

Stanovisko Evropského výboru regionů – Obnova přístavních měst a oblastí

(2017/C 207/06)

Zpravodaj: Stanisław SZWABSKI (PL/EA), člen rady města Gdyně**POLITICKÁ DOPORUČENÍ**

EVROPSKÝ VÝBOR REGIONŮ

1. zdůrazňuje, že přístavní města a oblasti jsou podstatným prvkem hospodářského systému Evropské unie (EU), jenž má v podmínkách sílící globalizace výrazný vliv na možnosti obnovení prosperity, zvýšení efektivity, podněcování inovací a zajištění dlouhodobé konkurenceschopnosti;
2. upozorňuje, že technologické změny v námořní i vnitrozemské vodní dopravě vedou k zeměpisné koncentraci přístavních operací a mají dopad na význam mnohých středních a malých přístavů, na základě čehož tyto přístavy ztrácejí svoji hospodářskou funkci a dochází k úpadku přístavních oblastí i městských oblastí, jež jsou s nimi provázány;
3. poukazuje na to, že tendence liberalizovat správu přístavů je důležitá, neboť napomáhá zlepšování jejich efektivity, která pak přispívá ke konkurenceschopnosti evropského odvětví dopravy. V této souvislosti bere na vědomí obavy ohledně toho, že by liberalizace případně mohla znesnadnit poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (i dalších přístavních funkcí, jež jsou podstatným prvkem fungování a rozvoje struktury přístav–město) prostřednictvím těchto přístavů. Smlouvy se však v souladu s článkem 345 SFEU nijak nedotýkají úpravy vlastnictví uplatňované v členských státech a právní předpisy EU nevnučují přístavním orgánům konkrétní model řízení;
4. je toho názoru, že dosavadní opatření na místní a regionální úrovni za účelem revitalizace přístavních měst a oblastí, včetně ostrovů, vyžadují intenzivnější a cílenější podporu v rámci politiky soudržnosti i dalších politik EU, přičemž je třeba postupovat v duchu územní agendy, městské agendy, Lipské charty a Amsterodamského paktu a využít jejich možnosti;
5. vítá zásady stanovené článkem 15 nařízení o přístavech a, aniž by zpochybňoval dohodu, které bylo dosaženo, vyzývá Evropskou komisi, aby stanovila další pokyny, co se týče provádění. Poukazuje na to, že komerční přístavní činnosti vykonávají soukromí provozovatelé a že je nutné, aby s nimi přístavní orgány konzultovaly záležitosti v souvislosti s rozvojem přístavů;
6. vyzývá správy přístavů, majitele plavidel, orgány říční správy, soukromé provozovatele terminálů a jejich evropská a regionální sdružení k dialogu s místními a regionálními orgány v oblastech ležících u moří a řek a v ostrovních oblastech s cílem vypracovat kompromisní a pružná řešení v zájmu revitalizace všech druhů námořních i vnitrozemských přístavů a přístavních měst a oblastí;

PROBLÉMY A VÝZVY**Význam přístavů a přístavních měst pro hospodářství EU**

7. je si vědom toho, že námořní přístavy, a především 104 hlavních přístavů sítě TEN-T, zůstávají hlavními branami do evropského hospodářského prostoru a že jejich propojení s přístavy a přístavními městy celosvětového významu (např. čínskými) je zcela zásadní pro zachování a zlepšení konkurenceschopnosti hospodářství EU, a tedy i prosperity a sociálního smíru;
8. uvědomuje si, že vnitrozemské přístavy, a především 79 vnitrozemských přístavů v rámci hlavní a globální sítě TEN-T, plní funkci uzlových bodů pro regionální a místní hospodářství. Slouží jako efektivní multimodální uzly na koridorech evropských vnitrozemských vodních cest. Jsou styčným bodem mezi interkontinentální/námořní dopravou a vnitrozemskou dopravou (železniční, silniční a vnitrozemskou vodní dopravou) a představují předstunuté brány námořních přístavů;

9. zdůrazňuje, že některé z místních orgánů v Evropě, zejména ve venkovských a ostrovních komunitách, působí rovněž jako přístavní orgány s celou řadou povinností, pokud jde o podporu pobřežních společenství, napomáhání hospodářskému rozvoji a rozvoj dobře fungujících a udržitelných námořních přístavů. Regionální a místní orgány mohou přispět k efektivní správě přístavů zásadními veřejnými intervencemi;

10. vyvozuje závěry z četných empirických výzkumů, které potvrzují a dokumentují skutečnost, že vzájemné vztahy mezi evropskými přístavy a přístavními městy, jež se vytvářely v průběhu staletí, prochází v poslední době prudkou změnou v důsledku zvětšování rozměrů obchodních i osobních lodí, pokračující kontejnerizace a zeměpisné koncentrace přístavních funkcí;

11. upozorňuje na to, že navzdory celkovému nárůstu námořní dopravy, ztrácí mnohá evropská přístavní města a s nimi provázané regiony hospodářskou funkci, přicházejí o pracovní místa a jejich vnitroměstské přístavní oblasti upadají;

12. opakuje, že vzhledem k aktuálním nepříznivým podmínkám hospodářského cyklu a prognózám jsou důležitými předpoklady pro budoucí hospodářský růst další inovace, automatizace, digitalizace a využití potenciálu nových kontinentálních a udržitelných trhů, jako jsou oběhové hospodářství a bioekonomika;

13. zdůrazňuje nezbytnost stabilního investičního prostředí a nepřetržitého financování inovativních projektů a iniciativ z prostředků EU. Podporuje iniciativy a myšlenky „vycházející zdola“, jako je dlouhodobá evropská platforma pro vnitrozemskou vodní dopravu, v jejímž rámci zúčastněné veřejné a soukromé subjekty a vládní instituce podporují výzkum a inovace s cílem zlepšit vztahy mezi přístavem a městem a inovační schopnost odvětví;

14. poukazuje obzvláště na skutečnost, že pozitivní vnější dopady přístavů – dokonce i těch největších – se v důsledku globalizace přenášejí na odlehlejší oblasti a města (včetně mimoevropských). Na druhou stranu vítá diverzifikaci dříve upadajících přístavů, pokud jde o přilákání nových forem hospodářské činnosti a vytváření pozitivního dopadu na dané místo;

15. připomíná, že rozvinutá síť vnitrozemských vodních cest spolu s početnými vnitrozemskými přístavy skýtá vzhledem k nutnosti snížit zatížení silnic a k cíli EU převést do roku 2030 30 % silniční přepravy na železniční či lodní dopravu (bílá kniha o dopravě, 2011, COM(2011) 144 final) vyhlídky, pokud jde o posílení důležitosti těchto cest a přístavů pro lepší spojení mezi námořními přístavy a jejich vnitrozemím;

16. připomíná rovněž, že střední přístavy náležející k síti TEN-T a malé přístavy na ostrovech a souostrovích a v nejvzdálenějších regionech jsou hnací silou ekonomického rozvoje. Mají také zásadní význam pro územní soudržnost EU. Z těchto důvodů by měly mít o mnoho lepší přístup k financování v rámci Nástroje pro propojení Evropy;

17. konstatuje, že zvýšení efektivity a konkurenceschopnosti námořních a vnitrozemských přístavů, lepší fungování přístavních měst a revitalizace přístavních oblastí mají zásadní význam pro řešení aktuálních problémů rozvoje EU a jejich členských států a regionů, jakož i pro globální reindustrializaci;

18. kromě toho se domnívá, že by větší podpora obnovy přístavních měst a oblastí v rámci politiky soudržnosti a dalších odvětvových politik zapůsobila jako katalyzátor hospodářského, sociálního a územního rozvoje EU;

DOPORUČENÍ

Druhy struktur přístav–přístavní město

19. poukazuje na to, že evropské přístavy a přístavní města – jak námořní, tak vnitrozemské – se značně liší co do velikosti, zeměpisné polohy, potenciálu a specializace v oblasti překládky a dalších s tím spojených hospodářských funkcí a stejně tak se různí význam přístavů pro ekonomiku jejich měst;

20. upozorňuje na to, že vztahy mezi místními, regionálními a metropolitními přímořskými centry a přístavy s malou, střední a velkou kapacitou v oblasti překládky dávají vzniknout odlišným druhům problémů, jež vyžadují rozdílný přístup,

a navrhuje, aby Evropská komise při navrhování politik, jež mají pro jejich řešení význam, tuto rozdílnost zohlednila a vzala přitom – v souladu se zásadou subsidiarity – v potaz názory zainteresovaných subjektů námořního hospodářství a územních orgánů přímořských oblastí;

21. podotýká, že dominance přístavu nad přístavním městem a naopak zpravidla vede k nepoměru v rozvoji struktury přístav–přístavní město, což je nevýhodné pro obě strany a proti čemuž by se v souladu se zásadami územní agendy mělo bojovat společnými projekty hospodářských subjektů námořního odvětví, průmyslu a služeb a městských a regionálních orgánů, jež budou podporovány právními a finančními nástroji v rámci koordinace odvětvových politik EU;

Integrovaný přístup k obnově přístavních měst a oblastí

22. je si vědom toho, že přístavní oblasti jsou specifickými místy, kde jsou četné hospodářské činnosti a související potřeby a zájmy shromážděny na mimořádně malém prostoru a vytvářejí složitý územní, hospodářský a sociální systém, což vede k nevyhnutelným rozporům a střetům vyžadujícím zvláštní – integrovaný, partnerský a víceúrovňový – přístup;

23. upozorňuje na to, že mnohé evropské přístavy, zvláště ty z 19. století, jsou de facto přístavními a průmyslovými zónami, v nichž se soustřeďují výroby, pro něž je důležitý přístup k vodě nebo které zpracovávají suroviny a polotovary, jež jsou v přístavu překládány, a také četné služby související s lodní dopravou, překládkou a další činností přístavu, např. v odvětvích rybolovu a akvakultury, rekreace a výroby energie;

24. poukazuje na to, že je třeba zajistit dobrou koordinaci mezi přístavy téhož správního regionu a také posílit spolupráci mezi přístavy téže přímořsko–přístavní oblasti, bez ohledu na to, ke kterému regionu náležejí;

25. zdůrazňuje, že je nutné zlepšit institucionální vztahy mezi přístavními oblastmi a městy, a doporučuje zřídit výbory pro integraci přístavu a města a zohlednit při tom osvědčené postupy evropských přístavů, v nichž takovéto výbory, sestávající ze zástupců místních a regionálních orgánů a přístavního orgánu, existují;

26. vyzývá k tomu, aby se fóra týkající se koridorů sítě TEN-T zabývala vazbami mezi přístavními městy a přístavními oblastmi, a doporučuje zřídit zvláštní platformy pro přístavní města, jež jsou označena za městské uzly;

27. zdůrazňuje, že obnova přístavních měst a oblastí by měla integrovaným způsobem zohledňovat širokou škálu činitelů: strategické řízení přístavních měst; synergie mezi přístavními městy a ve strukturách přístav–přístavní město–přimořský region; veřejné pobídky a investice; diverzifikaci hospodářské struktury přístavních měst a oblastí; propojení s pozemní dopravou a vnitrozemskou vodní dopravou; propojení s železniční dopravou; problémy v oblasti životního prostředí; územní plánování přístavu, města a pobřeží; začlenění přístavu do společenského života města;

28. upozorňuje na to, že nutnost vyváženého rozvoje přístavních měst vyžaduje inovativní a integrovaná řešení, jež budou v souladu se zásadami integrovaného rozvoje měst v EU a budou zohledňovat hospodářské, sociální a ekologické aspekty daného místa;

Potřeba synergií ve strukturách přístav–město

29. konstatuje, že kromě pozorovaného přesunu moderních kontejnerových terminálů a terminálů pro volně ložené náklady mimo přístavní oblasti propojené s městem, a nežádka s jeho centrem, procházejí synergické účinky ve strukturách přístav–město transformací, nedochází však k jejich oslabení, zejména co se týče dopravního spojení s vnitrozemím, telekomunikační a elektroenergetické infrastruktury, přístupu k městským službám, kvalifikované pracovní síly, zajištění bezpečnosti a také vysoce specializovaných přístavních služeb a podnikatelského prostředí;

30. zdůrazňuje, že by měly být identifikovány a posíleny synergické účinky ve strukturách přístav–město. Užitečnými nástroji mohou být v případě nutnosti „měkké“ nástroje politik, jako je vytváření podmínek pro výměnu zkušeností, sdělení, kodexy chování, pokyny atd.;

Veřejné pobídky a investice v přístavních oblastech

31. konstatuje, že přístavní oblasti, v nichž byla překládka či příbřežní průmyslová činnost omezena nebo zrušena, představují pro přístavní města na jednu stranu značné zatížení, na druhou stranu však skýtají velkou příležitost pro rozvoj, přičemž to zda, se bude jednat o hrozbu, nebo naopak o šanci, záleží především na povaze struktury přístav–město;

32. poukazuje na skutečnost, že bývalé přístavní a příbřežní průmyslové oblasti vyžadují téměř vždy nákladnou, dlouhodobou a obtížnou technickou a environmentální obnovu, zatímco okolní městské oblasti mohou vyžadovat obnovu sociální, což je základní a nezbytný předpoklad pro to, aby bylo umožněno do uvedených oblastí investovat. Velký význam mohou mít investice, jež podporují revitalizaci a napomáhají transformaci;

33. požaduje, aby v průběhu provádění městské agendy a Amsterodamského paktu byly vytvořeny právní nástroje, jež by umožňovaly právní a finanční podporu technické a environmentální obnovy těchto oblastí;

34. přístavy rovněž představují životně důležité hospodářské, kulturní a historické tepny pro venkovské, ostrovní a okrajové oblasti. Klíčovým faktorem pro růst je rozmach činnosti v oblasti cestovního ruchu, výletních plaveb a plachtění, které umožňují maximální využití přírodního a kulturního dědictví. Ve venkovštějších, ostrovních či odlehlých komunitách může být význam, který mají obnova center měst a investice, ještě zásadnější;

35. navrhuje, aby v bývalých přístavních a příbřežních průmyslových oblastech byla umožněna institucionální řešení podobná zvláštním ekonomickým zónám, přičemž je třeba dodržet zásady subsidiarity a transparentnosti financování a určit jasná kritéria pro státní podporu;

36. poukazuje rovněž na možnosti využití dosavadních zkušeností a řešení v oblasti partnerství veřejného a soukromého sektoru vypracovaných na úrovni EU i členských států, a to zejména pokud jde o městské pobřežní/nábřežní oblasti („waterfront“);

Soukromé investice v přístavních oblastech

37. připomíná, že přístavy tvoří část veřejné dopravní infrastruktury EU a jejich správa zůstává převážně v rukou celostátních, regionálních či místních orgánů, což by v zájmu podpory a vyvážení hospodářského rozvoje na úrovni EU mělo být zachováno;

38. je si vědom toho, že k revitalizaci přístavních oblastí a s ní spojenému hospodářskému oživení přístavních měst jsou zapotřebí investice, které daleko přesahují možnosti veřejných rozpočtů, a proto je nutné přispění v podobě investic ze soukromého sektoru, a tedy od finančních institucí. Žádá proto naléhavě, aby veřejné orgány na všech úrovních v celé Evropě zajistily takovou kombinaci politik, jež bude z hlediska těchto investic atraktivní. Veřejné rozpočty, především ty, jež jsou výrazně zatíženy, se tak budou moci lépe zaměřit na případy, kdy tržní síly samy o sobě nemohou náležitě reagovat;

39. zdůrazňuje, že vyvážení veřejných a soukromých zájmů – s ohledem na rozdílný význam přístavů a přístavních měst pro EU a na rozdílnou úroveň jejich rozvoje – vyžaduje individuální přístup v jednotlivých případech a úsilí o kompromis s cílem dosáhnout v dlouhodobém horizontu společného prospěchu;

40. vyzývá Evropskou komisi, aby vypracovala řešení umožňující realizaci soukromých investic v přístavních oblastech a přitom zaručila hospodářskou svobodu, rovné zacházení se subjekty, transparentnost financování a jasná kritéria pro veřejnou podporu a současně zohlednila dlouhodobé regionální a místní zájmy;

Funkční diverzifikace přístavních měst a oblastí

41. připomíná, že v důsledku postupující globalizace a technologických změn v námořní i pozemní dopravě se mění postavení mnoha evropských přístavů a přístavních měst, pokud jde o osidlování a celostátní a regionální dopravní a hospodářské systémy;

42. poukazuje na to, že tyto změny nevedou pouze k oslabení hospodářské základny, ale také k funkční diverzifikaci měst a jejich místních komunit a k nutnosti obnovit využívání bývalých přístavních a příbřežních průmyslových oblastí.

Zdůrazňuje, že nové hospodářské funkce přístavů a přístavních měst nevyžadují vždy polohu u vody, ale investoři je vybírají kvůli dobré dostupnosti v rámci města, existující infrastruktuře a také kvůli hodnotě z hlediska krajiny a kultury;

43. obzvláště vyzdvihuje skutečnost, že mnohé přístavy – námořní i vnitrozemské – mají značnou kulturní hodnotu a vzhledem ke své specifitě vyžadují zvláštní opatření v rámci programů a projektů zaměřených na zachování evropského kulturního dědictví;

44. domnívá se, že v rámci programů a nástrojů na podporu obnovy bývalých přístavních a příbřežních průmyslových oblastí by měly být podporovány soukromé i veřejné projekty zaměřené na zlepšení využívání těchto oblastí, a to i pokud nemají souvislost s námořními záležitostmi a vodní dopravou;

Význam dopravního propojení přístavu s přístavním městem a vnitrozemím

45. poukazuje na to, že překážky bránící rozvoji evropských námořních přístavů jsou z podstatné části zapříčiněny nedostatečným dopravním spojením s vnitrozemím, jež oslabuje efektivitu dopravních a logistických řetězců. Vybízí proto k lepšímu propojení přístavů a přístavních oblastí se všemi dalšími druhy dopravy, zejména s železniční dopravou, a k tomu, aby v těchto oblastech byly vykonávány činnosti vytvářející přidanou hodnotu, a to s cílem přispět k udržitelnému rozvoji daných území;

46. připomíná, že s ohledem na integrovanou logistiku je nezbytně nutné, aby budování efektivní dopravní sítě provázelo vytvoření logistických platforem v pevninské části přístavů, které budou využívány ke skladování, třídění a uchování zboží a budou odpovídat požadavkům intermodality;

47. upozorňuje, že by Evropská komise měla podporovat – a to především vytvořením právního rámce, ale také nových finančních nástrojů – projekty s cílem zlepšit dostupnost vnitrozemí z existujících i plánovaných přístavů a spojení s odlehlými, ostrovními a nejvzdálenějšími oblastmi prostřednictvím modernizace stávajících dopravních spojení v rámci TEN-T a TEN-R a také transevropské energetické (TEN-E) a telekomunikační (TEN-Tele) sítě, přičemž je třeba zohlednit potřeby a zájmy přístavních měst v oblasti městské a regionální dopravy;

48. pobřežní regiony, zvláště ty s přístavy, mají vzhledem ke svým přírodním přednostem velký potenciál stát se středisky excelence v oblastech energie z obnovitelných zdrojů, udržitelného cestovního ruchu a kreativních odvětví. Pobřežní oblasti se však často nacházejí v okrajových a nejvzdálenějších regionech a vyžadují rozvoj infrastruktury, jež by je propojila s centrem jednotného trhu EU a zbytkem příslušného regionu;

Ekologická hlediska fungování a rozvoje přístavů a přístavních měst

49. konstatuje, že fungování a rozvoj přístavů vede k mnoha tíživým problémům v oblasti životního prostředí, jež se týkají nejen samotných přístavních měst, ale i celých pobřežních regionů a povodí: narušení rovnováhy břehů a jejich zastavění, znečištění vod, degradace vodních ekosystémů; na místní úrovni pak vznik odpadů, včetně nebezpečných odpadů, bakteriologické nebezpečí, hluk a emise škodlivých látek do atmosféry;

50. připomíná, že bývalé přístavní a příbřežní průmyslové oblasti jsou obvykle silně kontaminovány a je v nich nutná environmentální obnova, na kterou by měla být vyhrazena zvláštní podpora v rámci ekologických programů a projektů na různé úrovni, včetně programů a projektů na ochranu životního prostředí a mořského pobřeží či břehů řek. To platí zejména pro terminály pro překládku ropy, ropných produktů a zemního plynu a s nimi související zařízení pro zpracování, kde vzniká značné riziko pro životní prostředí;

51. zdůrazňuje, že výstavba nových terminálů pro překládku – zpravidla daleko od stávajících přístavních oblastí – má obvykle za následek vážná poškození životního prostředí, což vyžaduje zvláště pečlivé plánování se zapojením místních a regionálních orgánů, zainteresovaných veřejných subjektů a ekologických organizací za účelem minimalizace těchto škod a zajištění případné environmentální nápravy;

52. systémy posuzování rizik a řízení bezpečnosti za účelem podpory pracovníků mají v rámci nepřetržitého provozu přístavů a rekreačních přístavů mimořádný význam. Přístavy EU a okolní oblasti si nemohou dovolit, aby jejich pověst v tomto ohledu byla poškozena;

53. připomíná nové povinnosti stanovené směrnicí 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Směrnice ukládá, aby přístavy do 31. prosince 2025 zajistily dostupnost zkapalněného zemního plynu (LNG) a elektřiny. Tato nová ustanovení jsou naprosto odůvodněná z hlediska životního prostředí a zdraví obyvatel přístavních měst, vyžadují však evropskou finanční podporu, která by měla být zahrnuta do balíčku pro dopravu již v této fázi, ale především v programovém období po roce 2020;

54. upozorňuje na to, že problematika životního prostředí by měla být stálým prvkem veškerých programů a projektů EU zaměřených na revitalizaci přístavních měst a oblastí, a to ve spojení s programy a projekty na ochranu životního prostředí, zejména mořského a vodního prostředí;

Zapojení přístavu do života přístavního města

55. připomíná, že vzhledem k tehdejším technickým a hospodářským podmínkám se přístavní oblasti historicky formovaly obvykle v bezprostředním sousedství center měst, někdy jsou dokonce jejich nejatraktivnější částí;

56. je si vědom toho, že v důsledku přesunutí četných funkcí do okrajových částí měst vyžadují centra mnoha evropských měst technickou, hospodářskou a sociální obnovu za účelem zvýšení jejich atraktivity pro obyvatele, obchod, gastronomii, kulturní zařízení a veřejné a sociální instituce;

57. vidí příležitost ve vytvoření společné koncepce pro zchátralá centra měst, bývalé přístavní a příbřežní průmyslové oblasti, jež vyžadují obnovu a podporu v souladu s městskou agendou a Amsterodamským paktem;

58. zdůrazňuje, že klíčovými faktory pro úspěch tohoto druhu projektů je zapojení místní komunity a přeměna alespoň části revitalizované oblasti ve veřejný prostor přístupný jak stálým obyvatelům, tak turistům;

59. poukazuje na to, že by se při obnově přístavních oblastí mělo rozsáhleji využívat evropských, státních a regionálních programů a projektů zaměřených na uzpůsobování veřejného prostoru a na podporu místních komunit;

Strategické a územní plánování – moře, pobřeží, města a přístavní oblasti

60. domnívá se, že náležité řízení obnovy přístavních měst a oblastí vyžaduje úzkou spolupráci všech zainteresovaných subjektů (soukromých, veřejných a sociálních) a inovativní řešení v oblasti strategického a územního plánování pro přímořské oblasti na místní a regionální úrovni, která se týkají moře, vnitrozemských vod, přístavních měst a příbřežních oblastí;

61. konstatuje, že nesoulad zásad a postupů strategického a územního plánování a správy přístavních oblastí výrazně ztěžuje jejich revitalizaci, proto je zapotřebí podpora, výměna zkušeností a případně „měkká“ regulace na úrovni EU;

Městská agenda EU a Amsterodamský pakt a problémy přístavních měst a oblastí různé velikosti

62. požaduje, aby městská agenda EU zohlednila zeměpisné a funkční rozdíly mezi městy, včetně konkrétních problémů přístavních měst v oblasti rozvoje, což by v průběhu dalších prací na jejím provádění bylo třeba doplnit;

63. je potěšen tím, že oba dokumenty přijaly zásadu partnerství, jakož i rozhodujícího zapojení městských orgánů, subjektů občanské společnosti, institucí pro získávání poznatků a vytváření inovací a podnikatelské sféry;

ZÁVĚRY A ZÁVĚREČNÁ DOPORUČENÍ

64. konstatuje, že přestože za problémy přístavů a přístavních měst nesou primární odpovědnost regionální a celostátní orgány, účinná spolupráce a podpora na úrovni EU může být přínosná. Je důležité, aby se pokračovalo v rozvoji různých transevropských sítí – TEN-T, TEN-E a TEN-Tele, a to se zvláštním důrazem na modernizaci dopravních spojení a s TEN-R coby prioritou –, aniž by bylo vyloučeno vytváření nových spojení;

65. doporučuje, aby politiky EU zabývající se dopravou, námořními záležitostmi a ochranou mořského a vodního prostředí zohledňovaly výzvy pro přístavy a přístavní města v oblasti rozvoje;
66. doporučuje, aby byla v průběhu dalších prací na provádění městské agendy a Amsterodamského paktu zohledněna specifika fungování a rozvoje přístavních měst;
67. doporučuje, aby se rozšířila a zlepšila propojení přístavů a přístavních měst okrajových regionů s železniční dopravou.

V Bruselu dne 8. února 2017.

předseda
Evropského výboru regionů
Markku MARKKULA
