põhinevat hinnaarvestust. Juhul kui valdav osa transpordi infrastruktuuride investeeringutest viia tarbija maksab printsiibi alusele, võivad muu hulgas tekkida muutused konkreetsete piirkondade majanduslikus ja sotsiaalses struktuuris. Liikmesriikidel, kus kavandatakse veoteenustega seotud maksude kehtestamist või kohandamist kaasaegsetel, tegelikel kuludel põhinevast hinnaarvestusest lähtuvaltel põhimõtetel, soovitatakse samaaegselt algatada ka

sellise meetme majanduslike, ökoloogiliste ja sotsiaalsete mõjude hindamine. Seda tehakse selleks, et võimaldada vajaduse korral keskmises ja pikas perspektiivis ning strateegilistel põhjustel sobivate kaasnevate meetmete ettevalmistamist – nt piirkondliku majanduse sihipärase toetamise ümberkorraldamist;

24. tuletab meelde Regioonide Komitee arvamusi linnatranspordi rohelise raamatu (CdR 236/2007) ja linnalise liikumiskeskonna tegevuskava (CdR 417/2008) kohta, mille komisjon avaldab septembris 2009 ja mis vastab Regioonide Komitee ja Euroopa Parlamendi ühiselt väljendatud ootustele;

Linnatransport

25. märgib linnatranspordi arendamise suurt olulisust, sest linnad on transpordivõrkude lahutamatud osad, eri transpordiliikide sõlmpunktid. Linnalises transpordis on kesketeks väljakutseks ühistranspordile sobivate tingimuste abil eelisolukorra loomine ja seeläbi selle osatähtsuse suurendamine reisijaveos, linnaliikluse tingimuste ümber kujundamine nii, et kesklinnades oleks võimalikult vähe liiklust, jalakäijate ja rattateede võrgustike arendamine, elektritranspordi osakaalu suurendamine ja keskkonناسäästlikumate liikumisviiside kasutamise oluline laiendamine;

26. soovib linnadel võtta rangemaid meetmeid linnatranspordist tulevate negatiivsete keskkonnamõjude vähendamiseks ja tervislike liikumisviiside propageerimiseks. On oluline, et EL austaks subsidiaarsuse põhimõtet, nii et pädevatele kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele loodaks head eeldused selle vastutuse võtmiseks;

27. peab vajalikuks, et ELi transpordipoliitika peaks suunaks seadma linnaliste keskuste ning äärelinliku ja maalise tagamaa ühtsete kohalike transpordisüsteemide väljaarendamise ning rööbastranspordi – rongide, linnalähirongide ja trammide – koondamise uut tüüpi linnalähitranspordivõrguks;

28. arvab, et jätkuvalt on aktuaalne heade tavade vahetamine linnatranspordi arendamisel ja kasutamisel – pargi ja reisi, pargi ja kõnni, elektritranspordi arendamine, kergliiklusteede võrgustiku arendamine, ühistranspordi tarvis märgistatud sõiduradade rajamine, mitmemodaalsed terminalid linnade sissesõidukohades, autode ühiskasutusteenuste arendamine, transpordiharjumuste muutmine läbi suunavate (koolitused, propaganda) ja piiravate (ummikumaksud, parkimistasud) meetmete. ELi peaks looma ja edasi arendama lahenduste ühisele väljatöötamisele ning olemasoleva teadmise siirdele orienteeritud koostööprojektide toetamismehhanisme;

Tehnoloogiline areng

29. peab vajalikuks, et multimodaalsete ühistranspordisüsteemide arendamisel tuleb soosida IT- lahendustel põhinevaid piletisüsteeme, mis loovad eeldused detailseks liinipõhiseks kuluarvestuseks, liinide planeerimiseks lähtudes tarbijate vajadustest, samuti muudavad sellised piletisüsteemid ühistranspordi kasutajale mugavamaks. Uute infotehnoloogiavahendite kasutamine peab toetama intermodaalsete intelligentsete transpordisüsteemide arendamist ning EL peaks soodustama nende kasutuse laiendamist;

30. leiab, et tehnoloogilises arengus on oluline toetada tehnoloogia siiret regioonide vahel ja erinevate regionaalsete tasemete vahel. Tehnoloogiliste rakenduste väljatöötamise rahastamisel on oluline mitte piirduda vaid suurlinnadele sobivate tehnoloogiatega, vaid arendus- ja finantseerimispoliitikas suunata oluline osa ressursse keskmise suurusega ja väiksemate linnade ja nende tagamaade jaoks sobivate jätkusuutlike lahenduste väljatöötamisele;

31. rõhutab, et transpordisektori naftast sõltuvuse vähendamiseks tuleb luua võimalused muude ressursside baasil toodetud kütuste aktsiisimaksu taseme eristamiseks ja vajadusel vähendamiseks alla ELi kokkulepitud miinimumtasest;

32. juhib tähelepanu, et transpordialase turvalisuse edendamisel on põhiküsimuseks kontrolli ja järelevalvemehhanismide ühtlustamine ja tugevdamine. Ohutusnõuete ühtlustamisel tuleks arvesse võtta kohalikke loodusolusid, teetüpe, kultuuritraditsioone jms. Liiklusõnnetuste andmebaaside integreerimise eelduseks on rahvuslikes andmebaasides kasutatavate tunnuste vähemalt osaline standardiseerimine;

33. leiab, et liikluskontrollis tuleb luua tingimused infotehnoloogial ja globaalse positsioneerimise süsteemil põhinevate üldiste ja ühiste lahenduste väljatöötamiseks ja juurutamiseks. ELi peamine roll lisaks uurimis- ja arendustöö toetamisele on ühtsete standardite kehtestamine, mis lubaks liikmesriikide piire ületavate transpordivoogude katkestamatut kontrolli;

Liiklusharidus

34. rõhutab, et transpordialase turvalise ja loodusäästliku käitumise kujundamisel on võtmeroll haridusasutustel. Tuleb luua eeldused liiklusõpetuse viimiseks kõikide riikide haridusasutuste õppekavadesse. ELi võimuses on initsieerida rakendusliku suunitlusega haridusuuringuid, mille alusel valmistatakse ette ühtsed metoodilised soovituslikud materjalid ja õppemoodulid lasteadeadele ja koolidele;

Ühendus naaberriikidega, rahvusvaheline tegevus

35. arvab, et on ülimalt oluline luua paremad transpordiühendused naaberriikidega. See nõuab nii ELi kesksete institutsioonide, liikmesriikide valitsuste kui ka kolmandate riikide valitsuste ühiseid investeeringuid piirirajatistesse (terminalid, teed ja sillad), et tagada kiire ja keskkonnasäästlik piiriületus nii kauba- kui reisijateveos. Samavõrra oluline on saavutada edusamme piiri- ja tolliprotseduuride ühtlustamisel ja koostöö süvendamisel piiri- ja tolliprotseduuride läbiviimisel;

36. peab oluliseks, et transpordipoliitika aitaks kaasa ääre- poolseimate piirkondade integratsioonile nende geograafilises kontekstis ning et toetataks keskkonnanahoidlike mere- ja lennu- transporditeenuste pakkumist, millega need piirkonnad ühendatakse teiste riikidega samas piirkonnas, ja edendatakse intermodaalsust;

37. leiab, et liikmesriikide ja ELi institutsioonide tegevus rahvusvahelistes organisatsioonides ning transpordialastel läbikäimisel kolmandate riikidega peab olema suunatud õiglaste konkurentsitingimuste tagamisele liikmesriikide ettevõtetele kõigi transpordiliikide puhul seoses kütuseaktsiisi, sadamatasude, lennujaamatasude, raudteetasude, erinevate keskkonnanõuete jmt-ga. Küsimus on eriti oluline ELi piiririikide majanduste jaoks. Erinevat konkurentsituatsiooni tuleb arvesse võtta ka väliskulude sisestamisel transpordihindadesse.

Järeldused ja soovitused

38. toonitab, et ELi kodanike õigus vabalt liikuda on üks põhiõigustest ja ELi aluspõhimõtetest. Samuti on kaupade vaba liikumise põhimõte üks siseturu nurgakividest. Jätkusuutliku transpordi saavutamise võti ei seisne selles, et piiratakse nõudlust transporditeenuste järele;

39. rõhutab et oluline ei ole see, kui palju inimesi või kaupu transporditakse, vaid kuidas seda tehakse. Mittejätkusuutlikke transpordiharjumusi saab vähendada vaid transpordi õige hinnapoliitika kaudu. Seega on oluline tagada õiglane ja läbipaistev mudel transpordikulude jaotamiseks kõigi transpordiliikide vahel;

40. toonitab, et transpordisüsteemi jätkusuutlikumaks muutmisel tuleb tegeleda liiklusummikute probleemidega; liikmesriigid peaksid võtma endale kohustuse investeerida keskkonnasõbralikesse infrastruktuuridesse, mis on vajalikud kitsaskohtade kaotamiseks. Samas, ainult transpordivõrgustiku võime suurendamisest ei piisa, sest suuremate võrgustike keskkonnamõju võib kergesti jõuda talumatu tasemeni. Seetõttu on vaja suurendada säästvate transpordisüsteemide konkurentsivõimet;

41. tõdeb, et kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on ilmne huvi toetada alternatiive maanteetranspordile, eelkõige võrgustiku ummistunud osades – ja eriti just tundlikes ja ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondades –, kuna need põhjustavad selliseid tõsiseid probleeme nagu müra, heited, ummikud, hiline mised, teede olukorra kiire halvenemine ja suured kulud teede korrashoiu tagamisel asjaomastele piirkondadele;

42. leiab, et suurendada tuleb mere- ja raudteetranspordi konkurentsivõimet. Et luua tõhus raudteevõrgustik, mis pakub kvaliteetset teenust nii veoagade, usaldusväärse kui ka veomahu mõistes, tuleb vähendada Euroopa raudteeturu killustatust. Samuti tuleb luua ühine meretranspordiala ning muuta prioriteetsemaks investeeringud sadamatesse ja sadamaühendustesse;

43. rõhutab, et linna ja piirkondlikel transpordisüsteemidel on märkimisväärne mõju piirkondlikule arengule. Linna, linna lähedased ja piirkondlikud transpordivõrgustikud on transpordivõrgustike ja globaalsete tarnekettide oluline osa ning neile tuleb pöörata eelisarendatult vajalikku tähelepanu;

44. leiab, et tulevased transpordivõrgustikud peavad tagama hea juurdepääsu kõigile Euroopa piirkondadele. Samuti tuleks konsulteerida kohalike ja piirkondlike omavalitsustega ja teiste sidusrühmadega kohalikul ja piirkondlikul tasandil kõigi Euroopa transpordivõrgustiku tulevikku mõjutavate algatuste puhul vastavalt sellele, milline on omavalitsuste või sidusrühmade roll asjaomaste transpordimeetmete rakendamisel ning transpordialgatuste jaoks piisava regulatiiv- ja planeerimisraamistiku tagamisel.

Brüssel, 4. detsember 2009

*Regioonide Komitee
president*

Luc VAN DEN BRANDE