

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o trajnostnem razvoju obalnih območij

(mnenje na lastno pobudo)

(2010/C 339/02)

Poročevalec: g. BUFFETAUT

Evropski ekonomsko-socialni odbor je 26. februarja 2009 sklenil, da v skladu s členom 29(2) poslovnika pripravi mnenje na lastno pobudo o naslednji temi:

Trajnostni razvoj obalnih območij

Strokovna skupina za kmetijstvo, razvoj podeželja in okolje, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 13. oktobra 2009.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 459. plenarnem zasedanju 20. in 21. januarja 2010 (seja z dne 20. januarja) s 138 glasovi za in 4 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO poudarja, da je 136 000 kilometrov obale, s katerimi se ponaša EU, velika prednost, vendar pa lahko demografski, zemljiški, kmetijski, gospodarski in turistični pritisk na ta območja ogrozi njihovo privlačnost in prihodnost. Prihodnost obalnih regij na gospodarski, socialni in okoljski ravni lahko zagotovijo samo politike, ki temeljijo na trajnostnem razvoju.

1.2 Zato Evropski ekonomsko-socialni odbor priporoča naslednje:

1.2.1 Varstvo okolja

- vzpostavitev mreže upravljavcev zaščitenih morskih območij in oblikovanje evropske oznake za ta območja,
- izdelava evropske baze podatkov dobrih praks na področju predpisov in zakonodaje glede varovanja obalne dediščine, pri kateri bi sodelovale vse države članice,
- posvečanje velike pozornosti preveč zapostavljenemu vprašanju umetnega spreminjanja obal (poleg struktur za zaščito naravne, zgodovinske in kulturne dediščine ter samega obstoja prebivalstva) in vzpostavitvi evropske mreže za ugotavljanje vpliva zgradb, postavljenih na kopnem, pridobljenem iz morja, ki se bo opirala na laboratorije za raziskovanje morskega okolja,
- ustanovitev znanstvenega in tehničnega odbora pomorskih regij, ki bo vnaprej pripravljal in predlagal rešitve za posledice dviganja morske gladine ter za topljenje arktičnega ledu na polarnih območjih,
- obveščanje in ozaveščanje o morskem okolju.

1.2.2 Promet

EESO potrjuje svojo podporo programu vseevropskega prometnega omrežja, saj bi bilo njegovo izvajanje eden od načinov podpiranja evropskega gospodarstva. V zvezi s trajnostnim razvojem obalnih območij poudarja predvsem pomen naslednjih projektov: pomorske avtoceste (Baltsko morje, atlantski lok, jugovzhodna Evropa in zahodno Sredozemlje), železniška povezava „Rail Baltica“ in železniška povezava intermodalnega koridorja med Jonskim in Jadranskim morjem. To povečanje pomorskega in železniškega prometa je koristno, vendar bo hkrati potrebno obvladovanje s tem povezanega onesnaževanja.

1.2.3 Ogrožene obalne gospodarske dejavnosti

Evropski ekonomsko-socialni odbor poudarja potrebo po usmerjanju posegov Evropskega socialnega sklada, Evropskega sklada za regionalni razvoj in Evropskega sklada za ribištvo k obalnim regijam, ki so v posebnih težavah, da bi tako olajšali njihov prehod na nove gospodarske dejavnosti.

1.2.4 Turizem

Evropski ekonomsko-socialni odbor priporoča organizacijo rednih evropskih konferenc za odgovorni kopališki turizem, na primer na skupno pobudo Odbora regij in Evropskega ekonomsko-socialnega odbora, na katerih bi izmenjavali dobre prakse iz celotne EU.

Podpira tudi določitev standardov okoljske kakovosti za letovišča, pristanišča in marine za celotno EU.

1.2.5 Podnebne spremembe

EESO priporoča uvedbo programa evropskega sodelovanja pri raziskavah o načinih prilagajanja obalnih območij dviganju morske gladine, vzpostavitve omrežja za medsebojno obveščanje raziskovalnih središč ter ustanovitve evropskega znanstvenega in tehničnega odbora, katerega naloga bo predvidevati in vnaprej pripravljati konkretne odgovore na izziv dviganja vodne gladine.

1.2.6 Krepitev ozaveščenosti o morskem okolju

Odbor priporoča oblikovanje ukrepov za ozaveščanje o morskem okolju in njegovem pomenu za blaginjo sedanjih in prihodnjih generacij. Ti ukrepi bi morali biti namenjeni predvsem šolam in javnosti, izvajali pa bi se lahko med počitnicami na obalnih območjih.

2. Uvod

2.1 Prebivalstvo 21. stoletja se seli proti morju. To je splošen pojav; na obalah oceana in predvsem ob njegovih plitvih vodah se razvijajo nekatera velemesta, kot so Šanghaj, Tokio, Osaka in Hong Kong. Po napovedih naj bi temu trendu sledile vse celine.

2.2 Tudi EU se temu pojavu ne more izogniti, ravno tako pa ga ne more zanemariti, saj meri njena morska obala 136 000 kilometrov, pomorske regije, kjer živi 40 % vsega prebivalstva, pa prispevajo približno 40 % bruto domačega proizvoda.

2.3 Obalna območja veljajo torej za vir gospodarske blaginje, pa tudi za kraj kakovostnega bivanja in družbene blaginje. Obala je resda privlačna, vendar pa se na omejenem prostoru zgoščajo številne dejavnosti: turizem, ribolov, pristaniške in letališke dejavnosti, rastoča mesta, gospodarske dejavnosti, prometna infrastruktura itd. Vse te dejavnosti imajo včasih težke posledice za ekosisteme. Na obalnih območjih si nasprotujejo različne rabe, povezane s človeškimi dejavnostmi. Ekosistemi v plitvih obalnih vodah se ponašajo z daleč največjo biotsko raznovrstnostjo med vsemi morskimi ekosistemi.

2.4 Človekove dejavnosti so osredotočene na že po naravi omejene obalne pasove, ki jim za povrh grozita erozija in dvigovanje morske gladine. Zato ogrožajo kakovost življenja, pa tudi naravna območja ter kopenske in morske ekosisteme.

EU ne more ostati ravnodušna do teh okoliščin ter s tem povezanih gospodarskih, socialnih in okoljskih vprašanj.

2.5 Leta 2000 je Komisija objavila sporočilo o celostnem upravljanju obalnih območij v Evropi (ICZM), kateremu je sledilo priporočilo Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2002 o izvajanju strategije za celostno upravljanje obalnih območij v Evropi. Junija leta 2007 je Komisija predložila oceno celostnega upravljanja obalnih območij (ICZM), njen sklep pa je bil, da je priporočilo EU imelo sicer pozitiven učinek, da pa je treba strategiji dati nov zagon.

2.6 Ukrepanje EU pa se ni omejilo samo na ta vidik problematike. Komisija je namreč oktobra 2007 objavila sporočilo o celostni pomorski politiki za Evropsko unijo.

2.7 Nazadnje je bila junija 2008 sprejeta okvirna direktiva o morski strategiji. Ta zavezuje vse države članice, da v sodelovanju z drugimi državami članicami in sosednjimi državami, ki niso del EU, razvijejo strategije za svoje morske vode. Njihov namen je „zagotovitev nadaljnega varstva ter ohranjanja“ morskega okolja, „preprečevanje njegovega slabšanja“, da bi tako najkasneje do leta 2021 dosegli „dobro okoljsko stanje v morskem okolju“.

2.8 Evropski parlament je v istem duhu novembra 2008 sprejel posebno resolucijo o regionalnih razvojnih vidikih vpliva turizma na obalne regije.

2.9 Kot lahko ugotovimo, so na številna vprašanja, ki jih porajajo obalna območja, odgovorili številni dokumenti in evropske pobude, za izvajanje katerih so pristojne države članice in lokalne oblasti.

2.10 Omeniti je treba, da na družbeno in gospodarsko življenje obalnih območij vpliva tudi skupna ribiška politika.

2.11 Vsaka politika trajnostnega razvoja obalnih območij mora torej vključevati medsebojno usklajene in združljive sektorske politike (na primer skupno kmetijsko politiko) in pristope, kar ni lahka naloga, saj si lahko interesi in prednostni cilji tako na kopnem priobalnem območju kot na morju močno nasprotujejo.

2.12 Politika EU o obalnih območjih je torej zajeta v petih instrumentih:

1) Celovito gospodarjenje z obalnim pasom (*Integrated coastal zone management*, ICZM) je instrument Skupnosti na podlagi priporočila Sveta in Parlamenta (2002). Spodbuja trajnostni razvoj in države članice poziva k razvoju nacionalnih strategij. Postavlja okvir in spodbuja izmenjave dobrih praks in projektov;

2) celostna pomorska politika za EU; ta je natančnejša in opredeljuje posebej pomembna področja ukrepanja:

— evropski prostor za pomorski prevoz brez meja;

— evropska strategija za raziskovanje morja;

- celostne pomorske politike držav članic;
 - evropsko omrežje za pomorski nadzor;
 - časovni načrt za pomorsko prostorsko načrtovanje;
 - strategija za ublažitev učinkov podnebnih sprememb na obalnih območjih;
 - zmanjšanje onesnaževanja zaradi ladijskega prevoza;
 - boj proti nedovoljenemu ribolovu in uničevanju ribolovnih virov;
 - evropsko omrežje pomorskih grozdov;
 - evropsko delovno pravo za ribiški sektor in sektor ladijskega prometa;
- 3) evropska ribiška politika, ki vidno vpliva na družbeno in gospodarsko življenje nekaterih obalnih območij;
- 4) direktiva o habitatih (Natura 2000), kakor se uporablja za morsko okolje;
- 5) okvirna direktiva o pomorski strategiji.

2.13 Nikakor ne smemo pozabiti, da je vsaka obala zgodba zase in da geografske in fizične značilnosti posameznih obal zahtevajo različne politike: globoko ali plitvo morje, morje s plimovanjem ali brez plimovanja, strma ali nizka ter skalnata ali peščena obala itd. Posledično je mogoče določiti skupne cilje, ni pa mogoče oblikovati enotne politike za vse obale, vsaj ne načina njenega izvajanja.

3. Ohranitev kopenskega in morskega naravnega okolja

3.1 Prizadevanja za trajnostni razvoj teh območij se osredotočajo na nekatere še posebej občutljive teme:

3.2 Nekateri države so glede na pritisk na zemljiškem trgu podprle ali sprejele pobude za ohranitev obalnih zemljišč, kakršni sta *National trust* v Veliki Britaniji in *Conservatoire du littoral* v Franciji, ter ustanovitev naravnih parkov, ki vključujejo obalno območje. Razmisliti bi bilo treba o razširitvi takšnih pobud za upravljanje najbolj občutljivejših, najbolj ogroženih ali najznamenitejših naravnih prostorov in tako omogočiti, da bi zasebne lastnike zamenjal javni organ, če bi bilo to v skupno korist. Na nek način gre pri tem za oblikovanje kategorije premoženja, ki sodi v nacionalno dediščino, podobno, kot so njen del zgodovinski spomeniki ali umetniška dela v naših muzejih.

3.3 Direktiva 92/43/EGS, pogosto imenovana direktiva o habitatih ter živalskih in rastlinskih vrstah (krajše: direktiva o habitatih), obravnava ohranjanje naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih (biologija) in rastlinskih vrst. Nekateri države je spodbudila k razširitvi območij Natura 2000 na morje. Vprašati se je treba, kako čim bolj uporabiti ta instrument varstva okolja (in predvsem kako upravičiti njegovo razširitev na velika globokomorska območja, kjer je znanje o biotski raznovrstnosti in škodljivih dejavnikih najpogosteje zelo omejeno).

3.4 Potreba po varovanju morske biotske raznovrstnosti na obalnem območju in ohranitvi obalnih ribolovnih virov je spodbudila nekatere države k razvoju omrežij zaščitenih morskih območij (MPA, *Marine Protected Areas*). Te pobude bodo imele še večji učinek, če se bodo k temu pristopu zavezale vse obalne države. Zato bi bilo treba ta zaščiteni morskimi območja povezati in uskladiti ter jih spodbujati. V ta namen bi bilo koristno vzpostaviti evropsko mrežo upravljalcev teh zaščitenih območij in uvesti evropsko oznako.

3.5 Zelo hitra urbanizacija obalnih območij, pretirana raba obalnih kmetijskih zemljišč ter prodiranje slane vode v podtalnico zahteva posebno pozornost, če želimo obalnemu prebivalstvu zagotoviti trajni dostop do kakovostne sladke vode.

4. Preprečevanje in obvladovanje onesnaževanja

4.1 Zastavlja se seveda klasično vprašanje spoprijemanja z izpusti neposredno v morje ter onesnaženja voda rek in vodotokov, pa tudi vprašanje onesnaževanja pristaniških vodnih površin in onesnaževanja, ki ga povzroča pomorski promet.

4.2 Evropska zakonodaja obravnava del teh vprašanj v okvirni direktivi o vodah in njenih hčerinskih direktivah. Naj spomnimo, da je Komisija leta 2007 izrazila obžalovanje zaradi slabega prenosa direktive in nezadostnega mednarodnega sodelovanja. Pri izvajanju te direktive je bilo mogoče ugotoviti številne zamude. Leta 2010 bodo države morale predložiti načrte upravljanja povodij, ki bodo morali vsebovati predvsem ukrepe za zaščito, po potrebi pa tudi za obnavljanje kakovosti vodnih teles. Zato so potrebna usklajena prizadevanja EU s tretjimi državami na področju voda. Škodljive učinke onesnaževanja vode bi bilo treba jasno razvrstiti, in sicer po eni strani glede na tiste, ki so prizadeti (človek – njegovo zdravje, gospodarstvo, blaginja – ali morske vrste), po drugi strani pa glede na čas, ki je potreben za odpravo povzročene škode v habitatih ali pri vrstah, oziroma glede nepopravljivosti škode.

4.3 Okvirna direktiva o morskem strategiji je poseben odgovor na potrebo po ohranitvi in izboljšanju morskih voda, in sicer določa morske regije in podregije ter poziva države članice, naj skupaj razvijejo morske strategije in opredelijo okoljske cilje.

4.4 Vprašanje onesnaževanja morja s strani ladij so obravnavali različni programi Erika.

4.5 Ena od oblik okoljske škode, ki je pre pogosto prezrta, je nepopravljivo uničenje plitvin (habitatov in ekosistema) zaradi razlogov, ki niso povezani ne z varnostjo prebivalstva ne z varovanjem dediščine. Umetno spreminjanje evropske obale z vedno številnejšimi gradbenimi posegi ob morju – marine, pristanišča in razni objekti ter na srednji rok s številni objekti za zaščito obale pred dviganjem morske gladine – je treba obravnavati na ravni Skupnosti (s čimer se denimo ukvarja observatorij MEDAM, ki pokriva vse gradbene posege na francoski sredozemski obali⁽¹⁾). Obseg umetnega spreminjanja obal je v nasprotju s trajnostnim razvojem, zato mora ohranitev naravnega videza obale in plitvih voda postati glavna skrb. Tega se začenja zavedati tudi EU. Tako se v pokrajini Camargue dviganju morske gladine prilagajajo tako, da tam, kjer je le mogoče, pustijo, da morje ponovno poplavi območja, s katerih se je umaknilo. V italijanski pokrajini Maremma (na toskanski obali) razmišljajo o zmanjšanju marin z razvojem prezimovališč za ladje na kopnem in z natančnim upravljanjem zasedenosti privezov.

5. Promet na obalnih območjih

5.1 Obalna cestna omrežja so pogosto preobremenjena. Takšne razmere zmanjšujejo varnost na cesti ter povzročajo emisije CO₂ in drugih onesnaževal, pa tudi gospodarsko škodo. EU si že dolgo želi preusmeriti del cestnega prometa na železnico ali „pomorske avtoceste“, vendar še ni dosegla vidnih rezultatov. Omeniti je treba naslednje:

- gibanja za varovanje narave in okolja niso vedno usklajena in pre pogosto nasprotujejo izgradnji infrastruktur, ki bi lahko razbremenile cestni promet z razvojem alternativnih vrst prevoza (primeri onemogočanja železniške proge za oprtni prevoz Lyon/Torino, običajno začetno nasprotovanje kakršni koli širitvi pristanišča kot na primer v Le Havru 2000 ali Rotterdamu, nasprotovanje izgradnji kanala Ren/Rona);
- razvojna politika železniškega tovornega prevoza EU se kljub nedavnim pobudam s strani Komisije (sporočilo K železniškemu omrežju, namenjeno predvsem tovornemu prometu iz leta 2007, uredba o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet iz leta 2009) le s težavo izvaja, in sicer zaradi „kulturnih“ razlogov, zlasti tradicionalnega dajanja prednosti potniškemu vlakom, nedvomno pa tudi zaradi pomanjkanja tržnega razmišljanja.

5.2 Preusmeritev dela prometa na železnico ali morje bi kljub težavam, ki se pri tem pojavljajo, edina lahko razbremenila obalna cestna omrežja. Zelo velikega pomena je uskladitev gospodarskega in socialnega razvoja z varstvom okolja.

6. K trajnostnemu obmorskemu turizmu

6.1 Turizem se pre pogosto predstavlja kot rešilna bilka za obalna območja, ki se znajdejo v težavah. Vendar je turistična sezona pogosto prekratka, da bi lahko bila prava alternativa gospodarski dejavnosti v zatonu. Turizem kot „čudežna rešitev“ lahko vodi k prekomernemu izkoriščanju obalnega prostora in s tem k nepopravljivemu opustošenju okolja, ne da bi prinesel trajno rešitev za gospodarske težave. Poleg tega lahko prekomerna raba v turistične namene uniči posamezne kraje in tako „ubije kuro, ki nese zlata jajca“. Vsekakor je treba razviti trajnejši turizem, nekaj pobud v to smer pa so že razvili organi oblasti in nevladne organizacije.

6.2 V Franciji je bil leta 1986 kot odziv na t. i. betoniranje obale izglasovan zakon o načrtovanju, varovanju in razvoju obalnih območij. Zakon stremi k varovanju biološkega in ekološkega ravnotežja, ohranitvi krajev in pokrajin, pa tudi k ohranitvi in razvoju gospodarskih dejavnosti, vezanih na bližino vode (ribolov, morske kulture, pristaniške dejavnosti itd.). Nanaša se na obalne občine, v glavnih določbah pa zavezuje urbanistične strokovnjake k zaščiti pomembnih naravnih območij ter prepoveduje kakršno koli gradnjo na razdalji manj kot 100 metrov od obale izven urbanih območij. Po več kot dvajsetih letih izvajanja zakona je končni rezultat dokaj pozitiven. EU nima pristojnosti na področju urbanizma in načrtovanja obalnih območij, vendar bi lahko vsaj spodbujala izmenjavo dobrih praks na področju zakonodaje in predpisov med državami članicami.

6.3 Združenje za okoljsko izobraževanje je leta 1985 ustvarilo ekološko oznako Modra zastava. Danes poznamo tudi evropsko Modro zastavo. Ta ekološka oznaka se nanaša na obalne občine in pristanišča. Podeljuje se pristaniščem in obalnim občinam, ki izpolnjujejo merila v zvezi z okoljskim izobraževanjem, varnostjo, čistočo in storitvami na plažah, upravljanjem odpadkov, upravljanjem vode, kakovostjo kopalne vode in objekti za zmanjšanje onesnaženosti. Za marine obstajajo posebna merila. Čeprav je očitni cilj te pobude razvoj turizma, nedvomno prinaša tudi druge koristi.

6.4 Ekološki ali odgovorni turizem se razvija povsod po Evropi, pogosto s podporo lokalnih skupnosti. Kmečki turizem prinaša dodaten dohodek kmetom na obalnih območjih.

⁽¹⁾ <http://www.medam.org>

7. Evropska ribiška politika

7.1 Za upravljanje ribolova je pristojna Komisija. Evropska politika trajnostnega ribolova postavlja pod vprašaj določene gospodarske modele v tem sektorju, kar ima velike gospodarske in družbene posledice. Vprašanja trajnostnega ribolova se je treba lotiti z boljšim znanstvenim poznavanjem, ki bo na dolgi rok edino omogočilo upravljanje staležev. Pri tem pa je po posameznih pomorskih regijah treba razlikovati med mednarodnimi ribolovnimi vodami in teritorialnimi vodami ter učinkovito uporabljati subvencije v ta namen.

7.2 Treba je tudi ločevati med malim priobalnim ribolovom in ribolovom na odprtem morju. Vzpostavitev evropskega omrežja zaščitenih morskih območij (MPA, *Marine Protected Areas*) bi na področju malega priobalnega ribolova omogočila boljše upravljanje priobalnih ribjih vrst, saj bi v tistih sektorjih teh območij, kjer ni ribolova, zagotovila večjo naravno gostoto naseljenosti rib ter normalno razmerje samcev in samic za ustrezne količine zaroda in mladice. Prav tako bi bilo koristno spodbujati ustanavljanje „ribiških organizacij“ (podobno kot obstajajo v nekaterih državah: zadruge, združenja, ribiška sodišča, regionalni posvetovalni sveti ...) med ribiškimi podjetji, znanstveni svetovalci pa bi morali aktivno sodelovati za boljše upravljanje ribolovnih območij in tako omogočiti boljše upravljanje obalnih ribolovnih območij; tako upravljana območja bi bila na drugačni ravni kot trenutno upravljana območja (okoli pristanišča, obale neke občine ali druge upravne ali zgodovinske enote) in bi zajemala ekološko homogena ozemlja. Take „ribiške organizacije“ bi bilo mogoče povezati v mreže in tako spodbuditi izmenjavo izkušenj in dobrih praks.

7.3 Treba je zastaviti tudi vprašanje rekreacijskega (amaterskega) ribolova, ki je brez omejitev (v večini držav ni predpisov o amaterskem ribolovu) in gospodarskih zahtev (sredstva, ki jih uporabljajo nekateri ribiči, se ne morejo primerjati z vrednostjo ulova), njegov obseg pa ima pogubne posledice za nekatere vrste.

8. Gospodarske dejavnosti na obalnem območju

8.1 Povsod v Evropi so se skozi stoletja na obali razvile naslednje gospodarske dejavnosti: pristaniške dejavnosti, ladjedelništvo in ribištvo. EU se ponaša z nekaterimi najpomembnejšimi pristanišči na svetu, vendar se ladjedelništvo in ribištvo soočata s hudimi strukturnimi težavami.

8.2 Vse od konca druge svetovne vojne so evropskim ladjedelnicam konkurirale azijske, in sicer najprej japonske, potem korejske, danes pa kitajske. Konkurenca je evropske ladjedelnice prisilila k združevanju, prestrukturiranju in specializaciji. Kljub temu se dejavnost nekaterih ladjedelnic, kot so poljske ladjedelnice v Gdansk, Gdynii in Szczecinu, sooča s hudimi težavami. Glede na te razmere bo treba vložiti veliko truda v prekvalifikacijo in usposabljanje zaposlenih, kar pa ne velja samo za Poljsko.

8.3 Evropa je razvila tudi eno izmed vodilnih industrij rekreacijskih plovil na svetu. Pred krizo je bilo v tem sektorju 37 000 podjetij in 270 000 zaposlenih. Vendar je kriza to dejavnost močno prizadela in zaposleni se soočajo s težkimi razmerami. Nujna je njihova prekvalifikacija in usposabljanje, obenem pa je treba ohraniti paradnega konja evropske industrije.

8.4 Kot smo lahko videli, je evropska ribiška politika zaradi izčrpanja staležev rib, prepovedi nekaterih načinov ribolova v EU (ne pa nujno v neevropskih državah) in prekomernega ribolova močno prizadela ta sektor, ki se prav tako sooča s potrebo po politiki prekvalifikacije in usposabljanja.

8.5 Akvakultura je nova dejavnost, katere namen je odgovoriti na čedalje večje povpraševanje po uživanju ribolovnih vrst. Vendar pa se ne moremo slepiti, da gre za isti poklic kot ribolov, saj je akvakultura bližja živinoreji. Poleg tega so pri tej dejavnosti potrebni sanitarni in okoljski previdnostni ukrepi.

8.6 Za trajnostni razvoj obalnih območij je treba ohraniti dejavnosti, vezane na to geografsko lego. Ohranitev kmetijstva, ki varuje obalno okolje, služi spodbujanju te dejavnosti. Pač pa turizem ne more biti rešitev za vse težave v zvezi s prezaposlitvijo, saj nekateri načrti turistične infrastrukture lahko ogrozijo še zelena območja na obali. EU mora posvetiti posebno pozornost gospodarskim in družbenim posledicam svojih politik v tem posebnem in ranljivem gospodarskem okolju.

9. Krepitev ozaveščenosti o morskem okolju

9.1 40 % evropskega prebivalstva živi na 136 000 kilometrih obale, ki privabljajo tudi največji del turističnih tokov. Bogato, a zaradi goste poseljenosti ogroženo morsko okolje je treba bolje spoznati. S programom ozaveščanja o morskem okolju, ki bi bil prilagojen posameznim morskim konfiguracijam in bi se na primer osredotočal na regije ali podregije, določene v okviru morske strategije, ali na vsaj pet morij ali oceanov, ki obdajajo EU (Baltsko morje, Severno morje, Atlantik, Sredozemsko morje in Črno morje), bi lahko bolje razložili in utemeljili predpisane ukrepe za varovanje morskega okolja ali za omejitev določenih dejavnosti, da bi preprečili onesnaževanje, osiromašenje morja zaradi prekomernega ribolova in uničenje obrežij z umetnimi konstrukcijami. Zato je velikega pomena spodbujanje k usmerjanemu obveščanju šol in skupnosti, pristojnih za upravljanje obale.

10. Svetovne podnebne spremembe in dviganje vodne gladine

10.1 Podnebne spremembe bodo po eni strani povzročile splošno zvišanje morske gladine, po drugi strani pa tudi večjo pogostnost zelo hudih podnebnih pojavov (nevihte, orkani, tornadi ...). Posledica, ki jo nekatere države že občutijo, bo obalna erozija, izginotje plaž in okrepitev struktur za zaščito obale. Ta problem bo na zelo različne načine prizadel posamezne države ali evropske regije, na splošno pa bo prizadela vsa urbanizirana obalna območja, v prvi vrsti vse pristaniške in kopališke infrastrukture. Nekatere države članice so že uvedle obsežne posege, kot je na primer projekt Delta, za katerega so se na Nizozemskem

odločili po katastrofalni poplavi leta 1953, ali pa projekt Mojzes v Italiji za zaščito Benetk. Predvideti je treba smernice Skupnosti, ki bodo omogočile kar najboljše prilagajanje tem pretečim spremembam z nepopravljivimi posledicami ter hkrati upoštevale gospodarske in okoljske interese.

10.2 EU se pri spopadanju s podnebnimi spremembami in njihovimi posledicami ne sme omejiti na preprečevalne ukrepe, temveč bi morala z državami članicami uvesti obsežen raziskovalni in razvojni program, ki bi deloval na podlagi sodelovanja med raziskovalnimi središči in izmenjave rezultatov. Takšna pobuda bi dokazala koristnost in tudi potrebo po tesnem evropskem sodelovanju na tem področju.

V Bruslju, 20. januarja 2010

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Mario SEPI
