

**Euroopa Regioonide Komitee arvamus teemal „Ühistranspordi probleemid linnades ja suurlinna-  
piirkondades“**

(2021/C 37/09)

**Raportöör:** Adam STRUZIK (PL/EPP), Masoovia vojevoodkonna vanem**POLIITILISED SOOVITUSED**

## EUROOPA REGIOONIDE KOMITEE

1. juhib tähelepanu vajadusele vähendada transpordi väliskulusid, et soodustada liikuvuse CO<sub>2</sub> heite vähenemist. Umbes veerandi ELi kasvuhoonegaaside heitkogusest põhjustab transpordisektor. Samal ajal avaldavad mõned transpordiliigid negatiivset mõju inimeste elukvaliteedile ja tervisele, põhjustades õhusaastet, liiklusummikuid, müra, õnnetusi ja mitteoptimaalset ruumikasutust;
  2. rõhutab, et kõrge elukvaliteedi tagamiseks linnades ning linnade kättesaadavamaks, puhtamaks ja konkurentsivõimelisemaks muutmiseks on vajalik üleminek kestlikele transpordiliikidele;
  3. märgib, et linna funktsioonide killustatus linnade laienemise ja valglinnastumise näol kujutab endast olulist ohtu linnade ja piirkondade kestlikule arengule. Nimetatud suundumused toovad kaasa mitte üksnes linnaruumi seisundi halvenemise ning põllumajandusliku, haljastatud ja avatud ruumi vähenemise, vaid ka sedalaadi asustusliigist ja sellest tulenevast liiklusvoo suurenemisest tingitud väliskulude kasvu, mis on peaaegselt kohalike ja piirkondlike omavalitsuste kanda;
- Linnade liikuvuse probleemid, mida tuleb säästva ja aruka liikuvuse strateegias<sup>(1)</sup> arvesse võtta*
4. juhib tähelepanu sellele, et üha tihedam autoliiklus linnades ja suurlinnapiirkondades suurendab väliskulusid sellega kaasneva õhusaaste ja ajakao näol, mis seega mõjutab negatiivselt töö ja pereelu tasakaalu. Seepärast peab ühistranspordist saama linnalise liikuvuse üks peamisi alustalasid. Samal ajal tuleks tugevdada aktiivse liikuvuse eri vorme, nagu jalgrattasõit ja kõndimine, et suurendada linnalise liikuvuse kestlikkust;
  5. juhib tähelepanu suurlinnapiirkondade väljakutsetele laiemas tähenduses ja sellele, et suurlinnapiirkondade olemus nõuab kodanike tihedat liikumist linnasüdamikesse ja tagasi. See muudab juurdepääsu keskkonناسöbralikule ja kulutõhusale ühistranspordile suurlinnapiirkondade üheks suurimaks väljakutseks<sup>(2)</sup>;
  6. märgib, et transpordisüsteemi tuleb käsitleda integreeritud süsteemina. Liikuvuse kui teenuse kasvav tähtsus ning vajadus transpordi haldamise ja korraldamise uuenduslike vormide järele peaksid innustama kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi kombineerima ruumilise planeerimise ja transpordikavades ühis- ja eratranspordi (eelkõige jalgsi käimist, jalgrattasõitu ja uusi, väikeste elektrisõidukitega liiklemise vorme);
  7. nendib, et Euroopa rohelises kokkuleppes on seatud ambitsioonikad, kuid vältimatud CO<sub>2</sub> heite vähendamise ja 2050. aastaks Euroopa Liidu kliimaneutraalsuse saavutamise eesmärgid. Et linnad ja suurlinnapiirkonnad saaksid neid eesmärgi täita, on vajalikud kontseptuaalsel, korralduslikul ja hariduslikul tööl põhinevad poliitilised otsused ning eesmärkide saavutamiseks tuleb eraldada vajalikud rahalised vahendid;
  8. soovib koguda andmeid liikuvusvoogude kohta suurlinnapiirkondades, et saada terviklik ülevaade liiklusolukorrast, et töötada välja paremini kohandatud meetmed, koostada tõenditel põhinevad säästva linnalise liikumiskeskonna kavad ning suunata investeeringuid ühtekuuluvuspoliitika fondidest ja mujalt sihipärasemalt;

(1) Tegevuskava kohaselt on säästva ja aruka liikuvuse strateegia üle käimas avalik konsultatsioon (tagasiside andmise tähtaeg 23.9.2020) (Viide: Ares(2020)3438177 – 01/07/2020): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.

(2) Arvamus Cdr 1896/2019 (ELT C 79, 10.3.2020, lk 8).

9. rõhutab, et linnalise liikumiskeskonna probleemide üks põhjus on avaliku linnatranspordi ja mootorita transpordi taristu ebapiisav rahastamine. Kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused ning nende ühistranspordiettevõtjad vajavad täiendavaid rahastamisvahendeid, mida tuleb rakendada eranditult selleks, et suurendada sõiduautodele alternatiivsete ja kestlike liikuvuslahenduste osakaalu transpordiliikide seas;

10. rõhutab, et ühistranspordipoliitika tuleb integreerida laiemasse sotsiaalpoliitikasse. Tuleks vältida seda, et ühistranspordi väliskulud, nagu müra, saaste, sundvõõrandamine, taristutööd jne, ei oleks ebahühtlaselt suunatud sotsiaalselt kõige haavatavamatele inimestele. Lisaks tuleb tagada õiglane juurdepääs kõigile, pidades silmas hinnakujundust või ühenduvust, et tagada kõigile parem elukvaliteet;

*Tõelise valikuvõimaluse pakkumine, edendades kestlikke transpordiliike Euroopa rohelise kokkuleppe elluviimiseks*

11. juhib tähelepanu sellele, et praegust olukorda, kus planeerimisel ja rahastamisel soositakse valdavalt erasõidukeid, on vaja muuta viisil, mis edendab säästvamaid ja tõhusamaid transpordiliike. Praegused liikumisharjumused on siiski tingitud eri transpordiliikide kättesaadavusest ja atraktiivsusest ning suurem osa ühiskonnast on sellekohaste valikute tegemisel paindlik. Muutes ühistranspordi atraktiivsemaks transpordiühenduste hinna, kättesaadavuse, sageduse ja järjepidevuse seisukohast, tekib tõeline alternatiiv sõiduautode kasutamisele;

12. rõhutab, kui oluline on luua avaliku ja erasektori partnerlus linnades ja piirkondades, et kaasata erainvesteeringuid ja töötada välja uuenduslikke lahendusi ühistranspordi valdkonnas. Komitee soovib sellega seoses ettevõtjasõbralikku õigusraamistikku, mis stimuleeriks uute ärimudelite kasvu ja looks konkurentsivõimelise turu;

13. rõhutab, kui oluline on pakkuda tõhusat ja kestlikku ühistransporti väljaspool linnade halduspiire, eelkõige pendelrändajatele, eakatele ja noortele. Sellega seoses on väga olulised suurlinnade tasandi avaliku sektori asutuste hea koostöö ja head valitsemistavad;

14. märgib, et ühiskonna harjumuste muutmine keskkonda vähem saastavate transpordiliikide osakaalu suurendamise suunas eeldab kasutajate teadlikkust ja ennekõike tõelise valikuvõimaluse olemasolu selles küsimuses;

15. juhib tähelepanu sellele, et järgmine samm on keskkonnahoidlikumate transpordiliikide teadlik eelistamine. Vaja on luua jalakäija- ja jalgrattasõbralikumad alad ning anda ruumilises mõttes eesõigus pehmele liikuvusele ja ühistranspordile, pidades silmas marsruutide ligipääsetavust ja atraktiivsust ja liikluskorraldust. Selline muudatus nõuab seega ruumilise planeerimise, linna- ja transpordipoliitika koordineerimist ning mitmetasandilist koostööd üle haldusüksuste piiride, et teha ruumi autoliikluse alternatiividele;

16. kutsus Euroopa Komisjoni üles tihedas koostöös liikmesriikidega sõnastama täpsemalt investeerimiseesmärgid ühistranspordi arendamiseks. Tajutav on negatiivne suundumus siduda ühistransporti tehtavad investeeringud teedevõrgu laiendamise ja selle läbilaskevõime suurendamisega. Selle asemel tuleks selgelt eelistada ühis- ja kollektiivset transporti selle kõigis vormides. Kui raudteetransport ei ole võimalik, tuleks eelistada bussi kiirsüsteemi (Bus Rapid Transit) ja sõiduridasid rohkem kui ühe sõitjaga sõidukitele (High Occupancy Vehicle). Asjakohaste seire-eeskirjade ja õigusaktidega tuleks piirata selliseid tavasid, mis on vastuolus säästva transpordipoliitika eesmärkidega;

17. tõdeb, et tõeliselt keskkonnahoidlikud transpordiliigid mitte ainult ei vähenda heitkoguseid, vaid ka säästavad ruumi, aega ja energiat. Lisaks jalgsi käimisele ja jalgrattasõidule kuulub selliste hulka raudteetransport ja bussi kiirsüsteem (*Bus Rapid Transport*) ning sõiduread rohkem kui ühe sõitjaga sõidukitele (High Occupancy Vehicle). Seepärast peaksid linnalähirongid, metrood, trammid, vähesaastavad bussid ja eelkõige bussi kiirsüsteem olema suurlinnapiirkondade ja suuremate linnade ühistranspordi selgroog;

*Liikuvus ja ühistransport kui kohalike ja piirkondlike omavalitsuste põhiülesanne*

18. tuletab meelde, et märkimisväärne osa liikumisest on tingitud asjaolust, et elukohas ei ole võimalik kõiki vajadusi rahuldada. Poliitika eesmärk peaks seepärast olema tagada juurdepääs kõigile kaupadele ja teenustele, eelkõige tervishoiu, hariduse, spordi, kultuuri ja sotsiaalse toetuse valdkonnas, ning mitte liikuvus kui eesmärk omaette. Komitee juhib samas tähelepanu sellele, et ruumilised muutused on pikaajalised ja toetavad linna ja maapiirkonna vaheliste ühenduste toimimist, vältides maapiirkondade tühjenemist, ent transpordisüsteemis tuleb võtta ka ajutisi parandusmeetmeid;

19. on seisukohal, et ruumilise planeerimise ja transpordipoliitika põhieesmärk peaks olema tagada maksimaalsed võimalused vajaduste rahuldamiseks minimaalse transpordivajadusega. Teisel kohal on eesmärk ratsionaliseerida liikuvuse mahtu, eelkõige mõistliku transpordiliikide kombinatsiooni abil, et hoida võimalikult madalal transpordi väliskulud, mida kannavad kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused. Komitee rõhutab samuti, et kaugtöö suurendamine, nagu juhtus COVID-19 pandeemia ajal, võib pakkuda maapiirkondadele võimalusi pakkuda töötajatele suuremat paindlikkust elukoha valikul;

20. täheldab suundumust igapäevase kaugliikuvuse vajaduse vähenemisele tulenevalt kaugtöö suurenemisest COVID-19 pandeemia ajal ning märgib, et see suundumus võib koos selliste kontseptsioonide rakendamisega nagu „15-minuti linn“ olla pikaajaline;

21. tuletab meelde, et ühistranspordivõrkude loomisel tuleks võimalikult varakult arvesse võtta uusi elamuarendusi või tekkivaid asustumustreid ning tagada juurdepääsetavus juba varases etapis, sest kui inimesed juba auto soetavad, kalduvad nad seda ka kasutama. Uute eluasemeprojektide elanikel peaks olema juurdepääs ühistranspordile alates esimesest inimesest, kes kolib uude elukohta;

22. rõhutab, et oluline on piirata jõuliselt edenevat linnade laienemist linnaäärsetesse piirkondadesse, mis ulatuvad linnakeskustest kümnete kilomeetrite kaugusele. Mida suurem on asjaomane piirkond, seda teravam on probleem. Seepärast on oluline pöörduda tagasi asustusstruktuuri juurde, mis põhineb tihendamisel ja keskuste võrgustikul, kus põhifunktsioonid asuvad plaanikohaselt väljaarendatud sobiva suurusega keskustes, mis on ühendatud tõhusa transpordivõrguga. Samuti on oluline kavandada uusi elamuid koos ühistranspordi sõlmpunktidega;

23. kutsub Euroopa Komisjoni üles tagama rahastamisvahendid mitte üksnes linnatranspordi korraldusse tehtavateks uuteks investeeringuteks, vaid ka aegunud ja ebatõhusate lahenduste ümberkujundamiseks. Need investeeringud peaksid olema suunatud peamiselt raudteesüsteemide ajakohastamisele, raudteede turvalisusele ja digiteerimisele, luues seega kiiremad, ohutumad ja mugavamad transpordisüsteemid. Samal ajal võiksid kavandatud investeeringud hõlmata ka selliseid aspekte nagu kokkupõrkeohuvabad automarsruudid linnades, tõelised linnatänavad, mis võimaldavad ruumi tõhusamalt kasutada, transpordivajaduste vähendamine, tõhusate transpordiliikide osakaalu suurendamine transpordiliikide kombinatsioonis ja transpordi väliskulude vähendamine. Selliste meetmetega edendatakse nii valikut ühistranspordi ja sõiduautodele alternatiivsete transpordivahendite kasuks kui ka vähendatakse illusiooni, et sõiduautoga eeslinnadest sõita on lihtne ja odav, kuna nende sõitude väliskulud kannavad tegelikult linnade elanikud;

*Sobiv transpordiliikide kombinatsioon ja väliskulude sisestamine kui eeltingimus ELi rahastamisele piirkondades*

24. on seisukohal, et uurida tuleks võimalusi suurendada investeeringuid säästvasse liikuvusse, näiteks Euroopa ühendamise rahastu, moderniseerimisfondi ning taaste ja vastupidavuse rahastamisvahendi kaudu. Tähtis on ka suurendada liikuvust investeeringute kaudu sellisesse taristusse, millega parandatakse juurdepääsu linnatranspordisõlmedele või üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) sõlmpunktidele, ning need sõlmpunktid prioriteetselt kohale seada;

25. peab peamiseks väljakutseks suurendada sellise liikumise osakaalu, milleks kasutatakse vähem saastavaid, st vähem energiat ja ruumi vajavaid transpordiliike. Seepärast võivad kestlikud ja uuenduslikud liikuvuse viisid olla riiklike taaste ja vastupidavuse kavade raames esitatud reformide lahutamatu osa. See tähendab, et eri transpordiliike tuleb asjakohaselt kasutada, et kooskõlas „saastaja maksab“ põhimõttega maksimeerida kasu ja minimeerida ühiskonnale tekkivaid kulusid;

26. nõuab tungivalt, et viidaks lõpule töö transpordi väliskulude sisestamiseks, et kasutajad võtaksid transpordivahendite valikul arvesse ka ühiskonna heaolu. See puudutab eelkõige maanteetranspordi tegelike kulude arvestamist, mida praegu selgelt alahinnatakse. Parem tasakaal selles osas edendab oluliselt väiksemate väliskuludega transpordivahendite, nt raudteetranspordi ja bussi kiirsüsteemi ulatuslikumat kasutamist, mis peaks olema ühistranspordi tugisammas suurlinnapiirkondades;

27. rõhutab, et oluline on tagada ühistranspordi kulupõhine konkurentsivõime reisijate seisukohast. Kuna autotransport on suurim väliskulude allikas, tuleks ühistranspordi atraktiivsus tagada piisavalt ulatusliku riikliku toetusega, mida osaliselt rahastatakse eramootorsõidukite kulude sisestamisest saadavast tulust;

28. rõhutab, et raudtee kui piirkondliku liikuvuse selgroog aitab oluliselt suurendada territoriaalset ühtekuuluvust. See tingib vajaduse suurendada investeeringuid linnade raudteesõlmedesse, integreerida need paremini TEN-T võrku, parandada piiriüleseid ühendusi ja arendada „viimase miili“ taristut, et integreerida raudtee paremini linna- ja linnalähiliinide liikuvusahelatesse <sup>(3)</sup>.

29. rõhutab vajadust toetada ka muid säästvaid ühistranspordiliike, nagu vähesaastavad bussid, et piirata linnade ülekoormatust, alandada heitkoguseid ja saavutada Euroopa roheline kokkuleppe kliimaeesmärgid. Selleks on oluline pakkuda majanduslikke stiimuleid sõidukipargi uuendamiseks, puhaste tehnoloogiate kasutuselevõtuks ja taristusse investeerimiseks (näiteks sõiduread bussidele ja rohkem kui ühe sõitjaga sõidukitele suurlinnapiirkondades, transpordiühendused, mis aitavad hõlbustada ümberistumisi, peatused sisenemiseks ja väljumiseks, „Pargi ja sõida“ süsteemi parklad jne);

30. kutsub üles suurendama Euroopa ühendamise rahastust, Ühtekuuluvusfondist ja Euroopa Regionaalarengu Fondist linnade ühistranspordile eraldatavate vahendite osakaalu, kiirendama nende vahendite kasutuselevõttu ning tugevdama rahastamise mõju kohalikul ja piirkondlikul tasandil. Need vahendid on üliolulised operatiivsete ja tehnoloogiliste lahenduste rakendamiseks linna tasandil ning kestlike ja keskkonnahoidlike lahenduste tagamiseks;

31. nõuab, et linnalist liikumiskeskonda ja selle paremat ühendamist suurlinnapiirkondade linnalähedaste ja maapiirkondadega, millega luuakse hästitoimivad integreeritud ühistranspordisüsteemid, toetatakse järgmises finantsraamistikus 2021–2027 esmajoones kohalike ja piirkondlike omavalituste ja nende rakendusprogrammide kaudu. Koordineeritud, tõhusa ja tulemusliku tegevuse tagamiseks tuleb kasutada kohalike ja piirkondlike omavalitsuste rikkalikke kogemusi, teadmisi ja võimekust;

32. toetab sellega seoses kestliku, keskkonnasäästliku ja vähese CO<sub>2</sub> heitega ühistranspordi rahastamiskõlblikkust erieesmärgi „Keskkonnahoidlikum, vähese CO<sub>2</sub> heitega Euroopa puhtale energiale õiglase ülemineku, roheliste ja siniste investeeringute, ringmajanduse, kliimamuutustega kohanemise ning riskiennetuse ja -juhtimise edendamise kaudu“ (poliitikaeesmärk nr 2) raames Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi määruse raames (komisjoni ettepanek COM(2018) 372 final, mida on muudetud dokumendiga COM(2020) 452 final), mis aitab parandada õhukvaliteeti ja vähendada müra ning annab märkimisväärse panuse rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisse suurlinnapiirkondades;

*Ühistransporditeenuste kvaliteet, kriisiolukordade ennetamine ja turvalisuse tagamine ohtude, sealhulgas pandeemiatega korral*

33. märgib, et võimaldamiseks ühistranspordil konkureerida erasõidukitega, tuleb ühistranspordi kvaliteedile seada kõrged standardid. Selleks on otsustavad tegurid muu hulgas: ruumiline ligipääsetavus, sõiduajad ja intervallid, täpsus ja usaldusväärsus, konkurentsivõime sõiduaja, otseühenduse olemasolu või sujuvate ümberistumisvõimaluste osas ning transpordivahendite mugavus ja ohutus;

<sup>(3)</sup> Arvamus CdR 2633/2020 (ELT C 440, 18.12.2020, lk 183).

34. juhib tähelepanu sellele, et COVID-19 pandeemia põhjustatud kriitilise olukorra tõttu võivad suurlinnapiirkonnad kogeda tagasilööki suundumuses ühistranspordi kasutamisele. Inimesed soovivad jälle kasutada autosid ja paljudel juhtudel on nad autodes üksi. Samal ajal peavad suurlinnapiirkonnad investeerima märkimisväärseid rahalisi vahendeid ennetavate hügieenimeetmete rakendamisse ühistranspordivahendites. Suuremad kulud ei ole aga toonud kaasa ühistranspordi kasutavate reisijate arvu suurenemist ja suurlinnapiirkonnad on kaotanud suure osa piletitulust. Samal ajal seisavad suurlinnapiirkonnad silmitsi oma kohalike omavalitsuste eelarvete olulise kahanemisega, mis on tingitud COVID-19 pandeemiast põhjustatud tulude vähenemisest avalikus sektoris. Seetõttu on suurlinnapiirkondade eelarvetesse vaja lisavahendeid ning me peame võtma õppust ja töötama välja vastupidavad ühistranspordisüsteemid, mis võivad olla õige valik järgmise võimaliku kriisi ajal;

35. soovib õiglase ülemineku fondi kasutamist, et toetada linnu ja suurlinnapiirkondi üleminekul vähese CO heitega ühistranspordile;

36. soovitab kogu ELi hõlmavaid ühiseid riigihankeid ka keskkonnasõbralike minibusside jaoks, mida kasutatakse eelkõige eakate, puudega inimeste ja koolilaste veoks, kes vajavad paremini kohandatud lahendusi. Need minibussid on reisijakilomeetri kohta kallimad kui suuremad sõidukid ja nende amortisatsiooniaeg on pikem, kuid need on täiesti puhta ühistranspordivõrgu jaoks sama olulised;

37. juhib tähelepanu sellele, et ühistranspordi tõhusaks toimimiseks peab see olema ruumiliselt, korralduslikult ja hinnakujunduslikult integreeritud. See on eriti oluline suurlinnapiirkondades, pealinnade suurlinnapiirkondades ja suuremates linnastutes, kus pendeltöötamine ühendab linna-, linnalähi- ja kohaliku transpordi riigisisese ja õhustranspordiga, kuid ka maapiirkondades, kus ühistranspordi liikumissagedus võib olla probleemiks. Integratsioon hõlmab ka ühiseid hinnasüsteeme ja paremat koostalitlusvõimet samas suurlinnapiirkonnas tegutsevate erinevate ühistranspordiettevõtjate, sealhulgas raudtee-ettevõtjate vahel. Integratsioon hõlmab ka pehmet liikuvust ja seda, et ühistranspordi peatustele pääsevad hõlpsasti ligi ilma sõidukita inimesed ning hõredamalt asustatud äärelinnade rongipeatustele ka erasõidukiga saabujad;

38. rõhutab, et meil tuleb ka parandada raudteejaamade rajatise ja luua arukad liikuvussõlmed, mis kujutavad endast logistikasõlmi, kuid ka kohti, mis loovad meeldiva keskkonna nii transpordiliigi vahetamiseks kui ka inimestevaheliseks suhtlemiseks;

39. juhib Euroopa Komisjoni tähelepanu sellele, et koostöös ühistranspordiettevõtjatega tuleb kiirendada üleeuroopalist koostööd ühistranspordiinfo alal. Reaside kavandamine ja teostamine ühistranspordi abil peaks lihtsustuma, kasutades selleks muu hulgas erinevate piirkondlike transpordiettevõtjate veebisaite;

40. soovitab Euroopa Komisjonil koostöös ühistranspordiettevõtjatega kindlaks määrata ja välja töötada üleeuroopalise raamistiku, et võimaldada ühistranspordi Euroopa linnades tõhusalt kasutada. Kaaluda tuleb mitmesuguseid pikemas perspektiivis jätkusuutlikke võimalusi;

41. juhib Euroopa Komisjoni tähelepanu võimalusele töötada koostöös ühistranspordiettevõtjatega välja üleeuroopaline raamistik rongipiletite kombineerimiseks ühistranspordi piletitega lähte- ja sihtlinnades (nt lisatasu abil). Kasutajad saaksid suurt kasu ühtsest platvormist või mobiilirakenduste ja -maksete süsteemist. Selliseid lahendusi juba kasutatakse eri liikmesriikides ja sellise võimaluse pakkumine kogu Euroopa Liidus hõlbustaks reisi kavandamist;

42. nõuab süsteemset lahendust probleemile, mis puudutab põhjendamatult kõrgeid tasusid, mida raudteevõrgu haldajad nõuavad transpordiettevõtjatelt ja seeläbi ka reisijatelt riigipiiride ületamisel Euroopa Liidus. Sellised tasud ei tohi ületada võrgu vahetamise tegelikke tehnilisi kulusid, juhul kui sellised kulud tekivad. Vastasel juhul tuleks need kaotada. See on pikamaa raudteeveoteenuste konkurentsivõime taastamise üks peamine eeltingimus. See omakorda aitab suurendada ühistranspordi kasutamist sihtkohtadeks olevates linnades;

43. toonitab vajadust töötada välja üleeuroopalised standardid konkreetsete ohtude, sealhulgas pandeemiade ennetamiseks ja tuvastamiseks ning tavad, et tagada turvaline reisijatevedu selliste ohtude korral. Käimasolevas töös ELi säästva ja aruka liikuvuse strateegiaga, millega asendatakse valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava „Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“, tuleks kasutada kogemusi ja parimaid näiteid meetmetest, mida on võetud paljudes ELi piirkondades ja linnades COVID-19 mõjuga võitlemiseks <sup>(4)</sup>.

Brüssel, 10. detsember 2020.

*Euroopa Regioonide Komitee  
president*

Apostolos TZITZIKOSTAS

---

<sup>(4)</sup> Tegevuskava kohaselt on säästva ja aruka liikuvuse strateegia üle käimas avalik konsultatsioon (tagasiside andmise tähtaeg 23.9.2020) (Viide: Ares(2020)3438177 – 01/07/2020): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.