



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Transport- og Turismeudvalget

2009/2230(INI)

24.3.2010

UDTALELSE

fra Transport- og Turismeudvalget

til Regionaludviklingsudvalget

om EU-strategien for Østersøområdet og makroregioners rolle i den fremtidige
samhørighedspolitik
(2009/2230(INI))

Rådgivende ordfører: Werner Kuhn

PA_NonLeg

FORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Regionaludviklingsudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

1. vurderer, at bedre forbindelser med alle former for transportmidler vil være et væsentligt bidrag til udviklingen af en stærkere og mere sammenhængende økonomi i Østersøområdet;
2. mener, at alle kyststater bør inddrages for at fremme et effektivt samvirkende paneuropæisk transportområde, der udnytter og forbedrer de eksisterende infrastrukturer, navnlig i forbindelse med jernbane- og søfragt og transport ad indre vandveje samt bæredygtige transportformer;
3. understreger den særlige situation for de baltiske lande, som for størstedelens vedkommende endnu ikke er integreret i det europæiske transportnet; mener, at denne strategi bl.a. bør bidrage til at afhjælpe manglerne i form af utilstrækkelig infrastruktur, ringe tilgængelighed og lav interoperabilitet mellem de forskellige nationale transportnet, som skyldes forskellige tekniske systemer og bureaukratiske hindringer, med henblik på at udvikle et omfattende multimodalt transportsystem i hele Østersøområdet;
4. understreger betydningen af at integrere Østersøområdet yderligere i TEN-T-prioriteterne, især med hensyn til motorveje til søs (TEN-T 21), udvidelsen af jernbaneanaksen fra Berlin til Østersøkysten (TEN-T 1), forbedring af jernbaneanaksen fra Berlin til Østersøkysten i sammenhæng med forbindelsen mellem Rostock og Danmark og sørge for, at opgraderingen og udnyttelsen af aksen "Rail Baltica" (TEN-T 27) fremskyndes; understreger desuden behovet for at færdiggøre forbindelserne mellem Østersøområdet og de andre europæiske områder via korridoren mellem Østersøen og Adriaterhavet;
5. understreger behovet for at udvikle et transportsystem i Østersøområdet med henblik på at etablere betingelser for områdets tilgængelighed og tiltrækningskraft og for at forbinde Østersøområdet til det europæiske transportnet; mener, at Kommissionen fortsat bør foretage regelmæssige evalueringer af gennemførelsen af prioriterede projekter og stille de nødvendige finansielle midler til rådighed, så de hurtigere kan gennemføres;
6. understreger, at et af de fælles mål for den europæiske havnepolitik er at øge de europæiske søhavnes konkurrenceevne, da de ofte må kæmpe mod illoyal konkurrence fra havne i tredjelande og diskriminerende foranstaltninger i EU's nabolande på de pågældende regionale markeder; henviser i den forbindelse til Østersøhavnenes situation;
7. understreger betydningen af at styrke Østersøområdets transportkapacitet mod øst, især med henblik på at fremme interoperabilitet, navnlig for jernbanetransport, og at sørge for en hurtigere godstransit ved EU's grænser;
8. mener, at forbindelserne mellem havne og områder inde i landet, herunder ad de indre vandveje, skal prioriteres for at sikre, at hele området kan drage fordel af væksten inden for søgodstransport;

9. fremhæver i denne forbindelse behovet for en effektiv koordinering på tværs af grænserne og samarbejde mellem jernbaneselskaber, søhavne, havne ved indre vandveje, terminaler i oplandet og logistikparker for at udvikle et mere bæredygtigt kombineret transportsystem;
10. understreger betydningen af nærskibsfart i Østersøområdet og nærskibsfartens bidrag til et effektivt miljøvenligt transportnet; påpeger, at nærskibstrafikkens konkurrenceevne bør fremmes for at sikre en effektiv udnyttelse af havet; anser det derfor for nødvendigt, at Kommissionen hurtigst muligt og senest inden udgangen af 2010 forelægger Europa-Parlamentet en konsekvensanalyse af virkningerne af det reviderede bilag VI til Marpolkonventionen, hvormed der fastsættes en grænseværdi for svovlindholdet i skibsbrændstof på 0,1 % med virkning fra 2015 i de områder af Nordsøen og Østersøen, hvor der foretages overvågning af svovlemissioner;
11. understreger, at søtransporten også i dette område skal gøres mere miljøvenlig ved at anvende strengere normer for lokale og internationale emissionsniveauer fra skibe og samtidig forbedre skibsmotorer og kvaliteten af skibsbrændstof;
12. glæder sig over, at Kommissionen i sin handlingsplan har inkluderet målsætningen om at gøre Østersøområdet til en model for miljøvenlig skibsfart og førende på verdensplan inden for sikkerhed til søs; betragter disse målsætninger som altafgørende for opretholdelsen og videreudviklingen af områdets potentiale for turisme;
13. erkender behovet for specifikke foranstaltninger for at bidrage til at opfylde denne målsætning, herunder relevant anvendelse af lodser eller søfolk med dokumenteret erfaring fra de vanskeligste stræder og havne og etablering af pålidelige økonomiske ordninger til forskning inden for og udvikling af bæredygtig skibsfart;
14. er bevidst om Østersøområdets særlige geografiske beliggenhed, som muliggør en mere aktiv udvikling af forbindelserne mellem EU-lande og tilgrænsende nabolande, og fremhæver betydningen af turismen for den regionale økonomi og mulighederne for udvidelse; glæder sig over den erklæring, der blev vedtaget på det andet forum om turisme i Østersøområdet, der handlede om fælles markedsføringstiltag, bestræbelser på at finde nye internationale markeder og udvikling af infrastrukturer;
15. understreger, at hansestæderne i Østersøområdet har stor tiltrækningskraft, hvilket giver en enestående mulighed for bæredygtig turisme; støtter endvidere fremme af cykelturisme på tværs af grænserne, hvilket både vil være til fordel for miljøet og for små og mellemstore virksomheder;
16. vurderer, at temaer som vandsport-, wellness- og kurturisme, kulturarv og -landskaber repræsenterer store muligheder for at udvikle områdets profil som turistdestination; understreger derfor behovet for at beskytte de naturlige kystområder, landskaberne og kulturarven, da disse er en afgørende faktor for i fremtiden at sikre en bæredygtig økonomi i Østersøområdet;
17. mener, at bedre transportforbindelser og fjernelse af flaskehalse ligeledes er vigtige; bemærker, at man med denne strategi kan løse problemer i forbindelse med grænsepassage ved EU's østlige grænse til Den Russiske Føderation, hvor der opstår

lange lastbilkøer til skade for miljøet, den sociale stabilitet, trafiksikkerheden og chaufførernes sikkerhed, så der derved kan sikres en problemfri godstransport gennem Østersøområdet;

RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET

Dato for vedtagelse	23.3.2010
Resultat af den endelige afstemning	+: 36 -: 1 0: 1
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	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
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke