

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o vseevropskih prometnih koridorjih

(2005/C 120/04)

Evropski ekonomsko-socialni odbor se je 23. januarja 2003 odločil, da na podlagi 2. točke člena 29 svojega poslovnika pripravi mnenje na lastno pobudo o: vseevropskih prometnih koridorjih.

Skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, odgovorna za pripravo dela Odbora na tem področju, je pripravila mnenje dne 5. oktobra 2004 (poročevalka: **gospa Alleweldt**).

Na 412. plenarnem zasedanju 27. in 28. oktobra 2004 (seji z dne 27. oktobra) je Evropski ekonomsko-socialni odbor s 164 glasovi za, 2 glasovoma proti in 9 vzdržanimi glasovi sprejel naslednje mnenje:

1. Uvod

1.1 Stalna študijska skupina je delo prevzela januarja 2003, ko se je njena pristojnost ⁽¹⁾ razširila na vsa področja, povezana z razvojem vseevropskih prometnih koridorjev. Projekti, izvedeni v prejšnjem mandatu, so bili na plenarni skupščini decembra 2002 deležni široke podpore. Poleg nadaljevanja in razvijanja dela na področju koridorjev je Komisija v letih 2003 in 2004 sprejela nove pomembne smernice glede razvoja vseevropskih prometnih omrežij (TEN-T), ki se nanašajo tudi na delo na desetih helsinških koridorjih. Širitev Evropske unije maja 2004 in načrti za pristop držav iz jugovzhodne Evrope prav tako spreminjajo splošni okvir skupne infrastrukturne politike in sodelovanja v koridorjih.

1.2 Namen tega mnenja na lastno pobudo ni le poročati o dejavnostih in stališčih Evropskega ekonomsko-socialnega odbora na področju vseevropskih prometnih koridorjev v teku preteklih dveh let, temveč tudi oblikovati priporočila o tem, kakšnih projektov naj bi se udeležene strani lotile in kako bi jim pri tem lahko pomagal EESO.

2. Nov splošni okvir vseevropske prometno-infrastrukturne politike

2.1 Poročilo skupine izvedencev pod predsedstvom gospoda Karla VAN MIERTA je sprožilo revizijo vseevropskih prometnih omrežij, ki jo je sredi leta 2003 začela Komisija. Tako se je seznam prednostnih projektov iz leta 1996 razširil in predstavljene so bile nove možnosti financiranja EU ter nova oblika boljšega sodelovanja ⁽²⁾. Načrtovala se je tudi vključitev koncepta prometnih koridorjev v infrastrukturno politiko EU,

pri čemer naj bi se v prihodnosti posvetili predvsem prednostnim nalogam na nekaterih prometnicah namesto splošni politiki v zvezi z omrežji. Pristop skupine g. van Mierta ni dobil podpore.

2.2 Evropski ekonomsko-socialni odbor je podrobneje razpravljal o *prihodnosti vseevropskega omrežja (TEN-T)* na seji septembra 2003 v Rimu s Komisijo V italijanskega Gospodarskega in delavskega sveta (CNEL) za obsežne infrastrukturne projekte in omrežja. Podana je bila skupna izjava ⁽³⁾, ki zahteva večjo zavezanost, da se vzpostavi integrirano prometno omrežje, ki učinkovito vključuje nove države članice in sega še prek tega. Multimodalnost in trajnost bosta morala priti v ospredje, financiranje pa bo treba okrepiti skupaj in mu po možnosti pomagati z evropskim financiranjem za vseevropsko prometno omrežje.

2.3 Italijansko predsedstvo je EESO zaprosilo, da pripravi mnenje na lastno pobudo, da bi nadgradili razprave, ki so se začele v Rimu. Odbor je svoja ključna stališča o evropski prometni infrastrukturni politiki predstavil v dokumentu: **Priprava prometne infrastrukture za prihodnost: načrtovanje in sosednje države – trajna mobilnost – financiranje** ⁽⁴⁾. EESO je predlagal, da bi v prihodnosti preizkusili nove načine in sredstva financiranja, pri čemer naj bi dali večji poudarek varstvu okolja ter socialni in okoljski trajnosti ter pri načrtovanju in izvajanju vseevropskega prometnega omrežja nadaljevali dosedanje delo v helsinških koridorjih ter se na nove načine odzvali na nove izzive.

2.4 Za Evropsko unijo je bila mirna obnova **jugovzhodnega območja Evrope** ključna prednostna naloga in se je stalno zavzemala, da bi se razvila v celoti delujoča prometna infrastruktura. Poleg obstoječih koridorjev, povezanih z območjem (X, V, VII, IV in VIII), in na podlagi Helsinške deklaracije iz leta 1997 ter izkušenj ocene TINA ⁽⁵⁾ se je razvil koncept prometa za jugovzhodno Evropo. Sestavljen je iz multimo-

⁽¹⁾ Sklep Predsedstva z dne 23. oktobra 2002

⁽²⁾ Za dodatne informacije glej mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora UL C 10 z dne 14.1.2004, str. 70.

⁽³⁾ EESO 1043/2003 končna verzija — na voljo v tajništvu skupine TEN.

⁽⁴⁾ UL C 108, 30.4.2004, str. 35.

⁽⁵⁾ Ocena potrebne prometne infrastrukture (TINA), infrastrukturno načrtovanje v državah kandidatkah v drugi polovici devetdesetih.

dalnega infrastrukturnega omrežja, tako imenovanega jugovzhodnoevropskega osrednjega regionalnega prometnega omrežja (South East Europe Core Regional Transport Network), ki naj bi se uresničil s skupnimi in usklajenimi ukrepi. Sodelujoče države ⁽⁶⁾ so pripravile memorandum o soglasju, ki se med drugim izrecno nanaša na sodelovanje z regionalnimi socialno-ekonomskimi interesnimi skupinami in stalno študijsko skupino EESO.

2.5 Usklajevanje dela usmerjevalnih odborov v desetih helsinških koridorjih ⁽⁷⁾ in štirih prometnih območjih (PETRAS) ⁽⁸⁾ je dobilo novo podobo. Komisija približno enkrat na leto povabi predsednike in vodje tajništva koridorjev ter druge predstavnike evropskih ustanov ali ustanov Evropske unije, da razpravljajo o napredovanju dela in njegovi prihodnosti. Nekdanjo prometno delovno skupino G-24 bi bilo treba nadomestiti z manjšo in učinkovitejšo organizacijo. Odgovornim v Komisiji je prav tako jasno, da lahko sami zagotovijo nekatere vidike usklajevanja ter tehnične in organizacijske podpore. Zadnji srečanja sta potekali junija 2003 in 15. marca 2004. Najpomembnejše točke razprave so povzete v točkah 3 in 4 v nadaljevanju.

2.6 Širitev EU in nova sosedstva politika prav tako vplivata na načrtovanje prihodnje prometne politike v Evropi in zunaj nje. Skupno strateško srečanje Komisije in Evropskega parlamenta je potekalo junija. Nanj so bili povabljeni predstavniki evropskega prometnega sektorja, vključno z novimi sosednjimi državami EU. Odločeno je bilo, da se ustanovi skupina visokih predstavnikov, katere naloga bo pripraviti temelj za sporazume o razširitvi vseevropskih prometnic, zlasti proti vzhodnim sosedam, Ruski federaciji, območju Črnega morja in Balkanu. Za Sredozemlje je bil uveden projekt za oblikovanje evrosredozemskega prometnega omrežja. Trenutno potekajo preiskave glede potrebne prometne infrastrukture v Turčiji.

3. Organiziranje dela stalne študijske skupine

3.1 Novi razvojni dosežki in stalne naloge: informacije in preglednost

3.1.1 Kljub sedemletnemu izvajanju Helsinške deklaracije in utrjevanju sodelovanja prek usmerjevalnih odborov ter kljub rezultatom Evropske komisije v vseh njenih mandatih, lahko opazimo komaj zadovoljivo izboljšanje preglednosti in povečanega povezovanja različnih procesov načrtovanja v mrežo. Nove smernice TEN-T, koridorji in prometna območja, jugovzhodnoevropsko osrednje regionalno prometno omrežje, delo

Evropske konference ministrov za promet (ECMT) in Ekonomske komisije OZN za Evropo ter različne regionalne pobude za okrepljeno sodelovanje so še vedno področje, za katero je pristojna samo manjša skupina strokovnjakov.

3.1.2 Pomanjkanje preglednosti se razširja na raven organizirane civilne družbe. Ena od ključnih vlog stalne študijske skupine je bila in je še naprej delovati kot vmesnik za informacije tako v okviru uradnih organov kot organizacij civilne družbe. Komisija dela na informacijskem sistemu (GIS), ki mora biti na voljo sistematično za načrtovanje in ocenjevanje rezultatov. Trenutno je ta informacijski sistem na voljo samo za interno uporabo, vendar bi se lahko razširil, da bo vključeval socialno-ekonomske podatke, kar bi bilo za EESO tudi bolj uporabno. O tej zadevi je treba razpravljati s Komisijo.

3.2 Uporaba posvetovanj: „evropske“ prometne poti zahtevajo „evropsko soglasje“

3.2.1 Rezultati van Miertove skupine poudarjajo težave, ki povzročajo vrzel, ki je nastala med ambicioznim evropskim načrtovanjem in dejanskim praktičnim izvajanjem teh načrtov. Na to vrzel je tudi težko vplivati. Pravilno je bilo izpostavljeno, da bo za boljše rezultate v prihodnosti potrebnih več čezmejnih procesov načrtovanja in tesnejša vključenost interesnih skupin civilne družbe. Ta skrb se prav tako odraža v novih smernicah TEN.

3.2.2 Sodelovanje organizirane civilne družbe je ključ do uravnoveženega razvoja, ki upošteva lokalne in regionalne interese ter oživlja delovanja in uporabe prometnih poti. Infrastrukturni projekti evropskega pomena svojo nalogo izpolnjujejo le, če so trajnostnega pomena. Za to je potrebno sodelovanje poslovnih združenj, prevoznikov, sindikatov ter okoljskih in potrošniških organizacij, ki poteka na evropski ravni in preko meja. Spodbuda za izgradnjo „evropskih“ prometnih poti lahko izhaja le iz „evropskega“ dogovora in soglasja med skupnostmi. EESO je že večkrat ponudil, da bi pomagal doseči to soglasje. Da bi to dosegli, je treba na evropski ravni sistematično uporabljati zaslivanja. Vendar EESO odsvetuje, da bi se to izvedlo kot obvezno dejanje brez upoštevanja rezultatov. Kljub temu, da je zaslivanje leta 1998 o procesu TINA, ki ga je organiziral EESO skupaj s Komisijo, zbudilo veliko zanimanja in privedlo do jasnih ugotovitev, je bilo v končnem poročilu v celoti prezrto.

⁽⁶⁾ Albanija, Bosna in Hercegovina, Hrvaška, Srbija in Črna Gora, Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija.

⁽⁷⁾ Podroben zemljevid koridorjev je na voljo v tajništvu skupine TEN.

⁽⁸⁾ PETRAS: štiri prometna območja v skladu s Helsinško deklaracijo iz leta 1997: Barentsovo–evro–arktično – črnomorski bazen – sredozemski bazen – Jadransko/Jonsko morje

3.3 Od posvetovanja do sodelovanja o zamislih in praktičnem delu

3.3.1 EESO je več let dela usmeril v vseevropsko prometno politiko in dolgo časa je bila glavna zahteva po posvetovanju in vključenosti. V širšem okviru je to sedaj postala skrb akterjev po vsej Evropi, EESO pa je vzpostavil dobre delovne odnose. Odbor lahko tako upravičeno zahteva, da sodeluje pri delu usmerjevalnih odborov in drugih organov tako s prispevanjem svojih zamisli kot s praktičnimi oblikami sodelovanja.

3.3.2 Nedavno mnenje na lastno pobudo z naslovom *Priprava prometne infrastrukture za prihodnost*, ki jasno opredeljuje, kaj so po mnenju Odbora osnovna načela evropske prometne politike, je predvsem temeljna podlaga za nove zamisli. Tri ključna vprašanja so trajnostni cilj, načini za izboljšanje financiranja in prilagoditev prometne infrastrukture vseevropskim potrebam. V mnenju so prav tako določene prednostne naloge za ukrepanje pri razvijanju prometnih koridorjev. Glede na njihov pomen kot smernic za delo stalne študijske skupine so na kratko povzete v nadaljevanju ⁽⁹⁾:

- treba je oceniti boljše povezave med gospodarskimi centri;
- treba je povečati multimodalnost na podlagi obsežnih meril;
- treba je izboljšati povezanost celinskih plovni poti;
- prav tako je treba vključiti prevoze po morju na kratkih razdaljah;
- sodelovanje na področju železniškega prometa je že doseglo določen uspeh in ga je treba še naprej spodbujati;
- večjo pozornost je treba posvetiti tudi povezovanju med regionalnimi in lokalnimi prometnimi omrežji ter glavnimi prometnimi potmi;
- delo v koridorjih mora sistematično vključevati kakovostne, operativne in razvojne cilje (varnost, interesi potrošnikov, socialna vprašanja [zlasti za cestni promet], kakovost storitev, vpliv na okolje);
- v širšem okviru je treba metodo koridorjev ohraniti in jo razširiti na širše območje.

3.3.3 Komisija je nekaj teh ciljev predstavila v revidiranih smernicah TEN. Sedaj je glavna skrb, da se s čezmejnimi sodelo-

vanjem praktično in skladno nadaljuje njihovo izvajanje. EESO ima odličen položaj, da lahko s posebnimi ukrepi, ki upoštevajo praktične vidike, prispeva k temu procesu.

3.4 Oblikovanje omrežja koridorjev in regionalnega sodelovanja

3.4.1 Delo v usmerjevalnih odborih sedaj poteka približno z enako hitrostjo v vseh koridorjih. Hkrati lahko opazimo regionalne povezave, kar pomeni, da imamo danes opravka z omrežjem koridorjev in ne samo s posameznimi prometnicami. Regionalni vidik sodelovanja je vedno razvit v pristopih za prometna območja, na primer IV., V., VII. in X. koridorju v jugovzhodni Evropi ter I. in IX. koridorju na Baltskem območju. Nasprotno pa je zelo malo dejavnosti na uradno določenih prometnih območjih (PETRAS).

3.4.2 Oba pristopa – vzpostavitev prometnic in obsežen razvoj regionalnih povezav – se vzajemno dopolnjujeta. V prihodnosti bi se morala stalna študijska skupina bolj posvetiti vprašanjem regionalnega razvoja. EESO z različnimi skupinami veliko prispeva, saj združuje prometno politiko, regionalni razvoj in osrednje teme svojega dela vzpostavljanja zunanjih odnosov (vzhodne sosedje, severna dimenzija, jugovzhodna Evropa).

3.5 Cilj za prihodnost: oblikovati nove povezave

3.5.1 Strateško srečanje Komisije in Evropskega parlamenta junija 2004 je bila dobrodošla poteza, saj je EESO vedno menil, da zaradi širitve vloge EU pri uvedbi izvajanja evropskih prometnih povezav ne bi smela biti manjša. V pismu, ki ga je Komisija poslala EESO, je srečanje opisano kot začetek za bolj odprt in širše zasnovan postopek usklajevanja, h kateremu lahko prispevajo vsi akterji. Izpolnitev tega je ključna za uspeh in trajnost novega načrtovanja prometa na evropski ravni.

3.5.2 Za novo načrtovanje je pomembno, da črpa iz starih izkušenj in ne samo iz dela usmerjevalnih odborov. Poseben prispevek EESO, ki je opisan v tem mnenju in ki je rezultat večletnih praktičnih izkušenj, bi se sedaj lahko uporabil v zgodnji fazi infrastrukturnega načrtovanja. Pomembno je, da se ta možnost izkoristi.

⁽⁹⁾ UL C 108, 30.4.2004, str. 35, odstavki 1.8.1 — 1.8.8

4. Dejavnosti stalne študijske skupine v prometnih koridorjih

4.1 V **II. koridorju** ⁽¹⁰⁾ je bila sedaj ustanovljena sindikalna delovna skupina. Prva seja je potekala 10. in 11. aprila 2003 v Moskvi. EESO je prav tako sodeloval na uradni seji usmerjevalnega odbora 15. in 16. maja 2003 v Berlinu. Obe seji kažeta na obetavne izgleda za naše delo. Težave v II. koridorju povzročajo oteženo sodelovanje z Belorusijo. Medtem pa se je pojavil trend, pri katerem je Belorusija (in z njo velik in zelo dobro razvit del koridorja) omejena na severu zaradi težav na meji. Trenutno se povečuje sodelovanje z železniškimi družbami. Nedavno je bilo predlagano, da se koridor podaljša do Jekaterinburga. Izredno pomembno je, da najdemo boljše načine za reševanje cestnoprometnih težav in mejnih postopkov ter pri tem izkoristimo pomoč EESO.

4.2 Vključenost v delo v **IV. koridorju** ⁽¹¹⁾ se je stopnjevala. Na seji usmerjevalnega odbora v Sopronu (Madžarska) 20. in 21. maja 2003 so se sestali tudi predstavniki železniških družb in železničarskih sindikatov v IV. koridorju in imeli plodne razprave, ki se bodo nadaljevale, o spodbujanju železniškega prometa. Do tega je prišlo med zadnjo sejo 10. in 11. novembra 2003 v Dortmundu. Kot glavna tema za prihodnje razprave so bile ugotovljene tehnične in organizacijske ovire ter predlagane rešitve za mejne prehode. Da bi zagotovili stalnost, bo v usmerjevalnih odborih kot opazovalec sodeloval predstavnik za sodelovanje sindikatov, v katerega so vključeni železniški delavci. Sedaj bi se lahko lotili ekonomskega in socialnega položaja ter tehničnih in organizacijskih vidikov cestnega tovornega prometa v IV. koridorju.

4.3 EESO je zlasti naklonjen spodbujanju **X. koridorja**. ⁽¹²⁾ Zato se je povečalo sodelovanje z ustreznim usmerjevalnim odborom. Več posebnih ukrepov glede možnih dejavnosti Evropskega ekonomsko-socialnega odbora je bilo narejenih na seji usmerjevalnega odbora 18. in 19. julija 2003 v Sloveniji. 3. novembra 2003 je EESO imel zelo uspešno dialoško konferenco v Beogradu in izdal skupno izjavo ⁽¹³⁾. To je spodbudilo nadaljnje ukrepe zlasti za povečanje železniškega prometa. Delovni odnosi v Sarajevu in sodelovanje z usmerjevalno skupino jugovzhodnoevropskih osrednjih omrežij so dodatna področja, ki bi jih bilo treba vključiti v to delo. Z vidika zagotavljanja uravnotežene politike za morska pristanišča in njihove vključenosti v prometne sisteme v notranjosti je **V. koridor** ⁽¹⁴⁾ pomembna prometnica.

⁽¹⁰⁾ Nemčija-Poljska-Belorusija-Rusija.

⁽¹¹⁾ Nemčija-Češka republika-Avstrija-Slovaška-Madžarska-Romunija-Bolgarija-Grčija-Turčija.

⁽¹²⁾ Avstija-Hrvaška-Srbija-Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija-Slovenija-Madžarska-Srbija-Bolgarija

⁽¹³⁾ Glej dodatek.

⁽¹⁴⁾ Italija-Slovenija-Madžarska-Ukrajina-Slovaška-Hrvaška-Bosna in Hercegovina.

4.3.1 V začetku novembra 2004 je načrtovana skupna prireditve za spodbujanje boljših železniških storitev, ki bi naj bila organizirana skupaj z železničarskim sindikatom ARGE Corridor XLine. To bo vključevalo demonstracijski vlak in prireditve v Beljaku (Avstrija), Zagrebu (Hrvaška) in Sarajevu (Bosna in Hercegovina). ⁽¹⁵⁾

4.4 EESO je pripravil številne predloge ⁽¹⁶⁾, da bi podprl prevoz po celinskih plovnihih poteh in **VII. koridorju** (Donava). ⁽¹⁷⁾ Nedavna seja usmerjevalnega odbora je potekala julija 2004. Razprave se nadaljujejo pod okriljem stalne študijske skupine in so posvečene trenutnim oviram za rast ladijskega prometa v VII. koridorju ter ustreznim določbam za odpravo teh ovir. Razprave potekajo tudi o možnostih in naložbenih potrebah za tesnejše povezovanje v multimodalni prometni sistem. ⁽¹⁸⁾

4.4.1 EESO je v svojem mnenju z naslovom *Priloga priprave prometne infrastrukture za prihodnost*, ki je bilo sprejeto 28. januarja 2004 ⁽¹⁹⁾, navedel, da je treba „promovirati VII. Koridor (...), Donave, zagotavljati povezavo z železniškimi potmi ter predvideti ustrezne tehnične in socialne predpise s področja čezmejnega prometa po celinskih plovnihih poteh“.

4.4.2 Poleg tega je Skupni posvetovalni odbor EU-Romunija (na seji dne 23./24. 5. 2002 v Bukarešti) predlagal sprejetje ukrepov za boljše izkoriščanje Donave kot vseevropskega prometnega koridorja za plovnost in njeno povezavo s Črnim morjem ter močnejšo finančno podporo teh ukrepov

4.5 Od dialoške konference leta 2001 o **III.** ⁽²⁰⁾ in **VI.** ⁽²¹⁾ **koridorju** v Katovicah se Evropski ekonomsko-socialni odbor ni ukvarjal z nobeno od dejavnosti na lastno pobudo v zvezi s temi koridorji. Vendar je tajništvo III. koridorja avgusta 2004 poslalo dopis, v katerem EESO poziva k prispevkom za nadaljnji razvoj v obliki predlogov za program dela za leti 2004/05.

4.6 EESO je preteklem letu ali dveh od nove oblike sindikalnega sodelovanja prejel posebno podporo, ki ga je organizirala Evropska federacija delavcev v prometu (ETF) in ki vključuje delavce v prometu v vseh koridorjih in po vsej Evropi. Projekt Evropske federacije delavcev v prometu je veliko prispeval tako z vidika zamisli kot praktičnih dejavnosti k uspešnemu delu EESO v vseh prometnih sektorjih ter naj bi poglobilo njegovo sodelovanje v prihodnosti.

⁽¹⁵⁾ Glede na dejstvo, da se posamezne prireditve še pripravljajo, v to mnenje niso vključene podrobnejše informacije, vendar jih lahko dobite v tajništvu skupine TEN.

⁽¹⁶⁾ „Panevropskemu režimu rečne plovbe naproti“ UL C 10 z dne 14.1.1004, str. 49.

⁽¹⁷⁾ Nemčija-Avstrija-Slovaška-Madžarska-Hrvaška-Srbija-Bolgarija-Moldavija-Ukrajina-Romunija.

⁽¹⁸⁾ Več o tem najdete v delovnem dokumentu **g. Levauxa**, ki ga lahko dobite v tajništvu skupine TEN.

⁽¹⁹⁾ Glej opombo 4.

⁽²⁰⁾ Nemčija-Poljska-Ukrajina

⁽²¹⁾ Poljska-Slovaška-Češka

4.7 Navsezadnje je treba opozoriti, da je za predsednik stalne študijske skupine v sodelovanju s tajništvom strokovne skupine TEN in podporo pristojnih služb Evropske komisije za vsak koridor pripravil list z osnovnimi podatki. ⁽²³⁾

5. Priporočila za nadaljnje delo

5.1 Stalna študijska skupina je predstavila nove cilje vseevropske prometne politike, kakor so opisani zgoraj, in jih vključila s svojo regionalno, praktično in idejno načrtovanje. Bolj kot kdaj koli prej je moč Evropskega ekonomsko-socialnega odbora v tem, da je sposoben usklajevati interese in oblikovati praktične predloge. Poudarek je treba dati na ukrepanje in prisotnost od samega začetka.

5.2 Zainteresirane strani znotraj in zunaj EESO lahko stalno študijsko skupino Odbora uporabijo kot klirinško hišo za informacije in stike. Osrednja pristojnost stalne študijske skupine je voditi in usklajevati dejavnosti EESO ter širiti informacije o njih. Prav tako ima odgovorno vlogo pri skupnem usklajevanju na evropski ravni. Študijska skupina lahko črpa iz trinajstletnega dejavnega sodelovanja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora pri oblikovanju vseevropske prometne politike.

5.3 V naslednjih dveh letih bi EESO pri svojem delu moral dati več poudarka praktičnemu sodelovanju ter udeležbi organizirane civilne družbe na terenu. S tem bi prispeval k ciljem prometne politike, navedenim pod točko 3.3.2 in omogočil organizacijam civilne družbe, da oblikujejo svojo oceno, kritiko

in predloge za izboljšave pri vsakem koridorju, regiji ali infrastrukturnem projektu.

5.4 EESO bi moral tesneje sodelovati z upravnimi odbori koridorjev ter Evropsko komisijo. Stalna študijska skupina bi morala v celoti odigrati svojo vlogo pri vzpostavljanju osnovnega omrežja regionalnega prometa v jugovzhodni Evropi. (cf. točka 2.4).

5.5 Stalna študijska skupina bi morala razmišljati o tem, kako bi bilo mogoče pri vzpostavljanju vseevropskih prometnih osi še bolj upoštevati operativne vidike prevoza; v okviru politike koridorjev bi bilo treba konkretizirati predvsem razsežnosti mešanih prevozov, varovanja okolja, varnosti, socialnih pogojev ter učinkovitosti.

5.6 V teku je načrtovanje novih prometnih osi v okviru evropske sosedске politike. Evropska komisija je pokazala odprtost na tem področju in na to bi se morala s svojim prispevkom odzvati tudi stalna študijska skupina.

5.7 Evropska komisija in upravni odbori koridorjev in območij prevozov, bi morali biti bolj povezani. Evropska komisija mora zagotoviti pomembno funkcijo koordinacije, obenem pa nuditi tudi tehnično in organizacijsko podporo. Zaželeno bi bilo dati več poudarka skupni usmeritvi vseh, ki sodelujejo pri različnih vseevropskih projektih ter tesnejšemu sodelovanju z Evropskim parlamentom.

Bruselj, 27. oktobra 2004

Predsednica

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Anne-Marie SIGMUND

⁽²³⁾ Glej Prilogo 2. Podatki so neuradni in se lahko še spremenijo.