



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Výbor pro dopravu a cestovní ruch*

---

**2009/2230(INI)**

24. 3. 2010

## **STANOVISKO**

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro regionální rozvoj

ke strategii Evropské unie pro region Baltského moře a roli makroregionů  
v budoucí politice soudržnosti  
(2009/2230(INI))

Navrhovatel: Werner Kuhn

PA\_NonLeg

## NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro regionální rozvoj jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. domnívá se, že lepší propojení zahrnující všechny typy dopravy zásadním způsobem přispěje k rozvoji robustnější a soudržnější ekonomiky v pobaltském regionu;
2. domnívá se, že je vysoce žádoucí oslovit všechny pobřežní státy, aby bylo možné podporovat rozvoj efektivního a interoperabilního celoevropského dopravního prostoru, ve kterém by byla využita a zdokonalena stávající infrastruktura, zejména pokud jde o železniční, námořní a říční dopravu a další udržitelné způsoby přepravy;
3. zdůrazňuje specifickou situaci pobaltských států, které jsou v současné době do značné míry odříznuté od evropské dopravní sítě, a domnívá se, že tato strategie by měla mimo jiné pomoci vyřešit nedostatečnou infrastrukturu, neuspokojivou dostupnost a nízkou interoperabilitu mezi různými vnitrostátními dopravními sítěmi způsobenou odlišnými technickými systémy a administrativními překážkami, s cílem vybudovat v celém pobaltském regionu komplexní multimodální přepravní systém;
4. zdůrazňuje, že je důležité pobaltský region úzeji začlenit do prioritních os v rámci sítě TEN-T, zejména pokud jde o mořské dálnice (TEN-T 21), prodloužení a zlepšení železniční osy z Berlína na pobřeží Baltského moře (TEN-T 1) a její propojení s námořní trasou vedoucí z Rostocku do Dánska, a urychlit modernizaci širší využívání železniční osy „Rail Baltica“ (TEN-T 27); dále upozorňuje na to, že je třeba dokončit propojení pobaltského regionu s ostatními evropskými regiony prostřednictvím baltsko-jaderského koridoru;
5. zdůrazňuje, že v pobaltském regionu je třeba rozvíjet dopravní systém, aby byly vytvořeny podmínky pro zpřístupnění, zatraktivnění a propojení pobaltského regionu s evropskou dopravní sítí; domnívá se, že Komise by měla i nadále pravidelně kontrolovat provádění prioritních projektů a poskytnout potřebné finanční prostředky na jejich rychlejší realizaci;
6. zdůrazňuje, že jedním ze společných cílů evropské přístavní politiky je zajištění lepší konkurenceschopnosti evropských námořních přístavů, neboť často čelí nepoctivé hospodářské soutěži ze strany přístavů mimo území EU a diskriminačním opatřením přijatým na regionálních trzích zemí sousedících s EU, a v této souvislosti poukazuje na situaci přístavů v Baltském moři;
7. zdůrazňuje, že je důležité zlepšit dopravní kapacitu v pobaltském regionu směrem na východ, především s cílem posílit interoperabilitu zejména v železniční dopravě, a urychlit nákladní přepravu na hranicích Evropské unie;
8. je přesvědčen, že prioritním úkolem by mělo být propojení přístavů s vnitrozemskými regiony, a to i po vnitrozemských vodních cestách, aby se zajistilo, že všechny oblasti pobaltského regionu budou moci těžit z rozvoje námořní nákladní dopravy;

9. v této souvislosti zdůrazňuje potřebu účinné přeshraniční koordinace a spolupráce mezi železnicí, námořními a vnitrozemskými přístavy, vnitrozemskými terminály a logistickými centry s cílem vytvořit udržitelnější intermodální přepravní systém;
10. zdůrazňuje význam pobaltské námořní dopravy na krátké vzdálenosti a skutečnost, že přispívá k provozu efektivní dopravní sítě šetrné k životnímu prostředí; upozorňuje, že je třeba zajistit konkurenceschopnost těchto námořních dopravních linek na krátké vzdálenosti, má-li se efektivně využít možností nabízených mořem; považuje z tohoto důvodu za nezbytné, aby Komise co nejdříve, nejpozději však na konci roku 2010, Evropskému parlamentu předložila hodnocení dopadů přepracované přílohy VI úmluvy MARPOL, která od roku 2015 zavádí mezní hodnotu síry v lodních palivech ve výši 0,1 %, v oblastech Severního a Baltského moře monitorovaných z hlediska emisí síry;
11. zdůrazňuje, že i v tomto regionu musí být lodní doprava šetrnější k životnímu prostředí, čehož lze dosáhnout uplatňováním přísnějších norem pro celkové úrovně lodních emisí, zdokonalováním lodních motorů lodí a zvýšením kvality používaných paliv;
12. vítá skutečnost, že Komise do akčního plánu zahrnula cíl učinit z Baltského moře vzorový region s čistou námořní dopravou a zajistit mu světové prvenství, pokud jde o námořní bezpečnost; považuje tyto cíle za velmi důležité pro udržení a posílení potenciálu, který má tento region v oblasti cestovního ruchu;
13. uznává, že k dosažení tohoto cíle jsou zapotřebí zvláštní opatření, k nimž patří i náležité využívání služeb lodivodů nebo prokazatelně zkušených námořníků v nejproblematictějších průlivech a přístavech a zavedení spolehlivých systémů financování výzkumu a vývoje udržitelného provozu lodí;
14. uznává výjimečnost geografické polohy pobaltského regionu, která vytváří možnosti pro aktivnější rozvíjení vztahů s EU i s jejími sousedními státy, a dále zdůrazňuje význam cestovního ruchu pro rozmach místního hospodářství; vítá prohlášení přijaté na druhém pobaltském fóru cestovního ruchu, v němž jsou zmíněny společné propagační aktivity, úsilí o nalezení nových mezinárodních trhů a rozvoj infrastruktury;
15. zdůrazňuje jedinečnou příležitost k provozování udržitelného cestovního ruchu, který nabízejí pobaltská hanzovní města; dále podporuje propagaci přeshraniční cyklistické turistiky, která je všestranně výhodná pro životní prostředí i pro malé a střední podniky;
16. domnívá se, že velký potenciál pro rozvoj profilu regionu jako turistické destinace skýtá turistika orientovaná na vodní sporty, ozdravné a lázeňské pobyty, kulturní dědictví a krajinu; zdůrazňuje proto, že je třeba chránit přírodní pobřežní oblasti, krajinu a kulturní dědictví jako zdroj, který pobaltskému regionu do budoucna zajistí udržitelné hospodářství;

17. domnívá se, že zlepšení dopravních spojení a eliminace problémových míst jsou neméně důležité, a konstatuje, že tato strategie by mohla vyřešit problémy, ke kterým dochází při přechodu východních hranic EU s Ruskou federací a které způsobují dlouhé fronty kamionů a ohrožují životní prostředí, společenskou harmonii, bezpečnost silničního provozu a bezpečnost řidičů, aby se v celém pobaltském regionu zajistil hladký pohyb zboží.

## VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

<b>Datum přijetí</b>	23.3.2010
<b>Výsledek závěrečného hlasování</b>	+ :           36 - :           1 0 :           1
<b>Členové přítomní při závěrečném hlasování</b>	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke