

Rezolucja
VIII. Forum Parlamentów Południowego Bałtyku
Elbląg, 21-23 maja 2010 r.

„Zrównoważony rozwój Obszaru Południowego Bałtyku”

VIII Forum Parlamentów Południowego Bałtyku w trakcie dorocznej konferencji, która odbyła się w dniach 21-23 maja 2010 r. w Elblągu, debatowało na temat poprawy oraz dalszego rozwoju warunków życia w zgodzie z naturą i z uwzględnieniem kwestii ochrony środowiska w regionach partnerskich: w Województwach Warmińsko-Mazurskim, Pomorskim, Zachodniopomorskim, w Meklemburgii-Pomorzu Przednim, Hamburgu, Szlezwiku-Holsztynie i w Obwodzie Kaliningradzkim. Podczas spotkań grup roboczych w Olsztynie (4-6 listopada 2009 r.), Kadynach (21-23 lutego 2010 r.), w Hamburgu (24-26 marca 2010 r.) oraz w Kilonii (21-23 kwietnia 2010 r.) w gronie ekspertów reprezentujących wszystkie regiony przeanalizowano i przedyskutowano następujące zagadnienia:

- Rozwój infrastruktury i transportu
- Planowanie przestrzenne na morzu i zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną
- Rozwój regionalny i ochrona środowiska naturalnego.

Po zapoznaniu się z opiniami ekspertów oraz stanowiskami wszystkich uczestniczących regionów uchwalono co następuje:

Forum Parlamentów Południowego Bałtyku

przyjmuje z zadowoleniem:

- „Zieloną Księgę TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej”, której celem jest gruntowna aktualizacja zasad funkcjonowania sieci TEN-T w kontekście rozszerzenia Unii Europejskiej oraz zwiększonego znaczenia zmian klimatycznych i ochrony środowiska,
- i wspiera dwupoziomą strukturę zawierającą sieć kompleksową i sieć bazową, w skład której będzie z kolei wchodził filar geograficzny (tj. sieć priorytetowa) oraz filar koncepcyjny.

jest zgodne co do tego,

- że konieczne jest sprawne wdrażanie dyrektyw unijnych i działanie na rzecz usunięcia barier w ich realizowaniu,

postuluje, aby:

- polityka transportowa Unii Europejskiej oparta o zasadę realizacji transportu przyjaznego środowisku naturalnemu dążyła do realizacji przewozów przy minimalnym zaangażowaniu środków i zasobów,
- ułatwiono budowę i rozbudowę transgranicznych odcinków sieci TEN-T poprzez wprowadzenie odpowiednich europejskich mechanizmów koordynacyjnych i systemu motywującego do realizacji takich projektów.
- sieć główna składała się z osi multimodalnych, które poprzez ważne węzły komunikacyjne (m. in. porty morskie i śródlądowe) byłyby połączone z autostradami morskimi, co umożliwiałoby transport współmodalny.

- w celu zagospodarowania przestrzeni uznać za niezbędne połączenie:
 - a) między korytarzami – Motorways of the Sea – i osiami wschód-zachód oraz
 - b) między osiami, a punktami docelowymi
 - c) z drogami, liniami kolejowymi i drogami śródlądowymi przystosowanymi do przewidywanego obciążenia transportowego;
- wsparcie projektu „SoNorA”, który tworzy fundamenty rozwoju multimodalnej sieci połączeń komunikacyjnych pomiędzy Adriatykiem a Bałtykiem i przyczyni się do maksymalizacji efektywności wykorzystania sieci transportowej oraz potencjału gospodarczo – społecznego Regionu Południowego Bałtyku,
- stworzenie wydajnego połączenia między korytarzami i punktami docelowymi. Punkty docelowe nie muszą być przy tym położone przy głównych osiach. Należy raczej zapewnić dostęp do głównych osi oraz efektywnie skomasować strumienie transportowe i zmodernizować bezpośrednie połączenia z portami południowego Bałtyku (zagospodarowanie peryferyjnych obszarów państw basenu Morza Bałtyckiego poprzez transeuropejskie korytarze lądowe o odpowiedniej przepustowości),
- włączenie do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) tzw. Korytarza Północnego (Via i Rail Hanseatica – Szczecin, Gdańsk, Elbląg, Kaliningrad oraz Olsztyn, Suwałki, Kowno, Ryga do Tallinna),
- uwzględnienie następujących kryteriów w kształtowaniu polityki transportowej Unii Europejskiej:
 - efektywne wykorzystanie istniejących już połączeń poprzez ich modernizację i powiązanie ze sobą,
 - tworzenie wokół poszczególnych korytarzy TEN sieci o wystarczających rezerwach przepustowości na poszczególnych odcinkach oraz w węzłach komunikacyjnych, które umożliwią efektywny transport towarów,
 - realizację koncepcji „zielonych korytarzy” i koncepcji „współmodalności”,
- uwzględnianie projektów przyjaznych dla środowiska jako projektów priorytetowych,

obserwuje,

dalsze prace Komisji w kontekście planowanego na koniec 2010 r./ początek 2011 r. przedłożenia propozycji legislacyjnych dotyczących aktualizacji głównych zasad TEN-T w celu zrównoważonego uwzględnienia interesów wszystkich regionów obszaru Południowego Bałtyku.

II

Forum Parlamentów Południowego Bałtyku zaleca rozwój regionu Południowego Bałtyku w takich dziedzinach jak infrastruktura i transport, planowanie przestrzenne na morzu, zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną oraz polityka regionalna i ochrona środowiska w oparciu o następujące założenia:

1. Infrastruktura i transport

- W związku z silną internacjonalizacją rynku logistyki transportu morskiego – ponad 90% wszystkich towarów w światowym obrocie handlowym transportuje się drogami morskimi – Forum Parlamentów Południowego Bałtyku opowiada się za strategicznym rozwojem portów morskich wraz z towarzyszącymi im centrami logistycznymi oraz terminalami kolejowymi położonymi w głębi kraju w celu utworzenia sieci regionalnej, krajowej i europejskiej, przy czym priorytetowe projekty TEN powinny zostać powiązane ze sobą i uzupełnione, tworząc w ten sposób sieć bazową.
- Konkurencja między portami i ogrom przeróżnych wymagań stawianych przez gospodarkę transportową nakłada na poszczególne porty konieczność współpracy przy uwzględnieniu ich szczególnych kompetencji i zdolności.
- Przy tworzeniu sieci bazowej TEN-T większą rolę powinna odgrywać unijna koncepcja autostrad morskich (MoS). Powinna ona jednocześnie uwzględniać tworzenie nowych autostrad morskich w basenie Morza Bałtyckiego – zarówno w układzie równoleżnikowym jak i południkowym – mających na celu odciążenie transportu drogowego.

- Porty morskie i śródlądowe oraz ich połączenia z zapleczem w głębi kraju wymagają dalszej rozbudowy, tak aby poprzez dalekowzroczne inwestycje sprostać prognozowanemu wzrostowi w dziedzinie zapotrzebowania na transport wodny. Poprawę połączeń portów z zapleczem lądowym wspiera się przy tym w szczególności poprzez modernizację dróg, linii kolejowych i dróg żeglugi śródlądowej. W tym kontekście uznaje się za konieczne, by Unia Europejska uwzględniła te potrzeby przy kształtowaniu swoich polityk i nowych programów wsparcia.
- Forum Parlamentów Południowego Bałtyku popiera postulat strony polskiej o decentralizację zarządzania polskimi portami w celu wzmocnienia rozwoju regionalnego.
- Należy rozwijać standardowe technologie odprawy statków, technologie przeładunkowe i magazynowe, dostosowane do priorytetów portów Morza Bałtyckiego. Szczególną rolę odgrywa przy tym zastosowanie technologii identyfikacji i lokalizacji przy transporcie kontenerowym, przewozach typu ro-ro i przewozach ładunków drobnicowych. Wykorzystanie nowoczesnych systemów wymiany informacji umożliwi tworzenie optymalnych łańcuchów logistycznych, pomiędzy portami, koleją oraz statkami żeglugi śródlądowej i morskiej.
- W odniesieniu do połączeń portów z regionami w głębi lądu należy dążyć do maksymalizacji wykorzystania środków transportu przyjaznych środowisku, takich jak kolej i żegluga śródlądowa. W tym kontekście ważną rolę transportową i turystyczną odegra m.in. rewitalizacja międzynarodowej drogi wodnej E70 wraz z zagospodarowaniem Zalewu Wiślanego. Ma to szczególne znaczenie dla morskich tradycji i przyszłości Elbląga jako miasta hanzeatyckiego i jest warunkiem dla swobodnego przepływu wszystkich bander przez Cieśninę Piławską.
- Aby skutecznie przekształcić Morze Bałtyckie w modelowy region morski do roku 2015, należy poprzez podejmowanie wspólnych inicjatyw na szczeblu międzynarodowym i europejskim dążyć do zmniejszania obciążeń dla środowiska naturalnego w portach, m.in. poprzez umożliwienie zaopatrzenia statków cumujących w portach w energię elektryczną od strony lądu.
- W kontekście możliwości wykorzystania różnych środków transportu należy – mając w szczególności na uwadze rezolucję IMO z roku 2005 o stopniowym zmniejszaniu dopuszczalnych wartości emisji tlenków siarki przez statki na Morzu Bałtyckim –

zapobiegać powstawaniu warunków do zniekształcania konkurencji, mogącego prowadzić do przenoszenia przewozów towarów na transport drogowy.

- Istniejąca i nowoplanowana sieć dróg wodnych pozwala na przesunięcie znacznie większej części transportu na statki żeglugi śródlądowej. Aby sprostać trendowi do wykorzystania coraz większych statków transportu śródlądowego, w sytuacji niewielkich głębokości tranzytowych i niskich mostów, konieczny jest rozwój nowej generacji innowacyjnych i elastycznych statków, które w oparciu o zasadę modułową będą mogły być dostosowywane wg aktualnych potrzeb do różnych dróg wodnych i transportowanego ładunku.

2. Planowanie przestrzenne na morzu i zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną

- Regiony obejmujące wybrzeże szybko i wrażliwie reagują na zmiany środowiska, zarówno te naturalne jak i spowodowane przez działanie człowieka (np. erozja i transport osadów, ocieplenie wody, wprowadzanie nowych organizmów przez wodę balastową, akwakultura). Od badań naukowych prowadzonych nad ekosystemami oczekuje się wskazania kierunku dla zrównoważonego rozwoju wybrzeża, który uwzględni interesy środowiska naturalnego i człowieka.
- Narzędzie, jakim jest „Maritime Spatial Planning – MSP”, sprawdziło się w minimalizowaniu istniejących konfliktów w zakresie sposobu korzystania z obszarów morskich poprzez wprowadzanie uregulowań mających moc obowiązującą.
- Wolne drogi morskie i możliwie nieograniczony dostęp portów do wód żeglownych są podstawowym warunkiem konkurencyjności portów. Przy planowaniu zagospodarowania przestrzeni morskiej należy uzgadniać konkurencyjne sposoby jej wykorzystania i tworzyć z nich zintegrowane koncepcje, tak, aby były uwzględnione interesy regionów sąsiadujących, a dostęp do portów od strony morza nie został pogorszony bez uzgodnień z zainteresowanymi regionami.
- W tym kontekście planowanie przestrzenne na morzu i zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną powinny zostać powiązane, co pozwoli na rozwiązywanie konfliktów interesów dotyczących również obszaru lądowego. Planowanie przestrzenne leżące w gestii władz centralnych oraz regionalne zarządzanie strefą przybrzeżną należy połączyć w jedną całość w celu lepszego ich uzgodnienia i koordynacji. Mając to na uwadze,

zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną powinno na całym obszarze Południowego Bałtyku przynależeć do kompetencji lokalnych i regionalnych.

- Na bazie zintegrowanego zarządzania strefą wybrzeża należy dążyć do zawierania dobrowolnych porozumień, które staną się obowiązujące na mocy dwu- i wielostronnych umów między zainteresowanymi podmiotami, przy czym przede wszystkim należy uwzględnić wymagania w zakresie obszarów objętych ochroną (NATURA-2000, dyrektywa ptasia itd.).

3. Rozwój regionalny i ochrona środowiska

- Poprzez połączenie konkurencyjności i zrównoważonego działania obszar Południowego Bałtyku ma szansę wypracowania nowych impulsów dla transportu morskiego. Dalszy rozwój transportu promowego i rejsowej żeglugi turystycznej, a także rozwój technologii w dziedzinie nowoczesnych zrównoważonych technologii napędowych stwarzają nowe szanse rozwoju.
- Turystyka promowa i rejsowa żegluga turystyczna stały się dzięki swojemu obecnemu potencjałowi wzrostu silnym filarem całej turystyki, który należy umacniać poprzez wspólne tworzenie przez regiony partnerskie atrakcyjnych ofert lądowych i wspólnych koncepcji marketingowych dla całego basenu Morza Bałtyckiego. Możliwości te dotyczą także rozwijającego się żeglarstwa na wodach przybrzeżnych.
- W celu zapewnienia zaopatrzenia w ryby na odpowiednim poziomie i przy zachowaniu poziomu cen nie ograniczającego tego zaopatrzenia należy podjąć działania przeciw nadmiernemu odławianiu. Ponadto należy dążyć do przyjaznej środowisku i zrównoważonej produkcji ryb przy pomocy akwakultur.
- Należy ograniczać ilość odpadów, a także tworzyć długofalowe i zrównoważone strategie w zakresie usuwania i utylizacji odpadów oraz ich energetycznego wykorzystania przy uwzględnieniu wszelkich aspektów ekonomicznych, ekologicznych i społecznych oraz wymogów wynikających z uregulowań prawnych UE.
- **Współpraca regionów w regionie Południowego Bałtyku powinna również obejmować działania w zakresie ochrony przed hałasem oraz ochrony powietrza. W związku z tym należy dążyć do stworzenia platformy wymiany informacji dotyczących *Action Plans* łącznie z katalogiem *Best Practices* w zakresie programów naprawczych w celu ochrony zdrowia i poprawy jakości środowiska.**

III

Forum Parlamentów Południowego Bałtyku opowiada się zgodnie za wzmacnianiem i kontynuowaniem idei znajdowania wspólnych cech i priorytetów dla Regionu Południowego Bałtyku.

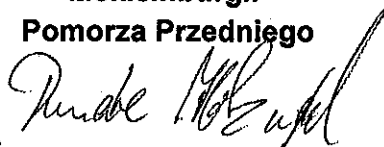
Forum Parlamentów Południowego Bałtyku przyjmuje zaproszenie Sejmiku Województwa Pomorskiego, aby IX Forum odbyło się w dniach 20.-21.05.2011 r. podczas Europejskiego Dnia Morza w Gdańsku.

Elbląg, 23 maja 2010 r.

**Rada Wolnego i
Hanzeatyckiego
Miasta Hamburg**


**Barbara Duden,
Wiceprezydent**


**Parlament
Meklemburgii-
Pomorza Przedniego**


**Renate Holznagel,
Wiceprzewodnicząca**

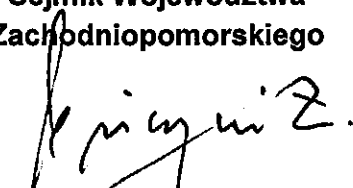
**Parlament
Szlezwika-
Holsztynu**


**Bernd Voß,
Radny**


**Kaliningradzka
Duma Obwodowa**


**Konstantin
Polyakov,
I z-ca
Przewodniczącego**


**Sejmik Województwa
Zachodniopomorskiego**


**Zygmunt Dzięwguć,
Wiceprzewodniczący**

**Sejmik Województwa
Pomorskiego**


**Hanna Zych-Cisoń,
Wiceprzewodnicząca**

**Sejmik Województwa
Warmińsko-Mazurskiego**


**Julian Osiecki,
Przewodniczący**