

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Páneurópai közlekedési folyosók”

(2005/C 120/04)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2003. január 23-án úgy döntött, hogy Működési Szabályzata 29. cikke 2. bekezdése értelmében saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki az alábbi témában: „Páneurópai közlekedési folyosók”

A munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2004. október 5-én fogadta el a véleményt. Az előadó **Karin ALLEWELDT** asszony volt.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2004. október 27-én és 28-án megtartott 412. plenáris ülésén (2004. október 27-i ülés) 164 szavazattal, 2 ellenében és 9 tartózkodás mellett az alábbi véleményt elfogadta.

1. Bevezetés

1.1 2003 januárjában az állandó kutatócsoport azzal folytatta a munkáját, hogy a témaválasztást⁽¹⁾ minden olyan kérdésre kiterjesztette, amely a páneurópai közlekedési folyosó fejlesztésével jár együtt. Az előző mandátum ideje alatt elvégzett munkát a 2002. decemberi plenáris ülés nagy többséggel tudomásul vette. A folyosóval kapcsolatos tevékenységek folytatása és fejlesztése mellett 2003–2004-ben olyan fontos új döntések is voltak az Európai Bizottság részéről a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) fejlesztésére vonatkozóan, amelyek a 10 Helsinkifolyosóval kapcsolatos munkát is érintik. Az Európai Unió 2004. májusi bővítése, valamint a délkelet-európai államok csatlakozási kilátásai némileg módosítják a közös infrastruktúra-politika és a folyosók területén történő együttműködés keretfeltételeit.

1.2 Ennek a véleménytervezetnek nemcsak az a célja, hogy ismertesse az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság meglátásait és az elmúlt két évben folytatott tevékenységét a páneurópai közlekedési folyosókkal kapcsolatban, hanem arra vonatkozó ajánlások megfogalmazása is, hogy milyen lépéseket kellene megtenniük az érdekelt feleknek, és hogy az EGSZB milyen módon lehet segítségükre.

2. A páneurópai közlekedési infrastruktúra-politika új keretfeltételei

2.1 Az Európai Bizottság a Karel VAN MIERT vezette Magasszintű Csoport jelentésével indította el 2003 közepén a TEN-T felülvizsgálatát. Ennek eredményeként kibővítették az 1996-ból származó, elsőbbséget élvező projektek jegyzékét, új lehetőségeket javasoltak az EU általi finanszírozásra és új módot a jobb összhang megteremtése céljából⁽²⁾. Voltak olyan tervek, hogy a közlekedési folyosók elképzelését az EU infrastruktúra-politikájához rögzítik. Általános hálózati infrastruktúra-politika helyett az EU-ban a jövőben a prioritások mentén

meghatározott fő közlekedési tengelyekre kellene összpontosítani. A „VAN MIERT” csoportnak ez a kiindulópontja nem talált helyeslésre.

2.2 Az EGSZB a „TEN-T jövője” témát részletesen tárgyalta külső szakcsoportjának az olasz Gazdasági és Munkaügyi Tanács (CNEL) V Bizottságával közös 2003 szeptemberi római ülésén, és ott egy közös nyilatkozatot fogadtak el erre vonatkozóan⁽³⁾. Ebben nagyobb hozzájárulást követelnek egy olyan integrált közlekedési hálózat megvalósításához, amely az új tagállamokat hatékonyan bekapcsolja, ugyanakkor túlmutat ezen. Előtérbe kellene kerülnie az intermodalitásnak és a fenntarthatóságnak, egyidejűleg növelni kellene a finanszírozást és adott esetben támogatni egy transz-európai közlekedési hálózati közösségi alap segítségével.

2.3 Az olasz elnökségnek az EGSZB-hez intézett megkeresése egy új saját kezdeményezésű vélemény kidolgozásához vezetett, amelynek el kellene mélyítenie a Rómában megkezdett vitát. Az EGSZB „A közlekedési infrastruktúra jövőképes alakítása: tervezés és szomszéd országok – fenntartható mobilitás – finanszírozás”⁽⁴⁾ címmel foglalta össze aktuális álláspontjának lényegét az európai közlekedési infrastruktúra-politikával kapcsolatban. Az EGSZB a jövőbe mutatóan azt javasolja, hogy próbáljunk ki új finanszírozási formákat és eszközöket, hogy a környezetvédelem és a társadalmi és ökológiai fenntarthatóság nagyobb prioritást kapjon, valamint hogy a páneurópai közlekedési hálózatnak a tervezésében és a megvalósításában mind a Helsinkifolyosók esetében jól bevált munkát tartsuk meg, mind pedig új módszerekkel válaszoljunk a megváltozott kihívásokra.

2.4 Az Európai Unió a prioritások között előre sorolta a dél-európai régió békés újjáépítését, következésképpen nyomatékosan támogatta a működőképes közlekedési infrastruktúra felépítését. A régió szempontjából érintett, már létező folyosók – a X., V., VII., IV. és VIII. – kiegészítésképpen, valamint az

⁽¹⁾ A Vezetőtestület 2002. október 23-i határozata.

⁽²⁾ A további értékeléshez lásd az EGSZB 2004.01.14-i véleményét, HL C 10, 70. old.

⁽³⁾ CESE 1043/2003 végl. – a TEN szekció titkárságán hozzáférhető.

⁽⁴⁾ 2004. 04.30-i HL C 108, 35.o.

1997. évi Helsink Nyilatkozat és a TINA-folyamat ⁽⁵⁾ alatt szerzett tapasztalatok alapján kidolgozták a dél-európai közlekedési elképzelést. Ez egy intermodális infrastruktúra-hálózatot ölel fel, az úgy nevezett Délkelet-európai központi regionális szállítási hálózatot, amelyet közös, összehangolt eljárásban kell megvalósítani. Az érintett államok ⁽⁶⁾ egy egyetértési megállapodást készítettek elő, amely többek között kifejezetten hivatkozik a régióbeli társadalmi-gazdasági érdekszövetségekkel és az EGSZB állandó kutatócsoportjával való együttműködésre.

2.5 Az irányítóbizottságok munkájának összehangolása a 10 Helsink-folyosón ⁽⁷⁾ és a 4 közlekedési területen (PETRÁ-k) ⁽⁸⁾ „új arculatot” kapott. Körülbelül évente egyszer meghívja az Európai Bizottság a folyosók elnökeit és titkárságvezetőit, valamint európai, illetve EU-intézmények további számos képviselőjét, hogy eszmét cseréljenek az ügyek állásáról és a munka további kilátásairól. Az egykori G-24-es közlekedési munkacsoport helyébe egy kisebb, hatékonyabb munkaszervezetnek kellene lépnie. Egyúttal az Európai Bizottság felelősei számára világos, hogy az összehangolás és a műszaki-szervezeti támogatás egyes aspektusait csak ez a csoport tudja véghezvinni. Az utolsó megbeszélések 2003 júniusában és 2004. március 15-én voltak. Az ebből létrejött legfontosabb felismerések a 3. és 4. fejezet részletezésében találhatók.

2.6 Az EU bővítése és „új szomszédsági politikája” ráveti árnyékát a jövőbeli európai közlekedéspolitikai tervezésre és azon túl is. Júniusban az Európai Bizottság és az Európai Parlament közös stratégiai találkozót tartott, amelyre meghívták az európai közlekedési ágazat számos képviselőjét, különösen az EU távolabbi szomszédos országaiából. Egy magas szintű munkacsoport bevetését határozták el, amelynek az lesz a feladata, hogy megállapodásokat dolgoz ki a transz-európai fő közlekedési tengelyek kiépítéséről, mindenekelőtt a keleti szomszéd államok, az Orosz Föderáció, a Fekete-tengeri régió és a Balkán irányában. A Földközi-tengeri térségre vonatkozóan egy Európa-Földközi-tenger közlekedési hálózat létrehozását célzó projektet indítottak el. Törökország esetében jelenleg a közlekedési infrastruktúra-igényt vizsgálják.

3. Az állandó kutatócsoport munkájának elvégzése

3.1 Új fejlemények és folyamatban lévő feladatok: információ és átláthatóság

3.1.1 Még a Helsink Nyilatkozat átvételének és az irányítóbizottságokban folytatott együttműködés megszilárdításának 7 éve, valamint ezen túlmenően az Európai Bizottság részvétele is alig növelte az átláthatóságot és a különböző tervezési eljárások közötti kapcsolódást. Az új TEN-T vezérelvek, a folyosók és közlekedési területek, a „SEE Regionális Szállítási Központi Hálózat”, az ECMT és az UN-ECE munkája, valamint a fokozott együttműködésre irányuló különböző regionális kezdeménye-

⁽⁵⁾ Szállítási infrastrukturális szükségletek felmérése (TINA), infrastruktúra-tervezés a csatlakozó országokkal a 90-es évek 2. felében.

⁽⁶⁾ Albánia, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Szerbia-Montenegro, FYROM.

⁽⁷⁾ A folyosók részletes térképe rendelkezésre áll a TEN szakcsoport titkárságán.

⁽⁸⁾ A PETRÁ-k: Az 1997. évi Helsink Nyilatkozatnak megfelelő 4 közlekedési régió: Barents-Euro-Sarkkör – a Fekete-tenger medencéje – a Földközi-tenger medencéje – az Adriai/Jón-tenger.

zések összességében is csak a szakemberek egy kis köre számára hozzáférhetőek.

3.1.2 Az átláthatóság hiánya fokozódik a szervezett civil társadalom szintjén. Az állandó kutatócsoport lényeges feladata volt és marad, hogy információs összekötő kapocsként szolgáljon éppúgy a hivatalos szervekkel, mint az érdekelt civil társadalmi szervezetekkel kapcsolatban.

3.1.3 Az Európai Bizottság egy olyan tájékoztatási rendszeren (GIS) dolgozik, amely általában a tervezéshez és a következmények értékeléséhez áll majd rendelkezésre. Ez a tájékoztatási rendszer eddig csak belső használatra állt rendelkezésre, adott esetben azonban társadalmi-gazdasági adatok vonatkozásában is kiépíthető, és így azt az EGSZB témáinál is jobban fel lehet használni. Ezt a kérést meg kellene vitatni az Európai Bizottsággal.

3.2 Kihasználni a konzultációs eljárást: az „európai” közlekedési utakhoz „európai egyetértésre” van szükség

3.2.1 A VAN MIERT-csoport mérlege világossá tette azokat a nehézségeket, amelyek a nagyra törő európai tervek és azok megvalósítása közötti eltérést okozzák, amely csak nehezen befolyásolható. A több határon átnyúló tervezési eljárást és a civil társadalmi érdekcsoportok nagyobb részvételét helyesen a jövőbeli javulás elemeiként értékelték, és ezek be is kerültek az új TEN vezérelvek közé.

3.2.2 A civil társadalmi szervezetek részvétele egy olyan kiegyensúlyozott fejlődés kulcsa, amely figyelembe veszi a helyi és a regionális érdekeket, és élettel tölti meg a közlekedési utak üzemeltetését és hasznosítását. Az európai érdekeltégek infrastruktúrális projektek csak akkor töltik be funkciójukat, ha megfelelnek a fenntarthatóság érdekeinek, és ezeket felvállalják. Ehhez a gazdasági szövetségek, közlekedési vállalatok, szakszervezetek, környezetvédő és fogyasztói szövetségek részvételére van szükség, amelynek európai szinten, határokon átnyúlva kell működnie. Az „európai” közlekedési utak megvalósulásához az impulzust csak a társadalom által vállalt olyan „európai” megértés és egyetértés képes megadni, mely figyelembe veszi a gazdasági és társadalmi valóságot.

3.2.3 Az EGSZB ismételten felkínálta támogatását ahhoz, hogy ez az egyetértés helyreálljon. Ehhez szisztematikusan ki kell használni európai szinten a meghallgatások eszközét. Az EGSZB azonban óv attól, hogy ezt kötelező feladatként hajtsák végre anélkül, hogy garantálható lenne az eredmények figyelembe vétele. A TINA-eljárással kapcsolatban 1998-ban az EGSZB által az Európai Bizottsággal együttműködésben tartott meghallgatást a nagy érdeklődés és a világos végkövetkeztetések ellenére egyáltalán nem vették figyelembe a zárójelentésben.

3.3 A konzultációtól az elvi és a gyakorlati közreműködésig

3.3.1 Az EGSZB-nek a páneurópai közlekedés-politika területén végzett sokéves munkája során hosszú ideig közép-pontban volt a részvétel és a konzultáció iránti alapkövetelmény. Mára ez az alapértelmezés az Európa-szerte működő résztvevők körében messzemenően uralkodóvá vált, és az EGSZB jó munkakapcsolatokat hozott létre. Így meg kell oldani azt az igényt is, hogy elvileg és gyakorlatilag közreműködjenek az irányítóbizottságok és más grémiumok munkájában.

3.3.2 Az elvi együttműködés tartalmi alapját különösen a legújabb saját kezdeményezésű vélemény, „A közlekedési infrastruktúra jövőképes alakítása” képezi, amely kifejezetten az európai közlekedés-politika alapelveit határozza meg az EGSZB szemszögéből. A fenntarthatóság mint cél, a jobb finanszírozásra vonatkozó megfontolások és a közlekedési infrastruktúra páneurópai irányultsága három súlypontot képez. A közlekedési folyosók kiépítésére vonatkozóan cselekvési prioritásokat határoznak meg, amelyekhez fontosságuk miatt az állandó kutatócsoportok munkája igazodik, és ezért itt ezeket – rövidre fogva – megemlítjük⁽⁹⁾:

- Felül kellene vizsgálni a gazdasági térségek jobb összekapcsolását.
- Növelni kell az intermodalitást elfogadható kritériumok alapján.
- Javítani kell a csatlakozást a belső vízi utakhoz.
- Integrálni kellene a rövid szakaszokon való tengeri közlekedést.
- A vasúti közlekedés területén való együttműködés részleges sikereket mutat, és ezt jobban kellene terjeszteni.
- A regionális és helyi közlekedési hálózatok közötti kapcsolatnak és a fő közlekedési tengelyeknek nagyobb figyelmet kellene szentelni.
- A minőségi, üzemeltetési vonatkozású fejlesztési céloknak szisztematikusan be kellene kerülniük a folyosókkal kapcsolatos munkába (biztonság, fogyasztói érdekek, szociális feltételek különösen a közúti távolsági közlekedésben, szolgáltatási minőség, környezeti mérleg).
- A folyosó-elképzelést messzemenően meg kellene tartani és nagyobb területre kiterjeszteni.

3.3.3 Ezeket a célokat az Európai Bizottság részben magáévátette az átdolgozott TEN-vezérelvekben. A legfontosabb feladat előmozdítani ennek gyakorlati és következetes megvalósítását,

⁽⁹⁾ 2004.04.30-i HL C 108, 35. old., 1.8.1. bekezdéstől 1.8.8. bekezdésig.

mégpedig közös, határokon átnyúló módon. Az EGSZB-nek jó lehetőségei vannak arra, hogy különleges és gyakorlati vonatkozású akciókkal hozzájáruljon ehhez.

3.4 A folyosók hálózatba kapcsolása és regionális együttműködés

3.4.1 Időközben minden folyosó irányítóbizottságában körülbelül azonos intenzitással folyik a munka. Egyidejűleg általánosságban azt is meg lehet állapítani, hogy regionális kapcsolódások vannak, úgyhogy ma inkább folyosók hálózatáról, mint egyedi közlekedési tengelyekről lehet beszélni. A közlekedési területek kezdeményezéseivel együtt növekvő mértékben az együttműködésnek egy regionális eleme válik uralkodóvá, például Délkelet-Európában a IV., V., VII. és X. folyosó, vagy a Keleti-tengeri térségben az I. és a IX. folyosó. Ez ellentétben áll a hivatalos kimutatásokban szereplő közlekedési területeken (PETRA-k) folyó inkább gyenge aktivitással.

3.4.2 A két kezdeményezés, a fő közlekedési tengelyek megvalósítása és a nagytérségi regionális kapcsolatépítés kiegészíti egymást. Az állandó kutatócsoport munkája során a jövőben jobban ki kell dolgozni a regionális fejlesztési elképzeléseket. Az EGSZB mindehhez jelentősen hozzájárul azáltal, hogy a különböző szekciói révén közelebb hozza egymáshoz a legfontosabb közlekedéspolitikai, regionális fejlesztési és külpolitikai kérdéseket a különböző régiókban (keleti szomszéd államok, északi dimenzió, Délkelet-Európa) kialakított külkapcsolatairól.

3.5 A jövő feladata: új kapcsolatok létesítése

3.5.1 Az Európai Bizottság és az Európai Parlament 2004. júniusi stratégiai találkozója üdvözlésre méltó, viszont az EGSZB állandóan hangsúlyozta, hogy a bővítéssel nem szabad az EU-nak az európai közlekedési kapcsolatok megvalósítására vonatkozó kezdeményezésének meggyengülnie. Az EGSZB-vel folytatott levélváltásában az Európai Bizottság azt állítja, hogy ez egy szélesebb körű és nyitottabb egyeztetési eljárás kezdete, amelyhez minden résztvevő hozzájárulhat. Ez a nyitás döntő az új közlekedési tervek sikeréhez és tartósságához európai szinten.

3.5.2 Az eddigi tapasztalatok, különösen az irányítóbizottságok munkája az új tervezéseknek fontos és elengedhetetlen alapját képezik. Az EGSZB különleges hozzájárulása – a jelen véleményben jellemzett és a hosszú évek gyakorlata során kialakult módon – most az infrastruktúra-tervezés korai stádiumában hasznosítható lenne. Ezt az esélyt ki kellene használni.

4. Az állandó kutatócsoport tevékenysége az egyes közlekedési folyosók területén

4.1 Időközben a **II. folyosóval** ⁽¹⁰⁾ kapcsolatban létrejött egy szakszervezeti munkacsoport. Az első ülésre 2003. április 10-11-én Moszkvában került sor. Az EGSZB részt vett az irányítóbizottság 2003. május 15-16-i berlini hivatalos ülésén is. A két találkozóhoz a munkánk számára sokat ígérő kezdeményezések látszanak kirajzolódni. A II. folyosó problematikája a Belorusz-sziával való nehézkes együttműködésben rejlik. Időközben uralkodóvá vált egy olyan irányzat, amely szerint Beloruszsiát – és ezzel a folyosó egy nagy, nagyon jól kiépített részét – észak felől megkerülik. Az ok a határokon adódó nehézségek. Jelenleg a vasúttársaságok együttműködésének fokozása történik. Röviddel ezelőtt javasolták a folyosó kiterjesztését Jekatyerinburgig. Különleges érdek fűződik ahhoz, hogy jobban oldják meg a közúti közlekedés problémáit és a határátkelőkön zajló gyakorlati ügyintézését, és ennek során vegyék igénybe az EGSZB közreműködését is.

4.2 Folyamatosan megerősödött a **IV. folyosóval** ⁽¹¹⁾ kapcsolatos munkában való részvétel. Az irányítóbizottság 2003. május 20-án és 21-én Magyarországon, Sopronban tartott ülésének keretében a vasúti társaságok és a vasutas szakszervezetek képviselői közötti találkozó is létrejött a IV. folyosóra vonatkozóan, és ez gyümölcsöző vitához vezetett a vasúti közlekedés támogatásáról, amelyet tovább kell folytatni. Ez megtörtént az utolsó ülésen, 2003. november 10-11-én Dortmundban. A további megbeszélések tematikai súlypontjaként a határátkelők műszaki-szervezési akadályait és a megoldási javaslatokat nevezték meg. A folyamatosság megőrzése céljából most már a vasúti dolgozók szakszervezeti együttműködésének egy képviselője is részt fog venni megfigyelőként az irányítóbizottságok munkájában. Magától adódik, hogy tematikus módon közelítsük meg a közúti áruforgalom gazdasági és társadalmi helyzetét, valamint a IV. folyosón ebben a szállítási ágazatban felmerülő műszaki-szervezési szempontokat.

4.3 Maga az EGSZB külön hangsúlyt helyez a **X. folyosó** ⁽¹²⁾ támogatására. Ebben az értelemben növeltük az ottani irányítóbizottsággal való kapcsolat intenzitását. A 2003. július 18-19-i szlovéniai irányítóbizottsági ülés keretében történt a lehetséges EGSZB tevékenységek konkrét meghatározása. 2003. november 3-án az EGSZB egy nagyon sikeres párbeszéd-értekezletet tartott Belgrádban, amely közös elhatározáshoz vezetett ⁽¹³⁾. Ebből további intenzitást növelő lépések következnek, különösen a vasúti közlekedés területén. A szarajevói munkakapcsolatok, valamint az SEE Központi hálózatok irányítócsoportjával való együttműködés adják ennek a munkának a további tartalmát. A kiegyensúlyozott tengeri kikötői politika és annak a hátszói közlekedésbe való bekapcsolása szempontjából az **V. folyosó** ⁽¹⁴⁾ fontos összekötő tengely ebben az összefüggésben.

⁽¹⁰⁾ Németország – Lengyelország – Fehéroroszország – Oroszország

⁽¹¹⁾ Németország – Cseh Köztársaság – Ausztria – Szlovákia – Magyarország – Románia – Bulgária – Görögország – Törökország

⁽¹²⁾ Ausztria – Horvátország – Szerbia – FYROM (Macedónia) – Szlovénia – Magyarország – Szerbia – Bulgária

⁽¹³⁾ Lásd az 1.számú mellékletet.

⁽¹⁴⁾ Olaszország – Szlovénia – Magyarország – Ukrajna – Szlovákia – Horvátország – Bosznia-Hercegovina

4.3.1 2004. november elején közös rendezvényt tervezünk a vasutak munkaközösségével, az ARGE Korridor XLine-nal a jobb vasúti szolgáltatások előmozdításáért, amelyet egy külön tüntetés jellegű felvonulás és akciók fognak kísérni Villachban (Ausztria), Zágrábban (Horvátország) és Szarajevóban (Bosznia-Hercegovina). ⁽¹⁵⁾

4.4 A belső hajóközlekedés és a **VII. folyosó** ⁽¹⁶⁾, a Duna támogatására az EGSZB egy egész sor javaslatot dolgozott ki. ⁽¹⁷⁾ 2004 júliusában volt az utolsó irányítóbizottsági ülés. Jelenleg az állandó kutatócsoport keretében további mérlegelés folyik, amelynek középpontjában a VII. folyosó tekintetében a hajóközlekedés fejlődésének jelenlegi akadályai és az ezek elhárítására alkalmas szabályozások állnak. Egyúttal szó van a multimodális közlekedési rendszerbe történő jobb integrálódás lehetőségeiről és beruházási igényéről. ⁽¹⁸⁾

4.4.1 „A közlekedési infrastruktúra jövőképes kialakítása” témájáról 2004. január 28-án ⁽¹⁹⁾ elfogadott véleményében az EGSZB a következő követelményeket emelte ki: „a VII. belső hajóközlekedési folyosó, a Duna különleges támogatása, a vasúti közlekedési vonalakkal való összekapcsolása, valamint a határokat átlépő belső hajóközlekedés megfelelő műszaki és társadalmi szabályozása”.

4.4.2 Ezen túlmenően, az EU-Románia Közös Tanácsadó Bizottság (Bukarest, 2002. május 23-24.) azt javasolta, hogy annak érdekében, hogy a Duna, mint páneurópai közlekedési folyosó optimális szerepet tölthessen be, fel kell vállalni a feladatot, és nagyobb anyagi támogatást kell nyújtani a folyó hajózhatóságának és fekete-tengeri kapcsolatának biztosítására.

4.5 A **III.** ⁽²⁰⁾ és **VI.** ⁽²¹⁾ **folyosó** 2001. évi katowicei párbeszéd-konferenciája óta az EGSZB nem folytatott ezekkel a folyosókkal kapcsolatban saját tevékenységet. Most itt van a III. folyosó titkársága 2004. augusztusi levele, amelyben azt kéri, hogy járuljunk hozzá javaslatokkal a további fejlesztésre vonatkozó 2003/2004-es munkaprogramhoz.

4.6 Az elmúlt 1-2 évben különleges támogatást kapott az EGSZB a közlekedési ágazat dolgozóinak újonnan megalakuló szakszervezeti együttműködésétől a folyosók mentén és páneurópai összefüggésben, amelyet az Európai Szállítási Dolgozók Föderációja (ETF) szervezett meg. Az összes közlekedési ágazatban és fontos koncepcionális, valamint gyakorlati támogatással mértékadóan hozzájárult az ETF-projekt az EGSZB-tevékenységek sikeréhez, és ezt az együttműködést a jövőben is erősíteni fogjuk.

⁽¹⁵⁾ Az akciók részletei még előkészítés alatt állnak, és ezért még ezeket nem tartalmazza ez a vélemény, de ezek a TEN szekció titkárságán megtudhatók.

⁽¹⁶⁾ Németország – Ausztria – Szlovákia – Magyarország – Horvátország – Szerbia – Bulgária – Moldávia – Ukrajna – Románia

⁽¹⁷⁾ „Törekvés a belső hajóközlekedés összeurópai szabályozására”, 2004.01.14-i HL C 10, 49. old.

⁽¹⁸⁾ További részletekkel szolgál a témában a Philippe LEVAUX által jegyzett munkadokumentum, melyet a TEN szekció titkárságától lehet beszerezni.

⁽¹⁹⁾ Lásd a 4. lábjegyzetet.

⁽²⁰⁾ Németország – Lengyelország – Ukrajna

⁽²¹⁾ Lengyelország – Szlovákia – Cseh Köztársaság

4.7 Végül pedig megjegyzendő, hogy az állandó tanulmányozó csoport elnöke, a TEN szekció titkárságának közreműködésével és az Európai Bizottság illetékes osztályainak segítségével minden egyes folyosóra vonatkozóan kiállít egy azonosító iratot, mely az alapadatokat tartalmazza. ⁽²⁾

5. Ajánlások a további munkára vonatkozóan

5.1 Az állandó kutatócsoport magáévá tette a páneurópai közlekedéspolitika új célkitűzéseit a fent leírtak szerint, és ezek beépülnek a regionális, gyakorlati és koncepcionális tervezésbe. Az EGSZB erőssége a korábbiaknál még inkább abban a képességében rejlik, hogy integrálni tudja az érdekeket, és gyakorlati javaslatokat tud tenni. A helyszíni akcióknak és jelenlétnek kell dominálnia.

5.2 Az állandó kutatócsoport révén az EGSZB egyfajta „elszámolóházzal” rendelkezik, amely tájékoztatást nyújt és kapcsolatokat biztosít mind az EGSZB-n kívüli, mind az azon belüli érdeklődők számára. Az állandó kutatócsoport – amely létjogosultságát az EGSZB-ben a páneurópai közlekedéspolitika területén végzett 13 éves aktív közreműködésével alapozta meg – központi feladatai a tájékoztatás, a moderáció, az EGSZB-tevékenységek összehangolása és felelősségteljes részvétel az átfogó európai szintű koordinációs tevékenységekben.

5.3 Az elkövetkező két évben az EGSZB tevékenységének súlypontját a helyi civil szervezetek gyakorlati együttműködésére és részvételére kell, hogy helyezze. Így hozzájárulhat a 3.3.2. pontban leírt közlekedéspolitikai célkitűzések megvalósításához, amennyiben a megfelelő civil szervezetek megfogalmazhatják az őket érintő folyosókra, régiókra és infra-

strukturális beruházásokra vonatkozó értékelésüket, kritikájukat és jobbító szándékú javaslataikat.

5.4 Tovább kell, hogy erősödjön az EGSZB együttműködése a folyosók irányítóbizottságaival és az Európai Bizottsággal. Különösen arra van szükség, hogy a „South East Europe Core Regional Transport Network” (Délkelet-európai központi regionális szállítási hálózat, lásd 2.4. pont) létrehozása keretében megalakult állandó kutatócsoport betöltse új szerepét.

5.5 Az állandó kutatócsoportnak el kell gondolkodnia arról, hogy miképpen lehet a páneurópai közlekedési tengelyek kialakításakor jobban tekintetbe venni a közlekedés működési szempontjait, különös tekintettel az intermodalitásra, a környezetvédelemre, a biztonságra, a szociális feltételekre és a hatékonyság szempontjainak a folyosókra vonatkozó politikával való konkrét összekapcsolására.

5.6 Jelenleg folyik az új közlekedési tengelyek tervezése az európai szomszédsági politika (ENP) keretében. Az Európai Bizottság nyitottan mutatkozott a kérdésben, és az állandó kutatócsoport hozzá kellene, hogy járuljon a megfelelő megoldások kialakításához.

5.7 Szorosabban össze kellene hangolni az Európai Bizottság és a folyosók és a közlekedési régiók irányítóbizottságainak munkáját. Az Európai Bizottság itt fontos koordináló szereppel bír, melynek ki kellene terjednie a technikai-szervezési segítségnyújtásra. Kívánatos volna több teret biztosítani a különböző tevékenységek minden érdekeltet bevonó, közösen kialakított iránymutatására összeurópai szinten. Ugyancsak kívánatosnak tűnik az Európai Parlament fokozott részvétele.

Brüsszel, 2004. október 27.

Az Európai Gazdasági
és Szociális Bizottság Elnöke
Anne-Marie SIGMUND

⁽²⁾ Lásd 2. melléklet – az adatok nem hivatalosak, és esetleg módosításra kerülnek.