



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

2009/2230(INI)

24.3.2010

STANOVISKO

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre regionálny rozvoj

k stratégii Európskej únie pre región Baltského mora a úlohe makroregiónov
v budúcej politike súdržnosti
(2009/2230(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Werner Kuhn

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre regionálny rozvoj, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

1. domnieva sa, že zlepšenie spojenia, ktoré zahŕňa všetky druhy dopravy, výrazným spôsobom prispeje k vytvoreniu silnejšieho a súdržnejšieho hospodárstva v regióne Baltského mora;
2. považuje zapojenie všetkých prímorských štátov za veľmi potrebné s cieľom podporovať rozvoj efektívnej a interoperabilnej paneurópskej dopravnej oblasti, pričom by sa mala využívať a zlepšiť celá existujúca infraštruktúra, najmä infraštruktúra nákladnej železničnej, námornej a riečnej dopravy ako trvalo udržateľného druhu dopravy;
3. zdôrazňuje osobitnú situáciu štátov regiónu Baltského mora, ktoré sú v súčasnosti do veľkej miery izolované od európskej dopravnej siete, a domnieva sa, že táto stratégia by, okrem iného, mala pomôcť riešiť nedostatok vhodnej infraštruktúry a dostupnosti, ako aj nízku interoperabilitu medzi rôznymi vnútroštátnymi dopravnými sieťami spôsobenú rôznorodosťou technologických systémov a administratívnymi prekážkami s cieľom vybudovať komplexný multimodálny dopravný systém v regióne Baltského mora;
4. zdôrazňuje, že je nevyhnutné začleniť región Baltského mora do prednostných osí v rámci TEN-T, hlavne čo sa týka námorných diaľnic (TEN-T 21), rozšírenia železničnej osi z Berlína k baltskému pobrežiu (TEN-T 1), skvalitnenia železničnej osi z Berlína k baltskému pobrežiu v kombinácii s námorným spojením Rostock – Dánsko a rýchlejšieho rozvoja železničnej osi Rail Baltica (TEN-T 27); zdôrazňuje aj, že je potrebné dokončiť prepojenie medzi regiónom Baltského mora a inými európskymi regiónmi prostredníctvom koridoru medzi Baltským a Jadranským morom;
5. zdôrazňuje, že je potrebné rozvíjať dopravný systém v regióne Baltského mora, aby sa vytvorili podmienky pre sprístupnenie a zatraktívnenie regiónu a aby sa región Baltského mora pripojil k európskej dopravnej sieti; domnieva sa, že Komisia by mala naďalej pravidelne preverovať realizáciu prioritných projektov, ako aj poskytovať finančné prostriedky potrebné na ich rýchlejšiu realizáciu;
6. zdôrazňuje, že jedným zo spoločných cieľov európskej prístavnej politiky je zvýšenie konkurencieschopnosti európskych prístavov, keďže musia čeliť nespravodlivej konkurencii zo strany prístavov mimo EÚ, ako aj diskriminačným opatreniam, ktoré prijali krajiny susediace s EÚ na príslušných regionálnych trhoch, a poukazuje v tejto súvislosti na situáciu v prístavoch pri Baltskom mori;
7. zdôrazňuje, že je potrebné rozšíriť kapacity v regióne Baltského mora pre dopravu smerom na východ, najmä s cieľom podporiť interoperabilitu dopravy, predovšetkým v oblasti železničnej dopravy, a urýchliť prepravu tovaru na hraniciach Európskej únie;
8. domnieva sa, že prioritou by mali byť spojenia medzi prístavmi a vnútrozemskými regiónmi, a to aj prostredníctvom vnútrozemských vodných ciest, aby sa pre všetky oblasti regiónu zabezpečila možnosť využívať rast námornej nákladnej dopravy;

9. zdôrazňuje preto, že je potrebná účinná cezhraničná koordinácia a spolupráca medzi železničnými spoločnosťami, námornými prístavmi, riečnymi prístavmi, vnútrozemskými terminálmi a logistickými parkmi s cieľom rozvinúť udržateľnejší kombinovaný dopravný systém;
10. zdôrazňuje význam námornej príbrežnej dopravy v Baltskom mori a jej prínos k efektívnej dopravnej sieti ohľaduplnej voči životnému prostrediu; vyzdvihuje, že konkurencia liniek námornej príbrežnej dopravy sa musí podporovať, aby sa zabezpečilo účinné využitie námornej dopravy; z tohto dôvodu sa domnieva, že Komisia musí čo najrýchlejšie, najneskôr však do konca roku 2010, Európskemu parlamentu poskytnúť hodnotenie vplyvu účinkov revidovanej prílohy VI k dohovoru MARPOL, ktorým sa od roku 2015 obmedzuje množstvo síry v námornom palivovom oleji na 0,1 % v oblastiach Severného mora a Baltického mora, kde sa zaznamenávajú emisie síry;
11. zdôrazňuje, že námorná doprava musí mať ekologickejší charakter aj v tomto regióne tým, že sa zavedú prísnejšie normy pre miestne a medzinárodné emisie lodí a zároveň zlepši kvalita lodných motorov a pohonných látok;
12. víta skutočnosť, že Komisia do svojho akčného plánu zahrnula cieľ vytvoriť z Baltského mora príkladný región pre čistú námornú dopravu a svetového lídra v námornej bezpečnosti; považuje tieto ciele za dôležité pre udržanie a posilnenie potenciálu regiónu v oblasti cestovného ruchu;
13. uznáva, že na podporu tohto cieľa treba prijať osobitné opatrenia vrátane náležitého využívania námorných pilotov alebo dokázateľne skúsených námorníkov v najproblematickejších prielivoch a prístavoch a zavedenia spoľahlivých systémov financovania výskumu a rozvoja udržateľnej prevádzky lodí;
14. uznáva, že geografická poloha regiónu Baltského mora je výnimočná a že poskytuje príležitosti na aktívnejší rozvoj prepojení s EÚ a susediacimi krajinami, a tiež zdôrazňuje význam cestovného ruchu pre regionálne hospodárstvo a možnosti jeho rozvoja; víta vyhlásenie prijaté na druhom pobaltskom fóre cestovného ruchu, ktoré sa zmieňuje o spoločných reklamných aktivitách, o úsiliach nájsť nové medzinárodné trhy a o rozvoji infraštruktúry;
15. zdôrazňuje jedinečnú príležitosť na rozvoj udržateľného cestovného ruchu, ktorú poskytuje atraktivita hanzových miest v regióne Baltského mora; ďalej podporuje propagáciu cezhraničného cyklistického cestovného ruchu, ktorého rozvoj prispieva tak životnému prostrediu, ako aj malým a stredným podnikom;
16. domnieva sa, že cestovný ruch zameraný na vodné športy, wellness, kúpele, kultúrne dedičstvo a krajinu ponúka veľký potenciál v rámci rozvoja tohto regiónu ako turistickej destinácie; zdôrazňuje preto potrebu ochrany prírodných pobrežných oblastí, krajinných oblastí a kultúrneho dedičstva, ktoré sú zdrojmi trvalo udržateľného hospodárstva v regióne Baltského mora v budúcnosti;
17. domnieva sa, že skvalitnenie dopravných prepojení a odstránenie prekážok je rovnako dôležité a konštatuje, že ťažkosti na hraničných prechodoch na východnej hranici EÚ s Ruskou federáciou, ktoré vedú k tvorbe kolón kamiónov a predstavujú nebezpečenstvo

pre životné prostredie, spoločenský súlad, bezpečnosť cestnej premávky a vodičov, by sa mohli vyriešiť prostredníctvom tejto stratégie s cieľom zabezpečiť plynulý tok tovaru cez región Baltského mora.

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE

Dátum prijatia	23.3.2010
Výsledok záverečného hlasovania	+: 36 -: 1 0: 1
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	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
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke

2.