



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.04.1997
KOM(97) 172 endelig udg.

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

**EU's transportnet forbindes med dets
nabolande**

En strategi for et paneuropæisk transportnet

RESUME

Det kræver en indsats tværs over hele Europa, hvis EU's transportnet skal forbindes med nabolandene. Et sådant paneuropæisk net er af afgørende betydning for konkurrenceevne, vækst og arbejdspladser.

Kommissionen er overbevist om, at et paneuropæisk net kræver en omfattende strategi, både hvad angår geografisk område og den række spørgsmål, der må løses, f.eks. interoperabilitet, anvendelse af intelligente transportsystemer og opfyldelse af miljømålsætningerne.

Det paneuropæiske net skal ud over Vesteuropa omfatte landene i Central- og Østeuropa, herunder de europæiske lande i det tidligere Sovjetunionen, og EU's partnere i Middelhavsområdet.

Strategien skal tage hensyn til tiltrædelseslandenes særlige situation. Disse lande er for øjeblikket, sammen med EU, ved at vurdere deres infrastrukturbehov, således at det transeuropæiske transportnet kan udvides til også at omfatte disse lande.

Strategien bygger på et partnerskab i forbindelse med et paneuropæisk net. Det består af fem indsatsområder som er grundlaget for en fælles strategi frem mod bæredygtig mobilitet.

- De paneuropæiske korridorer og -områder skal danne rammen for et effektivt transportnet omfattende alle vore naboer. Kommissionen tilskynder alle europæiske lande, de internationale finansinstitutter og den private sektor til at gøre en indsats for at gennemføre disse korridorer. Kommissionen ser med glæde den indsats, der gøres i Middelhavsområdet, for at nå frem til en lignende konkret og praktisk strategi for transportinvestering i området.
- Det transeuropæiske net udvides til at omfatte ansøgerlandene som en del af førtiltrædelsesstrategien.
- Der anvendes en fælles europæisk strategi i forbindelse med transportteknologi, navnlig med henblik på interoperabilitet.
- Der tilskyndes til anvendelse af intelligente transportteknologier i hele det paneuropæiske net.
- Samarbejde inden for forskning og teknologi.

Socioøkonomisk og strategisk miljøvurdering er grundstenen i enhver Europaomspændende strategi og integreres derfor i ovenstående fem indsatsområder.

Partnerskabet omfatter endvidere finansielle, institutionelle og retlige aspekter.

Størstedelen af investeringerne i infrastruktur sker via statsmidler. Det er dog ikke muligt at foretage de nødvendige investeringer uden støtte udefra.

Der bør etableres et særligt TEN-program for ansøgerlandene. Dette styrker markedsekonomien generelt og fremskynder således vedtagelsen af Fællesskabets regelsæt og fuld udvikling af fælles politikker. Der bør for Middelhavsområdets vedkommende lægges mere vægt på investering i transportnet. Kommissionen iværksætter de nødvendige foranstaltninger for at sikre horisontalt samarbejde og overensstemmelse mellem de forskellige budgetinstrumenter til investering i de korridorer og områder, der er forbundet med transportnettet.

Kommissionen samarbejder med de internationale finansieringsinstitutter, navnlig EBRD, Verdensbanken, EIB og EIF med henblik på en sammenhængende strategi til gennemførelse af de paneuropæiske transportkorridorer og -områder.

De institutionelle og retlige aspekter af partnerskabet udvikles gradvist på grundlag af de eksisterende organer.

Det er nødvendigt at udvikle et partnerskab omfattende hele kontinentet, hvis Europas transportnet skal opfylde det 21. århundredes behov. Kommissionen fremsætter derfor en handlingsplan, som foreligger i denne meddelelse.

Tanken om et partnerskab i forbindelse med et paneuropæisk net og den ledsagende handlingsplan forelægges på den paneuropæiske transportkonference i Helsingfors i juni.

Indledning

1. En veludviklet og moderne infrastruktur er af afgørende betydning for enhver økonomis konkurrenceevne. De argumenter, der bruges til fordel for "TEN" i EU, gælder også for et paneuropæisk net. Hvis de transeuropæiske net udvikles til at også at omfatte vore nabolande, kan dette direkte bidrage til en bæredygtig og vedvarende forbedring af vækst og konkurrenceevne og derfor også til beskæftigelse og samfundsmæssig trivsel gennem reducerede omkostninger og bedre eksportpotentiel, både i EU og de pågældende lande.
2. Den regionale udvikling af TEN er dog også vigtig. De ulemper, som de perifere og mindre gunstigt stillede regioner lider under, kan opvejes gennem øget mobilitet og bedre fysiske forbindelser. Sådan forholder det sig mellem landene i EU, og sådan forholder det sig også mellem Vest- og Østeuropa og med Middelhavsområdet. Færdiggørelse af det transeuropæiske transportnet i EU er stadig en central prioritet. Samtidig må man dog arbejde med at oprette et sammenhængende transportnet på paneuropæisk niveau, hvormed man sikrer forbindelser og interoperabilitet.
3. Kommissionen har i årenes løb på grundlag af EU's forskellige aftaler¹ med sine naboer truffet en række initiativer i forbindelse med fire grupper lande: de centraleuropæiske lande, de nye uafhængige stater, EØS-landene og Schweiz samt landene omkring Middelhavet, som sigter på at fremme sammenkoblingen af EU's transeuropæiske transportnet med disses landes net.
4. Den indtil nu fulgte fremgangsmåde har været pragmatisk og har ført til en række positive udviklinger, men det er blevet gjort tilfældigt, idet man har benyttet sig af mulighederne, efterhånden som de opstod. Der er nogle store huller, navnlig i det tidligere Jugoslavien, hvor fredsprocessen skaber nye forpligtelser og muligheder, og i den østlige del af Middelhavsområdet, hvor politiske spændinger indtil videre har gjort det vanskeligt at udarbejde og gennemføre en sammenhængende strategi. Der er sket ændringer i arten og kvaliteten af EU's forhold til forskellige naboer, navnlig ansøgerlandene og landene i Middelhavsområdet, og dette antyder, at tiden nu er inde for at udarbejde en mere sammenhængende strategi.
5. En sådan strategi bør bidrage til at konsolidere de forskellige foranstaltninger på forskellige niveauer og forfølge en paneuropæisk, afbalanceret, multimodal udvikling af infrastrukturen. Den skal også fremme en fælles strategi til planlægning af et bæredygtigt net mellem EU og dens partnere og endelig skal den fokusere på investering i prioriterede transportinfrastrukturprojekter, som foretages af EU og henholdsvis de central- og østeuropæiske lande, SNG-landene og landene rundt om Middelhavet.

¹ EU's aftaler (også transportaftaler) med central- og østeuropæiske lande, partnerskabs- og samarbejdsaftaler med de nye uafhængige lande og aftalerne mellem EU og landene omkring Middelhavet, EØS-aftalen med Norge, Island og Liechtenstein, transportaftalen med Schweiz, associeringsaftalerne med Tyrkiet, Malta og Cypern.

Elementer i en transportnetstrategi

6. Ovennævnte mål skal nås ved hjælp af løbende aktiviteter, der bygger på fem elementer: paneuropæiske transportkorridorer og -områder, udvidelse af det transeuropæiske net til nye EU-medlemmer, en fælles fremgangsmåde ved anvendelsen af transportteknologi, intelligent anvendelse af transportnet samt paneuropæisk samarbejde inden for forskning og udvikling. Kommissionen håber, at det på grundlag af de strategiske elementer bliver muligt at skabe et tværeuropæisk partnerskab for transportnettet.

7. Design og udvikling af det paneuropæiske transportnet, også dels korridorer og områder, skal integrere miljøaspekter, i alle fem indsatsområder af transportinfrastrukturudvikling i Europa må som en selvfølge omfatte bæredygtig mobilitet. Strategisk miljøvurdering sammen med socioøkonomiske vurderinger udgør derfor grundstenen i enhver tværeuropæisk netstrategi. Da metodik ændrer sig og forskning og udvikling konstant fører til nye resultater, skal de grupper, der designer og udvikler nettet også løbende udveksle viden med videnskaben på dette område. De bør navnlig bygge på de metoder, Kommissionen er ved at udvikle ved gennemførelsen af TEN-retningslinjer og transport FTU-programmet.

Paneuropæiske transportkorridorer og områder

Paneuropæiske transportkorridorer

8. På den anden paneuropæiske konference på Kreta i 1994 blev ni transportkorridorer prioriteret som værende de væsentligste transportforbindelser - og derfor grundlaget for yderligere arbejde - i Central- og Østeuropa. De ni korridorer fremgår af de kort, der er vedlagt, og beskrives i en brochure, som Kommissionen udsender i april; kortene og brochuren viser arbejdssituationen i begyndelsen af 1997. Se bilaget for nærmere oplysninger.

9. Begrebet korridorer havde og har stor indflydelse på internationale finansieringsinstitutters støtte til transportinfrastrukturinvesteringer. Navnlig har man på transportgruppemøderne inden for G24 (med deltagelse af investorer, banker og myndigheder) støttet tanken om at gøre disse korridorer til en realitet. Korridorstrategien medvirkede også til at strømlinje investeringsforslagene om transportinfrastruktur på grundlag af de eksisterende ressourcer. Aftalememorandummet mellem de forskellige lande understregede deres engagement og gjorde korridorerne til endnu mere attraktive investeringsobjekter.

10. Hvis der skal investeres i infrastruktur, må man identificere levedygtige projekter, som så kan finansieres ud af de nationale budgetter, ud af Fællesskabets budget, med lån fra finansieringsinstitutter og eventuelt fra private investorer. Den beretning, Kommissionen forelagde på Kreta-konferencen, indeholdt en række kriterier² på grundlag af hvilke, man kunne udvælge sådanne projekter, som hurtigt kunne

² Se bilaget

gennemføres. Disse kriterier anvendes nu stort set for vigtige infrastrukturprojekter i Central- og Østeuropa. Dette skyldes den praksis G24-arbejdsgrupperne og Fællesskabets fora har anvendt i de sidste to år i forbindelse med TEN og danner et solidt grundlag for investeringer i fremtiden. Kommissionen vil gå ind for at anvende disse udvælgelseskriterier for alle projekter, hvori Fællesskabet deltager.

11. Korridorerne har indtil videre, hovedsagelig af pragmatiske årsager, omfattet vej, jernbane og, i begrænset omfang, indre vandveje (Donau). Hvis der skal opnås bæredygtig mobilitet overalt i Europa, bør alle transportmåder tages i betragtning alt efter de fordele, de byder på: en paneuropæisk korridor skal principielt være multimodal, men reelt kan den - på grundlag af en socio-økonomisk analyse og en miljøanalyse - fortrinsvis bestå af bestemte transportmåder.

Paneuropæiske transportområder

12. Det har under drøftelserne om den nødvendige infrastruktur vist sig, at det ikke er ganske hensigtsmæssig at tale om korridorer i områder som Sortehavet og dets forbindelser til Det Ægæiske Hav, den arktiske del af Europa og Middelhavsområdet og dele heraf, f.eks. Adriaterhavet. Disse områder skal behandles med særlig opmærksomhed med henblik på at definere den optimale blanding af forbindelser, knudepunkter, søfart og luftfart. Kommissionen foreslår derfor at tale om både korridorer og områder: **paneuropæiske transportområder**. Dette forelægges også på den paneuropæiske konference i Helsingfors.

13. Gennemførelsen af sådanne områder følger samme bestemmelser og kriterier som korridorer². Det kan være hensigtsmæssigt, hvis landene i området indgår aftalememoranda, som kan føre til specielle men realistiske undersøgelsesprogrammer med henblik på at fremme transportinfrastrukturens effektivitet i disse områder og en høj standard hvad angår sikkerhed og miljøbeskyttelse og således opnå bæredygtig mobilitet på paneuropæisk plan for passagerer og varer.

14. Man må i Middelhavsområdet prioritere lettere adgang til og bedre transport ad vandvejen. Det er dog på længere sigt nødvendigt at udvikle en generel fremgangsmåde til at planlægge en effektiv transportinfrastruktur i Maghreb-landene, Mashrak-landene og Mellemøsten, herunder også forbindelser gennem Tyrkiet og forbindelse til det transeuropæiske transportnet i den sydlige del af EU og det net der er under udvikling, i Sydøsteuropa og i Sortehavsområdet. Deltagerlandene er blevet enige om at anvende en fremgangsmåde, der bygger på udviklingen af et generelt, multimodalt net.

Det transeuropæiske net og de nye EU-medlemmer

15. Ansøgerlandene skal selvfølgelig have særbehandling inden for det paneuropæiske net, da disse lande med tiden bliver inddraget i EU's eget TEN-system. Dette indgår i førtiltrædelsesstrategien og er nært forbundet med den nylige meddelelse om PHARE-programmets omstrukturering i forbindelse med førtiltrædelsesstrategien.

16. Europa-Parlamentet og Rådet vedtog den 23. juli 1996 Fællesskabets retlingslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet³. Heri fastsættes retningslinjer op til 2010 for udvikling af et multimodalt transportnet på EU's territorium navnlig ved at fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale net og fremme intelligent anvendelse heraf i overensstemmelse med Fællesskabets miljømålsætning.

17. Det transeuropæiske transportnet skal hovedsageligt komme EU's borgere til gode: det skal muliggøre fri bevægelse for mennesker, varer og tjenesteydelser i hele EU, således at lande og regioner får rimelig adgang til europæiske centre, samtidig med at miljøet respekteres.

18. Hvad angår ansøgerlandene, har Kommissionen - som reaktion på den henstilling der fremkom fra den strukturerede dialog mellem Rådet og de central- og østeuropæiske landes transportministre den 28. september 1995 - iværksat en proces: vurdering af transportinfrastrukturbehovene, Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) - som skal identificere de store linjer hvad angår de påkrævede foranstaltninger for TEN i ansøgerlandene. TINA skal også medvirke til at identificere prioriteter og projekter af fælles interesse. Man vil navnlig se på projekternes økonomiske levedygtighed og finansieringsmulighederne. Miljøvurderinger indgår også i TINA-processen.

19. Denne proces koordineres af TINA-gruppen bestående af højtstående embedsmænd fra medlemsstaterne og ansøgerlandene. Gruppen planlægger at forelægge en foreløbig rapport om, hvordan nettet kan udvides, ved udgangen af 1998.

20. Det forventes, at et af elementerne i TINA-processen er udviklingen af forbindelser mellem det udvidede transeuropæiske transportnet og nettene i andre lande i Central- og Østeuropa (f.eks. Albanien, Bosnia-Herzegovina, den tidligere jugoslaviske republik Makedonien), de europæiske medlemmer af SNG og andre tredjelande.

21. Korridorer og områder i ansøgerlandene bliver gennem TINA-processen gradvist inddraget i et tættere transeuropæisk transportnet. De paneuropæiske transportkorridorer og -områder forbliver dog på mellem og lang sigt den grundlæggende infrastruktur for handel mellem det udvidede EU, de nye uafhængige stater og deres regioner samt Middelhavsområdet.

Frem mod en fælles europæiske transportteknologistrategi

Transportinfrastruktur: interoperabilitet, net og forvaltning

22. Interoperabilitet vedrører bl.a.⁴ de forskellige teknisk mulige løsninger for et transportnet og de transportvirksomheder, der anvender det. Teknisk interoperabilitet opnås normalt ved at de økonomiske operatører udarbejder standarder og aftaler. Det

³ Beslutning nr. 1692/96/EF (EFT L 228 af 9. september 1996).

⁴ For en fuldstændig definition af interoperabilitet se direktiv 96/48 af 23. juli 1996, artikel 2, litra b).

drejer sig om leverandører, transporttjenesteydere og transportvirksomheder. De tekniske specifikationer bliver ofte fastsat ved lov af sikkerhedsmæssige grunde, men også fordi transport indtil for nylig lå inden for den offentlige sektor. Europas transportsektor er stadig mere markedsorienteret, og man må derfor finde frem til den rigtige balance mellem standardisering og retlige foranstaltninger.

23. Interoperabilitet sikrer for de forskellige transportmåder, at forskellige teknologier kan anvendes parallelt, og at virksomheder, der bruger forskellige teknologier, kan anvende samme infrastruktur. Det omfatter derfor også sammenkobling af forskellige offentlige og private systemer i Europa. Med net, der kan fungere sammen, kan transportvirksomheder levere transportydelser så sikkert og så omkostningseffektivt som muligt, miljøet beskyddes mindst muligt, og transportvirksomheder arbejder i konkurrence med hinanden, hvilket er til gavn for transportmarkedet.

24. Man har i forskellige fora arbejdet med standardisering og fælles arbejdsmetoder med henblik på at sikre interoperabilitet. Arbejdet er foregået i internationale organisationer, f.eks. FN-ECE for transport på landjorden, IMO for transport ad vandvejen og EUROCONTROL eller ECAC for lufttransport. Standardiseringsarbejdet har fundet sted i CEN, CENELEC og ETSI.

25. Der er blevet udført et stort arbejde om netinfrastruktur for transport på landjorden i FN-ECE i aftaler om veje (AGR), jernbaner⁵ (AGC), kombineret transport (AGTC) og senest de indre vandveje (AGN). Alle disse aftaler skal ratificeres af de lande, der er medlemmer af FN-ECE, men alle har endnu ikke underskrevet. Kommissionen anmoder indtrængende disse lande om at ratificere aftalerne hurtigst muligt med henblik på at strømlinje udviklingen af den paneuropæiske infrastruktur.

26. Interoperabilitet er en af topprioriteterne i retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet. Sammenkobling af net og interoperabilitet med tredjelandes net afgøres fra det ene tilfælde til det andet. Traktaten om Den Europæiske Union nævner dette som et af områderne for projekter af fælles interesse for EU og tredjelande.

27. Ansøgerlandene skal tilpasse deres lovgivning til Fællesskabets regelsæt. Det drejer sig også her om interoperabilitet, som behandles regelmæssigt i forbindelse med de eksisterende aftalememoranda. Samarbejde om interoperabilitet anses af Kommissionen for et af de væsentlige mål i et paneuropæisk partnerskab.

Intelligent anvendelse af transportnet

28. Intelligent anvendelse af transportnet - hovedsagelig ved hjælp af effektiv trafikforvaltningssystemer, som kun kræver beskedne investeringer - kan medføre store forbedringer i trafikstrømme med bedre udnyttelse af den eksisterende infrastrukturens kapacitet. Kommissionen støtter derfor gennemførelse af noget sådant. De fleste af disse

⁵ Jernbanevirksomhederne har også for nylig oprettet en European Economic Interest Grouping (EEIG) under FN-ECE, som specielt beskæftiger sig med teknologier forbundet med højhastighedstog.

systemer har globale anvendelsesmuligheder og er ikke specifikke for EU's territorium. Dette gælder navnlig for:

VTMIS	Vessel Traffic Management and Information System. Et trafikstyrings og informationssystem for fartøjer i europæiske vande
ERNP	European Radio-navigation Plan (en radionavigationsplan for Europa, som er under udarbejdelse)
ATM	Air Traffic Management. Styring af lufttrafikken, som fungerer sammen med European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme (EATCHIP)
GNSS	Global Navigation Satellite System. Et verdensomspændende satellitnavigationssystem, som er af indlysende betydning for fremtidige ATM-systemer, og som sandsynligvis bliver af stor betydning for alle slags
ERTMS	færdselsstyringssystemer European Rail Traffic Management System. Et styringssystem for europæiske jernbaner, der består af et kontrolstyringssystem for de europæiske jernbaner, som er udviklet under EU's FTU-programmer og -aktiviteter
RTT	Road Transport Telematics. Vejtransporttelematik, som kan medvirke til at
TEDIM	optimere den eksisterende infrastrukturens kapacitet, forbinde net og tjenesteydelser, forbedre sikkerheden og reducere transportens negative påvirkning af miljøet. Telematics for Trade Logistics and Delivery Management. Dette system drives af Finland, Rusland og Tyskland i Østersøområdet. Det ville være gavnligt at udvide det til andre områder i Europa, f.eks. Sortehavet eller Adriaterhavet.

Ovenstående fortegnelse viser, hvad man gør i transportsektoren for at udnytte de moderne teknologier, som informations- og telekommunikationssektoren byder på. Kommissionen opfordrer sine naboer i Europa til at tilslutte sig dette arbejde, i det omfang det er hensigtsmæssigt.

29. Investering i intelligente transportnet medfører betydelige goder i betragtning af investeringens størrelse. Tilpasning af infrastrukturen til at intelligent transportnet kræver en investering på op til 10% af omkostningerne ved den fysiske infrastruktur, og kapaciteten øges 30% uden yderligere kapacitetsinvestering. Dette er et område, som synes modent for den private sektor, navnlig de såkaldte "merværdi" tjenesteydelser. Der tilskyndes til, og der er allerede blevet oprettet, offentlig/private partnerskaber.

Paneuropæisk samarbejde inden for transportforskning

30. Transport har altid været vigtig, når det drejer sig om økonomisk innovation. EU har derfor afsat en stor del af sit FTU-rammeprogram til transport. Paneuropæisk infrastruktur er også en vigtig del af strategisk transportforskning (dvs. viden om mobilitet, transportsystemers økonomi, udvikling af intermodalitet, systemets organisation og interoperabilitet, integration af nye teknologier, strategivurdering) i EF's

FTU-rammeprogram. På området for strategivurdering arbejder man bl.a. med den strategiske vurdering af udviklingen af korridorer, forbedringer af TEN og udvidelse heraf til Central- og Østeuropa samt SNG.

31. Kommissionen anser samarbejde med EU's naboer inden for transport FTU som en vigtig del af sin samarbejdspolitik. For ansøgerlandene er det også et middel til at fremskynde deres transportsektors tilpasning til EU's transportsektor. De fleste lande i Europa har nationale programmer til at fremme transportsektoren. Det specifikke program for transportforskning i det fjerde rammeprogram er også åbent for de central- og østeuropæiske lande og for de uafhængige stater. Organisationer fra disse lande kan også deltage i transportprogrammets projekter med støtte fra det specifikke program om internationalt samarbejde (INCO). Indtil marts 1997 deltog 25 forskellige partnere fra disse lande i 24 projekter, og Fællesskabets bidrag hertil beløb sig til 1,2 mia. ECU. Denne indsats fortsættes i det femte rammeprogram.

Et transportnetpartnerskab omfattende hele Europa

32. Målet er at skabe et multimodalt transportnet omfattende hele det europæiske fastland. Den rigtige fremgangsmåde - navnlig for udvikling af retlige og organisationsmæssige strukturer, forekommer derfor at være transportnetpartnerskaber omfattende hele Europa. Disse partnerskaber indgås mellem EU, medlemsstaternes regeringer, regeringerne i andre interesserede lande, internationale finansielle institutioner og den private sektor.

33. Erfaringen med udviklingen af infrastruktur i dette område viser, at sådanne partnerskaber bør sigte på at give eventuelle investorer en stabil ramme for finansielle transaktioner og at give entreprenører, transporttjenesteleverandører og udstyrsindustrien en lignende stabil ramme. Partnerlandene skal udvikle gennemsigtige regelsæt, som giver investorerne et klart overblik over de politiske og forvaltningsmæssige risici forbundet med deres projekter, og som er i overensstemmelse med EU-politikkerne om konkurrence, miljø og offentlige udbud.

34. Partnerskaber på paneuropæisk niveau kan også fremme oprettelse af godkendte organer, så det bliver nemmere at forvalte store paneuropæiske investeringsprojekter effektivt.

35. Tre aspekter er vigtige, når et sådant partnerskab oprettes: den nødvendige investering og finansieringen heraf, den retlige og institutionelle ramme og begrænsningen heraf samt en handlingsplan til iværksættelse af partnerskabet.

Investeringsomkostninger og finansiering

36. Infrastrukturinvesteringer finansieres gennem en række supplerende instrumenter som varierer meget i de forskellige lande i Europa, selv om den vigtigste investeringskilde stadig er de nationale budgetter. Transportinfrastrukturforanstaltninger på europæisk niveau er indtil nu hovedsagelig blevet foretaget i den offentlige sektor. En række foranstaltninger har dog involveret den private sektor. Den private sektor har

navnlig begyndt at indgå i offentlig/private partnerskaber i forbindelse med finansering og investeringer i lufthavne og havne.

37. Medlemsstaternes udgifter til EU-relevant infrastruktur beløber sig gennemsnitligt til 1,2% af EU's BNP⁶: det svarer til ca. 60 mia. ECU om året. Dette suppleres af fællesskabsmidler f.eks. fra de såkaldte samhørighedsfonde, fra EU's strukturfond og en særlig budgetpost for TEN. Bidragene fra Fællesskabet er, sammenlignet med medlemsstaternes indsats, beskedne, men kan have en vigtig katalytisk virkning.

38. I nabolandene kan man opnå nogen finansiell bistand fra Fællesskabet, men størstedelen af investeringerne kommer fra IFI'erne - EIB, EBRD og Verdensbanken - som siden 1990 har lånt ca. 2,8 mia. ECU til Central- og Østeuropa med nye forpligtelser på i alt 500 mio. ECU om året til infrastrukturforanstaltninger. Mulighederne for finansiell støtte er forskellig, og afhænger dels af Fællesskabets forhold til de pågældende lande, og dels af, hvilke instrumenter, der er til rådighed.

Centraleuropæiske lande

39. Da forbindelserne med ansøgerlandene styrkes under tiltrædelsesprocessen, kan det forventes, at handel og turisme mellem EU og ansøgerlandene også stiger. Dette øger presset på det eksisterende, ret utilstrækkelige transportnet, og der må derfor foretages store transportinfrastrukturinvesteringer i de kommende år.

40. Det skønnes, at de potentielle investeringsomkostninger for TEN-Tr i de central- og østeuropæiske lande i de næste 15 år beløber sig til fra 50 til 90 mia. ECU⁷. Dette vedrører ikke nye forbindelser, men kun forbedring af veje og jernbaner, så de kommer op på vesteuropæisk niveau, så de kan klare den forventede færdselstilvækst. Da disse landes nationale budgetter er begrænsede, og der er enorme mængder vedligeholdelsesforsømmelser, der skal indhentes, er der behov for betydelig bistand udefra. ECOFIN-rådet har allerede konkluderet, for så vidt angår EIB's involvering i førtiltrædelsesprocessen, at medlemsstaterne og Kommissionen enstemmigt kan tilslutte sig oprettelsen af en betydelig førtiltrædelsesfacilitet.

41. PHARE-programmet har siden 1992 i de 10 ansøgerlande samt Albanien, Bosnia-Herzegovina og den tidligere jugoslaviske republik Makedonien finansieret transportinfrastrukturinvesteringer til et beløb på i alt 600 mia. ECU. 25% af det samlede PHARE-budget kan anvendes til infrastrukturinvesteringer. Der bør oprettes et TEN-program for ansøgerlandene. Dette styrker markedsøkonomien generelt og fremskynder derfor vedtagelsen af Fællesskabets regelsæt og fuld udvikling af fælles politikker. PHARE's nylige omstrukturering antyder, at PHARE fortsat finansierer eller medfinansierer større infrastrukturprojekter sammen med EIB, EBRD og Verdensbanken.

⁶ For nærmere oplysninger se rapport udfærdiget af European Centre for Infrastructure Studies (ECIS), Rotterdam: The State of European Infrastructure 1996.

⁷ Tallene i dette afsnit kommer fra "Transport Infrastructure Financing in Central and Eastern Europe" af Gaspard, offentliggjort af Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, Frankrig.

Der vil stadig blive foretaget betydelige investeringer fra private og offentlige kilder i transportprojekter, navnlig de paneuropæiske korridorer. Der er formentlig behov for en betydelig forøgelse af finansieringen op til 2005.

De nye, uafhængige stater

42. De nye, afhængige stater viser en vis villighed til at åbne dele af deres infrastruktur for paneuropæisk transport, navnlig de paneuropæiske transportkorridorer og -områder. Dette vil medføre voksende trafik, som igen medfører flaskehalse på grund af utilstrækkelig infrastruktur. Økonomisk støtte til investeringer med henblik på at fjerne disse flaskehalse er til gavn for paneuropæisk transport og handel mellem EU og SNG.

43. Disse landes finansieringskilde er fortsat Verdensbanken og EBRD, idet Fællesskabets tekniske bistand foregår via TACIS i henhold til det såkaldte mellemstatsprogram til gennemførelse af Kreta-korridor II (Tyskland, Polen, Belarus, Rusland) samt korridor IX (Finland, Rusland, Ukraine, Rumænien, Bulgarien, Grækenland). En del projekter sponsoreres også i forbindelse med transportkorridoren Europa-Kaukasien-Asien, som blev oprettet i 1993.

44. Det nye grænseoverskridende samarbejdsprogram under TACIS skal løse problemerne forbundet med specifikke infrastrukturflaskehalse ved vigtige grænseovergange. Det skal her samfinansiere små forbedringer af infrastrukturnettet. Afhængig af erfaringerne med dette program, justeres det yderligere.

Middelhavsområdet

45. De finansielle behov for transportinfrastruktur i Middelhavsområdet er stadig ikke blevet defineret. EIB har samfinansieret mange projekter i disse lande i de senere år under de eksisterende finansprotokoller. MEDA-programmet fremmer forberedende arbejde med henblik på sammenkobling af transportinfrastrukturnet og transportinfrastrukturprojekter, navnlig gennem forundersøgelser. Man bør overveje at udvide sådanne "bløde" aktiviteter ved bilateral og regional planlægning inden for MEDA. Finansieringen af faktiske investeringer må dog stadig foretages gennem andre kilder, f.eks. EIB eller Verdensbanken. Hvad angår det østlige Middelhavsområde har man oprettet et forum, der skal koordinere støtte på samme måde som G-24.

Generel samhørighed

46. Net skal betragtes fra en samhørighedsvinkel: hvis en vejstrækning i Rusland ikke færdiggøres, undergraver det fordelene ved de tilknyttede investeringer i ansøgerlandene. Der findes dog ikke noget program, som gør det muligt for EU at støtte infrastrukturinvesteringer i hele korridorens længde på en sammenhængende måde. Bestemmelserne for INTERREG og TEN-budgetkonti for EU's område, bestemmelserne

i PHARE for Centraleuropa og det sydøstlige Europa, bestemmelserne i TACIS for SNG og bestemmelserne i MEDA-programmet er alle forskellige.

47. Det ville derfor være et stort fremskridt, hvis man kunne udarbejde en samordnet og ensartet fremgangsmåde i forbindelse med paneuropæiske transportkorridorer og -områder. En sådan fremgangsmåde skulle give plads til forskelle i nogle henseender (f.eks. støtteloft) og programmernes forskellige målsætning, samtidig med at de unødvendige forskelle (støtteberettigelse, samfinansieringsordninger, geografisk betydning) forsvinder som gør det svært at finansiere nettene på en samordnet måde. Noget sådant påvirker ikke eksisterende ordninger for særlige landegrupper, men sikrer samarbejdet støtte til nettene.

Man kunne således også foretage en mere overordnet samordning f.eks. med IFI.

Bestemmelser og organisationer

48. Partnerskaber indgås på forskellig måde: det kan dreje sig om meget uformelle aftaler eller om traktater mellem selvstændige lande. Transportarbejdsgruppen G24 er et eksempel på et uformelt partnerskab. Kommissionen er rede til at fortsætte på denne måde på nuværende tidspunkt. Der foreligger dog en række aftaler, som Kommissionen gerne vil anvende på en sammenhængende måde for at gennemføre partnerskabet. Det drejer sig om EU's aftaler med de central- og østeuropæiske lande, bilaterale transportaftaler mellem mange lande, euro-middelhavsftalerne og aftalememoranda for mange korridorer.

49. Der findes allerede en række institutioner og organer på dette område. Kommissionen mener, at det vil være fornuftigt at bygge på de allerede eksisterende og aktive institutioner og organer for ved en sådan bred fremgangsmåde at sikre, at de paneuropæiske net gennemføres. Det drejer sig om:

- den paneuropæiske transportkonference i Helsingfors, som forventes at bekræfte sin støtte til korridorstrategien
- ECMT for de central- og østeuropæiske lande samt SNG, BSEC for Sortehavet og konferencen for transportministre i Middelhavsområdet, som kunne foretage den nødvendige politiske opfølgning af denne strategi
- G24-transportarbejdsgruppen, som danner det nødvendige paneuropæiske forum for finansieringsinstitutionerne og den private sektor. Der er for nylig blevet oprettet en lignende gruppe for Middelhavsområdet
- for ansøgerlandene den strukturerede dialog forbundet med førtiltrædelsesstrategien til planlægning af disse landes formelle integrering i TEN
- de forskellige korridors og områders styringsudvalg, som er oprettet i henhold til aftalememoranda mellem de pågældende lande
- samarbejde med de internationale finansieringsinstitutter, navnlig EBRD, Verdensbanken, EIB og EIF. Dette arbejde bør intensiveres med henblik på at

udvikle en sammenhængende fremgangsmåde, når det drejer sig om støtte til gennemførelse af de paneuropæiske transportkorridorer og -områder.

50. Følgende principper er vigtige for partnerskaber:

1. Planlægningsrammen for "paneuropæiske transportkorridorer og -områder" skal udvikles af alle parter og anvendes i drøftelserne om fremtidige investeringer
2. En konsekvent fremgangsmåde til vurdering af projekter, som bygger på de kriterier, der er blevet udvikling i forbindelse med Kreta-korridorerne og retningslinjerne for det europæiske transportnet.
3. Udarbejdelse af investeringsinstrumenter, som vurderer og støtter projekter på grundlag af principper og bestemmelser, der er så ens, som muligt.
4. Udvikling af offentlig/private partnerskaber. Dette er et vigtigt redskab til projektspecifik investering. Man bygger her på Kinnock-gruppens resultater. Der anvendes en organisationsstruktur, hvorved der kan skabes et enkelt projekt omfattende store investeringer.

51. Kommissionen er rede til at træffe de nødvendige initiativer til at oprette et partnerskab for et paneuropæisk transportnet. Der gøres rede for en række initiativer i vedlagte handlingsplan.

Handlingsplan for et partnerskab for et paneuropæisk transportnet

Kommissionen ser gerne, at der skabes et partnerskab for et paneuropæisk transportnet, således at der skabes nært samarbejde mellem alle, der arbejder med udviklingen af transportnet i Europa. Partnerskabet skal foretage samordning af transportplanlægning, undersøge retlige foranstaltninger og lette finansierungsordninger på paneuropæisk niveau på grundlag af følgende initiativer. Kommissionen forelægger denne fremgangsmåde på Helsingfors-konferencen.

Partnerskabets institutionelle og lovgivningsmæssige aspekter skal udvikles på grundlag af de mange eksisterende organer. Kommissionen følger nye institutionelle udviklinger. Kommissionen aflægger beretning om arbejdet og foreslår eventuelle yderligere foranstaltninger til efteråret 1998.

A. Samordnet transportplanlægning: fem indsatsområder

Paneuropæiske transportkorridorer og -områder: planlægningsinstrument og fokus for investering

I. Kommissionen koordinerer det forberedende arbejde til den tredje paneuropæiske transportkonference i juli 1997 i Helsingfors. Den fremlægger her sammen med FN-ECE og ECMT en plan over prioriterede paneuropæiske transportkorridorer og -områder, som skal udgøre planlægningsrammen på lang sigt for udviklingen af det paneuropæiske transportnet. Kommissionen håber, konferencen vil støtte denne planlægningsramme.

II. Efter den paneuropæiske conference anvender Kommissionen fortsat G24-rammen og navnlig de regionale undergrupper, som sammen med en lignende gruppe for Middelhavet skal fremme udviklingen af infrastruktur og, sammen med internationale finansierungsinstitutter, udarbejde finansierungsplaner.

III. Kommissionen forelægger sammen med FN-ECE og ECMT's sekretariat beretninger for transportministrene i de relevante fora med henblik på drøfte arbejdet med de paneuropæiske transportkorridorer og -områder.

IV. Kommissionen agter at hjælpe de lande, der er inddraget i arbejdet med de paneuropæiske transportkorridorer og -områder, med at indgå aftalememorandaer med henblik på at oprette fora, hvor gennemførelsen kan undersøges, og at oprette et grundlag for investeringspartnerskaber med den private sektor.

V. I Sydøsteuropa vil man være særlig opmærksom på behovet for fuldt ud at integrere landene i det tidligere Jugoslavien, så området kan integreres, når betingelserne foreligger.

Udvidelsesstrategi: det transeuropæiske net og ansøgerlandene

VI. Kommissionen agter, i forbindelse med førtiltrædelsesstrategien, at fortsætte TINA-processen med henblik på at udvide det transeuropæiske transportnet til også at omfatte ansøgerlandene. Ved udgangen af 1998 foreligger den første beretning, som

tages i betragtning ved drøftelsen af den første beretning om arbejdet med det transeuropæiske transportnet, som forventes i 1999, og som behandler spørgsmålet om udvidelse af nettet til eventuelle nye medlemslande.

Den strukturerede dialog inden for rammerne af de foreliggende aftaler er fortsat forum for den politiske udvikling af TEN i ansøgerlandene.

En fælles strategi for anvendelse af transportteknologi

VII. Kommissionen agter at fremme interoperabilitets- og standardiseringsforanstaltninger i forbindelse med de paneuropæiske transportkorridorer og -områder og med udviklingen af et udvidet transeuropæiske transportnet og opfordrer tredjelandene i samarbejdet til at tilslutte de relevante internationale organer.

Intelligent udnyttelse af transportnet

VIII. På dette område prioriterer Kommissionen:

- A. iværksættelse af det nødvendige arbejde på GNSS inden for rammerne af G24 med henblik på at udvide systemet til at alle nabolande i Europa
- B. fremme tanken om driftskompatible trafikstyringssystemer i de paneuropæiske transportkorridorer og -områder
- C. medvirke til at gennemføre et sammenhængende fartøjsovervågningssystem i alle europæiske vande
- D. fremme standardiseringen af færdselsforvaltningssystemer ud over EU's grænser
- E. støtte alle aktiviteter, som vil medføre en mere effektiv styring af lufttrafikken i hele Europa.

IX. Kommissionen støtter mere effektive rejseinformationssystemer, som bygger på informationssamfundets instrumenter, med henblik på at støtte anvendelsen af mere miljøvenlige transportmåder, hvilket er i overensstemmelse med Fællesskabets politik om bæredygtig udvikling.

Paneuropæisk samarbejde inden for forskning og udvikling

X. Kommissionen opfordrer forskere i Europa til at samarbejde endnu mere for at opnå et effektivt og bæredygtigt transportnet i Europa. Der blev fremsat forslag om at forskning om transport eventuelt kan støttes i henhold til det omstrukturerede PHARE-program.

XI. Kommissionen vil gennem demonstrationsundersøgelser opfordre til og fremme anvendelsen af miljøvurdering i forbindelse med nettet.

B. Finansielle aspekter

XII. Kommissionen fortsætter med at støtte gennemførelsen af de paneuropæiske transportkorridorer og -områder ved hjælp af de relevante budgetkonti i det nuværende budgetsytem. Den iværksætter de nødvendige foranstaltninger til at sikre horisontal samordning og forenelighed mellem de forskellige budgetinstrumenter til investering i transportnet.

XIII. Kommissionen henstiller kraftigt, at støtte fra nationale midler og -programmer og fra IFI i Europa hovedsagelig gives til infrastruktur- og netprojekter, som bidrager til at gennemføre de paneuropæiske transportkorridorer og -områder, eller hovedakserne for paneuropæisk transport inden for EU's grænser.

XIV. For ansøgerlandene foreslås oprettelse af et TEN-program under det omstrukturerede PHARE-program. Man vil for Middelhavsområdet igen undersøge, om der skal lægges mere vægt på investering i transportnet.

XV. Kommissionen samarbejder med de internationale finansieringsinstitutter, navnlig EBRD, Verdensbanken, EIB og EIF med henblik på at udvikle en sammenhængende strategi til at støtte gennemførelsen af de paneuropæiske transportkorridorer og -områder

**Kort: de ni paneuropæiske transportkorridorer og deres forbindelse med det
europæiske transportnet**

Situationen i februar 1997

ROADS

European Union



EEA countries



Acceding countries



Other countries



Associated countries

Pan-European Corridors
(Crete, 1994) status: end of 1996



Trans-European Transport Network



Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warsaw (road component); Via
 Baltica (rail component: Rail Baltica) & Riga-Kaliningrad-Gdanisk
 (road & rail section. Via Hanseatica

Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow

Berlin/Dresden-Wrocław-Lvov-Kiev

Berlin/Nürnberg-Praha-Budapest.

info@nrc.ca

Venice-Trieste/Koper-Ljubljana boundary between Slovenia and Hungary-Budapest boundary between Hungary and Ukraine-Ugrod-Lviv (Kiev) with branches: Branch 1: Rijeka-Zagreb-Subotica; Branch 2: Belgrade-Zimnicea-Ugrod and Ukraine-Ugrod-Lviv-Kiev and Branch 2.

Gdansk-Warsaw-Zilina

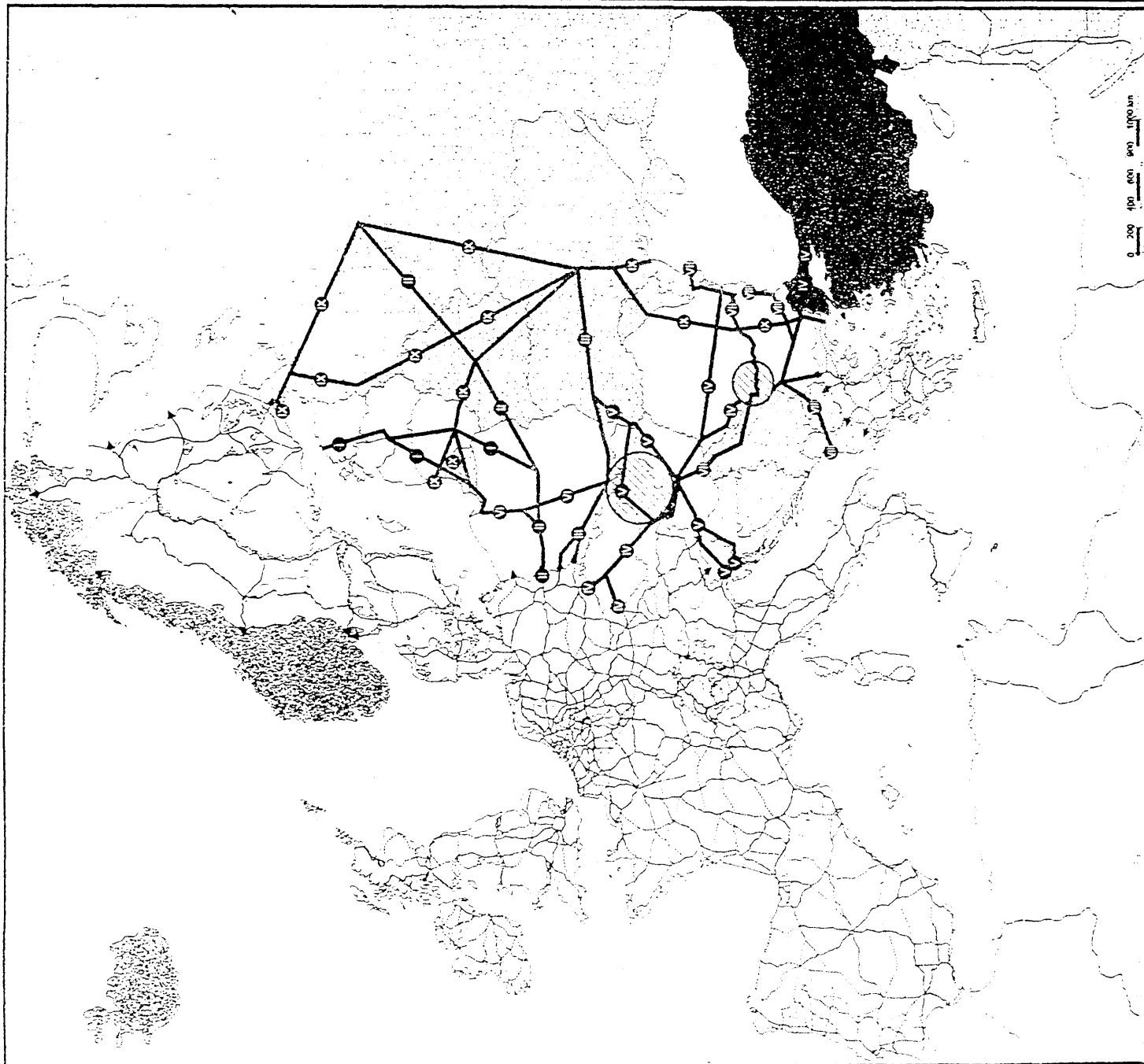
Danube

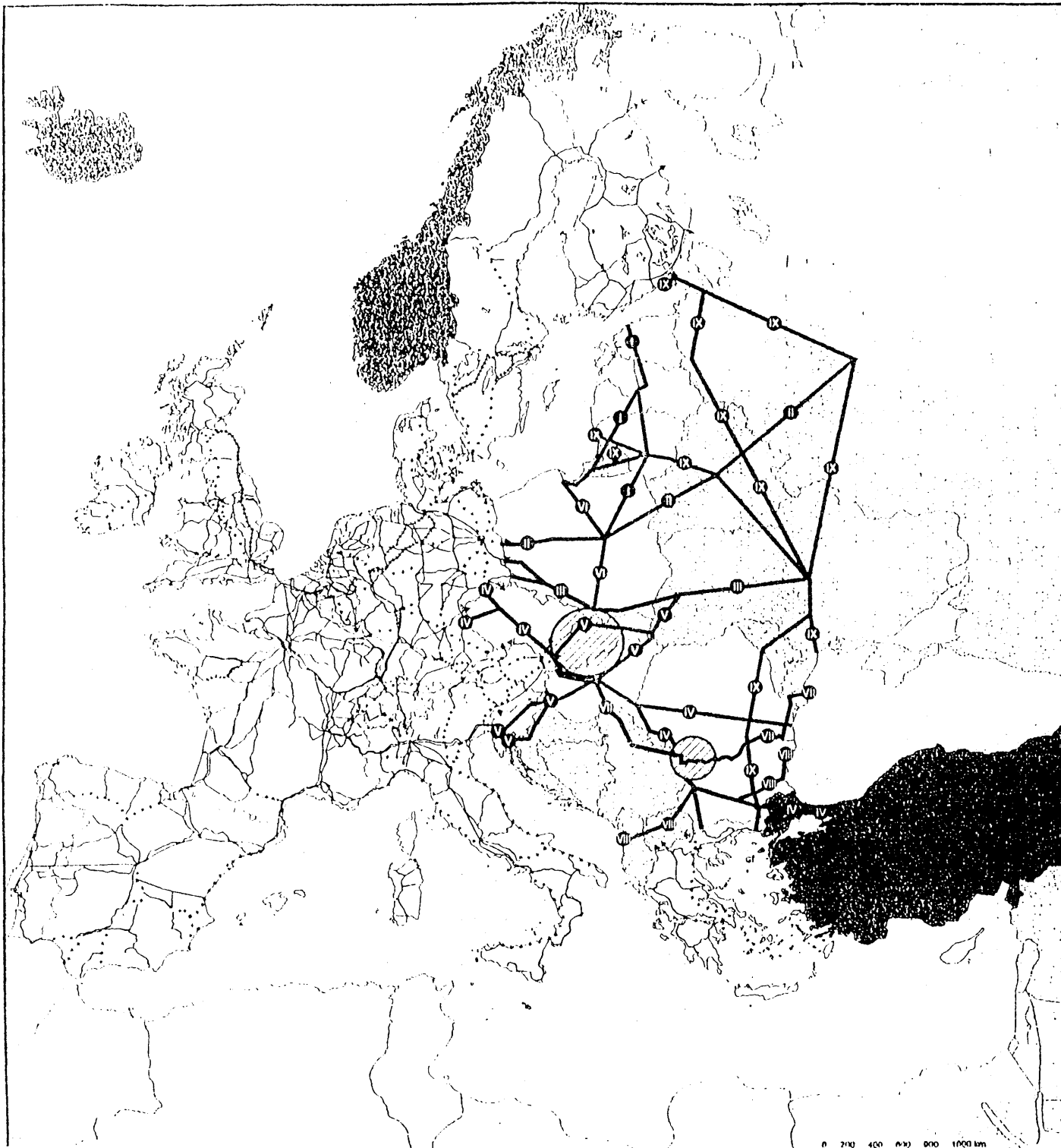
Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna

Helsinki-St Petersburg-Moscow/Pskov-Vitebsk-Kiev-Ljubasvika-
Kichinev-Bucharest-Dimitrovgrad and branches: 9A: Odessa-
Ljubasvika/Razdelnaya; 9B+D: Kiev-Minsk-Vilnius-
Klaipeda/Keliningrad



Prepared by the European Commission





TOWARDS A PAN-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK RAILWAYS

LEGEND

 European Union

 EEA countries

 Acceding countries

 Other countries

 Associated countries

 Pan-European Corridors (Crete, 1994) status: end of 1996

 Trans-European Transport Network

- I Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warsaw (road component: Via Baltica) (rail component: Rail Baltica) & Riga-Kaliningrad-Gdansk (road & rail section: Via Hanseatica)
- II Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow
- III Berlin/Dresden-Wrocław-Lviv-Kiev
- IV Berlin/Nürnberg-Praha-Budapest-Constanta/Thessaloniki/Istanbul
- V Venice-Trieste/Koper-Ljubljana-boundary between Slovenia and Hungary-Budapest-boundary between Hungary and Ukraine-Uzgorod-Lviv (Kiev) with branches: Branch 1: Rijeka-Zagreb-boundary between Croatia and Hungary-Budapest-boundary between Hungary and Ukraine-Uzgorod-Lviv-Kiev and Branch 2: Bratislava-Zilina/Kosice-Uzgorod and their interactions with infrastructures and transports in all modes on the same or reasonably related routes
- VI Gdansk-Warsaw-Zilina
- VII Danube
- VIII Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna
- IX Helsinki-St. Petersburg-Moscow/Pskov-Vit'bsk-Kiev-Ljubasvika-Kichinev-Bucharest-Dimitrovgrad and branches: 9A: Odessa-Ljubasvika/Razdelnaya; 9B-D: Kiev-Minsk-Vilnius-Kalpeda/Kaliningrad



Prepared by the European Commission

0 200 400 600 800 1000 km

Gennemførelse af transportinfrastrukturprojekter i forbindelse med paneuropæiske transport

Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab nævner

projekter af fælles interesse

dette er projekter, der udføres inden for EU's grænser i henhold til Fællesskabets retningslinjer og med støtte fra EU i henhold til bestemmelserne i finansforordningen.

projekter af gensidig interesse

det drejer sig om projekter, der går ud over EU's grænser eller ligger i et tredjeland.

De internationale finansieringsinstitutter begrænser sig til

bankfinansierede projekter:

disse projekter er mere begrænsede med et loft på 500 mio. ECU, mens mindre projekter er endnu mere velkomne. Sådanne projekter udgør en del af eller er afsnit af større projekter af fælles/gensidig interesse eller af prioriterede korridorer eller områder.

På Kreta-konferencen foreslog man, at den relevante paneuropæiske transportinfrastruktur skulle opstilles tre lag (se til højre).

Lag 1 omfatter hovedsagelig udarbejdelse af retningslinjer for transportplanlæggere, som bygger på almindeligt accepterede FN-ECE retningslinjer. Lag 2 og 3 vedrører instrumenter til udvælgelse af investeringsprioriteter.

Lag 2 bygger delvis på TEM og TER net og en række formodninger:

1. ethvert deltagende land fra Central- og Østeuropa bør berøres af mindst én korridor
2. korridorer skal være økonomisk levedygtige, og der skal være realistiske muligheder for at finansiere arbejdet til et hensigtsmæssigt niveau senest år 2010
3. de valgte korridorer skal indgå i et net, så deres levedygtighed forøges.

Udvælgelseskriterier for lag 3

I deklARATIONEN på den anden paneuropæiske transportkonference på Kreta fra den 14.-16. marts 1994 støttede man tanken om "tre lag", som kort kan beskrives som følger:

Lag 1: Udviklingen af paneuropæisk infrastruktur af fælles interesse på lang sigt. Denne udvikling afspejles i de internationale instrumenter AGR, AGC, AGTC som blev udarbejdet under FN-ECE. Der er ikke i disse instrumenter sat nogen tidsfrist for nettenes fuldførelse.

Lag 2: Prioriteter af fælles interesse på mellemlang sigt til 2010. Det drejer sig her for EU om det transeuropæiske transportnet, som blev vedtaget af Rådet og Europa-Parlamentet i juli 1996. For Central- og Østeuropa drejer det sig om en række prioriterede korridorer, som omfatter alle transportmåder, hovedsagelig TEN og TER-net. Det drejer sig på nuværende tidspunkt i henhold til Kreta-konferencen, om ni korridorer, hvilket bliver revideret på næste conference i Helsingfors i juni 1997

Lag 3: Prioriteter af fælles interesse på kort sigt (op til 5 år). Projekterne skal være forbundet med korridorerne i lag 2 eller ingå i Fællesskabets retningslinjer som projekter af fælles interesse. Projekter for Central- og Østeuropa skal indgå på en liste over specifikke projekter, og prioriterne defineres ved hjælp af anerkendte operationelle udvælgelseskriterier. Prioriteterne for EU fremgår af retningslinjerne. Yderligere projekter defineres i henhold til de interne procedurer.

Obligatoriske udvælgelseskriterier for prioriterede projekter i forbindelse med paneuropæisk transport. Det drejer sig om projekter, som bidrager til at gennemføre de paneuropæiske transportkorridorer og -områder. Projekterne skal omfatte:

- den nødvendige og økonomiske levedygtige fysiske infrastruktur for korridorer og områder i henhold til deres handlingsplaner
- den nødvendige infrastruktur til intelligent udnyttelse af transportsystemer
- støtte til ny eller hensigtsmæssig teknologi, herunder rullende materiel, hvis det bidrager til at fremme den fælles transportpolitik (f.eks. kombineret transport)
- bedre rullende materiel, hvis det forebygger kostbare infrastrukturinvesteringer
- tjenesteydelser forbundet med korridorerne eller områderne til international transport, navnlig grænseovergange.

Projekterne udvikles i to etaper: forberedelse og investering. Forberedelsesfasen ("undersøgelsesfasen") indeholder alle de nødvendige skridt, som fører til færdiggørelse. Undersøgelsesfasen kræver offentlig støtte, navnlig i begyndelsen. Denne fase indgår dog ikke i de investeringsplaner, der behandles i denne meddelelse. Denne fase er obligatorisk, men er en separat del af projektarbejdet.

For at komme i betragtning, skal investeringsprojekter opfylde følgende kriterier:

Finansieringskriterier: der skal være realistisk finansiering til rådighed med angivelse af bidrag fra statsbudgettet, støtte fra udlandet og privat finansiering. Eventuelle indtægter fra projekter samt andre incitamenter for privat finansiering (overførsel af indtægter fra eksisterende infrastruktur, tilskødet jord osv.) vurderes, og der udarbejdes planer for levedygtigheden af et eventuel indtægtsgivende organ, som driver infrastrukturen.

Økonomiske kriterier: generelt skal fortjenesten være mindst 10%. Beregningen skal bygge på en økonomisk analyse i henhold til bedste international standard med hensyntagen til interne og eksterne omkostningerne og goder, f.eks. projektets betydning for nettet, erhvervsattraktivitet, turisttrafik og påvirkningen af miljøet.

Modenhed: projektet kan straks gennemføres; dette betyder, at undersøgelsesfasen er blevet gennemført, og at følgende spørgsmål er løst eller afsluttet:

- de finansielle arrangementer er afsluttet; eventuelle finansieringsbetingelser er opfyldt
- projektet er i overensstemmelse med relevante miljølove og -politikker, herunder vurdering af betydningen for miljøet
- jorden er blevet erhvervet, eksproprieringen og eventuelle juridiske formaliteter er afsluttet
- offentligt udbud
- alle de nødvendige forberedende undersøgelser er blevet foretaget

- de nødvendige forhandlinger mellem centrale og lokale myndigheder er afsluttet.

Bæredygtighed: projektet er blevet udvalgt bl.a. under hensyntagen til en hensigtsmæssig balance mellem transportmåder og minimering af miljøpåvirkningen. De direkte, indirekte og kumulative virkninger af både projektet og projektets alternativer undersøges. I denne undersøgelse indgår virkningen på andre transportmåder på grund af projektet, virkningerne af færdslen og virkningerne for nettet samt projektets betydning for en afbalanceret infrastruktur, der muliggør bæredygtig mobilitet med så få negative virkninger for miljøet som muligt.

Sammenkobling/interoperabilitet. Projektet skal forbedre internationale og interregionale forbindelsers geografiske og tekniske sammenkobling og interoperabilitet. Det skal bevises, at der er megen international trafik, eller at der er mulighed for meget international trafik. I denne forbindelse tages der hensyn til den gennemsnitlige internationale trafik på nettet og de specifikke forhold forbundet med projektets beliggenhed (nær en grænse, nær en storby osv.). Generelt skal projektet have mindst 10% international trafik (målt i PE for veje og tilsvarende målemetoder for andre transportmåder).

Et projekt anses endvidere for interessant, hvad angår sammenkobling og interoperabilitet, hvis mindst 3 parter erklærer sig villige til at deltage i finansieringen af projektet eller en direkte fortsættelse heraf.

Men henblik på at sikre interoperabilitet anvendes fælles europæiske tekniske standarder f.eks. som fastlagt i FN/ECE-aftaler og af fællesskabsorganer, navnlig CEN, CENELEC og ETSI.

ISSN 0254-1459

KOM(97) 172 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 11 01

Katalognummer : CB-CO-97-173-DA-C

ISBN 92-78-19000-4

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg