

transportu (kolej, transport wodny śródlądowy) powinno się poprawić ich wydajność poprzez wprowadzanie proekologicznych rozwiązań konstrukcyjnych (głównie w systemach napędowych), ale także stosowanie inteligentnych systemów transportowych, czy dalszych środków umacniających mechanizmy rynkowe.

Dla transportu na dalsze odległości wprowadzanie ograniczeń dla sektora transportu drogowego musi nosić za sobą atrakcyjne korzyści w postaci opłacalności dla rozwiązań transportu multimodalnego. W tym celu transportowa sieć europejska musi posiadać priorytetowe korytarze transportowe, wykorzystujące w sposób optymalny zasoby energii minimalizując poziomy emisji oraz wpływu na środowisko. Powinno wprowadzać się stymulatory pobudzenia społecznego do częstszego wyboru środków transportu kolejowego na średnie i dalekie odległości w celu poprawy konkurencyjności z przewozami drogowymi. Niezbędnymi staną się przy tym inwestycje z zakresu poprawy jakości i przepustowości infrastruktury kolejowej oraz unowocześnienie taboru kolejowego. W przypadku wodnych dróg śródlądowych zauważalnym mankamentem jest niewykorzystanie ich potencjału. Za ich pośrednictwem pożądanym kierunkiem działań jest transport towarów w głąb lądu oraz utworzenie połączenia z morzami europejskimi. Z natury rzeczy na dalekie odległości preferowanymi systemami transportowymi są transport morki oraz transport lotniczy. W przypadku lotnictwa, poprawie ulec muszą wydajność wykorzystywanych w podróży statków powietrznych oraz zarządzanie ich ruchem. Kierować się jednak należy rozsądkiem w tym zadaniu, gdyż niepożądanym jest nadmierne obciążanie sieci w przewozach wewnątrz UE (możliwość zakłócenia roli Unii jako „globalnego portu lotniczego”). Pożądanym natomiast kierunkiem działań w transporcie dalekobieżnym jest wykorzystanie transportu lotniczego w połączeniach z państwami trzecimi, ale także z obszarami Europy nie posiadających dogodnych połączeń lotniczych. W innych zaś przypadkach na średnie odległości rolę tę powinna odgrywać szybka kolej. Główny nacisk położony będzie na niskoemisyjny transport, stąd uważa się za konieczne wprowadzenie pionierskiego przemysłu lotniczego wykorzystującego tego rodzaju paliwa.

Europejski transport miejski w zakresie wymagań o zmniejszeniu oddziaływania na środowisko cechuje duże ułatwienie w postaci znacznie większej gęstości zaludnienia oraz podróży na bliższe odległości. Preferowanym działaniem jest bowiem szeroko dostępny publiczny transport zbiorowy wraz z uwzględnieniem transportu rowerowego i podróży pieszych. Zauważa się, że w miastach największymi problemami stają się zatępy komunikacyjne, zła jakość powietrza oraz hałas komunikacyjny. Szczególną uwagę zwraca się również na liczbę wypadków drogowych, która w miastach stanowi ok. 69% ogółu. Zaleca się stopniowe wycofywanie środków transportu o napędzie konwencjonalnym wraz z preferowaniem proekologicznych pojazdów. Koniecznym w tym celu będzie również stworzenie stosownej infrastruktury do obsługi tych pojazdów (utworzenie stacji paliw alternatywnych). W publicznym transporcie zbiorowym kluczowym powinno być jego zastosowanie na szeroką skalę w połączeniu z minimalnymi zobowiązaniami w zakresie usług publicznych, co pozwoli przede wszystkim na zwiększenie zagęszczenia i częstotliwości tych usług. Może mieć to również wpływ na wzrost popularności korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego. Jednocześnie na uwadze powinno się mieć bardziej efektywne zagospodarowanie przestrzenne z uwzględnieniem zapotrzebowania na transport, by tworzyć warunki do podróży pieszych oraz jazdy rowerem. Celem tego bowiem jest zintegrowanie miejskiej mobilności i infrastruktury. Zauważa się, że wprowadzanie opłat