



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2009/2230(INI)

24.3.2010

VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Regionális Fejlesztési Bizottság részére

Az Európai Unió balti-tengeri stratégiája és a makrorégiók szerepe a jövőbeli kohéziós politikában
(2009/2230(INI))

A vélemény előadója: Werner Kuhn

PA_NonLeg

JAVASLATOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felhívja a Regionális Fejlesztési Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. úgy véli, hogy a szállítás valamennyi módját érintő jobb összeköttetés jelentős mértékű hozzájárulást jelentene egy erősebb, egységesebb gazdaság létrejöttéhez a balti-tengeri régióban;
2. úgy véli, hogy különösen kívánatos valamennyi tengerparti állam bevonása egy olyan hatékony és átjárható pán-európai közlekedési térség fejlesztésének előmozdításába, amely kihasználja és javítja a meglévő infrastruktúrát, különösen a vasúti, tengeri és belvízi közlekedési infrastruktúrát, valamint a fenntartható szállítási módokat;
3. hangsúlyozza a balti államok különleges helyzetét, amelyek jelenleg nagyrészt el vannak szigetelve az európai közlekedési hálózattól, és úgy véli, hogy ennek a stratégiának többek között hozzá kell járulnia a megfelelő infrastruktúra és hozzáférés hiányának, valamint a különféle nemzeti közlekedési hálózatok alacsony szintű kölcsönös átjárhatóságának kezeléséhez, ami az eltérő műszaki rendszerekre és adminisztratív akadályokra vezethető vissza, azzal a céllal, hogy a balti-tengeri térségben átfogó multimodális közlekedési rendszert alakítsanak ki;
4. hangsúlyozza a balti-tengeri térség TEN-T prioritást élvező tengelybe történő integrálásának fontosságát, különös tekintettel a tengeri gyorsforgalmi utakra (TEN-T 21), a vasúti tengelynek Berlintől a Balti-tenger partvidékéig való bővítésére (TEN-T 1), a Berlintől a Balti-tenger partvidékéig húzódó vasúti tengely javítására a Rostock és Dánia közötti tengeri összeköttetéssel együtt, valamint a „Rail Baltica” tengely (TEN-T 27) korszerűsítésének és használatbavételének felgyorsítására; ugyancsak hangsúlyozza, hogy a balti-tengeri térséget a balti–adriai folyosón keresztül össze kell kapcsolni az egyéb európai régiókkal;
5. hangsúlyozza, hogy a balti-tengeri térségben közlekedési hálózatot kell kialakítani annak érdekében, hogy létrejöjjenek a térség hozzáférhetőségének és vonzerejének előfeltételei, és hogy a balti-tengeri térség bekapcsolódjon az európai közlekedési hálózatba; úgy véli, hogy a Bizottságnak a továbbiakban is rendszeresen felül kell vizsgálnia az elsőbbségi projektek végrehajtását, és biztosítani kell az ezek gyorsabb megvalósításához szükséges forrásokat;
6. hangsúlyozza, hogy az európai kikötői politika egyik közös célja az európai tengeri kikötők versenyképességének növelése, mivel ezek gyakran szembesülnek harmadik országok kikötői részéről alkalmazott tisztességtelen versennyel, valamint az adott regionális piacokon az EU-val szomszédos országok által elfogadott megkülönböztető intézkedésekkel; e tekintetben tudomásul veszi a balti-tengeri kikötők helyzetét;
7. hangsúlyozza, hogy fontos keleti irányban bővíteni a balti-tengeri térség közlekedési kapacitását a közlekedési hálózatok – különösen a vasúthálózatok közötti kölcsönös átjárhatóság előmozdítása és az Európai Unió határain átnyúló áruforgalom felgyorsítása

érdekében;

8. úgy véli, hogy a kikötők és a szárazföldi területek közötti összeköttetéseknek – többek között a belvízi szállításnak – különös prioritást kell kapniuk annak biztosítása érdekében, hogy a régió valamennyi része élvezze a tengeri árufuvarozás fejlődésének előnyeit;
9. hangsúlyozza e tekintetben a hatékony, határokon átnyúló koordináció és együttműködés szükségességét a vasúti terminálok, a tengeri kikötők, a belvízi kikötők, a szárazföldi terminálok és logisztikai központok között a fenntarthatóbb intermodális közlekedési rendszer kialakítása érdekében;
10. kiemeli a rövid távú tengeri hajózás fontosságát a Balti-tengeren és annak jelentőségét a hatékony és környezetbarát közlekedési hálózat létrehozásában; rámutat arra, hogy a tenger hatékony kihasználása érdekében gondoskodni kell a rövid távú tengeri hajózás útvonalainak versenyképességéről; ebből az okból szükségesnek tartja, hogy a Bizottság mihamarabb, de legkésőbb 2010 végéig hatásvizsgálatot nyújtson be az Európai Parlamentnek a MARPOL-egyezmény átdolgozott VI. mellékletének hatásairól az északi-tengeri és balti-tengeri kénkibocsátás-ellenőrzési területen 2015-től előírt 0,1%-os üzemanyag-kénkibocsátási határérték tekintetében;
11. hangsúlyozza, hogy a hajózást e térségben is környezetbarátabbá kell tenni, szigorúbb szabványokat alkalmazva a helyi és globális léptékű kibocsátási szintek tekintetében, a hajómotorok és üzemanyaguk minőségének javítása mellett;
12. üdvözli, hogy a Bizottság cselekvési tervébe felvették azt a célkitűzést, hogy a Balti-tengert a tiszta hajózás modellértékű régiójává alakítsák, és hogy a régió a tengeri közlekedés biztonságának és védelmének területén vezető pozícióba kerüljön; úgy véli, hogy ezen célkitűzések elsőrendű fontosságúak a régió idegenforgalomban rejlő lehetőségeinek fenntartása és növelése szempontjából;
13. felismeri, hogy egyedi intézkedésekre van szükség e célkitűzés támogatása során, ideértve a révkalauzoknak vagy bizonyítottan tapasztalt tengerészeknek a legnagyobb kihívást jelentő tengerszorosokban és tengeri kikötőkben való megfelelő alkalmazását, valamint a hajók fenntartható működtetésére vonatkozó kutatás és fejlesztés megfelelő finanszírozásának kialakítását;
14. tudatában van a balti-tengeri térség különleges földrajzi helyzetének, amely lehetővé teszi az uniós országokhoz és a szomszédos harmadik országokhoz fűződő kapcsolatok aktívabb kiépítését, és hangsúlyozza az idegenforgalomnak a regionális gazdaságban betöltött fontos szerepét és a bővítési lehetőségek jelentőségét; üdvözli a 2. Balti-tengeri Idegenforgalmi Fórumon elfogadott nyilatkozatot, amely említést tesz a közös támogatási intézkedésekről, az új nemzetközi piacok felkutatására irányuló erőfeszítésekről és az infrastruktúra fejlesztéséről;
15. hangsúlyozza a balti térség Hanza-városainak vonzerejéből fakadó fenntartható turizmusban rejlő egyedülálló lehetőségeket; támogatja továbbá a határokon átlépő kerékpáros turizmus népszerűsítését, ami a környezet és a kis- és középvállalkozások szempontjából is előnyös lenne;

16. úgy véli, hogy a vízisport-, wellness- és gyógyfürdő-turizmus, a kulturális örökség és a táj témakörei nagy lehetőséget kínálnak a régió mint turisztikai célpont profiljának fejlesztése tekintetében; hangsúlyozza emiatt a tengerparti természeti területek, a tájak és a kulturális örökség védelmének szükségességét, mivel ezekkel az erőforrásokkal szavatolható a jövőben a balti-tengeri térségben a fenntartható gazdaság;
17. úgy véli, hogy legalább annyira fontos a szállítási útvonalak fejlesztése és a torlódások megszüntetése; megállapítja, hogy e stratégián keresztül – a balti-tengeri térségben az áruk zökkenőmentes áramlását biztosítandó – meg lehetne oldani a határátlépés nehézségeit, amelyek az EU-t az Orosz Föderációtól elválasztó keleti határon található ellenőrzőpontokon jelentkeznek, és amelyek hosszú kamionsorokat okoznak, és veszélyeztetik a környezetet, a társadalmi közérzetet, a közlekedésbiztonságot és a járművezetők biztonságát.

A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

Az elfogadás dátuma	23.3.2010
A zárószavazás eredménye	+ : 36 - : 1 0 : 1
A zárószavazáson jelen lévő tagok	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
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke