



EUROPOS PARLAMENTAS

2009 - 2014

---

*Transporto ir turizmo komitetas*

---

**2009/2230(INI)**

24.3.2010

## **NUOMONĖ**

Transporto ir turizmo komiteto

pateikta Regioninės plėtros komitetui

dėl Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijos ir makroregionų  
vaidmens būsimoje sanglaudos politikoje  
(2009/2230(INI))

Nuomonės referentas: Werner Kuhn

PA\_NonLeg

## PASIŪLYMAI

Transporto ir turizmo komitetas ragina atsakingą Regioninės plėtros komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

1. mano, kad išplėtotos jungtys, apimančios visų rūšių transportą, yra labai svarbus indėlis siekiant vystyti stipresnę, labiau į sanglaudą sutelktą ekonomiką Baltijos jūros regione;
2. mano, kad labai pageidautina įtraukti visas pakrančių valstybes į veiklą, susijusią su efektyvaus, sąveikiojo visos Europos transporto sektoriaus plėtra, kurioje būtų naudojama ir gerinama visa turima infrastruktūra, ypač geležinkelių, jūrų ir vidaus vandenų transporto, kaip darnių transporto priemonių;
3. pabrėžia išskirtinę Baltijos valstybių, kurios šiandien yra iš esmės izoliuotos nuo Europos transporto tinklo, padėtį ir laikosi nuomonės, kad taikant šią strategiją turėtų būti, be kita ko, padedama spręsti tokius klausimus kaip tinkamos infrastruktūros ir prieinamumo, taip pat įvairių nacionalinių transporto tinklų sąveikos stoka dėl skirtingų techninių sistemų ir administracinių kliūčių, siekiant Baltijos jūros regione sukurti visapusišką daugiarūšio transporto sistemą;
4. pabrėžia, kad svarbu labiau įtraukti Baltijos jūros regioną nustatant TEN-T prioritetines ašis, ypač turint mintyje jūrų greitkelius (TEN-T 21), geležinkelio ašies iš Berlyno iki Baltijos pajūrio pratęsimą (TEN-T 1), geležinkelio ašies iš Berlyno iki Baltijos pajūrio ir Rostoko-Danijos jūrų kelių jungties tobulinimą bei spartesnę pažangą atnaujinant ir naudojant geležinkelio liniją „Baltica“ (TEN-T 27); taip pat pabrėžia būtinybę užbaigti Baltijos jūros regiono sujungimą su kitais Europos regionais pasinaudojant Baltijos-Adrijos koridoriumi;
5. pabrėžia transeuropinės transporto sistemos vystymo poreikį Baltijos jūros regione, siekiant sudaryti sąlygas regiono prieinamumui ir patrauklumui bei sujungiant Baltijos jūros regioną su Europos transporto tinklu; mano, kad Komisija ir toliau turėtų atlikti nuolatinę prioritetinių projektų vykdymo priežiūrą bei skirti reikiamą finansavimą greitesniam jų įgyvendinimui;
6. pabrėžia, kad vienas iš bendrų Europos uostų politikos tikslų yra užtikrinti, kad Europos uostai būtų konkurencingesni, nes jie dažnai konkuruoja su ES nepriklausančiais uostais nesažiningomis sąlygomis, taip pat jiems taikomos diskriminuojamosios priemonės, patvirtintos atitinkamose ES kaimyninių šalių regioninėse rinkose, ir šiuo požiūriu atkreipia dėmesį į Baltijos jūros uostų padėtį;
7. pabrėžia, kad svarbu plėsti į Rytus orientuotus Baltijos jūros regiono transporto pajėgumus, ypač siekiant skatinti sąveiką transporto, visų pirma geležinkelių sektoriuje ir pagreitinti krovinių tranzitą per Europos Sąjungos sienas;
8. mano, kad ypatinga pirmenybė turėtų būti teikiama uostų ir vidaus regionų jungtims, įskaitant vidaus vandenų kelius, siekiant užtikrinti, kad visos regiono dalys turėtų naudoti didėjant krovinių jūrų transporto mastui;

9. atsižvelgdamas į tai, pabrėžia, kad reikia užtikrinti veiksmingą tarpvalstybinį koordinavimą ir bendradarbiavimą geležinkelių, jūrų uostų, vidaus uostų, terminalų šalies gilumoje ir logistikos srityse siekiant sukurti tvaresnę daugiarūšio transporto sistemą;
10. pabrėžia artimojo susisiekimo jūra laivybos Baltijos jūroje svarbą ir jos indėlį kuriant veiksmingą ir ekologišką transporto tinklą; atkreipia dėmesį į tai, kad reikia užtikrinti artimojo susisiekimo jūra laivybos jungčių konkurencingumą siekiant užtikrinti veiksmingą jūrų naudojimą; mano, kad dėl šios priežasties Komisija turi nedelsdama, bet ne vėliau kaip iki 2010 m. pabaigos pateikti Europos Parlamentui MARPOL konvencijos patikslinto VI priedo, pagal kurį sieros kiekis jūriniame mazute nuo 2015 m. apribojamas iki 0,1 proc., poveikio Šiaurės jūros ir Baltijos jūros teritorijose, kur tikrinamas išmetamas sieros kiekis, vertinimą;
11. pabrėžia, kad ir šiame regione laivyba turėtų būti ekologiškesnė ir turėtų būti taikomi griežtesni standartai atsižvelgiant į laivų išmetamą teršalų kiekį vietos ir pasaulio mastu, taip pat turėtų būti tobulinami laivų varikliai ir jų kuro kokybė;
12. teigiamai vertina tai, kad į Komisijos veiksmų planą buvo įtrauktas tikslas siekti, kad Baltijos jūra taptų pavyzdiniu tausiosios laivybos regionu ir jūrų saugos ir saugumo pasaulyje lydere; mano, kad šie tikslai yra labai svarbūs siekiant išlaikyti ir plėtoti regiono turizmo potencialą;
13. pripažįsta, kad siekiant šio tikslo reikia specialių priemonių, įskaitant tinkamą naudojimąsi locmanų arba akivaizdžiai patyrusių jūrininkų paslaugomis sudėtingiausiuose sąsiauriuose ir uostuose ir patikimų finansavimo sistemų nustatymą siekiant vykdyti mokslinius tyrimus ir plėtoti tausiąją laivybą;
14. pripažįsta Baltijos jūros regiono geografinę padėtį išskirtine, kuri suteikia galimybes aktyviau plėtoti ryšius su ES ir kaimyninėmis išorės šalimis, bei pabrėžia turizmo svarbą regionų ekonomikai ir plėtros galimybes; teigiamai vertina 2-ojo Baltijos jūros turizmo forumo metu priimtą deklaraciją, kurioje minimi bendri skatinamieji veiksmai, pastangos ieškoti naujų tarptautinių rinkų ir plėtoti infrastruktūrą;
15. pabrėžia, kad Hanzos miestų patrauklumas Baltijos regione sudaro unikalią tvaraus turizmo galimybę; taigi remia tai, kad būtų skatinamas tarpvalstybinis dviračių turizmas bei būtų sudaromos visais požiūriais teigiamos sąlygos – ir aplinkai, ir mažosioms ir vidutinėms įmonėms;
16. mano, kad vandens sporto, sveikatingumo ir mineralinių vandenų kurortų turizmas, kultūros paveldas ir kraštovaizdžiai – tai sritys, susijusios su daugybe galimybių plėtoti turizmą šiame regione; todėl pabrėžia poreikį apsaugoti natūralias pakrančių teritorijas, kraštovaizdį ir kultūros paveldą, nes tai ištekliai, kurie ateityje užtikrintų tvarią Baltijos jūros regiono ekonominę veiklą;
17. mano, kad tobulinti transporto jungtis ir šalinti trūkumus yra nemažiau svarbu, ir atkreipia dėmesį į tai, kad sienos kirtimo sunkumai ties ES rytinės sienos su Rusijos Federacija kontrolės punktais, kur susidaro ilgos sunkvežimių eilės ir dėl to kyla grėsmė aplinkai, socialinei darnai, eismo ir vairuotojų saugumui, galėtų būti išspręsti pritaikius šią strategiją, norint užtikrinti sklandų prekių srautą per Baltijos jūros regioną.

## GALUTINIO BALSAVIMO KOMITETE REZULTATAI

<b>Priėmimo data</b>	23.3.2010
<b>Galutinio balsavimo rezultatai</b>	+ :           36 - :           1 0 :           1
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai</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 Ţicău, Georgios Toussas, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)</b>	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ādám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke