

## Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Rewitalizacja miast portowych oraz terenów portowych

(2017/C 207/06)

**Sprawozdawca:** Stanisław SZWABSKI (PL/EA), radny Rady Miasta Gdyni

### ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

1. Podkreśla, że miasta i tereny portowe stanowią istotny element systemu gospodarczego Unii Europejskiej (UE), silnie oddziałujący w warunkach narastającej globalizacji na możliwości odbudowy koniunktury, poprawy efektywności, pobudzenia innowacyjności i zapewnienia długoterminowej konkurencyjności.
2. Zwraca uwagę, że zmiany technologiczne w transporcie morskim oraz wodnym śródlądowym prowadzą do geograficznej koncentracji operacji portowych i zmieniają znaczenie licznych średnich i małych portów, co prowadzi do utraty ich funkcji gospodarczych i degradacji terenów portowych oraz związanych z nimi obszarów miejskich.
3. Zwraca uwagę na fakt, że tendencja do liberalizacji zarządzania portami jest istotnym czynnikiem prowadzącym do poprawy ich efektywności, co z kolei przyczynia się do poprawy konkurencyjności europejskiego sektora transportu. Zauważa w tym kontekście obawy związane z tym, że liberalizacja mogłaby utrudnić realizację przez porty usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (oraz innych funkcji portowych, stanowiących istotny element funkcjonowania i rozwoju układów port – miasto). Niemniej, zgodnie z art. 345 TFUE traktaty nie przesądzą w niczym zasad prawa własności w państwach członkowskich, a przepisy UE nie narzucają organom zarządzającym portami konkretnego modelu zarządzania.
4. Wyraża pogląd, że dotychczasowe działania w skali lokalnej i regionalnej, służące rewitalizacji miast i terenów portowych, w tym wysp, wymagają bardziej intensywnego i celowego wsparcia w ramach polityki spójności oraz innych polityk UE, w duchu i przy wykorzystaniu możliwości tworzonych przez agendę terytorialną, agendę miejską, kartę lipską oraz pakt amsterdamski.
5. Przyjmuje z zadowoleniem zasady określone w art. 15 rozporządzenia w sprawie portów (Ports Regulation) i nie kwestionując osiągniętego porozumienia, zwraca się do Komisji Europejskiej, by przedstawiła dalsze wskazówki w zakresie jego wdrożenia. Zwraca uwagę na to, że komercyjną działalność portu prowadzą podmioty prywatne oraz że władze portowe muszą konsultować się z operatorami prywatnymi w kwestii zmian wprowadzanych w portach.
6. Zachęca do dialogu zarządy portów, armatorów, zarządy dróg wodnych, operatorów prywatnych terminali oraz ich europejskie i regionalne ugrupowania z władzami miejskimi i regionalnymi obszarów nadmorskich i nadrzecznych, w celu wypracowania kompromisowych i elastycznych rozwiązań służących rewitalizacji wszystkich typów morskich i śródlądowych portów, miast i terenów portowych.

### PROBLEMY I WYZWANIA

#### Znaczenie portów i miast portowych dla gospodarki UE

7. Ma świadomość, że porty morskie, a przede wszystkim 104 porty główne sieci TEN-T, pozostają głównymi bramami do europejskiego obszaru gospodarczego, a ich powiązanie z portami i miastami portowymi o znaczeniu globalnym (np. chińskimi) ma fundamentalne znaczenie dla utrzymania i poprawy konkurencyjności gospodarki UE, a w efekcie dobrobytu i pokoju społecznego.
8. Ma świadomość, że porty śródlądowe, a zwłaszcza 79 portów śródlądowych sieci głównej i kompleksowej TEN-T, funkcjonują jako punkty węzłowe dla gospodarki lokalnej i regionalnej. Pełnią one rolę efektywnych węzłów multimodalnych w europejskich korytarzach żeglugi śródlądowej. Są łącznikiem pomiędzy międzykontynentalnym transportem drogą morską a rodzajami transportu lądowego (transport kolejowy, drogowy i żegluga śródlądowa), pełniąc funkcję rozszerzonych bram dla portów morskich.

9. Podkreśla, że niektóre europejskie władze lokalne, zwłaszcza w społecznościach wiejskich i wyspiarskich, pełnią także funkcję zarządów portów i posiadają szeroki zakres obowiązków polegających na wspieraniu nadbrzeżnych społeczności, promowaniu rozwoju gospodarczego i dbaniu o zrównoważony rozwój dobrze funkcjonujących portów morskich. Władze regionalne i lokalne są organami publicznymi, które mogą w zasadniczy sposób wpływać na skuteczne zarządzanie portami.
10. Wyciąga wnioski z licznych badań empirycznych, potwierdzających i dokumentujących tezę, że wykształcone przez stulecia wzajemne relacje pomiędzy europejskimi portami i miastami portowymi podlegają ostatnio gwałtownym zmianom w wyniku zwiększenia się rozmiarów statków handlowych i pasażerskich oraz postępującej konteneryzacji i geograficznej koncentracji funkcji portowych.
11. Zwraca uwagę, że pomimo wzrostu liczby przewozów morskich ogółem, liczne europejskie miasta portowe oraz powiązane z nimi regiony, tracą funkcje gospodarcze, miejsca pracy, a wewnątrzmiastowe tereny portowe ulegają degradacji.
12. Przypomina, że z powodu niskiej obecnie koniunktury gospodarczej i prognoz dalsze innowacje, automatyzacja, cyfryzacja i wykorzystanie potencjału nowych kontynentalnych i zrównoważonych rynków, takich jak gospodarka o obiegu zamkniętym i biogospodarka, są ważnymi warunkami wstępnymi wzrostu gospodarczego w przyszłości.
13. Podkreśla, że istnieje potrzeba stabilnego klimatu inwestycyjnego i stałego wsparcia finansowego UE dla innowacyjnych projektów i inicjatyw. Wspiera oddolne inicjatywy i pomysły, takie jak długoterminowa europejska platforma żegluga śródlądowej między zainteresowanymi podmiotami sektora prywatnego i publicznego oraz instytucjami rządowymi, wspierająca badania i innowacje w celu poprawy stosunków między portem a miastem i zwiększenia potencjału innowacyjnego sektora.
14. Zwraca szczególną uwagę na proces ucieczki pozytywnych efektów zewnętrznych tworzonych przez porty, nawet te największe, do odległych regionów i miast, w tym pozaeuropejskich, w wyniku globalizacji. Jednocześnie z zadowoleniem przyjmuje dywersyfikację portów, w których uprzednio nastąpiła degradacja, przyciąganie przez nie nowych form działalności gospodarczej i tworzenie pozytywnych efektów zewnętrznych w skali lokalnej.
15. Przypomina, że, w związku z koniecznością zmniejszenia obciążenia dróg kołowych i z celem UE dotyczącym przeniesienia 30 % przewozów z transportu drogowego na transport kolejowy i wodny do 2030 r. (biała księga w sprawie transportu, 2011, COM(2011) 144 final) rozwinięta sieć wodnych dróg śródlądowych wraz z licznymi portami śródlądowymi stwarza perspektywę wzrostu ich znaczenia dla lepszego powiązania portów morskich z ich zapleczem lądowym.
16. Przypomina rolę zarówno portów średniej wielkości należących do sieci TEN-T, jak i małych portów na wyspach, archipelagach i w regionach najbardziej oddalonych jako czynników pobudzających wzrost gospodarczy. Mają one również kluczowe znaczenie dla spójności terytorialnej UE. Z tych względów powinny mieć znacznie lepszy dostęp do finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.
17. Stwierdza, że zwiększenie efektywności i konkurencyjności portów morskich i śródlądowych, poprawa funkcjonowania miast portowych oraz rewitalizacja terenów portowych ma istotne znaczenie dla rozwiązywania aktualnych problemów rozwojowych UE, jej krajów członkowskich i regionów oraz globalnej reindustrializacji.
18. Ponadto uważa, że większe wsparcie rewaloryzacji miast i terenów portowych w ramach polityki spójności i innych polityk sektorowych stałoby się katalizatorem rozwoju gospodarczego, społecznego i terytorialnego w UE.

## ZALECENIA

### Rodzaje układów port – miasto portowe

19. Zwraca uwagę, że europejskie porty i miasta portowe, zarówno morskie, jak śródlądowe, są znacznie zróżnicowane ze względu na wielkość, położenie geograficzne, potencjał i specjalizację przeładunkową oraz związane z nimi inne funkcje gospodarcze, a także znaczenie portu w gospodarce miasta.
20. Dostrzega, że relacje pomiędzy lokalnymi, regionalnymi i metropolitalnymi miastami nadmorskimi a portami o małych, średnich i wielkich przeładunkach stwarzają odmienne rodzaje sytuacji problemowych, wymagających

zróżnicowanego podejścia i sugeruje, aby Komisja Europejska, podczas proponowania polityk mających znaczenie dla ich rozwiązywania, uwzględniła to zróżnicowanie, biorąc pod uwagę opinie interesariuszy gospodarki morskiej i samorządów terytorialnych obszarów nadmorskich, zgodnie z zasadą pomocniczości.

21. Zauważa, że dominacja portu nad miastem portowym i vice versa z reguły prowadzi do dysproporcji rozwojowych układu port – miasto portowe, ze szkodą dla obu stron, czemu powinny przeciwdziałać, zgodnie z zasadami agendy terytorialnej, wspólne przedsięwzięcia podmiotów gospodarczych sektora morskiego, przemysłu i usług, władz miejskich i regionalnych wspieranych instrumentami prawnymi i finansowymi w ramach koordynacji sektorowych polityk UE.

### **Zintegrowane podejście do rewaloryzacji miast i terenów portowych**

22. Ma świadomość, że tereny portowe stanowią szczególnie rodzaj obszarów, w których liczne rodzaje działalności gospodarczej oraz związane z nią potrzeby i interesy skupiają się na wyjątkowo małym obszarze i tworzą złożony układ terytorialny, gospodarczy i społeczny, co prowadzi do nieuniknionych sprzeczności i konfliktów wymagających specjalnego podejścia – zintegrowanego, partnerskiego i wieloszczeblowego.

23. Zwraca uwagę, że liczne porty europejskie, zwłaszcza powstałe w XIX w., stanowią *de facto* dzielnice portowo-przemysłowe, skupiające zakłady produkcyjne związane z dostępem do wody lub z przetwarzaniem surowców i półproduktów przeładowywanych w portach, a także skupiające liczne działalności usługowe, związane z żeglugą, przeładunkami lub inną działalnością portu, takie jak rybołówstwo i akwakultura, rekreacja i produkcja energii.

24. Zwraca uwagę na konieczność zapewnienia dobrej koordynacji między portami znajdującymi się w tym samym regionie administracyjnym, a także większej współpracy między portami leżącymi wzdłuż tej samej linii brzegowej, niezależnie od regionu, do którego przynależą.

25. Podkreśla potrzebę poprawy stosunków instytucjonalnych między terenami portowymi a miastami portowymi i zaleca utworzenie komitetów ds. integracji port – miasto zgodnie z dobrymi praktykami stosowanymi przez niektóre porty europejskie, w których działają takie komitety składające się z przedstawicieli organów lokalnych, regionalnych i portowych.

26. Apeluje, by fora ds. korytarzy TEN-T zajęły się kwestią powiązań między miastami portowymi i terenami portowymi, oraz zaleca utworzenie specjalnych platform dla miast portowych określanych jako węzły miejskie.

27. Podkreśla, że rewaloryzacja miast i terenów portowych powinna w sposób zintegrowany uwzględniać szeroką gamę czynników: strategiczne zarządzanie miastami portowymi, synergię pomiędzy miastami portowymi oraz w relacjach port – miasto portowe – region nadmorski, publiczne zachęty i inwestycje, dywersyfikację struktury gospodarczej miast i terenów portowych, powiązania z transportem lądowym i wodnym śródlądowym, połączenia z transportem kolejowym, problemy środowiskowe, planowanie przestrzenne portu, miasta i strefy brzegowej, włączanie portu do życia społecznego miasta.

28. Zwraca uwagę, że potrzeba równoważenia rozwoju miast portowych wymaga rozwiązań innowacyjnych oraz zintegrowanych, zgodnych z zasadami zintegrowanego rozwoju miast w UE, uwzględniających aspekty gospodarcze, społeczne i ekologiczne tych miejsc.

### **Potrzeba synerгии w relacjach port – miasto**

29. Dostrzega, że mimo obserwowanego odsuwania się nowoczesnych terminali kontenerowych i masowych od terenów portowych związanych z miastem, a nierzadko z jego śródmieściem, zjawiska synerгии w relacjach port – miasto ulegają transformacji, ale nie osłabieniu, zwłaszcza w sferze powiązań transportowych z zapleczem, infrastruktury telekomunikacyjnej i elektroenergetycznej, dostępu do usług miejskich, wykwalifikowanej siły roboczej, zapewnienia bezpieczeństwa, a także wysoko wyspecjalizowanych usług portowych i otoczenia biznesu.

30. Podkreśla, że należy identyfikować i wzmacniać efekty synerгии w relacjach port – miasto. W razie potrzeby użyteczne narzędzia mogą stanowić miękkie instrumenty polityki, takie jak tworzenie warunków do wymiany doświadczeń, komunikaty, kodeksy postępowania i wytyczne.

### **Zachęty i inwestycje publiczne na terenach portowych**

31. Dostrzega, że tereny portowe, na których działalność przeładunkowa lub przemysłowa nadwodna uległa ograniczeniu lub zanikła, stanowią z jednej strony poważne obciążenie dla miast portowych, ale z drugiej strony wielką szansę rozwojową, a relacja zagrożenia – szanse zależy głównie od rodzaju układu port – miasto.

32. Zwraca uwagę, że tereny poportowe i poprzemysłowe nadwodne wymagają prawie zawsze kosztownej, długotrwałej i uciążliwej rewaloryzacji technicznej i środowiskowej, zaś położone wokół obszary mogą wymagać rewaloryzacji społecznej, co stanowi warunek wstępny i konieczny udostępnienia ich dla inwestycji. Istotne mogą być inwestycje wspierające rewitalizację i sprzyjające transformacji.

33. Apeluje, aby w toku realizacji agendy miejskiej i paktu amsterdamskiego tworzyć instrumenty prawne umożliwiające prawne i finansowe wsparcie ich technicznej i środowiskowej rewaloryzacji.

34. Porty odgrywają także istotną rolę gospodarczą, kulturową i historyczną na obszarach wiejskich, wyspiarskich i peryferyjnych. Rozwój turystyki, rejsów wycieczkowych i działalności żeglarskiej, który potęguje naturalne i kulturowe dziedzictwo, jest kluczowy dla wzrostu gospodarczego. Rewitalizacja centrum miasta oraz inwestycje mogą mieć jeszcze większe znaczenie w społecznościach bardziej oddalonych, wiejskich lub wyspiarskich.

35. Sugeruje, aby umożliwić tworzenie na terenach poportowych i poprzemysłowych nadwodnych rozwiązań instytucjonalnych zbliżonych do specjalnych stref ekonomicznych, przy zachowaniu zasady pomocniczości, jak również przejrzystości finansowania oraz określeniu jasnych kryteriów pomocy państwa.

36. Wskazuje również na możliwości wykorzystania dotychczasowych doświadczeń oraz wypracowanych na szczeblu UE oraz krajów członkowskich rozwiązań w sferze partnerstwa publiczno-prywatnego, zwłaszcza na obszarach miejskich „waterfrontów”.

### **Inwestycje prywatne na terenach portowych**

37. Przypomina, że porty stanowią część publicznej infrastruktury transportowej UE, a ich zarządy przeważnie pozostają w rękach władz państwowych, regionalnych lub lokalnych, co należy zachować na potrzeby pobudzenia i równoważenia rozwoju gospodarczego w skali UE.

38. Ma świadomość, że rewitalizacja terenów portowych i związane z nią ożywienie gospodarcze miast portowych wymagają inwestycji znacznie wykraczających poza możliwości budżetów publicznych, zatem konieczny jest udział inwestycji prywatnych, a co za tym idzie – instytucji finansowych. W związku z tym zwraca się do władz publicznych wszystkich szczebli w całej Europie o zapewnienie takiego zestawu polityk, które przyciągnęłyby tego rodzaju inwestycje. W ten sposób można by lepiej ukierunkować budżety publiczne, zwłaszcza te poddawane poważnym ograniczeniom, na przypadki, w których same mechanizmy rynkowe nie dostarczą odpowiednich rozwiązań.

39. Podkreśla, że wobec zróżnicowania znaczenia dla UE oraz sytuacji rozwojowych portów i miast portowych zrównoważenie interesu publicznego i prywatnego wymaga zindywidualizowanego podejścia w poszczególnych przypadkach oraz dążenia do kompromisów w celu osiągnięcia długofalowych korzyści wspólnych.

40. Apeluje do Komisji Europejskiej o wypracowanie rozwiązań umożliwiających realizację inwestycji prywatnych na terenach portowych, przy zagwarantowaniu swobody gospodarczej, równości w traktowaniu podmiotów, przejrzystości finansowej oraz jasnych kryteriów pomocy publicznej, z uwzględnieniem długofalowych interesów regionalnych i lokalnych.

### **Dywersyfikacja funkcjonalna miast i terenów portowych**

41. Przypomina, że w efekcie postępującej globalizacji i zmian technologicznych w transporcie morskim i lądowym liczne europejskie porty i miasta portowe zmieniają swoją pozycję w krajowych i regionalnych systemach osadniczych, transportowych i gospodarczych.

42. Wskazuje, że zmiany te prowadzą nie tylko do osłabienia ich bazy ekonomicznej, lecz również do dywersyfikacji funkcjonalnej miast i ich społeczności lokalnych oraz konieczności rewaloryzacji porzuconych terenów portowych oraz

przemysłowych nadwodnych. Podkreśla, że nowe funkcje gospodarcze portów i miast portowych nie zawsze wymagają nadwodnego położenia, ale inwestorzy wybierają je z powodu dobrej dostępności wewnętrzniejskiej, istniejącej infrastruktury, a także walorów krajobrazowych i kulturowych.

43. Szczególnie podkreśla, że liczne porty europejskie (morskie i śródlądowe) posiadają znaczne walory kulturowe i ze względu na swoją specyfikę wymagają specjalnych działań w ramach programów i projektów zachowania europejskiego dziedzictwa kulturowego.

44. Uważa, że programy i instrumenty wsparcia rewaloryzacji terenów poportowych i poprzemysłowych nadwodnych powinny wspierać przedsięwzięcia prywatne i publiczne służące ich lepszemu wykorzystaniu, również gdy nie mają one związku z gospodarką morską i transportem wodnym.

### **Znaczenie powiązań transportowych portu z miastem portowym i zapleczem**

45. Zwraca uwagę na fakt, że znaczna część ograniczeń rozwojowych europejskich portów morskich wynika z ich niedostatecznego powiązania transportowego z zapleczem, co umniejsza efektywność łańcuchów transportowych i logistycznych. Zachęca w związku z tym do lepszego połączenia portów i obszarów portowych z wszystkimi innymi rodzajami transportu, zwłaszcza z transportem kolejowym, i do prowadzenia działań o wartości dodanej w celu przyczyniania się do trwałego rozwoju tych terytoriów.

46. Podkreśla, że w perspektywie zintegrowanej logistyki stworzenie wydajnej sieci transportowej wymaga koniecznie zbudowania platform logistycznych na zapleczu portów, przeznaczonych do składowania, obsługi i przechowywania towarów, a także zgodnych z wymogami intermodalności.

47. Dostrzega potrzebę wsparcia przez Komisję Europejską, głównie w postaci tworzenia ram prawnych, ale także nowych instrumentów finansowych, przedsięwzięć służących poprawie dostępności zaplecza z istniejących oraz projektowanych portów, a także poprawie połączeń obszarów oddalonych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych, poprzez modernizację istniejących powiązań transportowych w ramach TEN-T i TEN-R, a także transeuropejskiej sieci energetycznej (TEN-E) i telekomunikacyjnej (TEN-Telecom), przy uwzględnieniu potrzeb i interesów miast portowych w dziedzinie transportu miejskiego i regionalnego.

48. Regiony przybrzeżne, zwłaszcza portowe, mają ogromny potencjał, aby stać się centrami doskonałości w dziedzinie energii odnawialnej, zrównoważonej turystyki i przemysłu kreatywnego, biorąc pod uwagę ich naturalne walory. Jednakże obszary przybrzeżne to często regiony peryferyjne i najbardziej oddalone, które wymagają rozwoju infrastruktury w celu powiązania ich z głównym jednolitym rynkiem UE i resztą regionu, do którego przynależą.

### **Aspekty ekologiczne funkcjonowania i rozwoju portów i miast portowych**

49. Dostrzega, że funkcjonowanie i rozwój portów prowadzi do licznych i uciążliwych problemów środowiskowych, dotyczących nie tylko samych miast portowych, ale całych regionów nadmorskich i dorzeczy: zaburzenie równowagi i zabudowa brzegów, zanieczyszczenie wód, degradacja ekosystemów wodnych, a w skali lokalnej – powstawanie odpadów, w tym uciążliwych, zagrożenia bakteriologiczne, hałas i szkodliwe emisje do atmosfery.

50. Przypomina, że tereny poportowe i poprzemysłowe nadwodne zazwyczaj są poważnie skażone i wymagają rewaloryzacji środowiskowej, która powinna być w sposób szczególny wspierana w ramach programów i projektów proekologicznych różnej skali, w tym związanych z ochroną środowiska i brzegu morskiego lub rzeczno-jeziernego. Odnosi się to zwłaszcza do terminali przeładunku ropy naftowej, produktów naftowych, gazu ziemnego i związanych z nimi instalacji przetwórczych, stwarzających szczególne zagrożenia środowiskowe.

51. Podkreśla, że budowa nowych terminali przeładunkowych, z reguły z dala od istniejących terenów portowych, zazwyczaj prowadzi do poważnych szkód środowiskowych, co wymaga szczególnie starannego planowania, przy udziale lokalnych i regionalnych władz samorządowych, interesariuszy społecznych i organizacji proekologicznych, w celu minimalizacji tych szkód i zapewnienia ewentualnej rekompensaty środowiskowej.

52. Ocena ryzyka i systemy zarządzania bezpieczeństwem, w ramach których oferuje się pracownikom wsparcie, mają kapitalne znaczenie dla nieprzerwanej działalności portów, basenów jachtowych i przystani. Porty UE i sąsiadujące z nimi obszary nie mogą pozwolić sobie na ryzyko utraty reputacji w tym względzie.

53. Przypomina o nowych obowiązkach nałożonych przez dyrektywę 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach, która wymaga udostępnienia instalacji skroplonego gazu ziemnego (LNG) i elektryczności na nadbrzeżu do dnia 31 grudnia 2025 r. Te nowe przepisy są w pełni uzasadnione z punktu widzenia ekologii i zdrowia ludności miast portowych, ale wymagają wsparcia finansowego ze strony UE. Powinno ono zostać włączone do pakietu dotyczącego transportu już w obecnej fazie, a na pewno w kolejnym okresie programowania po 2020 r.

54. Zwraca uwagę, że problematyka środowiskowa powinna być stałym elementem wszelkich programów i projektów UE służących rewitalizacji miast i terenów portowych, w powiązaniu z programami i projektami służącymi ochronie środowiska, w tym zwłaszcza środowiska morskiego i wodnego.

### **Włączanie portu w życie miasta portowego**

55. Przypomina, że ze względu na ówczesne uwarunkowania techniczne i gospodarcze historycznie ukształtowane tereny portowe zwykle bezpośrednio sąsiadują z obszarami śródmiejskimi, a czasem są ich najbardziej atrakcyjną częścią.

56. Ma świadomość, że w wyniku dekoncentracji licznych funkcji na obrzeża miast, śródmieścia wielu miast europejskich wymagają rewitalizacji technicznej, gospodarczej i społecznej w celu zwiększenia ich atrakcyjności dla mieszkańców, handlu, gastronomii, placówek kultury oraz instytucji publicznych i społecznych.

57. Dostrzega szansę w łącznym traktowaniu zdegradowanych terenów śródmiejskich oraz terenów poportowych i przemysłowych nadwodnych, jako wymagających rewitalizacji i wsparcia zgodnie z założeniami agendy miejskiej i paktu amsterdamskiego.

58. Podkreśla, że kluczowe znaczenie dla powodzenia tego rodzaju przedsięwzięć ma włączenie społeczności lokalnej i przekształcenie przynajmniej części rewitalizowanego obszaru w przestrzeń publiczną dostępną zarówno dla stałych mieszkańców, jak i dla turystów.

59. Zwraca uwagę, że przystępując do rewitalizacji terenów portowych, należy korzystać w szerszym stopniu z programów i projektów europejskich, krajowych i regionalnych, służących kształtowaniu przestrzeni publicznych oraz wsparciu społeczności lokalnych.

### **Planowanie strategiczne i przestrzenne – morze, brzeg morski, miasta i tereny portowe**

60. Uznaje, że sprawne zarządzanie rewitalizacją miast i terenów portowych wymaga ściślejszej współpracy wszystkich interesariuszy (prywatnych, publicznych i społecznych) oraz innowacyjnych rozwiązań w sferze planowania strategicznego i przestrzennego obszarów nadmorskich w skali lokalnej i regionalnej, dotyczących akwenów morskich, wód śródlądowych, miast portowych i obszarów nadwodnych.

61. Dostrzega, że niespójność zasad i procedur planowania strategicznego i przestrzennego oraz zarządzania terenami portowymi poważnie utrudnia ich rewitalizację, co wymaga wsparcia, wymiany doświadczeń i ewentualnych miękkich regulacji na szczeblu UE.

### **Agenda miejska dla UE oraz pakt amsterdamski wobec problemów miast i terenów portowych różnej wielkości**

62. Apeluje o to, by agenda miejska dla UE uwzględniała zróżnicowanie geograficzne i funkcjonalne miast, w tym specyficzne problemy rozwojowe miast portowych, co powinno zostać uzupełnione w dalszych pracach nad ich wdrożeniem.

63. Z zadowoleniem stwierdza, że w obu dokumentach przyjęto zasadę partnerstwa oraz decydującego udziału władz miejskich, podmiotów społeczeństwa obywatelskiego, instytucji wytwarzania wiedzy i kreowania innowacji oraz biznesu.

### **WNIOSKI I ZALECENIA KOŃCOWE**

64. Potwierdza, że choć problemy portów i miast portowych należą przede wszystkim do kompetencji władz regionalnych i krajowych, to skuteczna współpraca i wsparcie na poziomie UE mogą przynosić korzyści. Ważna jest kontynuacja rozwoju różnych sieci transeuropejskich – TEN-T, TEN-E i TEN-Telecom, ze szczególnym uwzględnieniem unowocześnień połączeń transportowych i priorytetowym traktowaniem TEN-R – bez wykluczania możliwości tworzenia nowych powiązań.

65. Zaleca, aby polityki UE związane z transportem, gospodarką morską, ochroną środowiska morskiego i wodnego uwzględniały wyzwania rozwojowe portów i miast portowych.
66. Zaleca, aby w dalszych pracach nad wdrożeniem agendy miejskiej i paktu amsterdamskiego uwzględnić specyfikę funkcjonowania i rozwoju miast portowych.
67. Zaleca rozszerzenie i udoskonalenie połączeń z transportem kolejowym portów i miast portowych w regionach peryferyjnych.

Bruksela, dnia 8 lutego 2017 r.

Markku MARKKULA  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów

---