



HYVÄKSYTYT TEKSTIT

P8_TA(2016)0408

Keski- ja Itä-Euroopan liikenneinfrastruktuurin yhteyksien ja saavutettavuuden parantaminen

Euroopan parlamentin päätöslauselma 25. lokakuuta 2016 Keski- ja Itä-Euroopan liikenneinfrastruktuurin yhteyksien ja saavutettavuuden parantamisesta (2015/2347(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon 9. syyskuuta 2015 antamansa päätöslauselman Liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpanosta: tilannekatsaus ja kohti kestävää liikkuvuutta¹,
- ottaa huomioon 2. joulukuuta 2015 antamansa päätöslauselman kestävästä kaupunkiliikenteestä²,
- ottaa huomioon 10. toukokuuta 2012 antamansa päätöslauselman alueellisten lentoasemien ja lentoliikennepalvelujen tulevaisuudesta EU:ssa³,
- ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 170 artiklan,
- ottaa huomioon asetuksen (EU) N:o 1315/2013⁴,
- ottaa huomioon asetuksen (EU) N:o 1316/2013⁵,
- ottaa huomioon komission maaliskuussa 2015 julkaiseman raportin ”Road Safety in the European Union”⁶,
- ottaa huomioon 3. joulukuuta 2014 pidetyn Tonavan ministerikokouksen päätelmät vesiliikenteen infrastruktuurin vaikuttavasta kunnostamisesta ja kunnossapidosta Tonavalla ja sen navigointikelpoisilla sivujoilla¹,

¹ Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2015)0310.

² Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2015)0423.

³ EUVL C 261 E, 10.9.2013, s. 1.

⁴ EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1.

⁵ EUVL L 348, 20.12.2013, s. 129.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf

- ottaa huomioon 3. maaliskuuta 2016 annetun Łańcutin julistuksen liikennealan yhteistyön vahvistamisesta Karpaateilla ja Via Carpatia -hankkeen jatkamisesta²,
 - ottaa huomioon ”Berliinin prosessin” ja vuonna 2014 järjestetyn Länsi-Balkanin valtioiden konferenssin, vuonna 2015 järjestetyn Wienin huippukokouksen ja vuonna 2016 järjestetyn Pariisin konferenssin,
 - ottaa huomioon Euroopan unionin Tonavan alueen strategiaa koskevan toimintasuunnitelman (SEC(2010)1489),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin Itämeren alueen strategiaa koskevan toimintasuunnitelman (SWD(2015)0177),
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 52 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön sekä aluekehitysvaliokunnan lausunnon (A8-0282/2016),
- A. toteaa, että liikenneinfrastruktuurin yhteenliitettävyyden ja saavutettavuuden vaikuttavat merkittävästi tavalla EU:n ja sen alueiden talouskasvuun, talouden kilpailukykyyn, työllisyyteen ja alueelliseen yhteenkuuluvuuteen; katsoo, että Keski- ja Itä-Eurooppa on oleellinen osa unionin sisämarkkinoita ja kykenee houkuttelemaan investointeja ja vaikuttamaan osaltaan koko unionin talouskasvuun ja että kaikissa liikennemuodoissa on poikkeuksetta keskitettävä entistä enemmän kilpailukykyä, intermodaalisuutta ja ekologisen siirtymän tehostamiseen, jotta voidaan entistä paremmin edistää sisämarkkinoiden kehitystä;
- B. toteaa, että Keski- ja Itä-Euroopan liikenneinfrastruktuurin yhteenliitettävyyden ja saavutettavuuden parantaminen on keino saavuttaa koheesio politiikan tavoitteet etenkin raja-alueiden halutun taloudellisen kehityksen kannalta;
- C. toteaa, että liikenneinfrastruktuuri on EU:n keski- ja itäosissa edelleen kehittämättömä verrattuna muiden Euroopan alueiden liikenneinfrastruktuuriin, että Keski- ja Itä-Euroopan liikenneinfrastruktuuri on heikosti kehittyntä, vaikka aivan vieressä, keskellä Eurooppaa, on maailman tihein ja kehittynein liikenneverkko, ja että kansalaiset edellyttävät jäsenvaltioiden työskentelevän sen parantamiseksi yhdessä ja EU:n tukemina;
- D. toteaa, että Euroopan rakenne- ja investointirahastot (ERI-rahastot) ovat olleet julkisten liikenneinvestointien tärkein lähde Keski- ja Itä-Euroopassa ja että Verkkojen Eurooppa -väline (CEF) on keskeinen rahoitusväline liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä edelleen alueella osana Euroopan laajuisen liikenneverkon runkoverkkokäytäviä; toteaa, että puutteet kansallisten, alueellisten ja paikallisten viranomaisten hallinnollisissa valmiuksissa saattavat johtaa EU:n varojen alhaiseen käyttöasteeseen ja siksi Keski- ja Itä-Euroopan jäsenvaltiot eivät ole aina käyttäneet EU:n rahoitusta maksimaalisesti, kuten on tapahtunut EU:n muissakin osissa, ja tämä on johtunut monista syistä, muun muassa riittämättömästä valmistautumisesta ja riittämättömästä tehokkuudesta; korostaa, että olisi lisättävä valmiuksia ja annettava teknistä tukea, jotta saadaan

¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2014-12-04-danube-ministrial-meeting/conclusions.pdf>

² <http://mib.gov.pl/files/0/1796967/deklaracjalancucka.pdf>

enemmän hyviä hankkeita ja voidaan tukea julkishallintoja EU:n rahoituksen hallinnoinnissa;

- E. toteaa, että Via Carpatian ja Rail Baltican kaltaisia tärkeitä hankkeita koskevan työn tehostaminen sekä itäisen Välimeren ja Itämeri-Adrianmeri -runkoverkkokäytävien, Adrian- ja Joonianmeren käytävän ja TRACECA-käytävän kehittäminen vauhdittaisivat merkittävästi liikenneinfrastruktuurin yhteenliitettävyyden ja saavutettavuuden parantamista EU:n tässä osassa; toteaa, että entistä tiiviimpien kolmansien naapurimaiden sekä Keski- ja Itä-Euroopan EU:n jäsenvaltioiden välisten yhteyksien tukeminen muun muassa rautatieliikenteen ja -infrastruktuurien alalla auttaa parantamaan Euroopan unionin, naapurivaltioiden ja Aasian välisiä rautatieyhteyksiä;
- F. toteaa, että kehittyneet rajatylittävät liikenneyhteydet ovat erittäin tärkeitä alueellisen kilpailukyvyn kannalta ja pk-yritysten laajentumisen edistämiseksi raja-alueilla sekä, etenkin julkisen liikenteen osalta, taloudellisesti haavoittuvassa asemassa olevien väestönsien sosiaalisen osallisuuden tukemiseksi; toteaa, että valtioiden rajoja ylittäviä hyviä liikenneyhteyksiä, erityisesti rautatieyhteyksiä, puuttuu edelleen monista Keski- ja Itä-Euroopan jäsenvaltioista; toteaa, että eri liikennemuotojen väliset tehottomat yhteydet sekä perusliikenteen ja yleisen liikenteen välisten verkkopalvelujen puute merkitsevät sitä, että eri liikennemuotojen välillä ei ole riittävästi yhteentoimivuutta, ja huomauttaa, että tällainen yhteentoimivuus ei ainoastaan alentaisi matkustaja- ja tavaraliikenteen hintoja ja parantaisi liikennepalvelujen joustavuutta vaan myös auttaisi vastaamaan ympäristöä ja yhteiskuntaa koskeviin huolenaiheisiin;
- G. toteaa, että liikenneinfrastruktuurin koordinoituilla parannuksilla voi olla myönteinen vaikutus ympäristöön sekä liikenteen energiatehokkuuteen;

Horisontaaliset näkökohdat

1. korostaa tarvetta vahvistaa EU:n keski- ja itäosiin suuntautuvan, sieltä lähtevän ja siellä olevan liikenneinfrastruktuurin yhteenliitettävyyttä ja saavutettavuutta ottaen huomioon kansantalouden tarpeet sekä kestävä kehityksen periaatteet; muistuttaa Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteista, joita ovat puuttuvien yhteyksien rakentaminen, pullonkaulojen poistaminen ja saumattomien yhteyksien varmistaminen kauko- ja seutuliikenteen matkustajille ja rahdille, varsinkin raja-alueilla; katsoo, että EU:n varjojen käytön on kuvastettava todellisia investointitarpeita Euroopan laajuisen liikenneverkon runkoverkon loppuun saattamiseksi alueella vuoteen 2030 mennessä; toteaa, että uuden infrastruktuurin rakentamisen ohella EU:n on tehtävä investointeja nykyisten liikenneinfrastruktuurien nykyaikaistamiseen ja täydentämiseen;
2. korostaa, että on tärkeää, että hankesuunnittelu jäsenvaltioissa ja niiden välillä on koordinoitua ja siinä otetaan mahdollisimman tarkkaan huomioon kansalliset liikenneyleissuunnitelmat ja koordinointi ehdokasvaltioiden kanssa samalla, kun liikennetarpeista tehdään liikennettä koskevan EU:n valkoisen kirjan mukaisia realistisia arviointeja, joihin sisältyy kustannus-hyötyanalyysseja ja sidosryhmien kuulemisia; toteaa, että liikennealan yleissuunnitelmien laatimista koskeva ennakkoehto on auttanut jäsenvaltioita priorisoimaan liikennealan investointejaan; katsoo, että komission asiasta vastaavien yksiköiden on arvioitava ja seurattava näitä yleissuunnitelmia sen varmistamiseksi, että suunnitelmat vastaavat myös EU:n tavoitteita ja prioriteetteja;

3. kehottaa painokkaasti käyttämään paremmin hyväksi alueellisen yhteistyön olemassa olevia toimia ja välineitä, joita ovat muun muassa Euroopan alueellinen yhteistyö, raja-alueita koskeva yhteisöaloite Interreg ja eritoten eurooppalaiset alueellisen yhteistyön yhtymät (EAYY), alueiden välisen rajatylittävän liikenteen tehostamiseksi ja pullonkaulojen poistamiseksi;
4. katsoo, että EU:n makroaluestrategiat kuten ne, jotka on jo laadittu Itämeren, Tonavan sekä Adrian- ja Joonianmeren makroalueita varten, ja mahdollinen tuleva Karpaattien alueen ja Mustanmeren alueen strategia tarjoavat parempien liikenneolosuhteiden varmistamisessa innovatiivisen hallintokehyksen sellaisten liikennepolitiikan haasteiden käsittelemiseksi, joita jäsenvaltiot eivät voi yksinään ratkaista;
5. pitää Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinkäytäviä koskevia vuoden 2015 alkuperäisiä työsuunnitelmia sekä liikenneverkon edelleen laajentamista Länsi-Balkanin maihin koskevien uusien karttojen hyväksymistä myönteisinä; painottaa, että runkoverkon toteuttamisen olisi myös vauhditettava kattavan verkon kehittämistä erityisesti niiden yhteyksien osalta, joilla on rajatylittävää merkitystä ja jotka vaikuttavat käytävien vakiintumiseen; korostaa kaupunkisolmukohtien ja niiden roolin merkitystä henkilö- ja tavaraliikenteen liikennevirtojen tehostamisessa;
6. korostaa, että Keski- ja Itä-Euroopan alueen (KIE) ja muun Euroopan välisiä eroja infrastruktuurin kehityksessä ja laadussa voidaan pienentää selkeällä, konkreettisella ja yhdennetyllä EU:n laajuisella strategialla;
7. muistuttaa komissiota sen veloitteesta liittyen liikennettä vuoteen 2020 saakka koskevaan vuonna 2011 esitettyyn valkoiseen kirjaan, jossa se hyväksyi 40 erityistoimen täytäntöönpanoa koskevan suunnitelman tavoitteena kilpailukykyisen ja resurssitehokkaan eurooppalaisen liikennejärjestelmän kehittäminen; muistuttaa, että yksi sen pitkän aikavälin tavoitteista on siirtää 30 prosenttia yli 300 kilometrin maantieliikenteestä rautateille tai vesitse tapahtuviin kuljetuksiin vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia siitä vuoteen 2050 mennessä, mikä vähentäisi huomattavasti liikennettä Keski- ja Itä-Euroopassa;
8. pitää liikenteen solmukohtien kehittämistä avaintekijänä kauko-, seutu- ja kaupunkiliikenteen yhteenkytkennässä ja katsoo niiden edistävän tehokkuutta, intermodaalisuutta sekä alueellisen liiketoiminnan kehittymistä ja pitää myös mielessä, että digitalisaatio voi tarjota huomattavia mahdollisuuksia lisätä koko logistiikkaketjun suorituskykyä ja myös antaa kaikkien sidosryhmien käyttöön tietoja (tietojen jakaminen) uusien palvelujen ja käytäntöjen kehittämiseksi;
9. korostaa, että maantieinfrastruktuurin rakentamisessa ja nykyaikaistamisessa Keski- ja Itä-Euroopassa olisi tarvittaessa otettava huomioon pyöräilijöiden tarpeet; korostaa, että on tärkeää kehittää Keski- ja Itä-Euroopan maiden pyöräilyinfrastruktuuria, sillä se lisää turvallisuutta, vähentää tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrää ja parantaa ihmisten elämänlaatua ja terveyttä EU:ssa; korostaa, että EuroVelo-pyöräilyverkosto ja erityisesti reitti nro 13 (Iron Curtain Trail), Itä-Euroopan reitti ja Atlantilta Mustallemerelle johtava reitti yhdessä rautatieyhteyksien kanssa tarjoavat kiinnostavia mahdollisuuksia matkailualan pk-yrityksille Keski- ja Itä-Euroopan makroalueilla ja niitä on siksi edistettävä;
10. huomauttaa, että EU:n länsi-, keski- ja itäosissa sijaitsevien jäsenvaltioiden talouskehityksen yhtenäistäminen vaatii suuria investointeja; korostaa, että tarvitaan

entistä parempaa unionin ja kansallisten viranomaisten välistä koordinoitua erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinosien toteuttamisessa; muistuttaa kuitenkin, että Euroopan tasolla tarvittavassa koordinoinnissa on otettava huomioon jäsenvaltioiden erityiset haasteet ja niiden talouksien, sosiaaliturvajärjestelmien ja infrastruktuurin laadun väliset erot sekä väestörakenteen muutos; korostaa työllisyyspotentiaalia paremmin toimivalla rautatiealalla; kehottaa purkamaan kaikki mielivaltaiset tavaroiden ja palvelujen vapaata liikkuvuutta koskevat esteet ja vaatii valtioita olemaan asettamatta kyseisiä esteitä;

11. kehottaa jäsenvaltioita ja komissiota varmistamaan synergiat ja keskinäisen täydentävyyden Verkkojen Eurooppa -välineestä (CEF), ERI-rahastoista ja liittymistä valmistelevasta välineestä myönnettävän rahoituksen sekä EIP:n ja EBRD:n rahoituksen välillä toteutettaessa liikenneinfrastruktuurihankkeita EU:n keski- ja itäosissa, jotta niiden käyttöä ja monipuolistumista voidaan lisätä huomattavasti; korostaa, että on tarpeen vaihtaa ja levittää hankkeen valmistelua ja käyttöä koskevia kokemuksia ja tietämystä, kun haketta rahoitetaan eri välineistä (niin kutsuttu varojen yhdistäminen); muistuttaa, että on tärkeää käyttää Euroopan strategisten investointien rahaston (ESIR) varoja oikea-aikaisesti kaupallisesti kannattavien markkinapohjaisten hankkeiden edistämiseksi; kehottaa komissiota, Euroopan investointipankkia ja Euroopan investointineuvontakeskusta tehostamaan työtään hankkeiden toteuttajien kanssa Keski- ja Itä-Euroopassa, jotta varmistetaan, että ESIRiä käytetään kestävien liikennemuotojen infrastruktuurihankkeisiin; korostaa ESIRin merkitystä kaiken tyyppisten liikenneinfrastruktuurihankkeiden kehittämisessä; korostaa, että tähän mennessä useimmat ESIRistä rahoitettavaksi suunnitellut infrastruktuurihankkeet sijaitsevat Länsi-Euroopassa; kehottaa siksi komissiota ESIRin yhteydessä kannustamaan investoijia tukemaan Keski- ja Itä-Euroopan liikenneinfrastruktuurihankkeisiin keskittyneitä hankekehityksiä; korostaa, miten tärkeää koheesiopolitiikan mukainen rahoitus on liikenneinfrastruktuurin kehittymiselle Keski- ja Itä-Euroopan maissa, joissa infrastruktuurin laatu on usein jäljessä Länsi-Euroopan liikenneverkkojen laatua, ja kehottaa tämän mielessä pitäen takaamaan riittävät resurssit ja rahoituksen tason seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä;
12. muistuttaa, että koheesiorahastosta siirrettiin 11 305 500 000 euroa Verkkojen Eurooppa -välineelle käytettäväksi koheesiorahaston tuesta hyötyvien jäsenvaltioiden liikennealalla; painottaa, että varsinkin käyttöasteen ollessa nykyisen tasoinen tämän helposti saatavilla olevan rahoituksen käytön olisi oltava ensisijaista kolmansien osapuolten investointeihin osallistumiseen nähden etenkin tapauksissa, joissa ne tavoittelevat investoinneillaan pikemminkin poliittisia kuin liiketaloudellisia etuja;
13. kehottaa Keski- ja Itä-Euroopan jäsenvaltioita varmistamaan avoimuuden korkean tason sekä EU:n varojen käytön tiiviin seurannan ja julkaisemaan mahdollisimman pian yksityiskohtaisia tietoja niiden jakamisesta;
14. kehottaa kiinnittämään huomiota mahdollisuuksiin, joita hybridit julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudet tarjoavat yhdistämällä EU:n avustuksiin perustuvia infrastruktuuri-investointien rahoituslähteitä (jopa 85 prosenttia kaikista tukikelpoisista menoista), yhteisrahoituksen muotoista julkista rahoitusta, jota edunsaajan edellytetään hankkivan, ja yksityisten yritysten rahaa; korostaa samaan aikaan, että EU:n varat ja talousarvioresurssit ovat investointien luotettavuutta lisäävä tekijä, koska ne vähentävät yksityisen sektorin riskiä; huomauttaa, että samalla yksityinen sektori hyötyy vakaasta pitkän aikavälin sopimuksista, jotka eivät ole riippuvaisia taloudellisista, poliittisista ja julkisen talouden rahoitusaseman vaihteluista eri maissa; kannustaa jäsenvaltioita siksi

tarvittaessa hyödyntämään julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia, jotka voivat olla hyödyllinen tapa investoida infrastruktuuriin erityisesti, kun on kyse toisaalta sellaisien monimutkaisten infrastruktuurihankkeiden täytäntöönpanosta, jotka edellyttävät huomattavaa varojen käyttöä ja joiden tuottotaso on alhainen, ja toisaalta halusta taata tehokas korkealaatuisen julkisen palvelun tarjoaminen; kehottaa komissiota antamaan KIE-alueen jäsenvaltioille teknistä tukea sen vuoksi, että joillakin näistä maista on vain vähän kokemusta rahoitusvälineiden kanssa työskentelystä ja yksityisen sektorin ottamisesta mukaan suuriin hankkeisiin; pyytää lisäksi komissiota laatimaan yhteistyössä kansallisten, alueellisten ja paikallishallintojen kanssa säännöllisesti yleiskatsauksen liikennehankkeista ja niitä varten EU:n eri rahastoista saaduista yhteisrahoitusosuuksista;

15. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita virtaviivaistamaan ja yksinkertaistamaan hankintamenettelyjä, esittämään julkisen ja yksityisen sektorin välisiä kumppanuuksia koskevia suuntaviivoja, varmistamaan riittävät valtioneuvoston säännöt ja yksinkertaistamaan lupamenettelyjä, jotta voidaan helpottaa liikennehankkeiden ja erityisesti rajatylittävien hankkeiden toteuttamista;
16. korostaa, että ERI-rahastoja voidaan käyttää puuttuvien yhteyksien rakentamiseen Keski- ja Itä-Euroopan rajaseuduilla ja nykyisen infrastruktuurin vahvistamiseen niin, että voidaan varmistaa täysi pääsy sisämarkkinoille ja edistää edelleen talouskasvua; korostaa tässä yhteydessä, että koska liikenne on aluekehityksen avain, riittävä ja asianmukaisesti rahoitettu paikallinen infrastruktuuri on perustava ja välttämätön vaatimus pyrittäessä toteuttamaan taloudellinen, sosiaalinen ja alueellinen yhteenkuuluvuus;
17. muistuttaa, että ERI-rahastoja voidaan käyttää myös parantamaan välittäjäelinten ja edunsaajien hallinnollisia valmiuksia, jotka muuten saattaisivat heikentää EU:n tukea alueen liikenneinvestoinneille; panee merkille, että etenkin teknisen avun JASPERS-ohjelma on tähän mennessä osoittautunut hyödylliseksi ja että sille kannattaisikin harkita pysyvämpää institutionaalista rakennetta sen sijaan, että sitä jatketaan sellaisenaan; toteaa, että Euroopan investointineuvontakeskuksen avulla annettun teknisen avun olisi autettava julkisia ja yksityisiä hankkeiden toteuttajia luomaan vakaa valmisteilla olevien kypsien ja jäseneltyjen hankkeiden joukko, jotta rahoitusvälineistä voidaan hyötyä pitkällä aikavälillä; muistuttaa, että runkoverkkokäytävien Euroopan tason koordinaattoreilla on poliittinen mandaatti mutta ei riittävää hallinnollista kapasiteettia; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita toteuttamaan toimia tällaisten resurssien julkisen hallinnon virtaviivaistamiseksi tarpeettoman byrokratian välttämiseksi;
18. kehottaa komissiota ja EIP:tä parantamaan yhteistyötään ja koordinoimaan toimiaan, jotta voidaan varmistaa liikenneinfrastruktuurin rahoitusta koskeva kaikkien sidosryhmien laaja kuuleminen, parhaiden käytäntöjen vaihto, rahoitusvälineiden tukeminen, mahdollisten hankkeiden kartoittaminen aikaisessa vaiheessa ja säännöllinen niitä koskevien tietojen välittäminen parlamentille; korostaa, että kaikki sellaisiin hankkeisiin liittyvät toimet, joilla pyritään parantamaan liikenneinfrastruktuurin yhteenliitettävyyttä ja saavutettavuutta, olisi toteutettava pikimmiten;
19. kehottaa alueita ja jäsenvaltioita hyväksymään tai jatkamaan toimia, joiden avulla siirrytään entistä ympäristöystävällisempiin liikennevaihtoehtoihin; kehottaa käyttämään ERI-rahastoja hankkeisiin, joilla pyritään luomaan kysyntää julkisille ja

entistä kestävämmille liikennevaihtoehdoille esimerkiksi yksinkertaistamalla rajatylittävää lipunmyyntiä ja investointeja sähköisten latauspisteiden järjestelmiin;

20. korostaa, että olisi kiinnitettävä tasapuolisesti huomiota itä-länsisuuntaisiin ja pohjois-eteläsuuntaisiin liikennekäytäviin osana Euroopan laajuista liikenneverkkoa, mikä voi edistää osallistuvien maiden taloudellista kehitystä luomalla uusia mahdollisuuksia pk-yrityksissä ja startup-yrityksissä tapahtuvan työllistämisen, kauppavaihdon sekä tieteen, tutkimuksen ja teknologian alalla sekä parantaa liikenneturvallisuutta ja vähentää liikenteen kustannuksia; korostaa multimodaalisuuden ja liikenneinnovaatioiden merkitystä kaupan ja matkailun kehitykselle ja ympäristönsuojelulle ja kannattaa sisävesiliikenteen integroimista multimodaaliseen logistiikkaketjuun, koska kaikkien liikennemuotojen välisellä yhteydellä varmistettaisiin alueen talouden kehittyminen ja vähennettäisiin myös liikennejärjestelmän pullonkauloja;
21. suhtautuu myönteisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon laajentamiseen Länsi-Balkanin maihin; pyytää komissiota varmistamaan liittymisneuvotteluja käyvien Länsi-Balkanin maiden yhdistymisen Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon ja liikenneyhteyksiä koskevan yhteistyön Ukrainan, Moldovan ja muiden naapurivaltioiden kanssa, mukaan luettuina maat, jotka ovat mukana TRACECA-käytävässä; korostaa, että on tärkeää hyväksyä rahoitusta koskevat perusteet, jotta liittymisneuvotteluja käyvät valtiot ja ehdokasvaltiot voivat hyötyä EU:n rahoitusvälineistä entistä laajemmin erityisesti rajatylittävien hankkeiden osalta; korostaa, että erityisesti liittymistä valmistelevan tukivälineen ja Länsi-Balkanin investointikehyksen kautta tehtyjä investointeja ja liikenteen optimointia koskevia toimenpiteitä olisi koordinoitava alueellisella tasolla runkoverkon laajentamisen edistämiseksi alueella;
22. katsoo, että liikenneinfrastruktuurin ja -yhteyksien parannukset EU:n keski- ja itäosissa ovat tärkeä väline unionin itärajan ja Länsi-Balkanin vakauden, talouskehityksen, alueellisen yhteistyön ja turvallisuuden vahvistamisessa sekä kuljetusolosuhteiden korkeammalle tasolle tähtäävän lähentymisen edistämiseksi sisämarkkinoilla; korostaa tässä suhteessa itäisen Välimeren käytävän merkitystä;
23. painottaa, että Schengen-alueen säilyttäminen on ehdottomasti välttämätöntä, jotta EU:ssa olisi tehokas ja kustannustehokas liikennejärjestelmä, joka perustuu tavaroiden, palveluiden ja henkilöiden vapaaseen liikkuvuuteen avointen sisärajojen yli; muistuttaa, että jo kesäkuussa 2011 komissio kehotti kaikkia jäsenvaltioita päättämään Schengen-alueen laajentamisesta Bulgariaan ja Romaniaan;
24. korostaa tarvetta parantaa liikenneinfrastruktuurin yhteenliitettävyyttä ja saavutettavuutta EU:n matkailuteollisuuden kehittämiseksi; painottaa, että laajennettu ja tehokas Euroopan liikenneverkko on matkailualalle merkittävä voimavara, joka auttaa tekemään alueista entistä houkuttelevampia matkailijoille; katsoo, että Keski- ja Itä-Euroopan mailla on valtava matkailualan kehittämispotentiaali, jota voitaisiin hyödyntää paremmin, mikäli liikenneinfrastruktuuria kehitettäisiin edelleen;
25. korostaa synergioiden suotuisia ympäristö- ja talousnäkökohtia liitettäessä eri liikennemuotoja yhteen kunkin liikennemuodon sisältämien etujen hyödyntämiseksi entistä paremmin;

26. korostaa, että yhdistetyn liikenteen kehittäminen Keski- ja Itä-Euroopassa edellyttää rautateiden tavaraliikennekäytävien ominaisuuksien parantamista ja julkisesti saavutettavissa olevien intermodaaliterminaalien rakentamisen tukemista;
27. näkee uuden silkkitien kaltaisissa kansainvälisissä infrastruktuurihankkeissa huomattavia mahdollisuuksia sen suhteen, että Keski- ja Itä-Euroopan maita voidaan auttaa hyödyntämään entistä paremmin maailmantalouden potentiaalia; katsoo, että Keski- ja Itä-Euroopan suotuisan maantieteellisen sijainnin ansiosta alueesta voi tulla tärkeä Euroopan ja Aasian välinen logistiikka- ja viestintäkeskus;
28. korostaa, että liikenteen saavutettavuuden lisääntymisellä Keski- ja Itä-Euroopassa sekä siihen liittyvillä investoineilla olisi vauhditettava paikallisten yritysten kehitystä; korostaa, että hankintamenettelyjen ja hankkeiden täytäntöönpanon olisi oltava pk-yritysten kannalta suotuisia; kehottaa komissiota kiinnittämään entistä enemmän huomiota siihen ongelmaan, että hankkeisiin osallistuvat suuret urakoitsijat ja aliorakoitsijat harjoittavat vilpillistä kilpailua, joka uhreja ovat usein heikoimmin koulutetut työntekijät;
29. katsoo, että on tarpeen ottaa huomioon sellaisten ihmisten tarpeet, jotka asuvat harvaan asutuilla ja vaikeapääsyisillä alueilla, kuten vuoristoalueilla, suunniteltaessa infrastruktuuriratkaisuja Keski- ja Itä-Eurooppaan; katsoo, että liikennepalvelujen käyttömahdollisuuksien puute voi johtaa sosiaaliseen syrjäytymiseen, ja kehottaa komissiota ottamaan huomioon niiden tarpeet, jotka käyttävät paikallisia liikennereittejä; korostaa, että liikenneyhteyksien kannattavuus ei voi olla ainoa kriteeri arvioitaessa niiden hyödyllisyyttä;

Maantieliikenne

30. muistuttaa, että rajatylittävien teiden kehittäminen on tärkeää, jotta helpotetaan väestöjen ja yritysten välistä yhteistyötä raja-alueilla; kehottaa jäsenvaltioita jatkamaan teiden nykyaikaistamista, jatkamaan puuttuvien yhteyksien kehittämistä, rakentamaan turvallisia ja saavutettavissa olevia pysäköintialueita ja vahvistamaan alueellisia ja paikallisia yhteyksiä Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, koska Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon liittyminen on tärkeä alueellisten keskusten talouskasvun perusta;
31. korostaa tarvetta varmistaa oikeudenmukaiset tiemaksujärjestelmät EU:ssa; huomauttaa, että jäsenvaltioille olisi niiden erityispiirteiden vuoksi jätettävä tällaisia järjestelmiä perustettaessa tiettyä joustovaraa mutta samalla olisi turvattava tekninen yhteentoimivuus asianmukaisella tasolla; katsoo, että näitä järjestelmiä olisi suunniteltava yhteistyössä elinkeinoelämän ja kaupallisten tienkäyttäjien kanssa ja että viimeksi mainittuja ei pitäisi vaati maksamaan minkäänlaisia lisämaksuja tai suhteettomia maksuja, jotka tekisivät näiden liiketoimista vähemmän kannattavia;
32. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita puuttumaan kiireelliseen tarpeeseen vahvistaa EU:n itärajaa pitkin kulkevaa tieinfrastruktuuriverkkoa, joka alkaa Virossa ja etenee Latvian, Liettuan, Puolan, Slovakian, Unkarin, Romanian ja Bulgarian kautta päättyen lopulta Kreikkaan; katsoo, että tällaisen työn olisi perustuttava pitkäaikaiseen suunnitteluun, jota on jo tehty Via Carpatia -hankkeen yhteydessä, josta asianomaisten maiden edustajat allekirjoittivat 3. maaliskuuta 2016 Varsovassa julistuksen liikennekäytävän kehittämisen ja reitin uudistamisen yhteydessä tehtävän yhteistyön jatkamisesta; katsoo, että Via Carpatian rakentamisen myötä EU:n syrjäiset alueet saavat mahdollisuuden kehittyä nopeasti ja saavuttaa entistä nopeammin EU:n

kehittyneemmät alueet; huomauttaa, että reitin rakentaminen edistää myös investointeja ja yritysten kasvua ja parantaa EU:n turvallisuutta kokonaisuutena erityisesti Ukrainan aseellisen konfliktin yhteydessä; katsoo, että olisi hyödynnettävä mahdollisuutta avata Rein–Tonava-käytävä EU:n pohjoisosaan Via Carpatian kautta, ja katsoo, että Via Carpatialle olisi myönnettävät riittävät määrärahat; kehottaakin sisällyttämään Via Carpatia -hankkeen Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, jotta varmistetaan asianmukainen EU:n rahoitus; kannustaa jäsenvaltioita myös myöntämään rahoitusta kyseistä hanketta varten käyttäen kaikkia mahdollisia rahoitusvälineitä, kuten Verkkojen Eurooppa -välinettä ja Euroopan strategisten investointien rahastoa;

33. muistuttaa, että tieinfrastruktuurin laadulla on suora vaikutus liikenneturvallisuuteen; katsoo sen vuoksi, että tieliikenteen turvallisuutta olisi arvioitava myös maantieinfrastruktuuria rakennettaessa; on huolestunut siitä, että liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä on edelleen suhteellisen suuri monissa Keski- ja Itä-Euroopan jäsenvaltioissa; korostaa, että toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi olisi edelleen edistettävä jäsenvaltioiden ja EU:n tasolla; katsoo, että olisi myönnettävä asianmukaisesti rahoitusta infrastruktuurin kunnostamiseen liittyviin hankkeisiin Keski- ja Itä-Euroopan jäsenvaltioissa;
34. korostaa, että liikenteen alan turvallisuus ja kestävyys ovat tärkeimpiä prioriteetteja infrastruktuureja kehitettäessä; kehottaa sen vuoksi komissiota ja jäsenvaltioita edistämään digitalisaatiota ja automaatiota kaikissa liikennemuodoissa; kehottaa sisällyttämään infrastruktuuri-investointihankkeisiin liikenneratkaisuja, joilla vähennetään kuoleman tai vakavan loukkaantumisen riskiä liikenneonnettomuuksissa, ja ottamaan huomioon liikennemääriltään suurten liikennereittien lähellä asuvien kansalaisten tarpeet;

Rautatieliikenne

35. korostaa, että on ensisijaisen tärkeää rakentaa, nykyaikaistaa ja ylläpitää rautatieyhteyksiä rautatieliikenteen yhtenäisen ja kestävä kasvun ja yhteenkuuluvuuden edistämiseksi EU:n keski- ja itäosissa; korostaa, että rautateillä on tärkeä rooli ilmasto-vaikutuksen, ilman pilaantumisen sekä liikenneonnettomuuksien vähentämisessä, ja odottaa tällaisten ponnistelujen vaikuttavan myönteisesti elinkeinoelämän kehitykseen, tavaraliikennelogistiikkaan, julkisten palvelujen laatuun ja luotettavaan matkustajien liikkuvuuteen; kehottaa jäsenvaltioita poistamaan rajatylittäviä ja kansallisia pullonkauloja ja laajentamaan toimintavalmiuksia, jotta voidaan saavuttaa vuonna 2011 julkaistussa liikennepoliittikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa vahvistetut liikennemuotojen siirtymää koskevat vuosien 2030 ja 2050 tavoitteet;
36. korostaa, että Keski- ja Itä-Euroopan joillakin alueilla on merkittävä rautatieverkko, jonka infrastruktuuria on kuitenkin kiireesti nykyaikaistettava, jotta voidaan ajoissa ehkäistä sen heikkeneminen siinä määrin, että se lakkaa olemasta toimintakelpoinen; kritisoi liian vähäistä investoimista rajatylittäviin rautatieyhteyksiin sekä rautateiden henkilöliikenteen vähäisyyttä monilla raja-alueilla; kehottaa jäsenvaltioita perustamaan (uudelleen) puuttuvia yhteyksiä ja poistamaan pullonkaulat; ehdottaa, että rautatieverkkoa valvotaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kattavan verkon ja ydinverkon suunnittelumenetelmän avulla, jotta voidaan määritellä erityisesti rajatylittävässä tapauksissa mahdolliset muut puuttuvat yhteydet EU:n jäsenvaltioiden välillä sekä niiden ja EU:n ulkopuolisten naapureiden välillä; kannustaa jäsenvaltioita tekemään tiivistä ja rakentavaa yhteistyötä tällaisten puutteiden korjaamiseksi ja

alueellisen integraation ja yhteenkuuluvuuden parantamiseksi; pyytää komissiota antamaan tehokasta rahoitustukea kaikille tällaisille toimille;

37. painottaa tukevansa Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöönottoa kaikissa Euroopan laajuisen liikenneverkon runkoverkkokäytävissä; katsoo, että ERTMS-järjestelmän täysimääräisen ja nopean täytäntöönpanon on oltava EU:n ehdoton prioriteetti, jotta voidaan luoda täysin yhteentoimiva, toimiva, tehokas ja houkutteleva eurooppalainen rautatiealue, joka pysyy kilpailemaan muiden liikennemuotojen kanssa;
38. kehottaa jäsenvaltioita hyväksymään selkeitä pitkän aikavälin rautatieliikenteen kehittämisstrategioita ja poistamaan EU:n rahoitusta käyttämällä täytäntöön pantujen rautatiehankkeiden esteet;
39. korostaa tarvetta lisätä investointeja rautateiden laadun parantamiseen, jotta niistä voidaan tehdä entistä saavutettavampia ja houkuttelevampia henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen aloilla, ja lisäämään niiden osuutta liikennemuotojakaumassa liikennemuotosiirtymää koskevan tavoitteen nro 3 mukaisesti liikennepolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa määritellyllä tavalla;
40. panee merkille rautatieyhteyksien puuttumisen satamiin ja satamista; korostaa, että useimmat Itä-Euroopan lentoasemat sijaitsevat rautatieinfrastruktuurin läheisyydessä ja että integrointi on edelleen teknisesti mahdollista; kehottaa komissiota tukemaan täysimääräisesti multimodaalisten liikenneyhteyksien (maantie–rautatie–lentoasema) edelleen integroimista Keski- ja Itä-Euroopassa;
41. kehottaa komissiota jatkamaan liikkuvaan kalustoon tehtävien investointien tukemista Keski- ja Itä-Euroopan maissa, koska tämä mahdollistaa rautateiden potentiaalin palauttamisen näiden maiden julkisiin liikennejärjestelmiin;
42. korostaa, että Euroopan rautatieliikenneinfrastruktuurin kestävä kehittäminen ei saa päättyä vain rautatieverkon perustamiseen vaan siihen on sisällytettävä kunnossapitotoimenpiteitä pitkän aikavälin kustannustehokkuuden varmistamiseksi; katsoo, että kunnossapitotoimien merkityksen vuoksi huomattava osa taloudellisista resursseista olisi kohdistettava näihin toimenpiteisiin;
43. korostaa Rail Baltica -yhteyden yleishyödyllisyyttä yhtenä Pohjanmeri–Itämeri-käytävän ensisijaisena hankkeena ja sen huomattavaa strategista merkitystä kaikille mukana oleville jäsenvaltioille sekä koko alueelle, joka alkaa Suomesta (mahdollisen ”Bothnian extension” -laajennuksen myötä) sekä jatkuu Viroon, Latviaan, Liettuaan, Puolaan ja edelleen Saksaan, Alankomaihin ja Etelä-Eurooppaan; pitää myönteisenä Rail Baltica -hankkeen rakentamisen ja valmistelujen edistymistä ja korostaa, että asiasta kiinnostuneiden ja mukana olevien maiden hyvä yhteistyö on ratkaisevaa, jotta hankkeessa voidaan siirtyä eteenpäin ilman, että hanke viivästyy entisestään tai siitä luovutaan, ja välttyään riskiltä, että tätä hanketta varten ei myönnetä taloudellisia resursseja; korostaa, että jos komission sääntöjä ei noudateta, noin 85 prosentin suuruinen EU:n yhteisrahoitusosuus menetetään ja tulevan rahoituksen ehdot eivät ole tulevaisuudessa koskaan yhtä suotuisia kuin nyt; kehottaa mukana olevia maita tunnustamaan RB Rail -yhteisyrityksen roolin ja vahvistamaan sitä, sillä kyseessä on paras taho näin laajan ylikansallisen hankkeen hallinnointiin, ja tekemään EU:n rahoitusta koskevia yhteisiä hakemuksia, jatkamaan yhteisiä ja kansallisia julkisia

hankintoja, koordinoimaan hankkeen töitä ja lopuksi osoittamaan, että mukana olevat jäsenvaltiot pystyvät yhteistyöhön;

44. korostaa Shift2Rail-aloitteen merkitystä erityisesti tavaraliikenteen alalla kilpailun ja tehokkuuden lisäämisen kannalta, kun otetaan huomioon rautateiden paikoilleen jäänyt osuus Euroopan tavara- ja henkilöliikennemarkkinoista; katsoo, että olisi investoitava myös rautateiden laatuun tavaraliikenteen alalla; suhtautuu myönteisesti jäsenvaltioiden alueella toteuttamiin yhteisiin kansainvälisiin aloitteisiin, joiden tarkoituksena on kehittää ja nykyaikaistaa rautatieinfrastruktuuria, kuten perustettavaan uuteen rautateiden tavaraliikennekäytävään nro 11 (niin kutsuttu meripihkainen käytävä), jolla yhdistetään Puolan, Slovakian, Unkarin ja Slovenian kaupalliset ja teolliset keskuskeskukset kansainvälisten tavaraliikennejunien liikennekapasiteetin jakoa koskevalla yhteisellä toiminnalla; huomauttaa, että tällaisilla hankkeilla edistetään rautateitä kansainvälisenä tavaraliikennemenetelmänä, lisätään rautatieliikenteen kilpailukykyä ja varmistetaan, että kansainvälisen tavaraliikenteen olemassa olevaa kapasiteettia käytetään entistä paremmin;
45. panee merkille, että rautatiealalla on käytettävissä useita rahoituslähteitä EU:n eri ohjelmista; katsoo, että näihin rahoituslähteisiin siirtyminen ja niiden käyttö ovat olennaisia siksi, että rahoitusongelmat aiheuttavat huomattavia rajoituksia sille julkisen rahan määrälle, jonka kansalliset hallitukset voivat investoida rautateihin;
46. kehottaa kiinnittämään huomiota lisämaksuihin, joita käytetään yleisesti Keski- ja Itä-Euroopassa rajatylittävässä alueellisessa rautateiden henkilöliikenteessä ja joita rautatieyhtiöt usein perivät osana kansainvälisiä rautatiemaksuja, mikä vähentää rajatylittävien rautatieyhteyksien käytön houkuttelevuutta;
47. korostaa tarvetta varmistaa, että Keski- ja Itä-Euroopan maat on liitetty Länsi-Euroopan suurnopeusrautatieverkkoon, jotta voidaan lisätä rautatieliikenteen alan kilpailukykyä ja tukea talouskasvua kyseisellä alueella; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita kannustamaan suurnopeusjunayhteyksiä koskevia rajatylittäviä hankkeita kaikissa Euroopan laajuisen liikenneverkon käytävissä;
48. korostaa tarvetta tukea EU:n ulkopuolisten maiden kanssa toteutettavia yhteisiä hankkeita ja investointeja, jotka parantavat mahdollisuuksia hyödyntää täydentävästi sellaisten rautatieliikennekäytävien potentiaalia, joita on nykyaikaistettu käyttäen EU:n rahoitusta, kuten EU:n ja Aasian maiden väliset yhteydet;

Sisävesiliikenne

49. korostaa sisävesiliikenteen merkitystä kustannustehokkaana ja kestäväenä multimodaaliliikenteen ja logistiikan välineenä kaikkialla EU:ssa; pitää sen vuoksi tarpeellisena, että henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen käytettävää sisävesiliikenteen infrastruktuuria nykyaikaistetaan ja parannetaan yhteentoimivuutta muiden liikennemuotojen kanssa;
50. panee merkille Keski- ja Itä-Euroopan sisävesiväylien sekä joki- ja merisatamien merkittävän kehityspotentiaalin; katsoo, että tätä potentiaalia voidaan hyödyntää vain, kun noudatetaan asianmukaisella tavalla unionin säännöstöä, joka koskee ympäristön, biologisen monimuotoisuuden ja vesien suojelua; katsoo, että satamien ja rautateiden käytön merkityksen korostaminen voi auttaa tukemaan tavoitetta multimodaaliliikenteen kehittämisestä alueella;

51. suhtautuu myönteisesti NAIADES-ohjelmaan sekä sen jatkoksi perustettuun, vuoteen 2020 asti jatkuvaan NAIADES II -ohjelmaan ja korostaa, että on tärkeää laatia sisävesiliikennettä koskeva eurooppalainen strategia ja toimintaohjelma;
52. katsoo, että multimodaalisuuden hyödyntäminen sisävesisatamissa on erittäin tärkeää niiden taloudellisten mahdollisuuksien kannalta; korostaa, että käyttäjien houkutteleminen on tärkeää varmistaa riittävä pääsy verkon viimeiseen osuuteen ja rautatieyhteydet, jotka yhdistävät rautatieinfrastruktuurin sisävesiliikenteen terminaaleihin ja johtavat satamien vaikutusalueella oleviin liikenteen solmukohtiin;
53. korostaa Tonavan merkitystä keskeisenä vesiliikenneväylänä Tonavan makroalueella; toteaa, että alueen sisävesiliikenteen potentiaalia olisi hyödynnettävä entistä enemmän, ja muistuttaa siksi, että jäsenvaltioiden on säilytettävä niiden vastuulle kuuluvan sisävesiliikenteen toimintakyky; kehottaa Tonavan rantavaltioita varmistamaan joen jatkuvan navigoitavuuden ja panemaan täytäntöön vuonna 2014 vahvistetun, väylän kunnostamista ja kunnossapitoa koskevan yleissuunnitelmansa ja ottamaan samalla ympäristönäkökohdat huomioon ja huolehtimaan erityisesti luontotyyppien, ympäristön, biologisen monimuotoisuuden ja veden suojelusta sekä suojelemaan ja edistämään siten kestäväää maataloutta, kalastusta ja matkailualan pk-yrityksiä; korostaa, että Oderin, Elben ja Tonavan väliset yhteydet voisivat parantaa koko alueen liikenne- ja viestintäkapasiteettia pohjois-eteläsuunnassa ja luoda siten työpaikkoja ja tukea pk-yritysten kehitystä;
54. kannustaa jäsenvaltioita lisäämään ponnistelujaan muun sisävesiliikenneinfrastruktuurin navigoitavuusluokituksen kohottamiseksi tasolle IV ja sen saavuttamiseksi, erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon runkoverkkoon kuuluvilla jokiosuuksilla; korostaa, että Elben merkittävä luokituksen nostaminen on tarpeen täyden navigoitavuuden sallimiseksi, mikä on olennaista itäisen Välimeren käytävän kannalta; painottaa tarvetta kohottaa Oderin navigoitavuusluokitus tasolle IV; korostaa myös kansainvälisten vesiväylien E 40 ja E 70 merkitystä parannettaessa Keski- ja Itä-Euroopan maiden integroitumista yleiseurooppalaisiin sisävesiliikennereitteihin; korostaa, että hyvien multimodaaliyhteyksien perustaminen näiden vesiväylien sekä Euroopan laajuisen liikenneverkon Itämeri–Adrianmeri-ydinkäytävän välille tehostaisi merkittävästi itäisten alueiden investointipotentiaalia EU:ssa;

Merisatamat ja lentoasemat

55. painottaa mahdollisuuksia kehittää edelleen Itämeren, Mustanmeren ja Adrianmeren satamiin suuntautuvien laivakuljetusten houkuttelevuutta 'merten moottoritiet'-käsitteen puitteissa; korostaa, että on tärkeää laajentaa energia-alan valmiuksia, merenkulun kestäväät polttoaineet mukaan luettuina, ja varmistaa tehokkaat rautatieyhteydet satamien lähialueille;
56. huomauttaa, että muu merenalainen infrastruktuuri ei saa estää Itämeren, Adrianmeren ja Mustanmeren satamien kestäväää kehittämistä; on huolestunut siitä, että North Stream -kaasuputken kaltaisten hankkeiden edistäminen voi vähentää investointeja tai estää ne alueelle, erityisesti Itämeren alueelle; vaatii, että merenalaisten putkien rakentamisessa on otettava huomioon syväysvaatimukset satamien sisäänkäynneillä;
57. katsoo, että merisatamat ja lentoasemat palvelevat unionin keski- ja itäosien taloudellista kehitystä parhaiten, jos ne ovat integroidun multimodaalisen

liikennejärjestelmän solmukohtia, jotka on yhdistetty suorituskykyiseen rautatieinfrastruktuuriin;

58. korostaa, että Adrianmeren pohjoisten satamien on tehostettava yhteistyötään koordinoimalla alueellisesti kauppamerenkulussa liikennevirtojen yhteisiä edistämistoimia pohjoisella Adrianmerellä ja yhdistettävä täysin Italian satamat Slovenian (Koper) ja Kroatian (Rijeka) satamiin; kehottaa tässä yhteydessä komissiota sisällyttämään Rijekan sataman Itämeri–Adrianmeri-käytävään, jotta mahdollistetaan Adrianmeren pohjoisosan satamien täydelliset liikenneyhteydet Keski-Eurooppaan ja Itämereen;
59. palauttaa mieliin, että komissio määrittäi yhteenliitettävyyden puutteet äskettäin kehitetyssä Euroopan ilmailustrategiassa; toteaa kuitenkin, että ehdotetut ratkaisut ovat potentiaaliltaan rajallisia, ja kannustaa komissiota seuraamaan lentoliikenteen yhteenliitettävyyttä EU:ssa ja erityisesti KIE-alueella ja laatimaan lisää ehdotuksia, joilla pyritään vähentämään lentoliikennepalvelujen saatavuuden puutteita; katsoo, että EU:n tämän osan sisäisiä lentoyhteyksiä on kehitettävä edelleen, sillä 13 jäsenvaltion EU:n yhteenliitettävyyden on 7,5 kertaa vähäisempi kuin 15 jäsenvaltion EU:n¹; on huolestunut siitä, että vaikka alueen lentoasemainfrastruktuuria jatkuvasti nykyaikaistetaan, suuri enemmistö uusista lentoreiteistä suuntautuu vain länteen; kehottaa komissiota analysoimaan, onko asiaa koskeva lainsäädäntö tarkoitukseen sopivaa, ja tarvittaessa ehdottamaan uusia aloitteita riittävien yhteyksien takaamiseksi reuna-alueiden ja Euroopan keskiosan välillä;
60. korostaa, että Keski- ja Itä-Euroopan alueen lentoliikenneyhteyksien määrä on pienempi ja niiden laatu on heikompi kuin EU:n läntisessä osassa; huomauttaa, että nämä puutteet yhteenliitettävyydessä havaittiin komission pyynnöstä tehdyssä riippumattomassa analyysissä;
61. kehottaa komissiota selvittämään lentoliikenteen yhteenliitettävyyttä jäsenvaltioissa ja niiden välillä sekä toteuttamaan toimenpiteitä, jolla parannetaan lentoliikennepalveluja kuluttajien palvelujen laadun osalta;
62. panee merkille huomattavan potentiaalin, joka pienillä ja keskisuurilla lentoasemilla on liikenteen saavutettavuuden kannalta Keski- ja Itä-Euroopassa erityisesti liikematkustajille ja turisteille; toteaa, että Keski- ja Itä-Euroopassa on viime vuosina rakennettu ja nykyaikaistettu useita alueellisia lentoasemia mutta että niiden potentiaalia ei ole käytetty riittävästi hyväksi, mikä johtuu näiden lentoasemien ja tärkeiden liikennereittien välisten yhteyksien puutteesta; korostaa, että näitä lentoasemia on käytettävä entistä tehokkaammin rakentamalla uusia maantie- ja rautatieyhteyksiä;
63. panee merkille alueellisten ja paikallisten lentoasemien erilaiset tehtävät EU:n keski- ja itäosien alueiden kehittämisessä ja talouskasvun, kaupankäynnin, kilpailukykyyn, osallistavan liikkuvuuden ja matkailun edistämässä sekä esteettömän saavutettavuuden tarjoamisessa vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille; korostaa vaikutusta, joka alueellisilla lentoasemilla on alueidensa houkuttelevuuden lisäämisessä; vaatii, että uusien palvelujen kohdalla on asianmukaisesti arvioitava liikennekysyntä ja -potentiaali ja että EU:n varojen käyttö on ehdottomasti rajoitettava taloudellisesti kannattaviin ja kestäviin hankkeisiin; korostaa, että rahoitustukea olemassa olevien valmiuksien

¹ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja (SWD(2015)0261, joka on oheisasiakirja komission tiedonantoon ”Euroopan ilmailustrategia”.

kehittämiseksi olisi myönnettävä vastaavalla tavalla; katsoo, että alueellisten lentoasemien rooli kasvaa, jos niillä on nykyaikainen infrastruktuuri ja hyvin alueen ja maan kanssa korreloivien liikenneyhteyksien verkosto (ennen kaikkea rautatieyhteydet), mikä mahdollistaa nopean saapumisen lentoasemalle lähellä sijaitsevien kaupunkien eri osista; korostaa, että on tärkeää kehittää olemassa olevia ja uusia alueellisia ja paikallisia lentoasemia, jotka edistävät muun muassa matkailualan talouskasvua alikehittyneillä ja eristyneillä alueilla parantamalla saavutettavuutta ja yhteyksiä, tekemällä näistä alueista entistä houkuttelevampia investointien ja kilpailukyvyn kannalta ja nopeuttamalla näin sosioekonomista kehitystä; ehdottaa, että komissio harkitsee alueellisten lentoasemien verkoston kehittämistä, jotta varmistetaan entistä paremmat yhteydet myös jäsenvaltioissa ja niiden välillä;

o

o o

64. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle, komissiolle ja alueiden komitealle.