

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 4.2.2009
KOM(2009) 44 slutlig

GRÖNBOK

Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin

**BÄTTRE INTEGRERING AV DE TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTEN FÖR
ATT FRÄMJA DEN GEMENSAMMA TRANSPORTPOLITIKEN**

GRÖNBOK

Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin

BÄTTRE INTEGRERING AV DE TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTEN FÖR ATT FRÄMJA DEN GEMENSAMMA TRANSPORTPOLITIKEN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning.....	2
2.	Grunderna till den framtida strategin för de transeuropeiska transportnäten.....	3
3.	Viktiga frågor inför vidareutvecklingen av de transeuropeiska transportnäten	7
4.	Möjliga val för vidareutveckling av de transeuropeiska transportnäten	16
5.	Information till dem som har synpunkter på denna grönbok	17

1. INLEDNING

Strategin för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) syftar till att skapa den infrastruktur som krävs för att den inre marknaden ska fungera väl och för att Lissabonagens mål för tillväxt och sysselsättning ska kunna förverkligas. Ett annat mål är att garantera transportnätets tillgänglighet och främja ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Denna strategi bidrar även till att tillgodose EU-medborgarnas rätt till att fritt röra sig inom medlemsstaternas territorier. Genom att främja en hållbar utveckling införlivas dessutom miljöskyddskraven.

De 400 miljarder euro som hitintills investerats i det nät som fastställdes i Europaparlamentets och rådets beslut från 1996, senast ändrat 2004¹, har bidragit till att man kunnat genomföra ett stort antal projekt av gemensamt intresse varigenom nationella nät kopplats samman och gränsöverskridande tekniska hinder övervunnits. Mycket återstår fortfarande att göra innan de ursprungliga planerna genomförts fullt ut. Detta beror dels på att projekten är av långsiktiga karaktär, dels på att många projekt har försenats.

Av de medel som investerats utgörs ungefär en tredjedel av bidrag från gemenskapskällor². Enskilda EU-medborgare kanske inte alltid kan se resultaten av den övergripande TEN-T-strategin eller det mervärde för Europa som gemenskapsbidragen tillför. Spektrumet för de uppställda målen har varit ganska brett och det har därför varit omöjligt att med tillgängliga medel uppfylla dem fullt ut. Målen har i vissa fall inte varit klart preciserade varför det varit svårt att utarbeta målinriktade handlingsplaner, få verklig genomslagskraft och uppnå märkbara resultat. Kommissionen anser därför att det är hög tid att fråga sig varför de uppställda målen enbart uppnåtts till en del, om dessa

¹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet senast ändrat genom beslut nr 884/2004/EG av den 29 april 2004.

² Bidrag från TEN-T:s budget, sammanhållningsfonden och Europeiska regionala utvecklingsfonden samt lån från Europeiska investeringsbanken.

fortfarande är tillräckliga för att kunna bemöta framtida problem och vad som krävs för att fullt ut kunna uppnå morgondagens målsättningar med TEN-T-strategin.

Transportpolitiken syftar till att främja ekonomisk och miljömässig effektivitet samt säkra och tillförlitliga transporter inom och utanför den inre marknaden. TEN-T-strategin ska däremot se till att transporterna fungerar på bästa möjliga sätt med stöd av integrerad och innovativ infrastruktur som är väl anpassad till den tekniska utvecklingen inom sektorerna för energi, infrastruktur och fordon³. Strategin ska i större utsträckning än hitintills återspegla de fastställda EU-målen inte bara inom transportsektorn utan även i ett bredare politiskt, samhällsekonomiskt, miljömässigt och institutionellt sammanhang.

Förutom att stärka TEN-T:s roll inom ramen för Lissabonagendan kräver den stärkta ställning som Europa fått globalt sett att man fäster stor vikt vid utarbetandet av den framtida TEN-T-strategin. Europas ekonomiska tillväxt och möjligheterna att skapa sysselsättningstillfällen är också beroende av Europas internationella konkurrenskraft som måste understödjas genom bra transportförbindelser till andra delar av världen. Goda förbindelser till Europas närmaste grannar, däribland Afrika, är dessutom av vital betydelse ur ekonomisk, politisk och säkerhetsmässig synpunkt.

Framför allt kräver dock kampen mot klimatförändringarna EU-övergripande åtgärder för att befästa Europas ledande roll i världen. Transporter och transportinfrastruktur är områden som har stor potential för att tillföra positiva bidrag. Målen på klimatförändringsområdet bör stå i centrum för den framtida TEN-T-strategin och utformas ur ett klart EU-perspektiv. Den framtida TEN-T-strategin ska effektivt kunna bidra till att uppfylla gemenskapens klimatförändringsmål på ett sätt som både tillgodoser ekonomiska och miljömässiga mål samt behovet av sammodala effektiva frakter och passagerartjänster som samtidigt är innovativa.

Allt detta pekar på att man bör göra en genomgripande översyn av TEN-T-strategin snarare än att se över och eventuellt uppdatera föreslagna planer och prioriterade projekt. För att kunna bygga vidare på tidigare erfarenheter och resultat är det nödvändigt att först ingående se över hela inriktningen på strategin. Med tanke på de politiska, samhällsekonomiska, miljömässiga, institutionella, geografiska och tekniska aspekterna av denna fråga avser kommissionen att engagera så många berörda aktörer som möjligt för att se till att tillgänglig sakkunskap, erfarenhet och relevanta synpunkter tillvaratas. Det är av denna anledning som kommissionen inleder översynen av TEN-T med en grönbok i syfte att sammanfatta de pågående diskussionerna och begära in bidrag innan man lägger fram eventuella lagförslag eller andra förslag.

2. GRUNDERNA TILL DEN FRAMTIDA STRATEGIN FÖR DE TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTEN

- *EG-fördraget*

Artiklarna 154–156 i EG-fördraget fastställer strategin för de transeuropeiska transportnäten och hur dessa ska bidra till att uppnå målen med att skapa ett område utan inre gränser samt social och ekonomisk sammanhållning till förmån för samtliga unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen. Bland annat inriktar sig strategin på sådana gemenskapsåtgärder som syftar till att främja de

³ Begreppet fordon används genomgående i denna grönbok i bemärkelsen transportmedel inom alla typer av transport.

nationella nätens samtrafikförmåga och driftskompatibilitet samt tillträdet till sådana nät. Hållbar utveckling måste också utgöra en komponent i strategin. Riktlinjerna för TEN-T utarbetades för att underlätta genomförandet av de bestämmelser i fördraget som föreskriver att projekt av gemensamt intresse ska preciseras och att gemenskapen får stödja projekt av gemensamt intresse som understöds av medlemsstaterna. Kommissionen kan även ta initiativ som främjar samordningen mellan medlemsstaterna för att ytterligare underlätta genomförandet.

- *Särskilda kännetecken*

Det främsta strategimålet i riktlinjerna för TEN-T är att skapa ett enda multimodalt nät som omfattar både traditionella markbaserade strukturer och utrustning (däribland intelligenta transportsystem) för att tillgodose kravet på säker och effektiv trafik. I ett längre perspektiv innebär det även utveckling av innovativa system som inte enbart medför fördelar för transportsektorn utan även stora möjligheter för industriell innovation.

De projekt av gemensamt intresse som ingår i TEN-T är ur många hänseenden mycket olika när det gäller planering, geografisk utbredning, kostnader, genomförandeperioder, livslängd samt investeringar, genomförande och driftstrukturer. Strategin måste omfatta ett stort antal olika tillvägagångssätt. När det gäller traditionell infrastruktur intar medlemsstaterna en ledande ställning och arbetar parallellt med den privata sektorn. Med hänsyn till nätets karaktär krävs det alla inblandade aktörer känner särskilt ansvar för att enas om målsättningarna och bidra till att dessa uppnås.

- *Tidigare resultat*

Tillämpningen av TEN-T-strategin har redan lett till märkbara positiva förändringar. Nationella vägnät och järnvägsnät har kopplats samman på många ställen och gränsöverskridande järnvägar har börjat bli driftskompatibla. Gemenskapsbidragen har koncentrerats till större projekt med höghastighetståg som banat väg för en ny generation av passagerartrafik som väl kan konkurrera med flyget och privatbilstrafiken. Bidragen har via samhallningsfonden inriktats på större projekt som sammankopplar länder och regioner med olika utvecklingsnivåer, vilket bidrar till att minska skillnaderna. Detta har gett en betydande katalysatoreffekt och gjort det möjligt att driva vidare de ur geologisk, teknisk, finansiell, rättslig och administrativ synpunkt mest krävande och komplexa projekten. Detta har främjat pilotprogram baserade på partnerskap mellan den offentliga och den privata sektorn som gör det möjligt att tillvarata erfarenheter när det gäller finansiering och projektledning.

Strategin har även bidragit till att intelligenta transportsystem utvecklats. Denna sektor har, vid sidan av Galileoprojektet, inom områdena väg-, järnvägs-, flyg- och vattenvägstransporter gjort stora framsteg på europeisk och EU-regional nivå tack vare TEN-T-understödda projekt. Många av dessa projekt skulle annars aldrig ha genomförts eller ens startats.

TEN-T-strategin har börjat ge resultat i fråga om godstransporter (en ökning med 34 procent mellan 2005 och 2020) där den förväntade ökningen påvisar nödvändigheten av att hitta verkligt sammodala lösningar för att lösa problem som överbelastning, ökade koldioxidutsläpp, infrastruktur- och organisatoriska brister. Konceptet sjömotorvägar som har en verkligt sammodal karaktär bör ges mycket större plats vid den framtida utvecklingen av TEN-T. Det bidrar till ”renare” godstransporter på sammodal grund och kopplar samtidigt samman EU med den övriga världen.

- *Utvärdering av de starka och svaga sidorna*

Planering av nätet

Riktlinjerna för TEN-T utgör i första hand gemenskapens instrument för att definiera strategin och planera nätet. De projekt av gemensamt intresse som preciseras i riktlinjerna kan definieras antingen i förhållande till deras plats i översiktsplaner eller med avseende på deras särskilda egenskaper.

De riktlinjer som antogs 1996, och senast ändrades 2004, omfattar två planeringsnivåer, nämligen en övergripande nätnivå (översiktsplaner för nät som inbegriper järnvägar, vägar, inre vattenvägar, kombinerade transporter, flygplatser och hamnar) och en andra nivå med trettio prioriterade projekt, det vill säga utvalda projekt av gemensamt intresse.

Det **övergripande nätet** omfattar totalt 95 700 km väg, 106 000 km järnvägsförbindelser (däribland 32 000 km för höghastighetståg), 13 000 km inre vattenvägar, 411 flygplatser och 404 hamnar. De flesta sträckningarna eller noderna finns redan. Emellertid måste dock nästan 20 000 km av vägarna, mer än 20 000 km av järnvägsförbindelserna (företrädesvis för höghastighetståg) och 600 km av de inre vattenvägarna anläggas eller väsentligt förbättras till en beräknad kostnad på 500 miljarder euro enligt nyligen gjorda beräkningar av medlemsstaterna⁴.

”Planeringen” av detta gemenskapsnät har huvudsakligen inneburit en sammanläggning av stora delar av olika transportmedels nationella nät och sammankoppling av dessa vid nationsgränserna. När TEN-T-strategin utarbetades i begynnelsen var detta säkerligen en lämplig metod. Med varje utvidgning visade sig dock denna metod vara allt mindre lämplig. Planeringen av TEN-T-nätet har inte skett med utpräglade EU-mål i förgrunden vilket hade lett till att det övergripande målet skulle ha setts som viktigare än summan av de enskilda resultaten. Medlemsstaterna bär visserligen det fulla ansvaret för infrastrukturplaneringen och genomförandet inom det egna territoriet men i och med att EU ständigt växer och nätet därmed blir alltmer komplext aktualiseras dock frågan om hur den nationella planeringen kan samordnas med en EU-övergripande planering och beakta de målsättningar som går utöver medlemsstaternas rent nationella intressen.

De **prioriterade projekten** inom TEN-T omfattar i övervägande grad de huvudsakliga järnvägs-, väg- och vattenvägsnät som korsar flera medlemsstater. Med hänvisning till deras stora betydelse för det internationella trafikflödet, sammanhållningen och målen för hållbar utveckling beslutades 2004 att dessa nät skulle bli föremål för en gemensam samhällsekonomisk utvärdering. Det finns dock fortfarande frågor som bör besvaras. Till dessa hör lämpliga urvalsmetoder, möjligheterna till samtrafik och utbyggnad (både ur geografisk och transportmedelssynpunkt), aspekter som avser samordnade kapacitets- och kvalitetsnormer samt metoder för att se till att projekten färdigställs inom planerad tid.

Utöver att definiera projekt av gemensamt intresse genom deras plats i översiktplaner och utifrån om de är förtecknade som prioriterade projekt fastställs det i riktlinjerna ”kännetecken” och det definieras särskilda mål och kriterier för att kunna precisera vilka projekt som är av gemensamt intresse. När det gäller intelligenta transportsystem har en sådan begreppsberad metod använts som utgångspunkt för att definiera projekt av gemensamt intresse.

⁴ Europeiska kommissionen, GD Energi och transport, TEN-T – genomförande av prioriterade projekt, lägesrapport maj 2008.

Nätgenomförande

Riktlinjerna för TEN-T är kopplade till instrument som syftar till att underlätta genomförandet av sådana projekt som fastställs vara av gemensamt intresse. Dessa utgörs av a) olika finansieringsinstrument som grundar sig på tillämplig lagstiftning, däribland finansieringsförordningen för TEN och sammanhållningsfonden, ERUF samt lån från Europeiska investeringsbanken och b) icke-finansiella instrument som kommissionens samordnade initiativ⁵.

Hitintills har dagens instrument inte varit tillräckliga för att projekt av gemensamt intresse kunnat genomföras fullt ut inom den i riktlinjerna angivna tidsramen. Detta gäller framför allt det övergripande nätet. Medlemsstaterna bär praktiskt taget det fulla ansvaret för att genomföra det stora antalet projekt. Det är huvudsakligen nationella mål som styr investeringsbesluten. Stödberättigade medlemsstater har genom sammanhållningsfonden erhållit gemenskapsbidrag för att genomföra projekt vilket medfört ökad tillgänglighet (däribland tillgängligheten till regioner i yttre randområden). TEN-T-finansieringen har bara delvis varit tillräcklig för att leva upp till strategins målsättningar. På det stora hela taget har de gemenskapsbidrag som hitintills spenderats knappast bidragit till att medborgarna och de ekonomiska aktörerna kunnat ”märka någon skillnad” – ett mervärde för EU – till följd av de gemenskapsåtgärder som avser det övergripande transeuropeiska transportnätet. De investeringar som medlemsstaterna gjort på det nationella planet betraktas främst som nationella investeringar och inte som ett bidrag till ett gemenskapsmål.

När det gäller prioriterade projekt är situationen annorlunda. Dessa har stått i centrum för gemenskapsinsatser både i fråga om finansiering och samordning. Även om gemenskapens tillgängliga finansiella medel inte är tillräckliga för att fullt ut möta de behov som dessa projekt ger upphov till har åtgärderna, som varit inriktade på mer begränsade och gemensamt överenskomna mål, varit mycket effektivare och mer synliga. Vissa av dessa projekt närmar sig slutförandet och utgör ett verkligt bevis för de potentiella fördelarna med de strategimål för TEN-T som fastställs i fördraget. Sådana viktiga prioriterade TEN-T-projekt som höghastighetstågen som förbinder Paris, Bryssel, Köln/Frankfurt, Amsterdam och London har inte enbart inneburit en sammankoppling av nationella nät och utgjort ett genombrott för en ny generation av tågtrafik över gränserna utan även gett medborgare och affärsresande möjlighet att inse fördelarna med den fria rörligheten inom Europa.

Projektet för höghastighetsmotorvägar till sjöss (omfattande infrastruktur, anläggningar, förfaranden, teknik och tjänster) syftar till att främja kvalitet och multimodala dörr-till-dörr-transporter av hög kvalitet och kapacitet. I TEN-T-riktlinjerna definieras det som en begreppsbasead metod med fastställda mål och förfaranden för att precisera projekt av gemensamt intresse. Gemenskapen har därigenom kunnat utarbeta en praktiskt tillämpningsmetod för sammodala transportlösningar som syftar till att förbättra tillgängligheten och minska utsläppen från vägtransport av gods. Det finns olika gemenskapsinstrument och nationella instrument, däribland TEN-T:s budget som huvudsakligen avser suprastruktur och infrastruktur i hamnar och förbindelserna med inlandet. Eftersom förfarandet för att få offentligt finansiellt stöd är komplicerat och klara mål och kriterier saknas har denna metod inte använts i någon större utsträckning.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet

När det gäller intelligenta transportsystem (ITS) har TEN-T-strategin framför allt bidragit till att förbereda Galileoprogrammet och forskningsprojektet om flygledningstjänster i det gemensamma europeiska luftrummet (SESAR). Dessa stora europeiska projekt kommer, när de väl är i drift, att bidra till att användningen av transportinfrastrukturen effektiviseras. ITS-projekt har när det gäller vägar, järnväg, flygtransport, trafikledning för fartygstrafik och flodinformationstjänster utarbetats på ett flexibelt sätt på grundval av de egenskaper som fastställs i TEN-T-riktlinjerna. Denna begreppsbaseade metod gör det möjligt att beakta teknisk utveckling, marknadens behov och samarbetsinitiativ mellan aktörer från olika medlemsstater. I kombination med möjligheten till femtioprocentigt stöd till projektförberedelsen har denna metod fått stor betydelse för utvecklingen av gränsöverskridande projekt som annars kanske inte hade kommit till stånd. En sådan flexibel syn på projektutveckling som baserar sig på förbestämda mål och kriterier borde också lämpa sig för att förverkliga andra mål för transportpolitiken som tillhandahållandet av (ekonomiskt och miljömässigt) effektiva, säkra, skyddade och högkvalitativa transporttjänster.

- *Förväntad efterfrågan på transporter*

Planeringen av framtida transportinfrastruktur är i högsta grad kopplad till den förväntade efterfrågan på transporter både på det nationella och internationella planet. De myndigheter som ansvarar för planeringen försöker att skapa en transportinfrastruktur som fullt ut motsvarar den framtida efterfrågan. Samtidigt konfronteras de med ett stort antal osäkra faktorer som styr efterfrågan som t.ex. ekonomisk utveckling och befolkningsutveckling, energipriser, prissättning av transporter och transportbeskattning, utvecklingen av urbana och territoriella strukturer, beteendeförändringar samt teknisk utveckling. På det politiska planet blir åtgärder för att styra efterfrågan allt viktigare och bör även beaktas vid infrastrukturplanering. Detta gäller i synnerhet avgifter för användning av infrastruktur, internalisering av externa kostnader och användning av intelligenta transportsystem.

Inom en inre marknad i utveckling bör en affärsinriktad utveckling av transporttjänster även uppmuntra till effektiv användning av infrastruktur och inverka på efterfrågeutvecklingen. Tjänster av detta slag växer snabbt eftersom de bygger på en sammodal lösning som medför både effektiv gränsöverskridande samordning och ITS-applikationer. EU:s transportpolitik inriktar sig på ett stort antal initiativ inom detta område, däribland handlingsplanen för godslogistik, förslaget till direktiv om järnvägskorridorer för godstrafik och strategin om ett gemensamt europeiskt luftrum.

På kort sikt kan affärsverksamheten utvecklas inom ramen för nuvarande infrastruktur. I takt med att affärsverksamheten utvecklas måste dock även transportpolitiken anpassas vilket kan komma att inverka både på tillhandahållandet av transportinfrastruktur och dess ”infasning”. Den framtida TEN-T-strategin måste vara tillräckligt flexibel för att kunna koppla samman transportpolitiken och utvecklingen av transportinfrastrukturen på kort, medellång och lång sikt.

F1 Bör kommissionens utvärderingen av den aktuella utvecklingen av TEN-T omfatta andra faktorer?

3. VIKTIGA FRÅGOR INFÖR VIDAREUTVECKLINGEN AV DE TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTEN

Den centrala frågan vid översynen av TEN-T-strategin är hur det framtida sammodala nätet ska utformas och hur det ska kunna förverkligas inom fastställd tid. Detta kräver en

utpräglad förmåga att på olika nivåer kunna samordna planering, genomförandekapacitet och kunskap. Samtidigt som medlemsstaternas suveräna beslutanderätt när det gäller projekt inom det nationella territoriet respekteras, krävs det också med tanke på de allt komplexare uppgifter man ställs inför, deras innovativa inslag och geografiska utbredning att gemenskapen intar en ledande roll.

Med utgångspunkt från den utvärdering av strategin som gjorts ovan vidareutvecklas nedan ett antal frågeställningar för framtiden.

3.1 Planering av näten

- *Framtiden för det övergripande nätet*

Det nuvarande övergripande nätet har varit av avgörande betydelse för att uppfylla det krav på tillgänglighet som avses i fördraget och visat sig vara väl lämpat som grundval för stöd från sammanhållningsfonden. Vidare har det utgjort en viktig bas för genomförandet av gemenskapslagstiftningen inom transportsektorn bland annat när det gäller driftskompatibla järnvägsnät och säkerheten i vägtunnlar. Till bristerna hör glappet mellan den övergripande planeringen och verktygen för att stimulera och följa upp genomförandet samt avsaknaden av ett klart EU-perspektiv.

Om man vill bevara en nivå med ett övergripande nät för TEN-T kräver detta en översyn av uppdaterings- och övervakningsförfarandena samt av de verktyg som behövs för ett fullständigt genomförande inom angivna tidsramar vilket skulle innebära att medlemsstaterna med största sannolikhet måste ta på sig ett större bindande ansvar. Slopas man denna nivå skulle man å andra sidan bli tvungen att lägga större tyngd vid att garantera tillgängligheten till nätet.

F2 Vad talar för eller emot att bevara det övergripande nätet? Hur kan nackdelarna med de olika lösningarna åtgärdas?

- *Eventuellt införande av ”ett prioriterat nät”*

Den nuvarande metoden med prioriterade projekt omfattar större trafikflöden mellan en startpunkt och en slutpunkt utan hänsyn till kontinuiteten och reflekterar därför inte eventuella ytterligare fördelar med nätet. För att åtgärda detta och därigenom öka de ekonomiska fördelarna med för gemenskapen högintressanta TEN-T-projekt bör den nuvarande lösningen med prioriterade projekt utvecklas till en lösning med prioriterade nät. En sådan nätlösning skulle också medge att noder (vilka ofta är huvudorsaken till överbelastning och till andra brister), hamnar och flygplatser på ett mer systematiskt sätt inkluderas som inträdespunkter i nätet liksom de största sammodala anslutningspunkterna som ligger till grund för en långtgående nätintegrering. Genom att inom ett enda nät samordna befintliga infrastrukturlänkar och noder med planerad infrastruktur kan de erfarenheter som TEN-T-strategin redan resulterat i eventuellt tillföra ett mervärde.

En sådant nät ska byggas med utgångspunkt från en överenskommelse om klara gemensamma mål och en öppen och objektiv planeringsmetod. Följande faktorer bör särskilt beaktas: de större trafikflödena både inom unionen och till andra delar av världen, sammanhållningsmålen (genom förbindelser mellan regioner med olika utvecklingsnivå och olika regionala särdrag), förbindelserna med centra för ekonomisk utveckling, ”värdet av de insatser som redan gjorts” för utvecklingen av TEN-T, miljömål, andra strategimål som gemenskapen ställt upp (t.ex. konkurrensaspekten), framstegsinriktade insatser för effektivare användning av infrastrukturen, spännvidden

mellan de enskilda medlemsstaternas situation och delat planeringsansvar på gemenskaps- och nationell nivå.

Ett ur geografiskt synpunkt definierat prioriterat nät bör tillgodose kontinuiteten av de nuvarande prioriterade projekten och i motiverade fall utgå ifrån dem. Klimatförändringsmålen måste stå i centrum för all planering för utveckling av ett eventuellt prioriterat nät. En sådant nät bör därför vara utpräglat multimodalt för att de stora frakt- och passagerartrafikflödena sammodalt ska kunna flyta genom EU på ett så ekonomiskt och miljövänligt sätt som möjligt. Det kräver en optimal samtrafik mellan olika transportmedel bland annat genom att skapa förbindelsenät i inlandet mellan havshamnar och inlandshamnar eller genom järnvägsförbindelser till flygplatser. Vidare bör alla större projekt ingå i ett intelligent transportsystem. Samtidigt som TEN-T-strategin strävar efter att på ett betydande sätt bidra till gemenskapens 20/20/20 klimatförändringsmål bör den även beakta att en anpassning till de eventuella konsekvenserna av klimatförändringen (exempelvis stigande havsnivå eller ändrade temperaturförhållanden) också är nödvändig. Därför måste TEN-T:s sårbarhet när det gäller klimatförändringarna och eventuella anpassningsåtgärder utvärderas och frågan om hur ny infrastruktur ska kunna göras klimatbeständig uppmärksammas. För att fullt ut kunna utvärdera miljökonsekvenserna av TEN-T är det vidare nödvändigt att de krav som uppställs i UN/ECE:s (FN:s ekonomiska kommission för Europa) protokoll om strategisk miljöbedömning till Esbokonventionen uppfylls.

Det prioriterade nätet måste vara fullt driftskompatibelt (tillämpning av det europeiska ledningssystemet för järnvägstrafik (ERTMS) och alla andra tekniska specifikationer inom järnvägssektorn, tillämpning av politiken om ett gemensamt europeiskt luftrum och den europeiska huvudplanen för flygledningstjänsten (ATM), driftskompatibilitet inom andra ITS-sektorer) och ha fastställda mål för kapacitetsnormer för inblandade infrastrukturkomponenter. (TEN-T-riktlinjerna uppställer för närvarande enbart mål för den sektor som omfattar de inre vattenvägarna). Andra gemenskapsåtgärder som samverkar med infrastrukturuppbyggnaden, exempelvis införande av större och tyngre vägfordon eller intelligenta motorvägar, bör också tas med i beräkningarna.

Ett prioriterat nät skulle knyta samman de resultat som tidigare uppnåtts med TEN-T-strategin och dess nuvarande och framtida utmaningar. EU skulle inom denna ram kunna förenkla det sätt på vilket projekt av gemensamt intresse preciseras och genom gemenskapsinstrument på ett objektivare sätt fatta beslut om stöd, förutsatt att projekten utvärderas på ett enhetligt sätt. Detta skulle kombinera infrastrukturåtgärder på olika nivåer från långtidsprojekt till projekt av mindre omfattning, som kan genomföras på kort tid, vilket skulle öka effektiviteten och göra gemenskapsåtgärderna mer synliga.

F3 Skulle en metod med prioriterade nät vara bättre än nuvarande metod med prioriterade projekt? Om inte, vilka är i så fall fördelarna med de prioriterade projekten? Om så är fallet vilka (ytterligare) fördelar kan prioriterade nät medföra och hur ska de utvecklas?

- *En ”begreppsaserad pelare”*

Tillämpningen av en mer begreppsaserad metod för TEN-T skulle kunna vidga perspektiven och inkludera även infrastrukturbehov som uppstått genom affärsinriktade åtgärder inom de olika transportsektorerna. Sektorrelaterade strategimål och kriterier, så som de fastställs i TEN-T-riktlinjerna, kan utgöra vägledare för aktörer då de ska utveckla projekt av gemensamt intresse. Denna metod skulle främst sträva efter att i första hand optimera användningen av befintlig infrastruktur och skulle även kunna

uppmärksamma på nya infrastrukturbehov och växande efterfrågan i ett längre perspektiv. Det skulle även kunna leda till större flexibilitet i fråga om definitionen av projekt av gemensamt intresse och därigenom göra det möjligt att bemöta marknadsutvecklingen som för närvarande är svårförutsebar. Det skulle upprätta en direkt koppling framför allt mellan målen för gemenskapens transportpolitik (exempelvis främjandet av hållbara godstransporter genom olika lagstiftnings- och strategiåtgärder, effektiva och hållbara flygtransporter genom politiken om ett gemensamt europeiskt luftrum och SESAR) och infrastrukturpolitiken. Därigenom skulle TEN-T kunna inriktas på sitt huvudmål nämligen att utgöra en bas för transportjänster som motsvarar de gemenskapsmål som uppställts.

F4 Skulle en sådan flexibel metod för att identifiera projekt av gemensamt intresse vara lämpad för en strategi som traditionellt sett huvudsakligen faller inom ramen för medlemsstaternas enskilda beslut om infrastrukturinvesteringar? Vilka ytterligare för och nackdelar finns? Hur kan det bäst återspeglas i gemenskapens planering?

- *Infrastruktur av särskild betydelse för den framtida utvecklingen av TEN-T*

Oavsett vilken form det framtida TEN-T kommer att ta finns det ett antal specifika frågor som måste tas upp vid den kommande planeringen av TEN-T. Dessa omfattar enligt kommissionens uppfattning följande aspekter:

Olika behov för passagerar- och godstrafik

Passagerar- och godstrafik har olika egenskaper. Godstrafiken förväntas växa snabbare än passagerartrafiken. Den genomsnittliga transportsträckan för gods är längre än för passagerarresor och knutpunkterna mellan olika transportmedel och mellan långdistanstrafik och lokaltrafik kräver olika åtgärder. Överbelastning i infrastrukturen kan ge anledning till att separera järnvägslinjer för passagerare och godstransport. Hanteringen av passagerare och gods i hamnar och på flygplatser medför olika infrastrukturbehov både inom noderna och för åtkomsten av dessa. Tillgängligheten till städer för lastbilar som fraktar gods kräver att frågor som rör miljöaspekter och stadsplanering i större utsträckning måste beaktas. Varje enskilt fall måste utvärderas ur ekonomisk synpunkt och ur miljösynpunkt. Man kan dock fråga sig i vilken utsträckning som separat planering för gods- och passagerartrafik ska tas upp i den övergripande TEN-T-strategin. I båda fallen måste noder där långdistanstrafik och lokaltrafik strålar samman omfattas av TEN-T-strategin.

Flygplatser och hamnar som fungerar som Europas knutpunkter till världen

Flygplatser har en nyckelroll när det gäller passagerartrafiken (framför allt med tanke på Europas växande roll på den globala planet) och ökar även i betydelse för godstransporterna som ett led i den sammodala och logistiska kedjan. Flygplatserna kommer dock troligen att drabbas av stora kapacitetsbegränsningar under kommande år. Bränslepriset utgör en särskilt känslig faktor för flygtransporterna liksom säkerhetsaspekten och den ekonomiska utvecklingen. Typen och omfattningen av de projekt av gemensamt intresse som rör flygplatserna kan därför komma att ändras.

Trafiken i hamnarna har växt konstant under de senaste trettio åren och utgör ursprungs- och destinationsort för den övervägande andelen av gemenskapens internationella handelsflöde och en huvudkomponent i logistikkedjan för godstransporter. Den växande hamninfrastrukturen, däribland uppbyggnaden av en speciell infrastruktur för marina behov, medför långa förberedelseperioder och höga kostnader och förorsakar

därför problem för många hamnar. Bristfälliga förbindelser i inlandet, i synnerhet järnvägsförbindelser, har också visat sig utgöra ett huvudproblem när det gäller att fullt ut integrera hamnarna i logistiskkedjor. Kapacitetsproblem som beror på brister i infrastrukturen i vissa hamnar och dålig tillgänglighet till dem landvägen inverkar på vägtransportflödet i hela Europa eftersom till exempel inkommande handelsflöden enbart kan koncentreras till ett fåtal större hamnar. Godsdistributionen landvägen kan ytterligare bidra till överbelastningen och ha negativa konsekvenser för transportutsläppen.

Vattenburna transporter inom EU

De inre vattenvägarna erbjuder däremot gott om ledig kapacitet som redan finns tillgänglig och kan göras operativ med relativt begränsade ekonomiska insatser. De kopplar samman de större hamnarna och sammanbinder större industricentra i inlandet vilka ofta ligger utmed mycket hårt belastade transportkorridorer. Emellertid kan de inre vattenvägarna inte användas till sin fulla kapacitet och på ett effektivt sätt beroende på ett antal flaskhalsar och brister.

Den vidare utvecklingen av höghastighetsmotorvägarna till sjöss måste definieras genom fastställande av mål, omfattning och kriterier för offentligt stöd som stimulansåtgärd för offentliga och privata initiativ. Den ”gröna dimensionen” av höghastighetsmotorvägarna till sjöss måste lyftas fram eventuellt som en del av begreppet gröna transportkorridorer. Man bör även betona den ekonomiska bärkraften hos vattenvägarna. Vidare bör finansieringen via olika instrument (av nationell eller gemenskapskaraktär) förenklas.

Godslogistik

Godslogistiken har kommit att få en avgörande betydelse för att gemenskapen på ett hållbart sätt ska kunna bemöta ekonomins transportbehov. På grundval av principen om att varje transportmedel ska användas i förhållande till dess komparativa fördelar inom effektiva sammodala transportkedjor bidrar godstrafiken på ett betydelsefullt sätt till att gemenskapens klimatförändringsmål uppnås. Godstransporterna bidrar till ekonomisk tillväxt samtidigt som dessa effektiviseras både ur ekonomiskt perspektiv och miljöperspektiv. För att godslogistiken ska kunna utnyttjas till sin fulla tillväxtkapacitet måste TEN-T-strategin tillhandahålla rätt infrastrukturgrund, framför allt intermodala terminaler, järnvägskapacitet, kapacitet i havs- och inlandshamnar (däribland tillgänglighet till havshamnarna landvägen), uppställningsplatser för nyttofordon och intelligenta transportsystem både som infrastrukturkomponenter och för att följa och spåra gods. Miljödimensionens och den innovativa dimensionens roll kommer sannolikt att stärkas genom att gröna korridorer utvecklas inom ramen för godslogistiken. Sammodalitet är emellertid också viktig för passagerartrafiken som ska fungera genom friktionsfria flöden mellan olika offentliga transportmedel (exempelvis järnväg och flyg), mellan vägtransporter och offentliga transporter och långdistanstrafik och stadstrafik.

F5 Hur kan ovan beskrivna faktorer bäst beaktas inom ramen för den övergripande synen på den framtida utvecklingen av TEN-T? Vilka ytterligare aspekter bör beaktas?

Intelligenta transportsystem

Intelligenta transportsystem kan tillämpas på alla transportmedel eftersom de bidrar till att optimera de enskilda transportmedlen och till att tillgodose friktionsfria anslutningar. Intelligenta transportsystem kan klart förbättra effektiviteten i verksamheten liksom säkerheten, skyddet och komforten för användarna. När EGNOS (2009) och Galileo (2013) kan användas fullt ut kommer dessa effekter att öka. De utgör en bro mellan den

faktiska infrastrukturen och de allt intelligentare fordon som använder denna infrastruktur. Intelligent transportssystem utgör dock först och främst nyckeln till att gemenskapens huvudsakliga strategimål inom och utöver transportområdet uppnås. Detta gäller aspekter som säkerheten (bättre information och användarstöd), skydd (spårning och identifikation), effektivitet i verksamheten, hantering av överbelastning (effektiv styrning av efterfrågan och intermodala nät som balanseras genom prissättning, tillämpning av lagstiftning) och kampen mot klimatförändringarna (energieffektivitet, miljövänlig körning, gröna korridorer samt effektiva och ändamålsenliga europeiska sammodala transportssystem med hjälp av elektroniska system för gods- och sjötransporter). Inom flygsektorn är ett europeiskt nät oundgängligt om de mål som avser effektivitet, säkerhet och ur miljösynpunkt hållbar trafik ska kunna uppnås.

Med tanke på den relativt låga kostnaden för intelligenta transportssystem jämfört med kostnaden för att bygga upp den faktiska infrastrukturen och den möjligt som de erbjuder till att kombinera och optimera offentliga och privata investeringar är de sociala fördelarna och avkastningen på investeringarna betydande, förutsatt att insatserna sker efter samråd och att de är sektorsövergripande och omfattar hela Europa.

F6 Hur kan intelligenta transportssystem, som en del av TEN-T, förbättra det sätt på vilket transportsystemet fungerar? Hur kan investeringar i Galileo och EGNOS omsättas i effektivitetsfördelar och optimal balans i efterfrågan på transporter? Hur kan intelligenta transportssystem bidra till utvecklingen av ett multimodalt TEN-T?

- *Innovation*

Både transportinfrastrukturen, däribland intelligenta transportssystem, och fordonssektorn har stor innovationspotential och därför kan den traditionella gränsdragningen mellan infrastruktur och fordon komma att ändras. När det gäller utvecklingen av TEN-T under kommande årtionden uppstår frågan i vilken utsträckning som infrastrukturen måste anpassas till nya generationer av intelligenta trafiksystem och nya fordonsgenerationer (exempelvis intelligenta fordons återverkningar på infrastrukturen) och vilka konsekvenser som infrastrukturinnovationer kommer att få för fordonen.

Nya energiformer inom transportsektorn kan mycket väl leda till att infrastrukturen måste anpassas (bränslestationer). De senaste forskningsresultaten som gäller elfordon och hybridfordon är uppmuntrande eftersom de möjliggör att problemen med koldioxidutsläppen kan flyttas över från fordonen till kraftverken där problemet kan lösas på ett effektivare sätt. På sikt kan vätgasteknik komma att användas inom flyget och sjöfarten.

Utöver teknisk innovation kan målsättningen att på effektivaste sätt använda infrastrukturen leda till innovation på det organisatoriska planet.

F7 Kommer förskjutningen av gränserna mellan infrastruktur och fordon eller mellan tillhandahållandet av infrastruktur och det sätt på vilket den används att kräva att begreppet (infrastruktur)projekt av gemensamt intresse ges en vidare tolkning? Om ja, hur bör detta begrepp definieras?

- *Ett stamnät för TEN-T*

För att TEN-T ska kunna utgöra en effektiv utgångspunkt för alla transportpolitiskt relevanta mål och därigenom lyfta fram det mervärde som denna strategi tillför i form av en integrerad del av den gemensamma transportpolitiken skulle de olika ovan beskrivna

”pelarna” kunna sammanföras till ett slags stornät för TEN-T. Ett sådant nät skulle både kunna omfatta prioriterade nät och en ”begreppsbaserad” pelare varigenom behovet av flexibilitet och marknadsorientering uppmärksammas. Det skulle även kunna vidareutvecklas med tiden och tillgodose en optimal integrering av all infrastruktur (”faktisk” och intelligent) samt sammankoppling mellan olika transportmedel och samtidigt fungera som drivkraft för både teknisk och organisatorisk innovation. Det skulle även kunna utgöra utgångspunkt för att starta olika innovationsinitiativ till exempel när det gäller prissättning av transporter. Ett stornät med tydliga europeiska mål och höga prioriteter på transportområdet och inom andra EU-strategier (inre marknaden, sammanhållning, hållbar utveckling/klimatförändringar osv.) skulle kunna utgöra kärnpunkten för gemenskapens insatser för TEN-T-strategin.

F8 Kan ett sådant stornät ”förverkligas” på gemenskapsnivå? Vilka vore för- och nackdelarna? Vilka metoder bör användas för att upprätta ett stornät?

3.2. Genomförandefas

TEN-T kan enbart framstå som trovärdigt för EU-medborgarna om den valda planeringsmodellen och genomförandekapaciteten är i samklang. Det måste således råda samstämmighet mellan den valda planeringsmodellen och instrumenten för dess genomförande.

- *Övergripande finansiering av projekt av gemensamt intresse som fastställs i TEN-T-planerna*

Trots ansträngningarna att väsentligt förbättra effektiviteten när det gäller användningen av infrastruktur och möta efterfrågan på ett effektivt och hållbart sätt innebär genomförandet av TEN-T ett stort ekonomiskt åtagande.

Om man beslutar sig för att hålla fast vid det övergripande nätet kommer de ekonomiska konsekvenserna för genomförandet att bli enorma. Gemenskapens finansieringsinstrument, så som de är utformade idag, har inte räckt till för att fullt ut och inom angivna tidsramar kunna genomföra alla planerade projekt. För att man trots denna begränsning ska kunna vara säker på att Europaparlamentets och rådets framtida beslut i denna fråga genomförs på ett tillfredsställande sätt måste medlemsstaterna själva se till att huvuddelen av dessa projekt slutförs. Eftersom förseningarna i slutförandet av detta nät varit många i det förgångna vore det lämpligt att medlemsstaterna ges ett mer bindande ansvar. Det tillträde till TEN-T som avses i EG-fördraget kan också komma att omfattas av berörda medlemsstaters fulla ansvar.

De projekt som ingår i ett stornät, vilket är mindre omfattande än det övergripande nätet och inriktat på faktorer som är av största betydelse för att kunna genomföra målen med TEN-T-strategin, kommer självfallet också att bli kostnadskrävande. Varje enskilt projekt av gemensamt intresse bör dock basera sig på klart fastställda gemenskapsmål och bidra till tillförlitligheten i beräkningarna av de totala kostnaderna för genomförandet av TEN-T.

Planeringen av TEN-T bör möjliggöra en så exakt beräkning som möjligt av kostnaderna för nätet i dess helhet. Målen för genomförandet och kostnadsberäkningar för TEN-T-riktlinjerna, som vanligtvis sträcker över en femton- till tjugoårsperiod, kan delas upp i korta, medellånga och långfristiga mål. Detta kan utgöra en bra utgångspunkt för diskussionerna kring finansieringen av TEN-T i dess helhet. Medlemsstaterna, gemenskapens finansieringsinstrument och Europeiska investeringsbanken kommer även

fortsättningsvis att spela viktiga roller i denna fråga. Med hänsyn till att de största TEN-T-projekten sträcker sig över en lång tidsperiod är det också viktigt att se längre än den gällande tidsramen för gemenskapsfinansieringen så att investerare ges större säkerhet i fråga om den totala perioden för projektgenomförandet.

Genomförandet av TEN-T har fram tills nu drabbats av enorma kostnadsökningar. Detta har berott på svåra geologiska förhållanden, nödvändiga komplicerade tekniska lösningar, ändringar av sträckningen för att få allmänhetens godkännande, i begynnelsen osäkerhet i fråga om kapacitetsnormer, åtgärder för att tillgodose överensstämmelse med miljölagstiftningen eller proaktiva miljöåtgärder, förseningar i genomförandet och andra problem av varierande slag. Om man redan på planeringsstadiet fastställer kapacitetsnormerna för TEN-T kan detta komma att minska osäkerheten. Aktivt stöd från kommissionen genom samordning skulle kunna bidra till problemlösning och främja utbytet av bästa praxis och därigenom bidra till mer tillförlitliga kostnadsberäkningar och underlätta projektgenomförandet.

Eftersom utvecklingen av TEN-T omfattar ett stort antal projekt av varierande slag krävs det olika finansieringslösningar. Med ökad marknadsinriktning inom transportsektorn och strävanden att optimera infrastrukturen bör det nu komma fler projekt som är helt självfinansierande. Genomförandet av den gemenskapslagstiftning som avser avgifterna för infrastruktur och internaliseringen av externa kostnader bör öka medlemsstaternas möjligheter till att både tillvarata tillgänglig kapacitet och till att optimera transportsystemet samt till finansiering av ny infrastruktur och ny teknik. Den privata sektorns roll i samband med genomförandet av projekt skulle i tillämpliga fall också kunna intensifieras. Gemenskapsinstrument som är avsedda att stödja partnerskap med deltagare från såväl den offentliga som den privata sektorn bör vidareutvecklas om effektivitetsvinster kan förväntas. Det nyligen inrättade European Public-Private Partnership Expertise Centre (ung. Europeiska centrumet för fackkunskap inom den allmänna och privata sektorn) förväntas att ytterligare bidra till att sprida erfarenheter och främja vidare utveckling av partnerskapsprogram med deltagare från såväl den offentliga som den privata sektorn.

F9 Hur kan finansieringen av TEN-T i dess helhet fastställas på kort, medellång och lång sikt? Vilka finansieringsformer – statliga, privata, på gemenskapsnivå eller nationell nivå – lämpar sig bäst för de enskilda aspekterna av utvecklingen av TEN-T?

F10 Vilket stöd kan ges medlemsstaterna för att hjälpa dem att finansiera och genomföra projekt som de ansvarar för? Bör den privata sektorns delaktighet i tillhandahållandet av infrastruktur ytterligare främjas? Om så är fallet, på vilket sätt?

- *Användning av gemenskapens finansiella instrument för att genomföra TEN-T*

Bidrag, framför allt de som utbetalas från budgetposten TEN-T, sammanhållningsfonden och den Europeiska regionala utvecklingsfonden, har stor betydelse när det gäller projekteringsarbetet och genomförandet. Bidrag tilldelas för utredningar (allt ifrån genomförbarhetsstudier till omfattande tekniska utredningar, miljöstudier och kostsamma geologiska undersökningar) som bidrar till att problem med projekt i inledningsstadiet och under arbetsfasen kan lösas, samt till själva anläggningsfasen. När det gäller genomförandet av TEN-T-strategin är det viktigt att i framtiden rationalisera tilldelningen av bidrag och att koppla den till det europeiska mervärde som dessa projekt erbjuder för att garantera att gemenskapsmedlen utnyttjas på bästa möjliga sätt.

Alla projekt av gemensamt intresse kan därför bli föremål för en harmoniserad och allmänt vedertagen kostnads- och intäktsanalys som fastställer det europeiska mervärdet. Analysen bör omfatta både externa kostnader och nätfördelar eller fördelar ur sammanhållningsaspekt och beakta geografiska skillnader mellan fördelarna och investeringskostnaderna (en medlemsstat kan till exempel drabbas av mycket höga kostnader för genomförandet av ett projekt på sitt territorium medan andra medlemsstater kan dra oproportionerliga fördelar av en sådan investering). Gemenskapsbidrag skulle således kunna tilldelas på ett rättvist och objektivt sätt och begränsas till projekt med ett klart mervärde för gemenskapen. För att kunna uppnå maximal hävstångseffekt av gemenskapsfinansieringen av de mål som uppställts för TEN-T är det nödvändigt att bättre samordna förvaltningen av alla tillgängliga budgetmedel (TEN-T-budgeten, sammanhållningsfonden och lån från Europeiska regionala utvecklingsfonden och Europeiska investeringsbanken).

Utöver bidragen finns det andra instrument som det lånegarantiinstrument som inrättades 2007 och riskkapitalordningen (ett pilotinitiativ för kapitaltillskott inom ramen för TEN-T-budgeten) som erbjuder möjlighet att stödja TEN-T-projekt på ett innovativt och lovande sätt. En diversifiering av instrumentpaletten för att försöka öka hävstångseffekten av gemenskapsbidragen, anpassning av bidragen till de särskilda behov som ett projekt medför och möjliggörande av effektiv projektstrukturering kan också övervägas. Innovativa instrument kan tänkas inbegripa euroobligationer.

F11 Svagheter och styrkor hos gemenskapens nuvarande finansieringsinstrument. Behövs det nya instrument (däribland ”innovativa instrument”)? Hur kan en kombinerad användning av medel från olika gemenskapskällor samordnas för att stödja genomförandet av TEN-T?

- *Användning av gemenskapens icke-finansiella instrument för att genomföra TEN-T*

Samordning – Europeiska samordnare och ”korridorsamordning”

Europeiska samordnare som utses av kommissionen för att bistå med förberedelse och genomförande av vissa prioriterade projekt har i ett flertal fall visat sig vara effektiva. Deras roll skulle kunna utvidgas till att omfatta stimulanshjälp för genomförandet av fler större TEN-T-projekt (i kombination med målinriktad finansiering genom EU:s finansieringsinstrument). Kritiska gränsöverskridande sträckor är fortfarande ytterst viktiga i detta sammanhang och ökar utsikterna för att hela projektet ska lyckas.

Samordning kan spela en riktig roll för alla insatser som omfattar ett stornät. Vid sidan av den ”traditionella” samordningen av prioriterade projekt, som görs av europeiska samordnare, erfordrar även affärsinriktade nerifrån initierade projekt som godstransporter och gröna korridorer en gedigen gränsöverskridande samordning. En sådan ”korridorsamordningsmetod” kräver att alla berörda aktörer – tillhandahållare av infrastruktur, operatörer, användare samt lokala och regionala myndigheter – involveras om man ska kunna ta fram lösningar som är godtagbara för alla parter och tekniskt, lönsamhetsmässigt och finansiellt genomförbara. För att dessa lösningar ska bli hållbara måste de inkludera alla relevanta infrastrukturkomponenter för t.ex. järnvägstransportkorridorer: eliminering av flaskhalsar, intermodala terminaler, anslutning till hamnar, utrustning för det europeiska ledningssystemet för järnvägstrafik och intelligenta transportsystem). Ur gemenskapsfinansieringssynpunkt skulle sådana projekt kunna betraktas som en ny form av ”europeiska projekt” som bör ses som en helhet snarare än ges fragmentariskt stöd.

Korridor-konceptet kan omfatta korridorer där infrastrukturkonsekvenserna är relativt små men där betydande fördelar kan uppnås på kort tid. Andra korridorer kan utgöras av svåra långsiktiga projekt som projekten genom Alperna och Pyrenéerna. I det senare fallet kan mellanliggande lösningar bli aktuella som bidrar till att förbättra hela projektets lönsamhet.

Den öppna samordningsmetoden

Genom att tillämpa den öppna samordningsmetoden på TEN-T skulle en gemensam ram för kommissionens, TEN-T:s verkställande organs och medlemsstaternas arbete kunna upprättas som samtidigt tillhandahåller en gemensam kunskapsbas för TEN-T-nätet. Den öppna samordningsmetoden ger, via TENtec, informationssystemet och dess portal, de stora användargrupperna tillgång till data som lagras i TENtec-databasen och till de kartor i det geografiska informationssystemet (GIS) som innehåller TEN-T-data samt möjlighet att uppdatera dem. Det faktumet att allmänheten ges tillgång till exempelvis rapporter och kartor med information om det transeuropeiska transportnätet kan även användas som ett lämpligt kommunikationsinstrument för att tillhandahålla information om kommissionens arbete med TEN-T. Systematiserad och omfattande information om utvecklingen av TEN-T-strategin i dess helhet är viktig för att öka medborgarnas medvetenhet om strategins fördelar.

Riktmärken kan också användas som ett sätt att uppmuntra medlemsstaterna till att investera i TEN-T. Definierade målnormer skulle exempelvis kunna bidra till att fastställa kapaciteten hos olika slags infrastrukturer och tjäna som utgångspunkt för en optimal infrastrukturanvändning och identifiering av flaskhalsar. Inom flygledningssektorn har positiva erfarenheter redan gjorts på detta område. Det har dock visat sig vara ytterst svårt att fastställa infrastrukturkapaciteten inom järnvägssektorn. Utbytet av bästa praxis erbjuder ett stort antal möjligheter för att underlätta projektgenomförandet när det gäller administrering av större projekt, partnerskap med deltagare från såväl den offentliga som den privata sektorn och beaktandet av miljöaspekter vid planeringen av infrastruktur.

F12 Har kan befintliga icke-finansiella instrument förbättras och vilka nya instrument kan införas?

4. MÖJLIGA VAL FÖR VIDAREUTVECKLING AV DE TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTEN

På grundval av de punkter som fastställs under punkt 3 kan kommissionen konstatera att det finns tre möjliga lösningar för den fortsatta utvecklingen av TEN-T:

- (1) Bevara den nuvarande strukturen med två nivåer omfattande ett övergripande nät och prioriterade projekt (som inte är sammankopplade).
- (2) Minska ner TEN-T till enbart en nivå (prioriterade projekt, eventuellt sammankopplade till ett prioriterat nät).
- (3) En struktur med två nivåer med ett övergripande nät och ett stomnät som utgörs av ett geografiskt definierat prioriterat nät och en begreppsbaserad pelare för att underlätta integreringen av olika transportpolitiska aspekter och aspekter som rör transportinfrastruktur.

Tabell 1 illustrerar fördelarna och nackdelarna med dessa tre lösningar.

F13 Vilken av dessa lösningar är bäst och varför?

5. INFORMATION TILL DEM SOM HAR SYNPUNKTER PÅ DENNA GRÖNBOK

Samråd om de frågor som tas upp i denna grön kommer att pågå fram till 30/04/2009.

Bidragen kan sändas till

Europeiska kommissionen

GD Energi och transport

TEN-T

B-1049 Bryssel

E-post: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

Europeiska kommissionen kommer att gå igenom resultaten av detta samråd och använda dem för arbetet med att utarbeta en strategi på detta område. Notera att bidragen och de svarandes namn kan komma att offentliggöras på Internet om inte de svarande uttryckligen vägrar att lämna sitt samtycke till offentliggörandet när de sänder in sina bidrag.

Strukturella valmöjligheter för utformningen av TEN-T

Alternativ	Titel	Beskrivning
(1)	Två nivåer övergripande nät och prioriterade projekt (nuvarande struktur)	<p>Nivå 1: Övergripande nät (översiktsplaner för transportmedel och trafikledningssystem enligt nuvarande TEN-T-riktlinjer) enligt nuvarande modell.</p> <p>Nivå 2: Prioriterade projekt enligt nuvarande modell.</p> <p>Översyn och eventuell omarbetning på grundval av bestämmelserna i nuvarande TEN-T-riktlinjer, artiklarna 22 och 23.3.</p> <p>Det globala nätet och prioriterade projekt kan ses över i samband med översynen av riktlinjerna på grundval av rapporterna vartannat år om tillämpningen av bestämmelserna.</p> <p>En lägesrapport om prioriterade projekt kommer att utarbetas senast 2010. Förslag till ändringar i projektförteckningen kan läggas fram om nödvändigt.</p>
(2)	En nivå: prioriterade projekt – eventuellt i en utvidgad form	<p>En nivå: Prioriterade projekt enligt nuvarande modell (ändrade vid behov) kompletterade med prioriterade infrastrukturbehov på grund av krav från olika transporttjänster. Prioriterade projekt kan eventuellt (med erforderliga ändringar) anslutas till ett prioriterat nät.</p>

Sannolika fördelar och nackdelar

Fördelar:

Nivå 1: Ett viktigt ”verktyg” för olika transportpolitiska mål (genomförande av driftskompatibilitet, säkerhet och annan lagstiftning) och i framtiden eventuellt för ny teknik, prissättning av infrastrukturanvändning osv. Även uppfyllande av kravet på tillträdet till TEN-T för regioner.

Nivå 2: Den ”synliga delen” av TEN-T-strategin med målinriktat finansiellt gemenskapsstöd och samordningsinitiativ från kommissionen. Mätbara resultat med tydliga effekter för den inre marknaden, sammanhållningen och målen för hållbara transporter.

Nackdelar:

Nivå 1: Ingen möjlighet att på gemenskapsnivå se till att projekt genomförs fullt ut och inom angiven tid.

Nivå 2: Nätets verkan optimeras inte på EU-nivå.

Fördelar:

Möjliggör att gemenskapsinstrument koncentreras på de högst prioriterade områdena vilket ökar möjligheterna till att nätet färdigställs inom angiven tid. Gemenskapspolitiken blir mycket synlig och trovärdig.

Nackdelar:

Det övergripande nätet med transportpolitik och krav på tillträde försvinner som gemenskapsnät på grund av bristande medel för att

- (3) Två nivåer övergripande nät och ”stomnät” Nivå 1: Övergripande nät (översiktsplaner för transportmedel och trafikledningssystem enligt nuvarande TEN-T-riktlinjer) enligt nuvarande modell.

Nivå 2: Ett ”stomnät” utgörs av

a) en ”geografisk pelare” (som definieras rent geografiskt) Detta omfattar ett ”prioriterat nät” (som utgår från den nuvarande modellen med prioriterade projekt) som kopplar samman och vid behov utvidgar större internationella transportleder, viktiga noder som intermodala knutpunkter (hamnar, flygplatser, godsterminaler osv.) och en större europeisk satsning på området intelligenta transportsystem.

b) en ”begreppsaserad” pelare som utgör basen för precisering av projekt, korridorer och nätdelar baserad på behov av tjänster på kort, medellång och lång sikt. Mycket affärsinriktad. Denna pelare definieras med hjälp av begreppsaserade faktorer som mål, kriteriet osv. och erbjuder en grund för en öppen och objektiv projektprecisering (och även en grund för eventuell gemenskapsfinansiering).

tillgodose ett fullgott genomförande.

Fördelar:

Nivå 1: Samma som i alternativ 1.

Nivå 2: Större potential för att åstadkomma verkliga näteffekter och således främja medlemsstaterna åliggande att färdigställa nätet. Utgör även en utgångspunkt för transportpolitik, framtida innovationer (effektiv användning av infrastruktur, sammodalitet, logistik, ny teknik osv.) och målen för utsläppsminskning.

Totalt: Möjliggör koncentration av gemenskapsinstrument (ur finansiell och samordningssynpunkt) på fullständigt färdigställande av nätet. Ökar strategins effektivitet, synligheten och trovärdighet. Skapar en sund utgångspunkt för förhandlingarna om gemenskapsbudgeten för 2014–2020.

Nackdelar:

Nivå 1: Saknas medel för ett fullständigt genomförande inom angiven tid och samtidigt säkerställande av för transportpolitiken viktiga funktioner och av tillträdet till nätet.

Nivå 2: Tillför ”osäkra” faktorer i TEN-T-planeringen, vilka enbart kan definieras genom mål och kriterier snarare än genom konkreta projekt.