

Europos regionų komiteto nuomonė „Uostamiesčių ir uosto teritorijų atnaujinimas“

(2017/C 207/06)

Pranešėjas: Stanislaw Szwabski (PL/EA), Gdynės miesto tarybos narys**POLITINĖS REKOMENDACIJOS**

EUROPOS REGIONŲ KOMITETAS

1. pabrėžia, kad uostamiesčiai ir uosto teritorijos yra labai svarbi sudėtinė Europos Sąjungos (ES) ekonomikos sistemos dalis ir didėjant globalizacijai daro didelį poveikį galimybėms atgaivinti ekonomiką, didinti efektyvumą, skatinti inovacijas ir užtikrinti ilgalaikį konkurencingumą;
2. atkreipia dėmesį į tai, kad technologiniai pokyčiai jūrų ir vidaus vandenų transporto srityje lemia uostų veiklos geografinę koncentraciją ir mažina daugelio vidutinių ir mažų uostų reikšmę, dėl šios priežasties šie uostai netenka savo ekonominių funkcijų ir blogėja uostų teritorijų, o kartu ir susijusių miestų teritorijų, būklė;
3. taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad uostų valdymo liberalizavimo tendencija yra svarbi siekiant padidinti jų veiksmingumą, o tai savo ruožtu yra naudinga Europos transporto sektoriaus konkurencingumui; šiuo atžvilgiu primena, kad liberalizavimas kelia susirūpinimą, nes jis gali trukdyti teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (taip pat atlikti kitas uostų funkcijas, kurios yra labai svarbios uostą ir miestą jungiančios sistemos funkcionavimui ir plėtrai). Tačiau SESV 345 straipsnis nustato, kad Sutartys jokių būdu nepažeidžia valstybių narių normų, reglamentuojančių nuosavybės sistemą, o ES reglamentai nenustato konkretaus uostų valdymo modelio, kurį turėtų taikyti uostų valdymo institucijos;
4. laikosi nuomonės, kad iki šiol vietos ir regionų lygmeniu vykdytai veiklai, kuria siekiama atkurti uostamiesčius ir uostų teritorijas, taip pat ir salose, reikia intensyvesnės ir tikslingesnės paramos pagal sanglaudos politiką ar kitas ES politikos sritis laikantis teritorinės darbotvarkės, miestų darbotvarkės, Leipcigo chartijos ar Amsterdamo pakto nuostatų ir išnaudojant jų teikiamas galimybes;
5. teigiamai vertina Uostų reglamento (angl. *Ports Regulation*) 15 straipsnyje išdėstytas nuostatas ir, nekvestionuodamas pasiekto susitarimo, ragina Europos Komisiją pateikti išsamesnių gairių dėl jo įgyvendinimo; pažymi, kad komercinę uostų veiklą vykdo privatūs veiklos vykdytojai ir kad uostų direkcijos uostų plėtros klausimais turi konsultuotis su jais;
6. ragina uostų valdymo institucijas, laivų savininkus, vandenų kelių direkcijas, privačių terminalų operatorius ir jų Europos lygmens bei regionines asociacijas siekti dialogo su upių, salų ir jūrų pakrančių teritorijų vietos ir regionų valdžios institucijomis ir ieškoti kompromisų bei lanksčių sprendimų dėl visų tipų uostamiesčių ir uostų (jūrų ir vidaus vandenų) teritorijų atgaivinimo;

PROBLEMOS IR IŠŠŪKIAI**Uostų ir uostamiesčių svarba ES ekonomikai**

7. supranta, kad jūrų uostai, visų pirma 104 svarbiausi TEN-T tinklo uostai, yra pagrindiniai vartai į Europos ekonominę erdvę, o jų ryšiai su pasaulinės reikšmės uostais ir uostamiesčiais (pvz., Kinijos) yra labai svarbūs siekiant išlaikyti ir gerinti ES ekonomikos konkurencingumą, o kartu ir gerovę bei socialinę santarvę;
8. supranta, kad vidaus vandenų uostai, visų pirma TEN-T pagrindiniam ir visuotiniam tinklui priklausantys 79 vidaus vandenų uostai, veikia kaip regionų ir vietos ekonomikos transporto mazgai. Jie yra veiksmingi daugiarūšio transporto mazgai Europos vidaus vandenų transporto koridoriuose. Jie yra sąsaja tarp tarpžemyninio/jūrų transporto ir sausumos transporto rūšių (geležinkelių, kelių ir vežimo vidaus vandenų keliais); jie jūrų uostų vartus atveria daug plačiau;

9. pabrėžia, kad kai kurios Europos vietos valdžios institucijos, visų pirma kaimo ir salų bendruomenėse, taip pat veikia kaip funkcionuojančios uostų direkcijos, įgyvendinančios įvairius įsipareigojimus remti pakrančių bendruomenes, skatinti ekonominių vystymąsi ir plėsti tinkamai veikiančius ir tvarius jūrų uostus. Regionų ir vietos valdžios institucijos gali užtikrinti esminį viešąjį įsikišimą į veiksmingą uostų valdymą;
10. atsižvelgia į daugelį empirinių tyrimų, patvirtinančių ir dokumentais įrodančių tezę, kad per šimtmečius tarp Europos uostų ir uostamiesčių susikūrę abipusiai santykiai pastaruoju metu drastiškai kinta dėl didėjančio prekybinių ir keleivinių laivų dydžio ir augančio vežimo konteineriais bei geografinės uostų funkcijų koncentracijos;
11. nurodo, jog nepaisant to, kad apskritai laivyba išaugo, daugelis Europos uostamiesčių ir su jais sijusių regionų netenka ekonominių funkcijų, darbo vietų, o miestuose esančių uostų teritorijų padėtis blogėja;
12. primena, kad dėl dabartinio lėto ekonomikos ciklo ir prastų prognozių, būsimam ekonomikos augimui užtikrinti labai svarbu toliau skatinti inovacijas, automatizavimą, skaitmeninimą ir išnaudoti naujų tvarių žemyno rinkų, pavyzdžiui, žiedinės ekonomikos ir bioekonomikos, potencialą;
13. pabrėžia, kad būtina sukurti stabilią aplinką investicijoms ir teikti nuolatinę ES finansavimą inovatyviems projektams ir iniciatyvoms; remia pagal principą „iš apačios į viršų“ įgyvendinamas iniciatyvas ir idėjas, pavyzdžiui, ilgalaikę Europos vežimo vidaus vandenų keliais platformą, kurioje dalyvauja viešojo ir privataus sektorių suinteresuotieji subjektai ir Vyriausybės institucijos, remiančios mokslinius tyrimus ir inovacijas siekiant gerinti uosto ir miesto ryšius ir didinti šio sektoriaus inovacinę pajėgumą;
14. atkreipia ypatingą dėmesį į tai, kad uostuose, net pačiuose didžiausiuose, sukurti teigiami išorės veiksniai dėl globalizacijos perkeliama į atokių regionus ir miestus, taip pat ir už Europos ribų; palankiai vertina tai, kad anksčiau sunykusių uostų veiklos įvairinimas pritraukia naujų rūšių ekonominę veiklą ir daro teigiamą poveikį vietos lygmeniu;
15. primena, kad, esant būtinybei mažinti kelių apkrovą ir siekiant ES tikslo iki 2030 m. 30 % krovinų vežimo keliais perkelti į geležinkelį ir vandenų kelius (2011 m. transporto politikos baltoji knyga, COM(2011) 144 final), gerai išvystytas vidaus vandenų kelių tinklas, kartu su daugeliu vidaus vandenų uostų, sudaro galimybę geriau sujungti jūrų uostus su žemyno giluma;
16. taip pat primena vidutinio dydžio uostų, priklausančių TEN-T tinklui, ir mažų uostų salose, salynuose ir atokiausiuose regionuose atliekamą ekonomikos augimo skatinimo vaidmenį. Jie taip pat labai svarbūs užtikrinant ES teritorinę sanglaudą. Dėl šių priežasčių jiems turėtų būti suteiktos daug geresnės galimybės gauti finansavimą pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP);
17. pažymi, kad sprendžiant dabartines ES, jos valstybių narių ir regionų vystymosi problemas ir atsižvelgiant į pasaulinę reindustrializaciją nepaprastai svarbu didinti jūrų uostų ir vidaus vandenų uostų efektyvumą ir konkurencingumą, gerinti uostamiesčių veikimą ir atgaivinti uostų teritorijas;
18. be to, mano, kad didesnė parama uostamiesčių ir uostų teritorijų atnaujinimui pagal sanglaudos ir kitą sektorinę politiką veiktų kaip ekonominės, socialinės ir teritorinės plėtros katalizatorius Europos Sąjungoje;

REKOMENDACIJOS

Uostamiesčių ir uostų kompleksų tipai

19. atkreipia dėmesį, kad tiek jūrų, tiek vidaus vandenų Europos uostai ir uostamiesčiai labai skiriasi savo dydžiu, geografine padėtimi, potencialu ir krovinų tvarkymo specializacija, su tuo susijusiomis kitomis ekonominėmis funkcijomis, taip pat uosto svarba miesto ekonomikoje;
20. pažymi, kad dėl santykių, siejančių vietos, regioninės ir metropolinės reikšmės pakrančių miestus ir uostus su mažos, vidutinės ir didelės apimties krovinų tvarkymo pajėgumais, susidaro įvairaus pobūdžio probleminių situacijų, kurioms

reikalingas diferencijuotas požiūris, ir siūlo, kad Europos Komisija, siūlydama atitinkamą politiką šioms problemoms spręsti, atsižvelgtų į šią įvairovę ir atkreiptų dėmesį į jūrų ekonomikos suinteresuotųjų subjektų ir pakrančių teritorijų vietos valdžios institucijų nuomonę, laikantis subsidiarumo principo;

21. mano, kad uosto dominavimas miesto atžvilgiu ar atvirkštinis reiškinys paprastai lemia neproporcingą uosto ar miesto komplekso plėtrą, o tai žalinga abiem pusėm. Tam reikėtų užkirsti kelią pagal teritorinės darbotvarkės nuostatas, steigiant bendras jūrų sektoriaus ekonominės veiklos vykdytojų, pramonės ir paslaugų, miestų ir regionų valdžios institucijų įmones, naudojantis teisinėmis ir finansinėmis priemonėmis, kurias galima taikyti užtikrinant sektorių politikos koordinavimą;

Integruotas požiūris į uostamiesčių ir uostų teritorijų atnaujinimą

22. supranta, kad uostų teritorijos yra ypatingos teritorijos, kuriose ypač mažame plote sutelkta labai daug ekonominės veiklos ir su ja susijusių poreikių bei interesų, sudarančių sudėtingą teritorinę, ekonominę ir socialinę sistemą, kuri lemia neišvengiamus prieštaravimus ir konfliktus, o jiems spręsti reikalingas specialus kompleksinis, partnerystė grindžiamas ir daugiapakopis požiūris;

23. pažymi, kad daugelis Europos uostų, ypač įsikūrusių XIX amžiuje, *de facto* sudaro uosto ir pramonės rajonus, kuriuose sutelktos apdirbamosios pramonės įmonės, kurioms reikalinga prieiga prie vandens arba kuriose perdirbamos uostuose iškraunamos žaliavos ir pusgaminiai, taip pat teikiama daug paslaugų, susijusių su laivyba, perkrovimu arba kitokia uosto veikla, pavyzdžiui, žvejyba ir akvakultūra, rekreacinė veikla ir energijos gamyba;

24. pabrėžia, kad būtina užtikrinti tinkamą to paties administracinio regiono uostų koordinavimą ir didesnę toje pačioje pakrantėje esančių uostų bendradarbiavimą neatsižvelgiant į tai, kokiam regionui jie priklauso;

25. pabrėžia, kad būtina gerinti uostų teritorijų ir miestų institucijų santykius, ir rekomenduoja steigti uostų ir miestų integracijos komitetus vadovaujantis kai kurių didelių Europos uostų, kuriuose jau veikia tokie iš vietos ir regionų valdžios institucijų ir uostų direkcijų atstovų sudaryti komitetai, gerąja praktika;

26. ragina TEN-T koridoriaus forumuose aptarti uostamiesčių ir uostų teritorijų sąsajas ir rekomenduoja kurti konkrečias platformas uostamiesčiams, kurie apibrėžiami kaip miestų mazgai;

27. pabrėžia, kad, atnaujinant uostų ir uostamiesčių teritorijas, taikant integruotą požiūrį reikėtų atsižvelgti į platų spektrą veiksnių: strateginį uostamiesčių valdymą, uostamiesčių sinergiją ir uostų, uostamiesčių ir pakrantės regionų santykius, viešąsias paskatas ir investicijas, uostamiesčių ir uostų teritorijų ekonominės struktūros diversifikavimą, ryšius su vežimu sausuma ir vidaus vandenų keliais, jungtis su geležinkeliais, aplinkos apsaugos problemas, uostų, miestų ir pakrantės zonos teritorijos planavimą, uosto įtraukimą į miesto socialinį gyvenimą;

28. atkreipia dėmesį į tai, kad norint subalansuoti uostamiesčių plėtrą reikalingi novatoriški ir kompleksiniai sprendimai, atitinkantys ES integruotos miestų plėtros principus, atsižvelgiant į ekonominius, socialinius ir ekologinius šių teritorijų aspektus;

Būtinybė užtikrinti uostamiesčių ir uostų sinergiją

29. pažymi, kad nepaisant pastebimos tendencijos šiuolaikinius didelius konteinerių terminalus iškelti iš miestuose, o neretai ir miestų centruose esančių uostų teritorijų, keičiasi uosto ir miesto santykių sinergijos reiškinys, bet sinergija nesilpnėja, ypač susisiekimo su žemyno giluma, telekomunikacijų, elektros energijos infrastruktūros, prieigos prie miesto paslaugų, kvalifikuotos darbo jėgos, saugumo užtikrinimo, taip pat labai specializuotų uosto paslaugų ir verslo aplinkos srityse;

30. pabrėžia, kad reikia nustatyti ir gerinti uosto ir miesto santykių sinergiją. Prireikus gali būti naudinga taikyti neprivalomas politikos priemones, pavyzdžiui, sudaryti sąlygas keistis informacija, pranešimais, elgesio kodeksais, gairėmis;

Paskatos ir viešosios investicijos į uostų teritorijas

31. pažymi, kad uostų teritorijos, kuriose sumažėjo arba išnyko perkrovimo ar pakrantės pramonės veikla, yra didelė našta uostamiesčiams, bet, antra vertus, jos atveria didelių plėtros galimybių, o pavojų ir galimybių santykis iš esmės priklauso nuo uosto ir miesto sistemos tipo;

32. atkreipia dėmesį į tai, kad apleistoms uostų ir pakrantės pramonės teritorijoms reikia beveik visada brangaus, ilgo ir sudėtingo techninio ir aplinkos atkūrimo, o aplink esančioms teritorijoms reikalingas socialinis atsinaujinimas, kuris yra būtina sąlyga investicijoms gauti. Atnaujinimą ir rekonstrukcijas skatinančios investicijos gali turėti esminės reikšmės;

33. ragina, įgyvendinant miestų darbotvarkę ir Amsterdamo paktą, sukurti teises priemones, kurios sudarytų sąlygas teisei ir finansinei paramai gauti šių teritorijų atnaujinimui techniniu ir aplinkosauginiu požiūriu;

34. nurodo, kad ekonomikos, kultūros ir istorijos požiūriu uostai taip pat yra gyvybiškai svarbūs kaimo, salų ir periferinėms vietovėms. Turizmo, kruizų ir buriavimo veiklos plėtojimas, padedantis maksimaliai išnaudoti gamtos ir kultūros paveldą, turi esminės svarbos augimui. Kaimo, salų ar atokių vietovių bendruomenėms miesto centrų atgaivinimo ir investicijų svarba gali būti dar didesnė;

35. siūlo apleistose uostų ir pakrantės pramonės teritorijose leisti sudaryti institucinius susitarimus, panašius į susitarimus dėl specialiųjų ekonominių zonų, laikantis subsidiarumo ir finansavimo skaidrumo principų ir apibrėžiant aiškius kriterijus dėl valstybės pagalbos;

36. taip pat atkreipia dėmesį į galimybę naudotis esama patirtimi ir ES ar valstybių narių sprendimais viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės srityje, visų pirma miesto pakrančių teritorijose;

Privačios investicijos į uostų teritorijas

37. primena, kad uostai yra ES viešosios transporto infrastruktūros dalis ir juos paprastai valdo nacionalinės, regionų ar vietos valdžios institucijos. Šią padėtį reikėtų išlaikyti, kad būtų galima skatinti ir subalansuoti ekonomikos vystymąsi ES mastu;

38. supranta, kad uostų teritorijų atgaivinimui ir su juo susijusiam uostamiesčių ekonomikos atkūrimui reikia investicijų, kurios viršija viešųjų biudžetų galimybes, todėl labai svarbus privačių investicijų, taigi ir finansų įstaigų, indėlis; todėl primygtinai ragina visų lygmenų valdžios institucijas visoje Europoje užtikrinti tokį politikos priemonių derinį, kuris būtų patrauklus šioms investicijoms. Tokiu būdu viešieji biudžetai, ypač patiriantys itin didelį spaudimą, gali būti geriau orientuojami į tuos atvejus, kuriuose vien rinkos jėgos negali pateikti tinkamų sprendimų;

39. pabrėžia, kad siekiant viešųjų ir privačių interesų pusiausvyros, atsižvelgiant į nevienodą uostų ir uostamiesčių reikšmę ES ir skirtingą jų išsivystymo lygį, kiekvienu atveju reikalingas individualus požiūris ir kompromisai siekiant ilgalaikės bendros naudos;

40. ragina Europos Komisiją parengti priemones, kurios leistų privačiajam sektoriui investuoti uostų teritorijose užtikrinant ekonominę laisvę, vienodą požiūrį į ūkio subjektus, finansinį skaidrumą ir aiškius pagalbos kriterijus, kartu atsižvelgiant į ilgalaikius vietos ir regionų valdžios institucijų interesus;

Uostamiesčių ir uostų teritorijų funkcinė diversifikacija

41. primena, kad dėl globalizacijos ir technologinių pokyčių jūrų ir sausumos transporto srityje daugelio Europos uostų ir uostamiesčių pozicijos nacionalinėse ir regioninėse gyvenviečių, transporto ir ekonomikos sistemose keičiasi;

42. pabrėžia, kad šie pokyčiai lemia ne tik jų ekonominės bazės silpnėjimą, bet ir funkcinį miestų ir jų vietos bendruomenių įvairinimą bei poreikį atgaivinti apleistas uostų teritorijas ir pakrantės pramonės zonas; pabrėžia, kad

naujoms uostų ir uostamiesčių ekonominėms funkcijoms atlikti ne visada būtina būti arti vandens, tačiau investuotojai renkasi uostus dėl gero susisiekimo su miestu, esamos infrastruktūros, taip pat patrauklaus kraštovaizdžio ir kultūros;

43. specialiai pabrėžia, kad daugelis Europos uostų – jūrų ir vidaus vandenų – turi reikšmingų kultūros vertybių, dėl kurių specifikos reikia specialių veiksmų pagal Europos kultūros paveldo išsaugojimo programas ir projektus;

44. mano, kad paramos apleistų uostų ir pakrantės pramonės teritorijų atgaivinimui programomis ir priemonėmis turėtų būti remiami vieši ir privatūs projektai, kuriais siekiama kuo geriau panaudoti šias teritorijas, net jei tie projektai nesusiję su jūrų ekonomika ir vandens transportu;

Uostą ir uostamiestį su žemyno giluma jungiančio transporto reikšmė

45. atkreipia dėmesį į tai, kad Europos jūrų uostų plėtrą labai riboja nepakankamos transporto jungtys su žemyno giluma, o tai mažina transporto ir logistikos grandinių veiksmingumą. Todėl ragina geriau sujungti uostus ir uostų teritorijas su visomis kitomis transporto rūšimis, ypač geležinkeliais, ir vykdyti pridėtinę vertę kuriančią veiklą siekiant prisidėti prie darnaus jų teritorijų vystymo;

46. pabrėžia kad, atsižvelgiant į integruotos logistikos perspektyvą, siekiant sukurti veiksmingą transporto tinklą būtina sausumos zonose įrengti logistikos platformas, kurios būtų skirtos sandėliuoti, paskirstyti ir saugoti prekes ir kurios atitiktų įvairiarūšio vežimo reikalavimus;

47. pažymi, kad Europos Komisija, daugiausia sukurdamą teisinę sistemą ir naujas finansines priemones, turi paremti projektus, kuriais siekiama pagerinti transporto jungtis tarp esamų ir planuojamų uostų ir žemyno gilumos, taip pat jungtis su atokiomis, salų ir atokiausiomis vietovėmis, modernizuojant esamas jungtis įgyvendinant TEN-T ir TEN-R, taip pat transeuropinius energetikos (TEN-E) ir telekomunikacijų (TEN-TELE) tinklus bei atsižvelgiant į uostamiesčių poreikius bei interesus miesto ir regioninio transporto srityje;

48. nurodo, kad pakrančių regionai, ypač turintys uostus, dėl savo gamtos išteklių turi didelį potencialą tapti kompetencijos centrais atsinaujinančiosios energijos, darnaus turizmo ir kūrybos pramonės sektoriuose. Tačiau pakrančių vietovės dažnai būna atokios ar atokiausiuose regionuose, todėl reikia plėsti infrastruktūrą, kad jos būtų susietos su pagrindine ES bendrąja rinka ir likusia savo regiono dalimi;

Uostamiesčių ir uostų veiklos ir plėtros ekologiniai aspektai

49. mano, kad uostų veikla ir plėtra kelia daug ir didelių aplinkosaugos problemų, susijusių ne tik su pačiais uostamiesčiais, bet ir su ištaisais pakrančių ir upių regionais: tai pusiausvyros sutrikdymas dėl pakrančių apstatymo, vandens tarša, vandens ekosistemų blogėjimas, o vietos mastu – atliekų, taip pat ir kenksmingų, susidarymas, bakteriologinė grėsmė, triukšmas ir kenksmingų teršalų išmetimas į atmosferą;

50. primena, kad apleistos uostų ir pakrantės pramonės teritorijos paprastai būna labai užterštos ir joms reikalingas aplinkos atkūrimas, kuris turėtų būti konkrečiai remiamas pagal įvairaus masto aplinkosaugos programas ir projektus, įskaitant tuos, kurie susiję su aplinkos apsauga ir jūrų ar upių pakrančių apsauga. Tai visų pirma pasakytina apie naftos, naftos produktų ir gamtinių dujų perkrovimo terminalus ir jų perdirbimo įrenginius, keliančius didelį pavojų aplinkai;

51. pabrėžia, kad naujų krovinių tvarkymo terminalų statyba, kuri paprastai vykdoma toli nuo esamų uostų teritorijų, dažnai daro didelę žalą aplinkai, todėl reikia itin kruopštaus planavimo, kuriame dalyvautų vietos ir regionų valdžios institucijos, suinteresuotieji subjektai ir aplinkos apsaugos organizacijos siekiant kuo labiau sumažinti šią žalą ir užtikrinti galimas žalos aplinkai atlyginimo priemones;

52. nurodo, kad rizikos vertinimo ir saugos valdymo sistemos, pagal kurias remiami darbuotojai, yra ypatingai svarbios, kad uostai ir prieplaukos galėtų tęsti veiklą. ES uostai ir aplinkinės teritorijos šiuo požiūriu negali sau leisti gadintis reputaciją;

53. primena naujus Direktyvoje 2014/94/ES nustatytus reikalavimus dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros įrengimo uostuose, pagal kuriuos iki 2025 m. krantinėje būtina įrengti suskystintųjų gamtinių dujų (SkGD) ir elektros papildymo punktus. Tokios naujos nuostatos yra visiškai pagrįstos aplinkos ir uostamiesčių gyventojų sveikatos požiūriu, tačiau šiam tikslui pasiekti būtina ES parama, kuri jau dabar turėtų būti numatyta transporto dokumentų rinkinyje, ypač programavimo po 2020 m. laikotarpį;

54. pažymi, kad aplinkos apsaugos klausimai turėtų būti nuolat įtraukiami į visas ES programas ir projektus, kuriais siekiama atgaivinti uostamiesčių ir uostų teritorijas, nepamirštant programų ir projektų, skirtų apsaugoti aplinką, ypač jūrų ir vandens;

Uostų įtraukimas į uostamiesčių gyvenimą

55. primena, kad dėl techninių ir ekonominių ano meto sąlygų, istoriškai susiformavusios uostų teritorijos paprastai tiesiogiai ribojasi su miestų zonomis, o kartais yra net patraukliausia jų dalis;

56. supranta, kad, daug funkcijų perkėlus į miestų pakraščius, daugeliui Europos miestų centrų reikalingas techninis, ekonominis ir socialinis atgaivinimas siekiant padidinti jų patrauklumą gyventojams, įmonėms, maitinimo, kultūros, viešosioms bei socialinėms įstaigoms;

57. kompleksinį požiūrį į apleistas miestų centrų, uostų ir pakrantės pramonės teritorijas, kurioms reikalingas atgaivinimas ir parama pagal miestų darbotvarkės ir Amsterdamo pakto nuostatas, vertina kaip galimybę;

58. pabrėžia, kad, norint užtikrinti sėkmingą šių projektų įgyvendinimą, labai svarbu įtraukti vietos bendruomenes ir bent dalį atnaujintos teritorijos paversti viešąja erdve, kuria galėtų naudotis ir gyventojai, ir turistai;

59. atkreipia dėmesį į tai, kad imantis uostų teritorijų atgaivinimo būtina plačiau išnagrinėti Europos, nacionalinių ir regioninių programų bei projektų, kuriais siekiama formuoti viešąsias erdves ir paremti vietos bendruomenes, teikiamas galimybes;

Strateginis ir teritorijų planavimas: jūra, pakrantė, uostamiesčiai ir uostų teritorijos

60. pripažįsta, kad efektyviam uostamiesčių ir uostų teritorijų atgaivinimo valdymui užtikrinti reikalingas glaudus visų suinteresuotųjų subjektų (viešųjų, privačių ir visuomenės) dalyvavimas ir novatoriški vietos ir regionų lygmens sprendimai pakrančių zonų strateginio ir teritorijų planavimo srityje jūrų teritorijų, vidaus vandenių, uostamiesčių ir pakrančių teritorijų klausimais;

61. pripažįsta, kad strateginio ir teritorijų planavimo ir uostų teritorijų valdymo taisyklių ir procedūrų nenuoseklumas kelia rimtą pavojų šių teritorijų atgaivinimui, kuriam reikalinga parama, keitimasis patirtimi ir galimi neprivalomi teisės aktai ES lygmeniu;

ES miestų darbotvarkė arba Amsterdamo paktas įvairaus dydžio uostamiesčių ir uostų teritorijų problemoms spręsti

62. ragina ES miestų darbotvarkėje atsižvelgti į geografinius ir funkcinius miestų skirtumus, visų pirma į specifines uostamiesčių plėtros problemas, kurias reikėtų spręsti atliekant tolesnius su jų įgyvendinimu susijusius darbus;

63. palankiai vertina tai, kad abiejuose dokumentuose yra patvirtintas partnerystės principas ir pabrėžtas esminis miestų valdžios institucijų, pilietinės visuomenės veikėjų, švietimo įstaigų, inovacijų kūrėjų ir įmonių vaidmuo;

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

64. patvirtina, kad, nors už uostų ir uostamiesčių problemų sprendimą visų pirma atsako regionų ir nacionalinės valdžios institucijos, naudos gali duoti veiksmingas bendradarbiavimas ir parama ES lygmeniu. Svarbu toliau plėtoti įvairius transeuropinius tinklus – TEN-T, TEN-E ir TEN-TELE – didžiausią dėmesį skiriant transporto jungčių modernizavimui, pirmenybę teikiant TEN-R ir neatmetant galimybės kurti naujas jungtis;

65. rekomenduoja, įgyvendinant ES politiką transporto, jūrų ekonomikos, jūrų aplinkos ir vandens apsaugos srityse, atsižvelgti į uostų ir uostamiesčių plėtojimo uždavinius;
66. taip pat rekomenduoja toliau dirbant miestų darbotvarkės ir Amsterdamo pakto įgyvendinimo klausimais atsižvelgti į uostamiesčių veiklos ir plėtros specifiką;
67. rekomenduoja išplėsti ir pagerinti atokių regionų uostų ir uostamiesčių jungtis su geležinkelių transportu.

Briuselis, 2017 m. vasario 8 d.

*Europos regionų komiteto
pirmininkas*

Markku MARKKULA
