



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

---

Transporta un tūrisma komiteja

---

**2009/2230(INI)**

24.3.2010

## ATZINUMS

Sniegusi Transporta un tūrisma komiteja

Reģionālās attīstības komitejai

par Eiropas Savienības stratēģiju Baltijas jūras reģionam un makroreģionu  
lomu nākotnes kohēzijas politikā  
(2009/2230(INI))

Atzinumu sagatavoja: *Werner Kuhn*

PA\_NonLeg

## IEROSINĀJUMI

Transporta un tūrisma komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Reģionālās attīstības komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

1. uzskata, ka visu veidu transporta savienojumu uzlabošana ir būtisks ieguldījums spēcīgākas, integrētākas ekonomikas attīstībā Baltijas jūras reģionā;
2. uzskata, ka būtu ļoti vēlams iesaistīt visas piekrastes valstis, lai sekmētu efektīvu, sadarbībspējīgu Eiropas transporta zonu, kurā iespējami daudz tiktu izmantota un uzlabota esošā infrastruktūra, jo īpaši dzelzceļa kravu, jūras un iekšējo ūdeņu pārvadājumiem un ilgspējīgiem transporta veidiem;
3. uzsver Baltijas valstu īpašo stāvokli, kuras šobrīd lielā mērā atrodas ārpus Eiropas transporta tīkla, un uzskata, ka ar šīs stratēģijas palīdzību jārisina arī atbilstīgas infrastruktūras un pieejamības trūkuma problēma, kā arī jānovērš valstu transporta tīklu sliktā sadarbībspēja, ko veicina dažādu tehnisku sistēmu izmantošana un administratīvi šķēršļi, lai Baltijas jūras reģionā izveidotu visaptverošu vairākveidu transporta sistēmu;
4. uzsver, cik svarīgi ir Baltijas jūras reģionu ciešāk integrēt *TEN-T* prioritārajos virzienos, jo īpaši attiecībā uz jūras maģistrālēm (*TEN-T 21*), pagarinot dzelzceļa virzienu no Berlīnes līdz Baltijas jūras krastam (*TEN-T 1*), uzlabojot dzelzceļa virzienu no Berlīnes līdz Baltijas jūras krastam savienojumā ar Rostokas–Dānijas jūras ceļu un aktīvāk modernizējot un izmantojot virzienu „*Rail Baltica*” (*TEN-T 27*); uzsver arī nepieciešamību ar Baltijas un Adrijas jūras koridoru pabeigt Baltijas jūras reģiona un citu Eiropas reģionu savienošanu;
5. uzsver nepieciešamību attīstīt transporta sistēmu Baltijas jūras reģionā, lai radītu apstākļus reģiona sasniedzamībai un pievilcībai, kā arī savienot Baltijas jūras reģionu ar Eiropas transporta tīklu; uzskata, ka Komisijai arī turpmāk vajadzētu regulāri pārskatīt prioritāro projektu realizēšanas gaitu, kā arī piešķirt nepieciešamo finansējumu to ātrākai īstenošanai;
6. uzsver, ka viens no Eiropas ostu politikas kopīgajiem mērķiem ir uzlabot Eiropas ostu konkurētspēju, jo tām bieži jāsasaskaras ar trešo valstu ostu negodīgu konkurenci un ES kaimiņvalstu pieņemtiem diskriminējošiem pasākumiem attiecīgos reģionālos tirgos, un šajā saistībā pievērš uzmanību Baltijas jūras ostām;
7. uzsver, ka ir svarīgi paplašināt Baltijas jūras reģiona transporta veiktspēju austrumu virzienā, jo īpaši, lai veicinātu transporta veidu sadarbībspēju (it sevišķi dzelzceļa transportā) un paātrinātu kravu pārvadājumu tranzītu uz Eiropas Savienības robežām;
8. uzskata, ka īpaša prioritāte jāpiešķir ostu un iekšzemes reģionu savienojumiem, tostarp ar iekšējiem ūdensceļiem, nodrošinot, ka jūras kravas transporta izaugsme dod labumu visām reģiona daļām;
9. šajā sakarībā uzsver, ka ilgspējīgākas vairākveidu transporta sistēmas izveidošanai ir nepieciešama efektīva pārrobežu saskaņošana un sadarbība starp dzelzceļa transportu,

jūras un iekšējām ostām, iekšzemes termināliem un loģistiku;

10. uzsver tuvsatiksmes kuģošanas nozīmi Baltijas jūrā un tās ieguldījumu efektīva un videi draudzīga transporta tīkla veidošanā; norāda, ka jāsekmē tuvsatiksmes kuģošanas līniju konkurētspēja, lai tādējādi nodrošinātu jūras ceļu efektīvu izmantošanu; tādēļ uzskata, ka Komisijai iespējami drīzāk, bet ne vēlāk kā līdz 2010. gada beigām Eiropas Parlamentam jāiesniedz ietekmes novērtējums par *MARPOL* konvencijas VI pārstrādāto pielikumu, atbilstoši kuram Ziemeļjūras un Baltijas jūras sēra emisiju uzraudzības zonās kuģu degvielas sēra robežvērtība no 2015. gada noteikta 0,1 % apmērā;
11. uzsver, ka arī šajā reģionā kravu pārvadājumi jāveic videi nekaitīgākā veidā, piemērojot daudz stingrākus standartus attiecībā uz vietējo un visas pasaules kuģu emisiju līmeņiem, vienlaikus uzlabojot kuģu dzinējus un degvielas kvalitāti;
12. atzinīgi vērtē to, ka Komisijas rīcības plānā iekļauts mērķis padarīt Baltijas jūras reģionu par videi nekaitīgas kuģošanas paraugreģionu un par līderi kuģošanas drošības jomā visā pasaulē; uzskata, ka šādi mērķi ir izšķirīgi, lai reģionā uzturētu un vairotu tūrisma potenciālu;
13. atzīst, ka šis mērķis jāatbalsta ar konkrētiem pasākumiem, tostarp sarežģītākajos šaurumos un ostās izmantojot ločus vai jūrniekus, kuru pieredze pienācīgi apliecināta, un iedibinot drošas finansēšanas shēmas kuģu ilgtspējīgas ekspluatācijas izpētei un attīstībai;
14. atzīst īpašo Baltijas jūras reģiona ģeogrāfisko stāvokli, kas sniedz iespējas aktīvāk attīstīt sakarus ar ES un citām kaimiņvalstīm, kā arī uzsver tūrisma nozīmi reģionālajā ekonomikā un iespējas to izvērst; atzinīgi vērtē 2. Baltijas jūras tūrisma forumā pieņemto deklarāciju ar atsaucēm uz kopīgiem reklāmas pasākumiem, jaunu starptautisku tirgu meklējumu centieniem un infrastruktūras attīstību;
15. uzsver, ka Baltijas jūras reģiona Hanzas savienības pilsētu pievilcība piedāvā izcilas ilgtspējīga tūrisma iespējas; turklāt atbalsta pārrobežu velotūrisma veicināšanu, kurš labvēlīgi ietekmē gan vidi, gan arī mazos un vidējos uzņēmumus;
16. uzskata, ka reģiona kā tūrisma galamērķa attīstībā liels potenciāls ir, piemēram, ūdenssportam, fiziskās labsajūtas un kūrortu tūrismam, kultūras mantojumam un ainavām; tādēļ uzsver, ka ir svarīgi aizsargāt piekrastes dabas zonas, ainavas un kultūras mantojumu, jo šie resursi nākotnē nodrošinās Baltijas jūras reģiona valstu ekonomikas ilgtspējīgumu;
17. uzskata, ka transporta savienojumu uzlabošana un sastrēgumu likvidēšana nav mazāk svarīga, un norāda, ka ar šīs stratēģijas palīdzību robežpārejas punktus pie ES austrumu robežām ar Krievijas Federāciju varētu atrisināt robežu šķērsošanas problēmas, kas rada garas smago kravas automobiļu rindas un apdraud vidi, sociālo saskaņu, satiksmes un autovadītāju drošību, lai nodrošinātu raitu preču kravu plūsmu Baltijas jūras reģionā.

## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	23.3.2010
<b>Galīgais balsojums</b>	+: 36 -: 1 0: 1
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsošanā</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>Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke

2.