

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(95) 48 endelig udg.

Bruxelles, den 22.02.1995

94/ 0098(COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS beslutning

**om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af
det transeuropæiske transportnet**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens
artikel 189 A, stk. 2)

ÆNDRET FORSLAG

til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet

(Forelagt i medfør af artikel 189 A, stk. 2, i EF-traktaten)

BEGRUNDELSE

1. FORMÅL

1.1. Den 7. april 1994 forelagde Kommissionen med henvisning til afsnit XII i traktaten om Den Europæiske Union om transeuropæiske net Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget et forslag til beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

Disse retningslinjer er et første forsøg på at samle alle de specifikke retningslinjer, der er opstillet for de enkelte transportformer, i én overordnet netdispositionsplan, der afspejler Unionens opfattelse af, hvordan det fælles transeuropæiske transportnet bør se ud i 2010.

1.2. Europa-Parlamentet har erkendt, hvor vigtigt det er at få vedtaget disse net, specielt for at fremme væksten og beskæftigelsen i Den Europæiske Union; dette blev yderligere understreget på Det Europæiske Råd i Essen i december 1994.

Siden april 1994 er det i konklusionerne fra Topmødet på Korfu og i Essen blevet understreget, hvor vigtigt det er at få sat gang i gennemførelsen af de prioriterede projekter, og samtidig er Den Europæiske Union blevet udvidet med tre nye medlemsstater.

1.3. Sigtet med denne meddelelse er at tage hensyn til denne udvikling og at tilpasse Kommissionens oprindelige forslag af 7. april 1994 i overensstemmelse hermed.

2. KOMMISSIONENS FORSLAG

2.1. Ændring af bilag I til det oprindelige forslag

2.1.1. Siden 1. januar 1995 har Den Europæiske Union omfattet tre nye medlemsstater, nemlig republikken Østrig, republikken Finland og kongeriget Sverige.

2.1.2. Ifølge traktaten om Den Europæiske Union skal det tilstræbes at få etableret og udviklet transeuropæiske net i transportsektoren over hele Fællesskabets område.

Da forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet blev vedtaget af Kommissionen den 7. april 1994, omfattede Den Europæiske Union imidlertid kun tolv medlemsstater.

2.1.3. Det er derfor nødvendigt at supplere disse retningslinjer for at tage hensyn til udvidelsen af Den Europæiske Union.

2.1.4. De tre nye medlemsstater deltog forud for tiltrædelsen i de arbejdsgrupper, der blev oprettet under Udvalget for Infrastruktur, og samarbejdede med Kommissionen ved bilaterale møder.

Dette forberedende arbejde har gjort det muligt at udarbejde kort over netplanerne for disse lande, som skal indgå i bilag I, mens de artikler, der udgør selve beslutningen, forbliver uændrede.

2.2. Ændring af artikel 10 i det oprindelige forslag

2.2.1. Med den nye bestemmelse i artikel 10 vedrørende banenettet skulle der være mulighed for at inddrage nye teknologier inden for højhastighedsnettet (f.eks. under forudsætning af tilfredsstillende vilkår for interoperabilitetssystemer, så som TRANSRAPID).

2.3. Indledning til bilag III:

"Fortegnelse over projekter, der skal påbegyndes i løbet af de næste fem år"

2.3.1. Ved at ændre forslaget med denne fortegnelse efterkommer Kommissionen henstillingerne fra Det Europæiske Råd i Essen vedrørende prioriterede projekter i forbindelse med TEN-T og anmodningen fra Europa-Parlamentet om at give mere detaljerede oplysninger om de infrastrukturinvesteringer, der bør påbegyndes inden for de kommende fem år.

2.3.2. Fortegnelsen over projekter skal betragtes som rettesnor for infrastrukturinvesteringer i de første fem år af den 15 års tidshorison, hvormed der opereres i forbindelse med etableringen af TEN-T, således som det er skitseret i retningslinjerne. Det er først og fremmest en rettesnor for medlemsstaterne, men den berører også fællesskabsinstitutionerne samt finansieringsorganer og private investorer. Fortegnelsen figurerer i en foreløbig form i hvidbogen om vækst, konkurrenceevne og beskæftigelse. Kommissionen udarbejdede den endelige fortegnelse på grundlag af resultaterne af Christophersen-gruppens undersøgelser, som blev refereret på Essen-topmødet i de tekniske dokumenter, der er vedføjet som bilag til gruppens endelige rapport.

2.3.3. Ved afgørelsen af, hvilke projekter der skulle indgå i denne fortegnelse, lagde Christophersen-gruppen stor vægt på at opstille udvælgelseskriterier for de prioriterede projekter og tog hensyn til disse kriterier ved evalueringen af alle projektforslag. Kriterierne refererede specielt til projektets størrelse, omfanget af privat deltagelse og projektets udviklingsstadium og økonomiske levedygtighed samt dets eventuelle bidrag til

konkurrenceevnen og den økonomiske og sociale samhørighed i Den Europæiske Union. Man tilstræbte også at opretholde en vis ligevægt både mellem de forskellige transportformer og mellem forskellige regioner, eftersom de prioriterede projekter blev betragtet som værende af "forsøgsmæssig karakter".

2.3.4. Fortegnelsen omfatter

- * de 14 projekter, der af Det Europæiske Råd i Essen blev betegnet som værende af prioriteret karakter og på et sådant udviklingsstadium, at arbejdet vil kunne indledes i 1995/96. Det Europæiske Råd anbefalede, at både Rådet og de berørte medlemsstater lægger særlig vægt på finansieringen af disse projekter. Mange af projekterne er også egnede til et samarbejde mellem offentlige og private investorer, hvilket ville være et nyt alternativ i relation til finansiering af infrastruktur. De pågældende projekter blev først og fremmest udvalgt, fordi de var helt klar til iværksættelse, og i mindre grad af hensyn til en afbalanceret udvikling af nettet;
- * 21 andre vigtige projekter, der supplerer de 14 ovennævnte projekter med henblik på en struktureret udvikling af det transeuropæiske transportnet;
- * 5 pilotprojekter, der inddrager trafikstyringstjenester i transportnettet.

2.3.5. Projekterne kan ganske kort beskrives således:

Højhastighedstog / kombineret transport Nord - Syd Berlin - München - Verona

Berlin-München-Verona-aksen er led i en strategisk europæisk jernbanekorridor, som forbinder Skandinavien, Tyskland, Østrig og Italien; den er også vigtig for forbindelserne til Grækenland. Aksen består af to dele: Berlin-Nürnberg-strækningen og Brenner-aksen München-Verona.

Højhastighedstog Paris - Bruxelles - Köln - Amsterdam - London

PBKAL består af følgende afsnit:

- * Paris-Lille-(Kanaltunnel) - London
- * Bruxelles - Lille (Vestlinjen)
- * Bruxelles - Amsterdam (Nordlinjen)
- * Bruxelles - Köln (Østlinjen).

Højhastighedstog Syd

Projektet skal forbinde den iberiske halvø med det franske højhastighedstognet og dermed give adgang til Europas centrum. Projektet består af to dele: på Middelhavssiden går strækningen fra Madrid til Montpellier via Zaragoza og Barcelona. Projektets Atlanterhavsdel giver mulighed for en tilslutning til det franske "TGV Atlantique" til Paris via Bordeaux.

Højhastighedstog Paris - det østlige Frankrig - Sydtyskland

Projektet omfatter bygning af en ny strækning fra Paris til Frankrigs østlige grænseegne, hvor der etableres to forskellige forbindelser mellem det franske og det tyske højhastighedstognet: Ved Forbach/Saarbrücken og Strasbourg/Kehl. Desuden skal der bygges en linje, som forbinder Metz og Luxembourg.

Betuwe-banen: Kombineret transport / konventionel togdrift Rotterdam - den nederlandsk-tyske grænse - (Rhinen/Main)

Betuwe-banen mellem Rotterdam og den hollandsk-tyske grænse forbinder de største europæiske industri- og forbrugscentre (Rhinen/Main og Rhinen/Neckar) med Rotterdam havn. Der bliver tale om en konventionel jernbanelinje med en samlet længde på 160 km, hvoraf 75 % vil blive nyopført, mens de resterende afsnit udgøres af eksisterende spor, der ombygges og moderniseres.

Højhastighedstog / kombineret transport Lyon - Torino - Milano - Venedig - Trieste

Projektet består af ca. 250 km nye jernbanespor, herunder en 55 km lang basetunnel gennem Alperne. Fortsættelsen af linjen mod Trieste (430 km) via Po-dalen vil kunne medvirke til at forbedre kontakterne mellem Fællesskabet og Østeuropa.

Motorvej Patras - Thessaloniki og Via Egnatia

Projektet bliver selve rygraden i det græske motorvejssystem og er af afgørende betydning for udviklingen af transportinfrastrukturen i Grækenland. Via forskellige forgreninger forbinder dette projekt den isoleret beliggende EU-medlemsstat med alle dens naboer: Albanien, Bulgarien, det tidligere Jugoslavien og Tyrkiet.

Motorvej Lissabon - Valladolid

Dette projekt er af stor betydning for sammenkoblingen af det portugisiske og det spanske motorvejsnet; det vil også gøre det lettere at skabe forbindelse mellem motorvejsnettene på den iberiske halvø og i Frankrig og bidrager dermed til den sociale og økonomiske samhørighed i Den Europæiske Union.

Jerbaneforbindelse Cork - Dublin - Belfast - Larne - Stranraer

Projektet omfatter gradvis modernisering af den eksisterende strækning, som skal tilpasses hastigheder på 200 km/h. Strækningen skal betjene både passager- og godstrafik. Projektet supplerer TEN-jerbaneforbindelsen (Cork) - Dublin - (Belfast) - Holyhead - London - Kanal-tunnel - Benelux-landene.

Malpensa lufthavn

Malpensa lufthavn er en del af det eksisterende lufthavnssystem i Milano, som desuden omfatter Linate lufthavn samt den forholdsvis lille Bergamo lufthavn.

Fast jernbane- / vejforbindelse mellem Danmark og Sverige (Øresund) inkl. tilkørselsveje København - Malmø

Øresundsforbindelsen bliver den første faste forbindelse mellem den skandinaviske halvø og det europæiske fastland. Når forbindelsen er færdig, vil der være skabt langt bedre betingelser for den internationale gods- og passagertrafik.

Den nordiske trekant

Et fælles forslag fra Finland, Norge og Sverige går ud på at modernisere og forbedre vejene i denne trekantede korridor og dermed skabe gode og effektive forbindelser mellem hovedstederne og de vigtigste byområder i fire nordiske lande. Korridoren forbinder samtidig det europæiske fastland med de nordiske lande og fjernereliggende tredjelande.

Irland - Storbritannien - Benelux - vejprojekt

Korridoren forbinder de tre hovedknudepunkter i Irland (Belfast, Dublin og Cork) med vej- og færgeforbindelser til Skotland, Wales og videre diagonalt gennem vejsystemet i England til Felixstowe / Harwich færgenhavn og videre over Den Engelske Kanal til Benelux-vejnettet.

West Coast - jernbanestrækning

Vestkystlinjen er en del af det eksisterende britiske jernbanenet og en af de vigtigste Intercity-strækninger. Via havnene i Holyhead i Nordwales og Stranraer i Skotland giver den adgang til det irske jernbanenet, specielt Cork - Dublin - Belfast-linjen.

Kombineret transport

Infrastruktur til kombineret transport - omladningsudstyr, logistisk infrastruktur, justeringer af læsseprofiler, rullende specialmateriel - til de forbindelser, der indgår i det kombinerede transportnet; det omfatter også foranstaltninger til fremme af projekter vedrørende "short sea"-skibsfart og havne.

Spata lufthavn (Athen)

Bygning af en ny lufthavn, der skal erstatte den nuværende Athen lufthavn, som har kapacitetsproblemer og næppe kan udvides yderligere på grund af det meget lille lufthavnsområde.

Berlin lufthavn

Bygning af en ny lufthavn uden for Berlin; det er nødvendigt for at dække det øgede kapacitetsbehov og imødekomme en række miljøkrav (udflytning af lufthavne fra de indre byer og dermed også nedbringelse af støjforureningen).

Maurienne-motorvejen

Motorvej, der forbinder det franske og det italienske motorvejsnet og omfatter Fréjus-tunnelen.

Motorvej Marateca - Elvas

Motorvejen forbinder det portugisiske og det spanske motorvejsnet og udgør det manglende led i forbindelsen mellem Lissabon og Madrid.

Højhastighedstog i Danmark

Programmet drejer sig om at forbedre højhastighedstogstrækningerne og omfatter fire dele: København - Ringsted, Fredericia - Århus, Rødbyhavn - Storstrømsbroen, Vordingborg - Køge.

Den transappenninske motorvej Bologna - Firenze

Nybygning af Appenninerstrækningen af motorvejen mellem Milano og Rom. Den eksisterende strækning mellem Bologna og Firenze har store kapacitetsproblemer; med den nye forbindelse undgår man kødannelser, reducerer de miljøskadelige virkninger og forbedrer trafiksikkerheden.

Højhastighedstog / kombineret transport Donau-aksen

Jernbaneakse, som gennemskærer Østrig i vest-østlig retning (Salzburg - Linz - Wien - den ungarske og slovakiske grænse).

Motorvej Nice - Cuneo

Motorvej over Alperne, som forbinder det franske og det italienske motorvejsnet.

Fast forbindelse over Femer Bælt

Fast forbindelse mellem Tyskland og Danmark, som skal gøre det muligt at sætte højhastighedstog ind mellem Hamburg og København.

Motorvej Bari - Brindisi - Otranto

Motorvej, der følger Adriaterhavskysten i det sydlige Italien. Motorvejen skal forbinde de største havne, som har færgeforbindelser til Grækenland, Albanien og det tidligere Jugoslavien, og vil få stor betydning for udviklingen af det multimodale transportnet.

Kanal Rhinen - Rhône

Bygning af det manglende led i det transeuropæiske net af indre vandveje, som er af strategisk betydning. Med dette projekt vil der være skabt forbindelse mellem Marseille og Rotterdam og via Rhinen, Main og Donau mellem Middelhavet og Sortehavet.

Kanal Seine - Schelde

Dette indre vandvejsprojekt forbinder hele det parisiske område og Seine-dalen med hele Benelux-nettet.

Kanal Elben - Oder

Denne indre vandvej forbinder Berlin og den polske grænse og er af stor betydning for øst-vesttrafikken mellem havnene ved Nordsøen, tyske industricentre og det polske net af indre vandveje.

Udvidelse af Donau

Udvidelse og opmudring af en 70 km lang strækning af Donau for at fjerne en flaskehals på Rhinen - Main - Donau-aksen, som forbinder Nordsøen med Sortehavet.

Højhastighedstog Randstad - den nederlansk-tyske grænse - Rhinen / Ruhr

Forbedring af den eksisterende jernbanestrækning mellem Amsterdam og den nederlansk-tyske grænse; projektet bidrager samtidig til færdiggørelsen af højhastighedstogstrækningen Amsterdam - Oberhausen - Frankfurt / Main.

Vejkorridor Valencia - Zaragoza - Somport

Projektet forbinder det spanske og det franske motorvejsnet og omfatter Somport-tunnelen i grænseområdet.

Højhastighedstog Milano - Rom - Napoli

Jernbanestrækningen, som forbinder Nord- og Syditalien og samtidig udgør en fortsættelse af linjerne Frankfurt - Basel - Milano og Berlin - München - Verona (Brenner-aksen).

Højhastighedstog Luxembourg - Bruxelles

Denne strækning skal give væsentligt bedre forbindelser mellem de europæiske institutioner. Desuden vil strækningen forbedre forbindelserne Luxembourg - Amsterdam og Luxembourg - Kanaltunnel - London.

Vejkorridor Napoli - Reggio Calabria

Udbygning og modernisering af en eksisterende motorvej, som forbinder den allersydligste del af Italien med Napoli. Projektet skaber bedre forbindelse med denne del af landet og Norditalien og med de centrale områder i Den Europæiske Union. Projektet er også af stor betydning for den økonomiske udvikling i de direkte berørte regioner.

Short sea-skibsfart og havneinfrastrukturprojekter

Der skal investeres i havne og havnerelaterede infrastrukturer over de kommende fem år, og en stor del heraf skal gå til udvikling af short sea-skibsfart. En forbedring af havnenes effektivitet vil være af meget stor betydning for fremme af denne udvikling. Forbedringerne vil hovedsageligt vedrøre godsbehandling og procedurer. Når de har relation til infrastrukturen, skal de i prioriteret rækkefølge gå på bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet, forbedring af eksisterende infrastruktur og anlæggelse af ny infrastruktur. Der vil blive fremlagt en særskilt meddelelse om short sea-skibsfart i første halvdel af 1995.

2.3.6. Investeringerne i den fysiske infrastruktur i forbindelse med disse projekter vedrører højhastighedstognet, forbindelser over bjerge og have og sammenkobling af indre vandvejsforbindelser. De beløber sig til i alt 140 mia. ECU for alle 35 projekter frem til 2010. Udgifterne anslås at fordele sig således:

		Mia. ECU
Jernbaner :	69%	97
Motorveje :	20%	28
Indre vandveje :	4%	5
Lufthavne :	5%	7
Havne	2%	3

Der bliver også behov for infrastruktur til trafikstyringstjenester og foranstaltninger med henblik på at sikre interoperabiliteten, hvis ovennævnte infrastruktur skal kunne udnyttes optimalt. Det vil kræve yderligere 25 mia. ECU frem til 1999.

Det samlede omkostningsoverslag for disse projekter, der skal gennemføres i løbet af de næste fem år, beløber sig til 66 mia. ECU for de mest påtrængende nødvendige dele af den fysiske infrastruktur i det transeuropæiske transportnet.

Projekterne vil i de fleste tilfælde kræve finansiel støtte fra medlemsstaterne. Denne støtte vil afhænge af de enkelte medlemsstats prioritering af opgaverne. Det er derfor de berørte medlemsstater, der træffer den endelige beslutning om tidsplanen for projekternes gennemførelse.

ÆNDRET FORSLAG

1. **I artikel 7 i Kommissionens oprindelige forslag (KOM(94) 106) indsættes som stk. 3 :**

"3. *De i bilag III anførte projekter skal efter planen påbegyndes i løbet af de næste fem år.
Fortegnelsen i bilag III er ikke udtømmende.*"

2. **Første led i artikel 10, stk. 1, i Kommissionens oprindelige forslag (KOM(94) 106) affattes således:**

"- højhastighedsnettet, som omfatter nye spor, der er udstyret til hastigheder på 250 km/t og derover med nuværende eller ny teknologi, og/eller udbyggede spor, hvorpå der kan køres omkring 200 km/t."

3. **Kortene i bilag I i Kommissionens oprindelige forslag (KOM(94) 106) erstattes/suppleres med de kort, der er vedlagt dette forslag.**
4. **Det til denne meddelelse vedføjede bilag III indsættes i det oprindelige forslag som bilag III.**

**Fortegnelse over
projekter af fælles interesse
der skal indgå som bilag III til
forslag KOM(94) 106 endelig udg. af 7. april 1994
om retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet**

I. Prioriterede projekter (91 mia. ECU i samlede investeringer / 40 mia. ECU i perioden 1995-1999)

	OMKOSTNINGSOVERSLAG	
	I alt MIA. ECU	1995-99 MIA. ECU
Højhastighedstog / kombineret transport Nord-Syd	21,0	4,2
Nürnberg - Erfurt - Halle / Leipzig - Berlin		
Brenner-aksen - Verona - München		
Højhastighedstog (Paris)-Bruxelles-Köln-Amsterdam-London	16,0	9,5
Belgien: F/B grænse-Bruxelles-Liège-B/D grænse		
Bruxelles - B/NL grænse		
Storbritannien: London - tilkørsel til Kanaltunnel		
Nederlandene: B/NL grænse - Rotterdam - Amsterdam		
Tyskland: (Aachen)(2) Köln - Rhinen/Main		
Højhastighedstog Syd	13,0	3,2
Madrid - Barcelona - Perpignan - Montpellier		
Madrid - Vitoria - Dax		
Højhastighedstog Øst	4,5	3,0
Paris - Metz - Strasbourg - Appenweier - (Karlsruhe)		
med sidelinjer til Metz - Saarbrücken - Mannheim og		
Metz - Luxembourg		
Konventionel togdrift / kombineret transport:		
Betuwe-banen	3,3	2,2
Rotterdam - NL/D grænse - (Rhinen/Ruhr)(1)		
Højhastighedstog / kombineret transport: Frankrig-Italien	14,0	3,8
Lyon - Torino		
Torino - Milano - Venedig - Trieste		
Græske motorveje: Pathe og Via Egnatia	6,4	5,1
Rio Antirio, Patras - Athen - Thessaloniki - Prohamon-		
(den bulgarske grænse)		
Igoumenitsa - Thessaloniki - Alexandroupolis - Ormenio -		
(den græsk-bulgarske grænse) - Kipi (den tyrkiske grænse)		
Motorvej Lissabon - Valladolid	1,1	0,7
Konventionel jernbaneforbindelse		
Cork - Dublin - Belfast - Larne - Stranraer	0,3	0,1
Malpensa lufthavn (Milano)	1,0	0,8
Fast jernbane-/vejforbindelse mellem Danmark og Sverige	3,4	2,7
(den faste Øresundsforbindelse) inkl. tilkørselsveje til vejnet,		
jernbanenet og lufthavne		
Den nordiske trekant	4,4	1,2
Irland / Storbritannien / Benelux-vejforbindelse	2,7	1,5
West Coast jernbanelinje	0,9	0,7

Disse projekter forventes påbegyndt 1995-96.

(2) Fællesskabet yder i forvejen støtte til de igangværende anlægsarbejder.

II. Andre vigtige projekter (49 mia. ECU i samlede investeringer / 23 mia. ECU i perioden 1995-1999)

OMKOSTNINGSOVERSLAG	
I alt	1995-99
MIA. ECU	MIA. ECU

Kan fremskyndes, så arbejdet kan påbegyndes om ca. 2 år

<i>Kombineret transport</i> (1996-2005)	2,4	1,3
Foreløbigt projekter i Frankrig, Tyskland, Italien, Belgien, Portugal og Spanien (se også nedenfor)		
<i>Spata lufthavn (Athen)</i> (frem til år 2000)	2,0	2,0
<i>Berlin lufthavn</i> (1995-1998)	4,1	4,1
<i>Maurienne-motorvejen</i> (frem til 1998)	1,1	1,1
<i>Motorvej Marateca - Elvas</i> (frem til 1997)	0,4	0,4
<i>Højhastighedstog i Danmark</i>	2,1	1,8
<i>Den transappenninske motorvej Bologna - Firenze</i> (1995-2001)	3,1	2,6
<i>Højhastighedstog/komb. transport Donau-aksen</i> (1995-2010)	4,7	2,0
München / Nürnberg - Wien - (Budapest - Bratislava)		
<i>Motorvej Nice - Cuneo</i> (1997-2010)	1,9	0,7

Projekter, der kræver yderligere forundersøgelser

<i>Femer Bælt: fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland</i> (1998-2010)	4,5	0,7
<i>Motorvej Bari - Otranto</i> (1998-2003)	0,3	0,1
<i>Kanal Rhinen-Rhône</i> (1995-2007)	2,5	0,9
<i>Kanal Seine - Schelde</i> (1999-2006)	1,4	0,2
<i>Kanal Elben - Oder</i> (1996-2010)	0,7	
<i>Udbygning af Donau</i> mellem Straubing og Vilshofen (1999-2010)	0,7	0,1
<i>Højhastighedstog Randstad - Rhinen/Ruhr</i> (1998-2010)	1,6	0,7
Amsterdam - Arnhem - (Köln)		
<i>Vejkorridor Valencia - Zaragoza - Somport</i> (1995-2002)	1,2	0,3
<i>Højhastighedstog (Brenner)-Firenze; Rom - Napoli</i> (efter 2000)	8,3	0,3
<i>Højhastighedstog Luxembourg - Bruxelles</i> (efter 1999)	0,5	
<i>Vejkorridor Napoli - Reggio Calabria</i> (frem til 2000)	3,2	3,2
<i>Short sea-skibsfart og havneinfrastrukturprojekter</i>	3,0	1,0

Disse projekter skal efter planen påbegyndes inden for de næste fem år; årstallene i parentes angiver byggetiden.

Kombinerede transportforbindelser, der indgår i det først nævnte projekt

Følgende jernbanestrækninger skal anlægges til kombineret transport i løbet af de kommende fem år :

1. Taulov - Nordjylland
2. Hamburg - Padborg - Taulov - København
3. Hamburg - Berlin
4. Hannover - Berlin
5. Nürnberg - Berlin
6. Berlin - Dresden
7. Frankfurt - Würzburg
8. Betuwe-banen (Rotterdam-Ruhr) og forbindelserne i Nederlandene til Hengelo og Venlo
9. Rotterdam - Antwerpen / Zeebrugge - Bruxelles - Luxembourg - Bettembourg
10. Antwerpen - Aachen
11. Rotterdam - Antwerpen - Bruxelles - Aulnoye
12. Aachen - Liège - Erquelinnes
13. Porto - Lissabon - Madrid - Barcelona
14. Lissabon - Burgos - Irun - fransk-spanske grænse
15. Port-Bou - Barcelona - Valencia - Murcia
16. Madrid - Almeria/Algeciras
17. Le Havre - Paris
18. Dijon - Modane
19. Paris - Strasbourg
20. Kehl - Dijon
21. Nancy - Avignon
22. Marseille - Genova
23. Avignon - Narbonne
24. Paris - Dijon
25. Paris - Hendaye
26. Aulnoye - Metz
27. Tarvis - Udine - Bologna
28. Brenner - Asen - Bologna
29. Udine - Trieste
30. Iselle - Torino/Milano - Bologna
31. Modena - Torino - Milano
32. Chiasso - Milano
33. Verona - Trieste
34. La Spezia - Fidenza
35. Livorno - Firenze
36. Patras - Athen
37. Athen - Larissa (Volos) - Thessaloniki - nordgrænsen (tidl. Jugoslavien og Bulgarien)

III. Fælleseuropæiske projekter (samlet investering på ca. 50 mia. ECU. 10 mia. ECU indtil 1999)

For så vidt angår de projekter, der drejer sig om implementering af ny teknologi i forbindelse med trafikstyring, og som skal optimere brugen af infrastrukturen for alle transportformer (på land, til vands og i luften) til gavn for flere medlemsstater, foreslås følgende projekter gennemført som pilotforanstaltninger, der i løbet af de næste fem år kan udvikles til komplette projekter:

OMKOSTNINGSOVERSLAG mia. ECU i alt 95-99		
- flykontrollsystem: harmonisering og integration af de nationale flykontrollsystemer i et enkelt system	16(1)	6,5
- vejtrafikstyring: pilotforanstaltninger, der benytter trafikkontrol- centre og Radio Data System - Traffic Message Channel (RDS-TMC)	31	2,6
- skibstrafikkontrol- og informationstjenester: et europæisk skibsrapporteringssystem,	1,1-1,5	0,8
- positionsbestemmelses- og navigationssystem: udvikling og implementering af europæiske komponenter i det globale satellitbaserede navigationssystem (GNSS)	0,9	0,2
- pilotprojekter vedrørende et togtrafikstyringssystem: kontrolstyresystemer til udvalgte højhastigheds- togstrækninger.	0,7	0,35

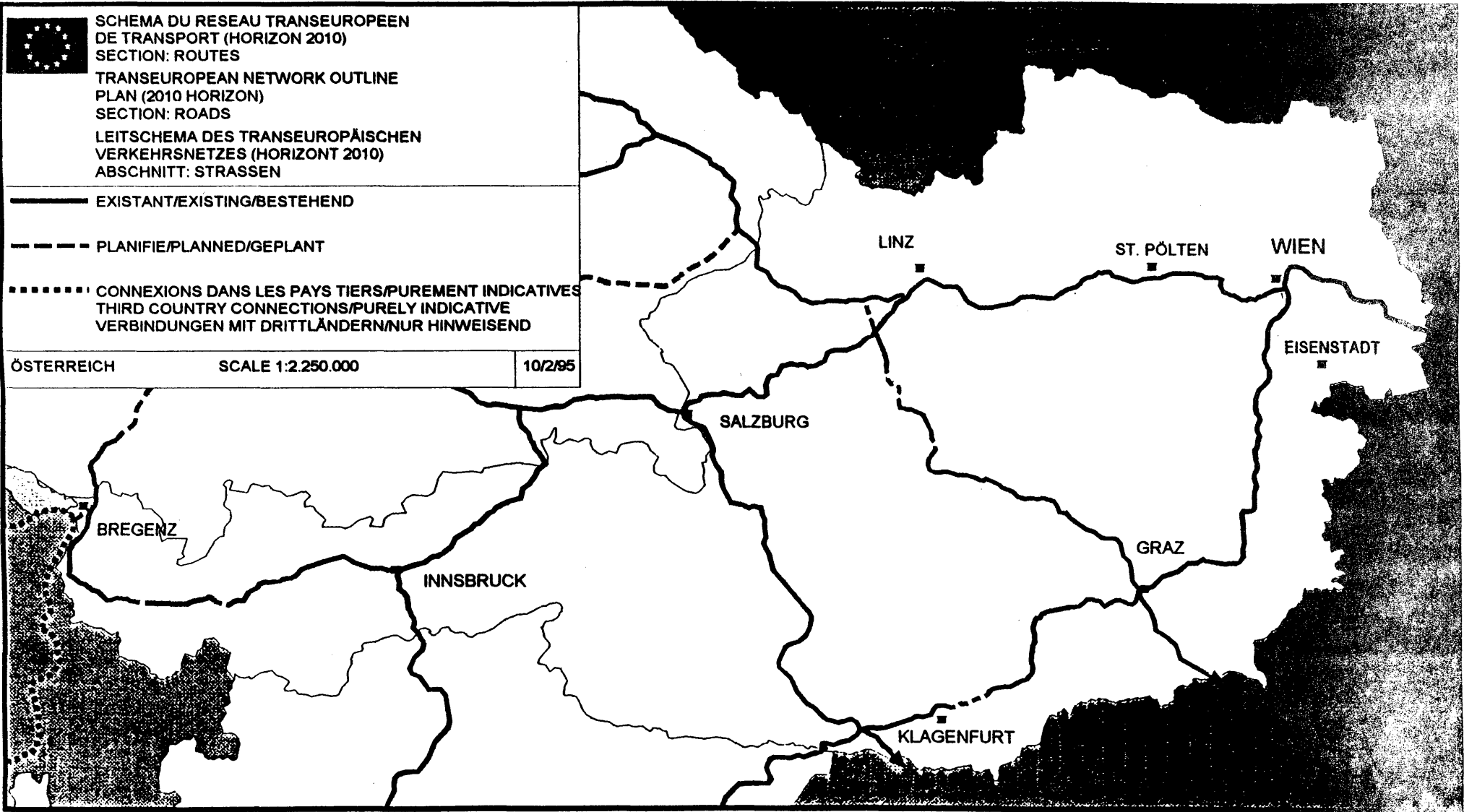
For disse projekter finder bestemmelserne i artikel 24, stk. 2, i forslaget (KOM(94) 106 af 7. april 1994) anvendelse.

IV. Projekter vedrørende forbindelser til tredjelande

(Disse projekter nævnes her for fuldstændighedens skyld og er underlagt gældende specifikke beslutningsprocedurer).

- Berlin - Warszawa - Minsk - Moskva (jernbane og vej)
- Dresden - Prag (jernbane og vej)
- Nürnberg - Prag (vej)
- Fast forbindelse over Donau (vej og jernbane) mellem Bulgarien og Rumænien
- Helsinki - St. Petersburg - Moskva (jernbane og vej)
- Trieste - Ljubljana - Budapest - Lvov - Kiev (jernbane og vej)
- telematikplatform i Østersøen.

(1) groft anslået baseret på ca 1 mia ECU pr. år



WORKING DOCUMENT



SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN
DE TRANSPORT (HORIZON 2010)
SECTION: ROUTES

TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE
PLAN (2010 HORIZON)
SECTION: ROADS

LEITSHEMA DES TRANSEUPÄISCHEN
VERKEHRSNETZES (HORIZONT 2010)
ABSCHNITT: STRASSEN

— EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND

- - - PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

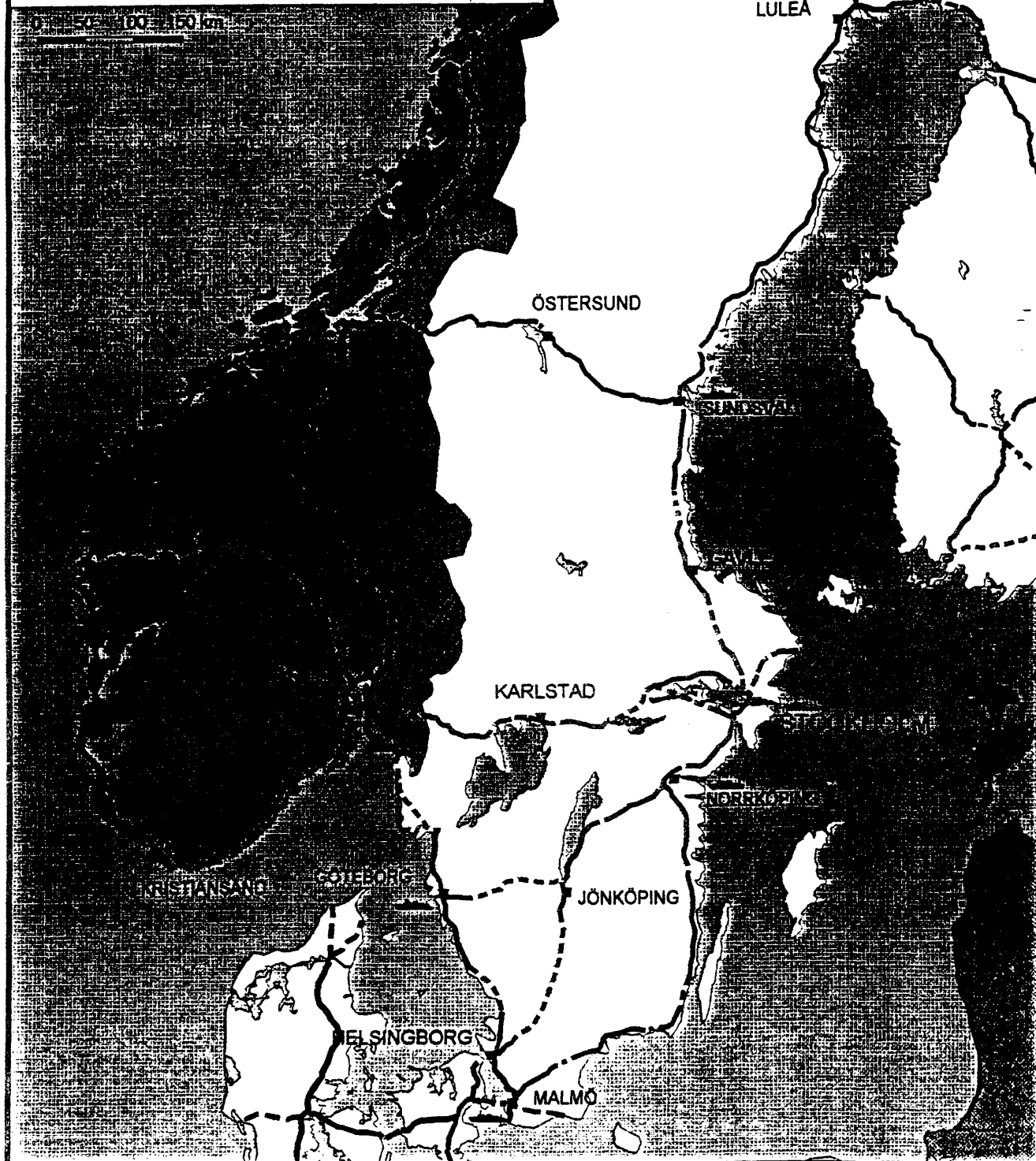


PORTS A L'EXTREMITÉ D'UNE LIAISON TRANSEUROPEENNE
PORTS AT THE END OF A TRANS-EUROPEAN LINK
HAFEN AM ENDE EINER TRANSEUPÄISCHER VERBINDUNG

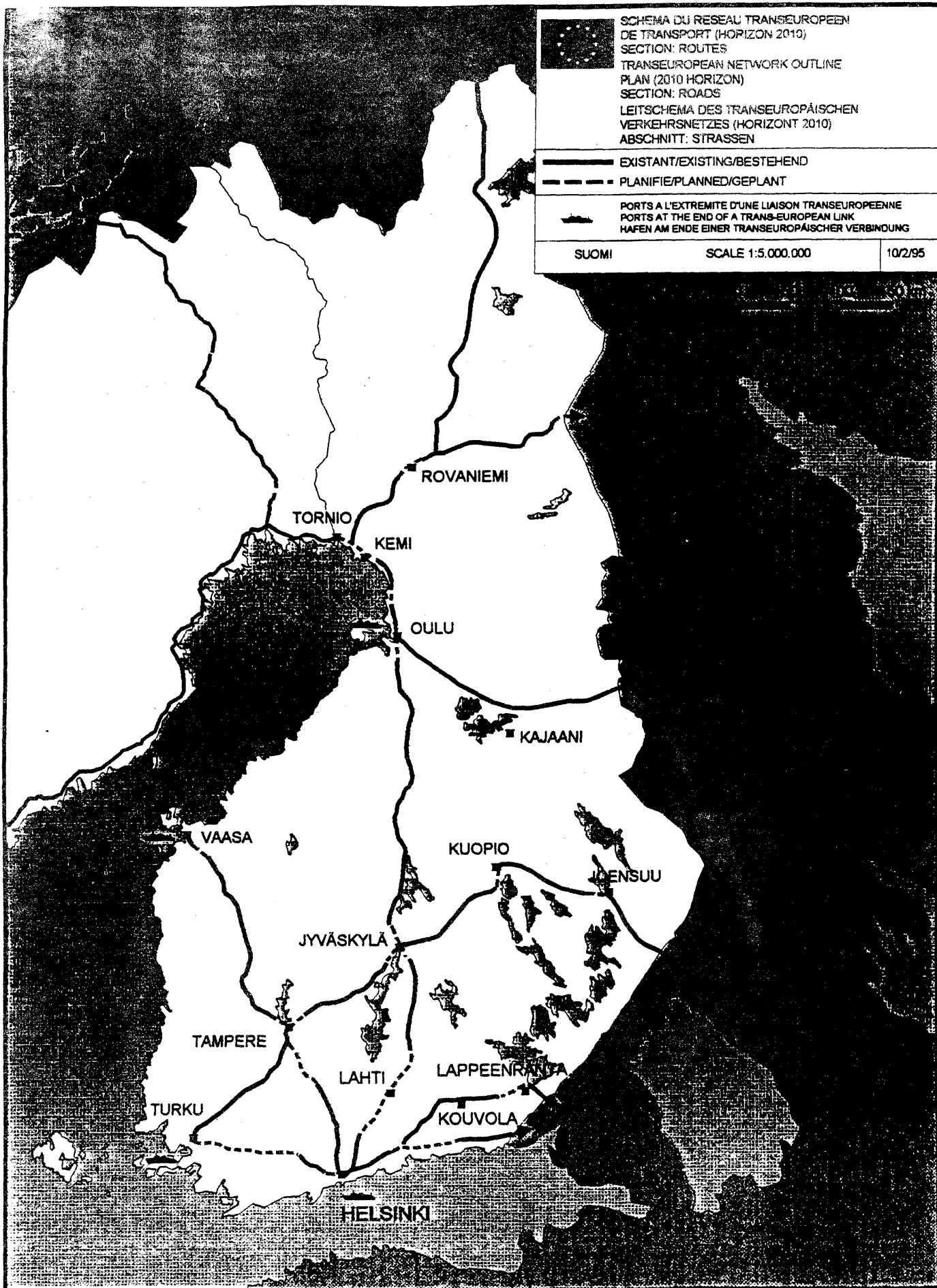
SVERIGE

SCALE 1:6.500.000

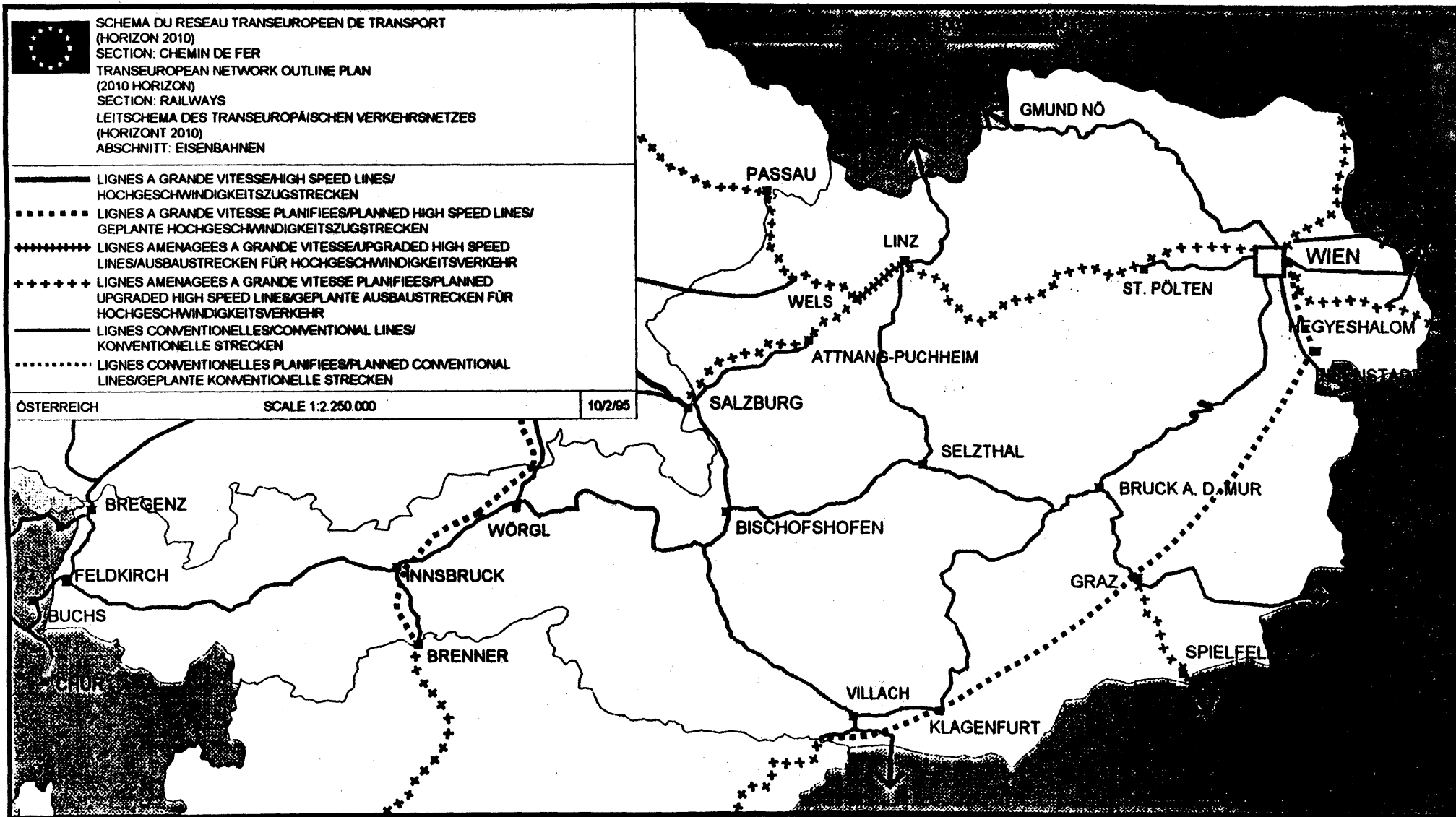
10/2/95



WORKING DOCUMENT



WORKING DOCUMENT



WORKING DOCUMENT



SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)
SECTION: CHEMIN DE FER
TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
SECTION: RAILWAYS
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)
ABSCHNITT: EISENBAHNEN

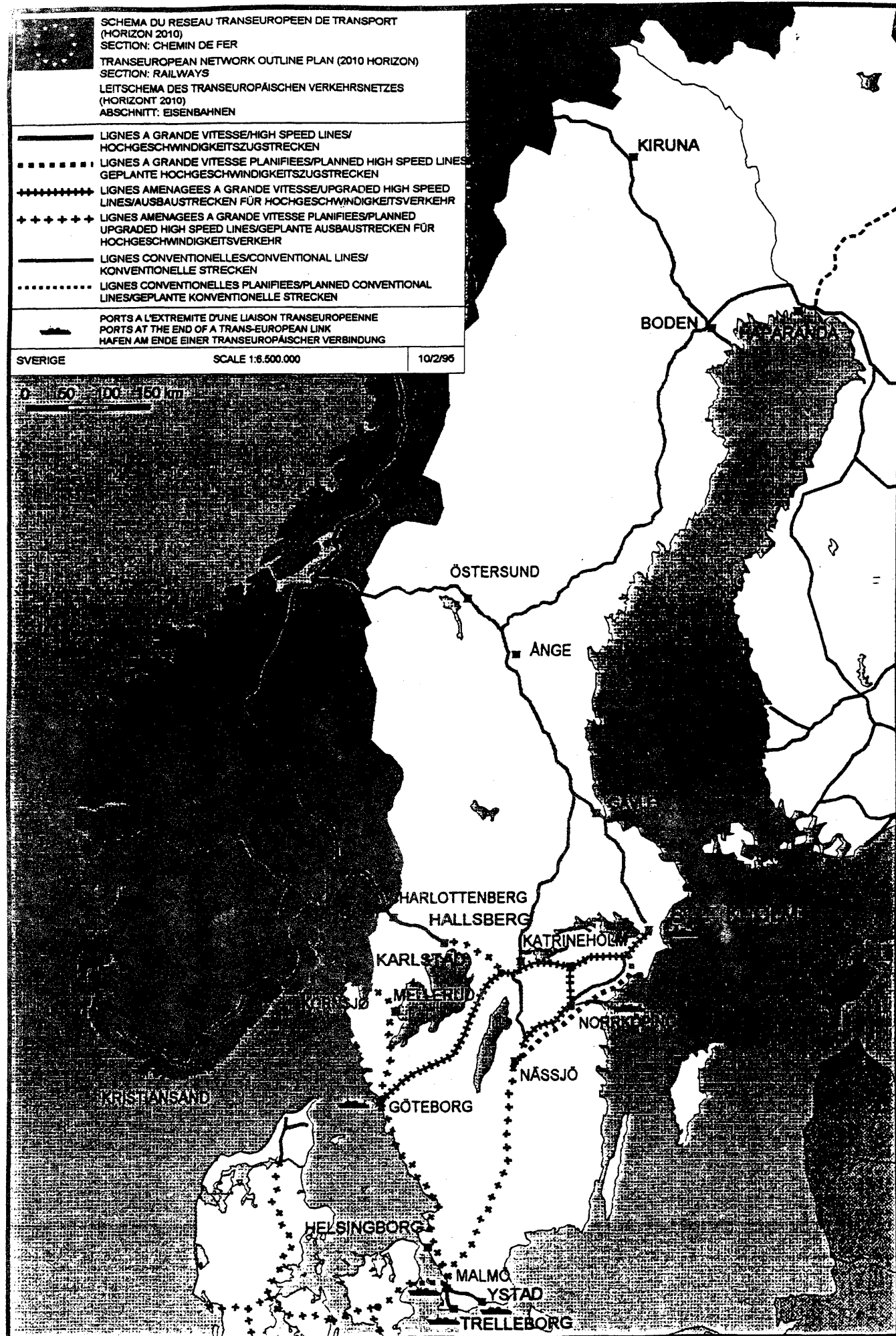
- LIGNES A GRANDE VITESSE/HIGH SPEED LINES/
HOCHGESCHWINDIGKEITSZUGSTRECKEN
- - - - - LIGNES A GRANDE VITESSE PLANIFIEES/PLANNED HIGH SPEED LINES/
GEPLANTE HOCHGESCHWINDIGKEITSZUGSTRECKEN
- +++++ LIGNES AMENAGEES A GRANDE VITESSE/UPGRADED HIGH SPEED
LINES/AUSBAUSTRECKEN FÜR HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR
- + + + + + LIGNES AMENAGEES A GRANDE VITESSE PLANIFIEES/PLANNED
UPGRADED HIGH SPEED LINES/GEPLANTE AUSBAUSTRECKEN FÜR
HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR
- LIGNES CONVENTIONELLES/CONVENTIONAL LINES/
KONVENTIONELLE STRECKEN
- - - - - LIGNES CONVENTIONELLES PLANIFIEES/PLANNED CONVENTIONAL
LINES/GEPLANTE KONVENTIONELLE STRECKEN
- PORTS A L'EXTREMITÉ D'UNE LIAISON TRANSEUROPEENNE
PORTS AT THE END OF A TRANS-EUROPEAN LINK
HAFEN AM ENDE EINER TRANSEUROPAISCHER VERBINDUNG

SVERIGE

SCALE 1:6.500.000

10/2/95

0 50 100 150 km



WORKING DOCUMENT



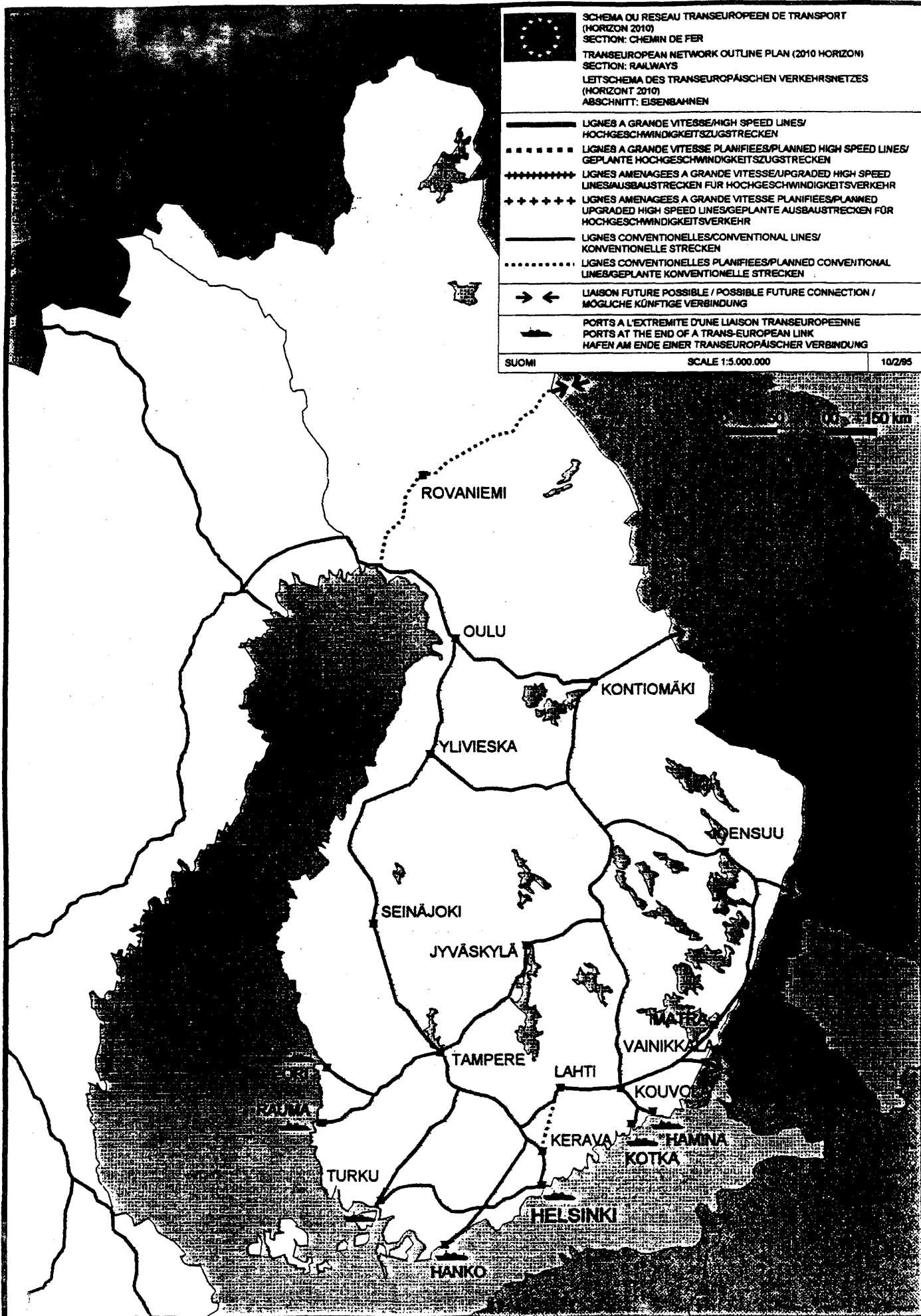
SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)
SECTION: CHEMIN DE FER
TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
SECTION: RAILWAYS
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)
ABSCHNITT: EISENBAHNEN

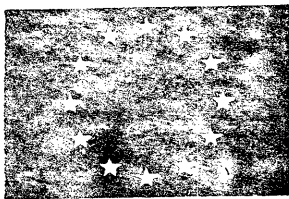
- LIGNES A GRANDE VITESSE/HIGH SPEED LINES/
HOCHGESCHWINDIGKEITSZUGSTRECKEN
- LIGNES A GRANDE VITESSE PLANIFIEES/PLANNED HIGH SPEED LINES/
GEPLANTE HOCHGESCHWINDIGKEITSZUGSTRECKEN
- +++++ LIGNES AMENAGEES A GRANDE VITESSE/UPGRADED HIGH SPEED
LINES/AUSBAUSTRECKEN FUR HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR
- +++++ LIGNES AMENAGEES A GRANDE VITESSE PLANIFIEES/PLANNED
UPGRADED HIGH SPEED LINES/GEPLANTE AUSBAUSTRECKEN FUR
HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR
- LIGNES CONVENTIONNELLES/CONVENTIONAL LINES/
KONVENTIONELLE STRECKEN
- LIGNES CONVENTIONNELLES PLANIFIEES/PLANNED CONVENTIONAL
LINES/GEPLANTE KONVENTIONELLE STRECKEN
- ← LIAISON FUTURE POSSIBLE / POSSIBLE FUTURE CONNECTION /
MÖGLICHE KÜNFTIGE VERBINDUNG
- ⚓ PORTS A L'EXTREMITÉ D'UNE LIAISON TRANSEUROPEENNE
PORTS AT THE END OF A TRANS-EUROPEAN LINK
HAFEN AM ENDE EINER TRANSEUROPAISCHER VERBINDUNG

SUOMI

SCALE 1:5.000.000

10/2/95





**SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)**

SECTION : TRANSPORT COMBINE

**TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN
(HORIZON 2010)**

SECTION : COMBINED TRANSPORT

**LEITSHEMA DES TRANSEUROPAISCHE VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)**

ABSCHNITT : KOMBINIRTER VERKEHR

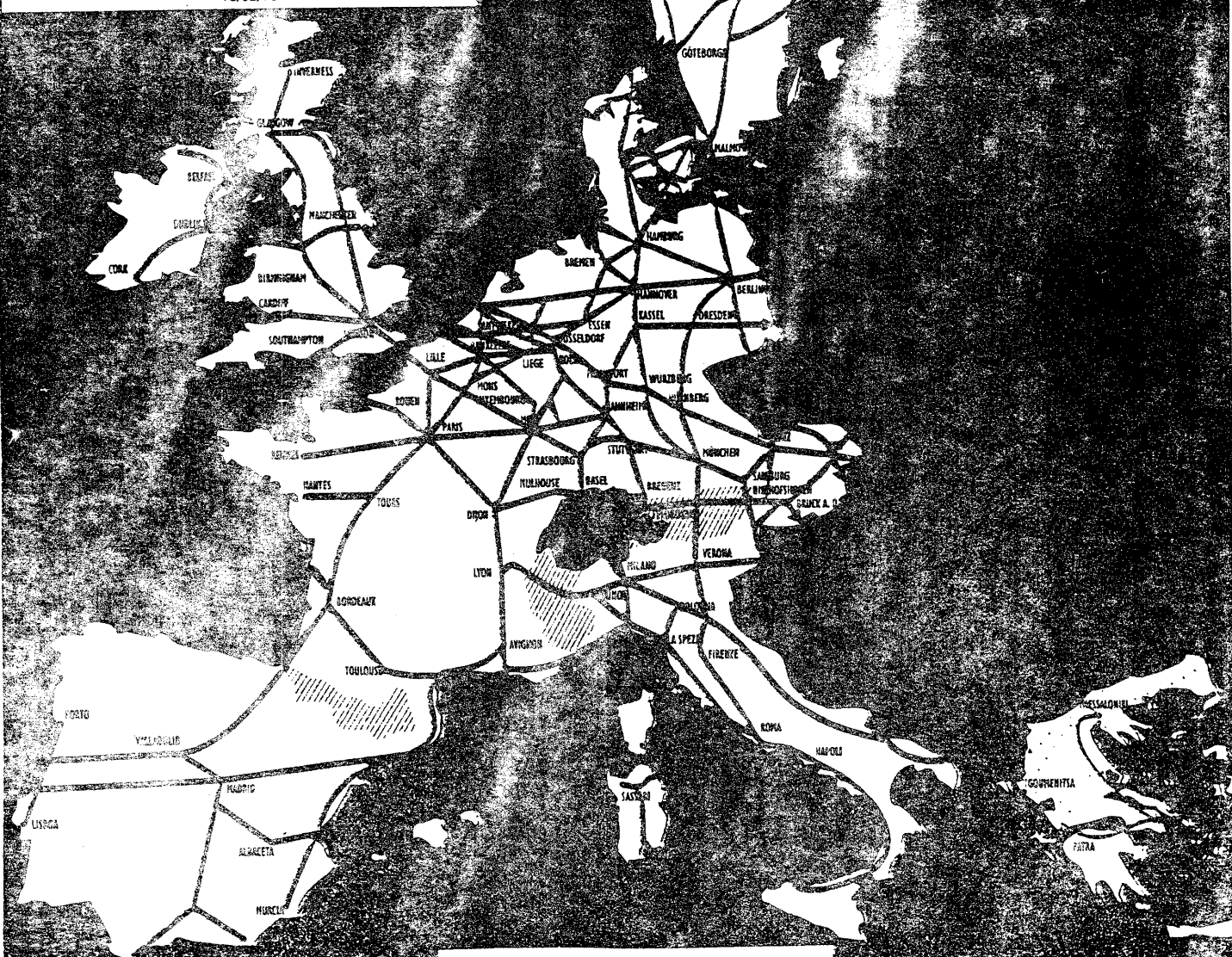
— RAIL
— RAILWAYS
— SCHIENE

— CONNEXIONS EXISTANTES / EXISTING
CONNECTION / BESTEHENDE VERBINDUNGEN

..... EXTENSION PLANIFIEE / PLANNED EXTENSION
GEPLANT AUSWEITUNG

..... CONNEXIONS DANS LES PAYS TIERS (purement indicatives)
THIRD COUNTRY CONNECTIONS (purely indicative)
VERBINDUNGEN MIT DRITTLANDERN (nur hinweisend)

10/02/95



WORKING DOCUMENT



SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)
SECTION : TRANSPORT COMBINE

TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN
(HORIZON 2010)
SECTION : COMBINED TRANSPORT

LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHE VERKEHRSNETZES
(HORIZON 2010)
ABSCHNITT : KOMBINIERTER VERKEHR

2 - Voies navigables
Inland Waterways
Binnenwasserstraßen

Voies navigables
pour 4 x 3 niveaux de containers et plus
Inland waterways
for 4 x 3 stacks or more
Binnenwasserstraßen
mit 4 x 3 Lagen und mehr

Voies navigables
pour 3 x 2 niveaux de containers
Inland waterways
for 3 x 2 stacks
Binnenwasserstraßen
mit 3 x 2 Lagen

Extension planifiée
Planned extension
Geplant Ausweitung

10/02/95

WORKING DOCUMENT



Trans-European airport network

Network components

Réseau aéroportuaire transeuropéen

Composantes du réseau

Transeuropäisches Flughafennetz

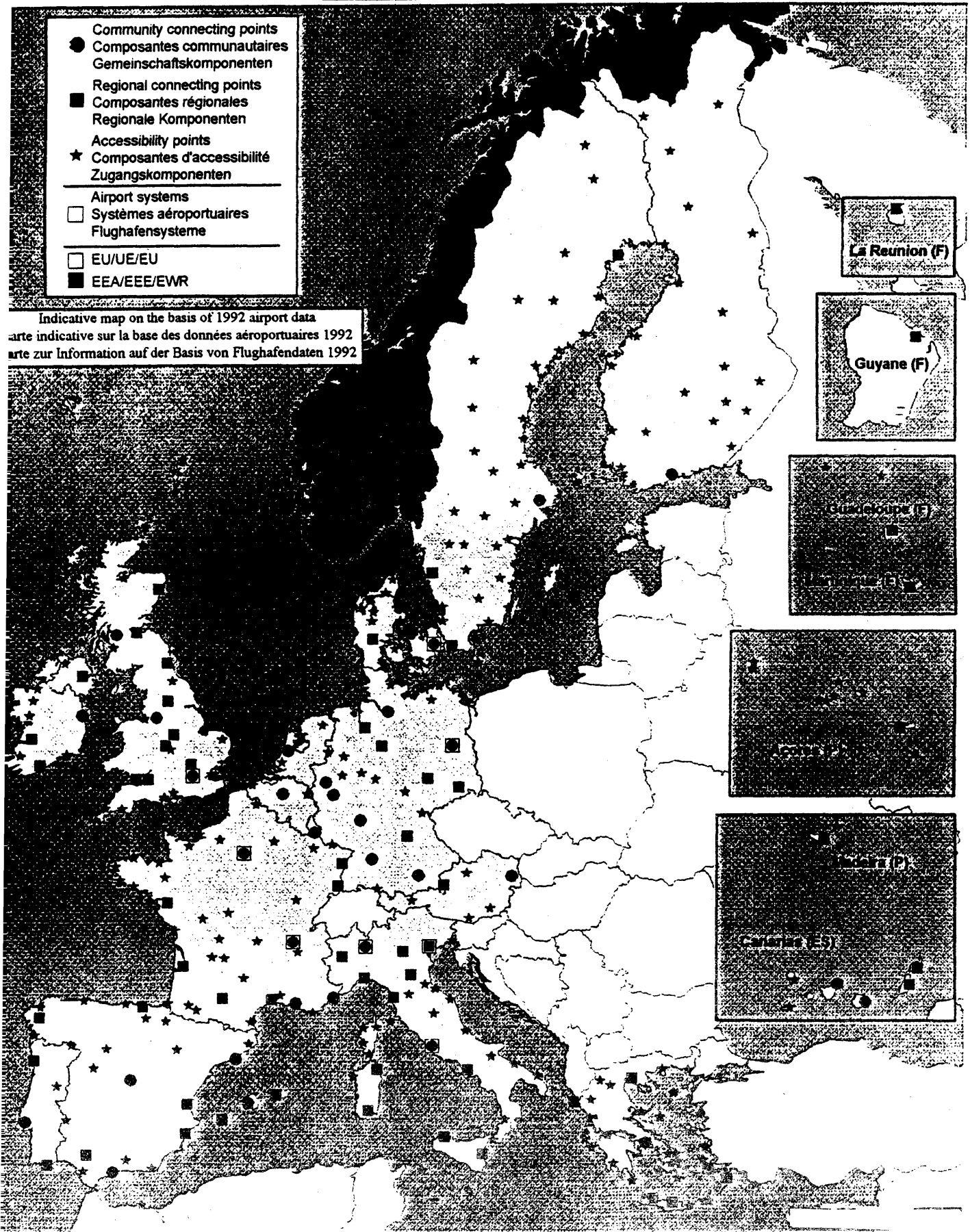
Netzkomponenten

- Community connecting points
- Composantes communautaires
- Gemeinschaftskomponenten
- Regional connecting points
- Composantes régionales
- Regionale Komponenten
- Accessibility points
- ★ Composantes d'accessibilité
- Zugangskomponenten
- Airport systems
- Systèmes aéroportuaires
- Flughafensysteme
- EU/UE/EU
- EEA/EEE/EWR

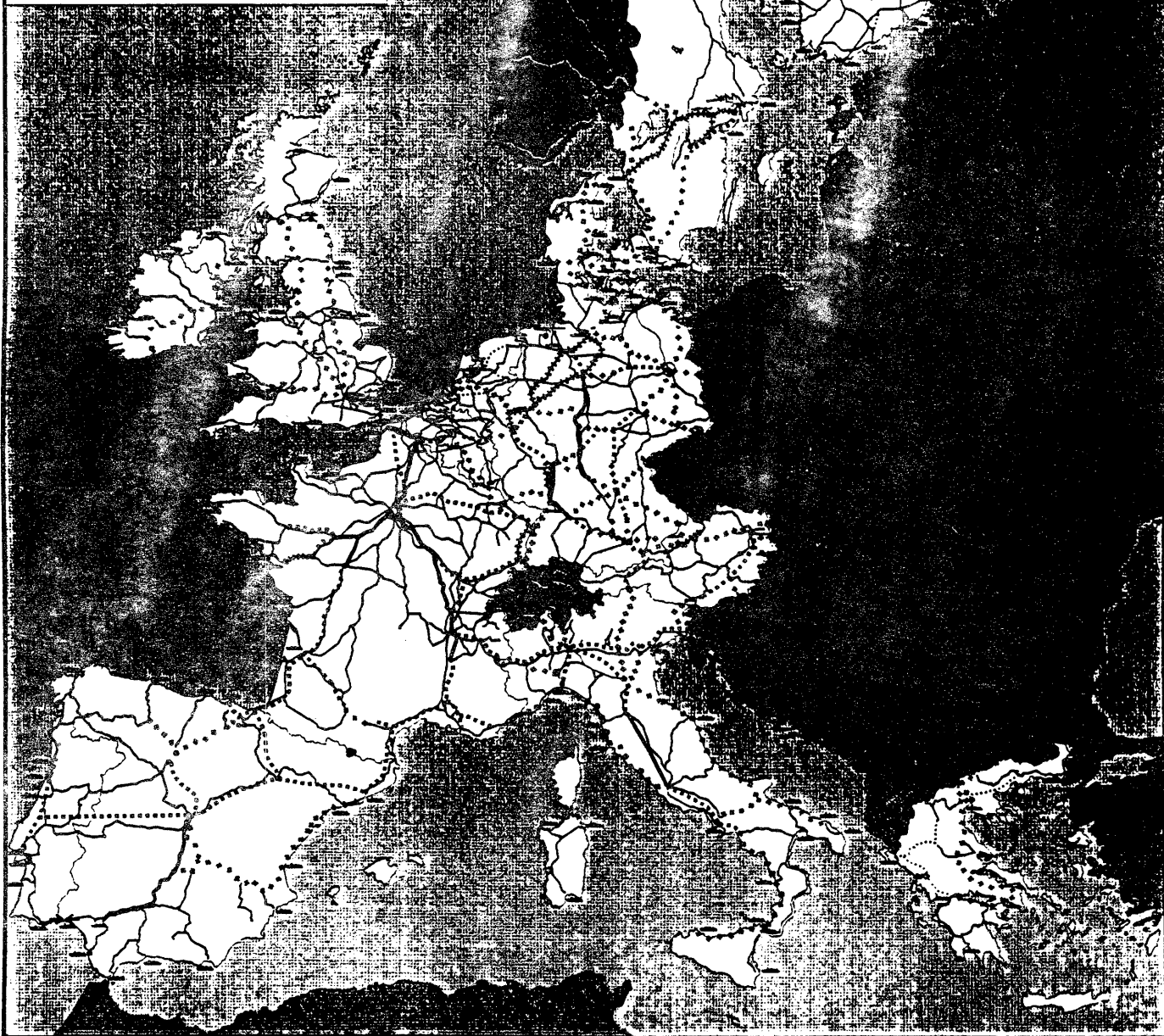
Indicative map on the basis of 1992 airport data

Carte indicative sur la base des données aéroportuaires 1992

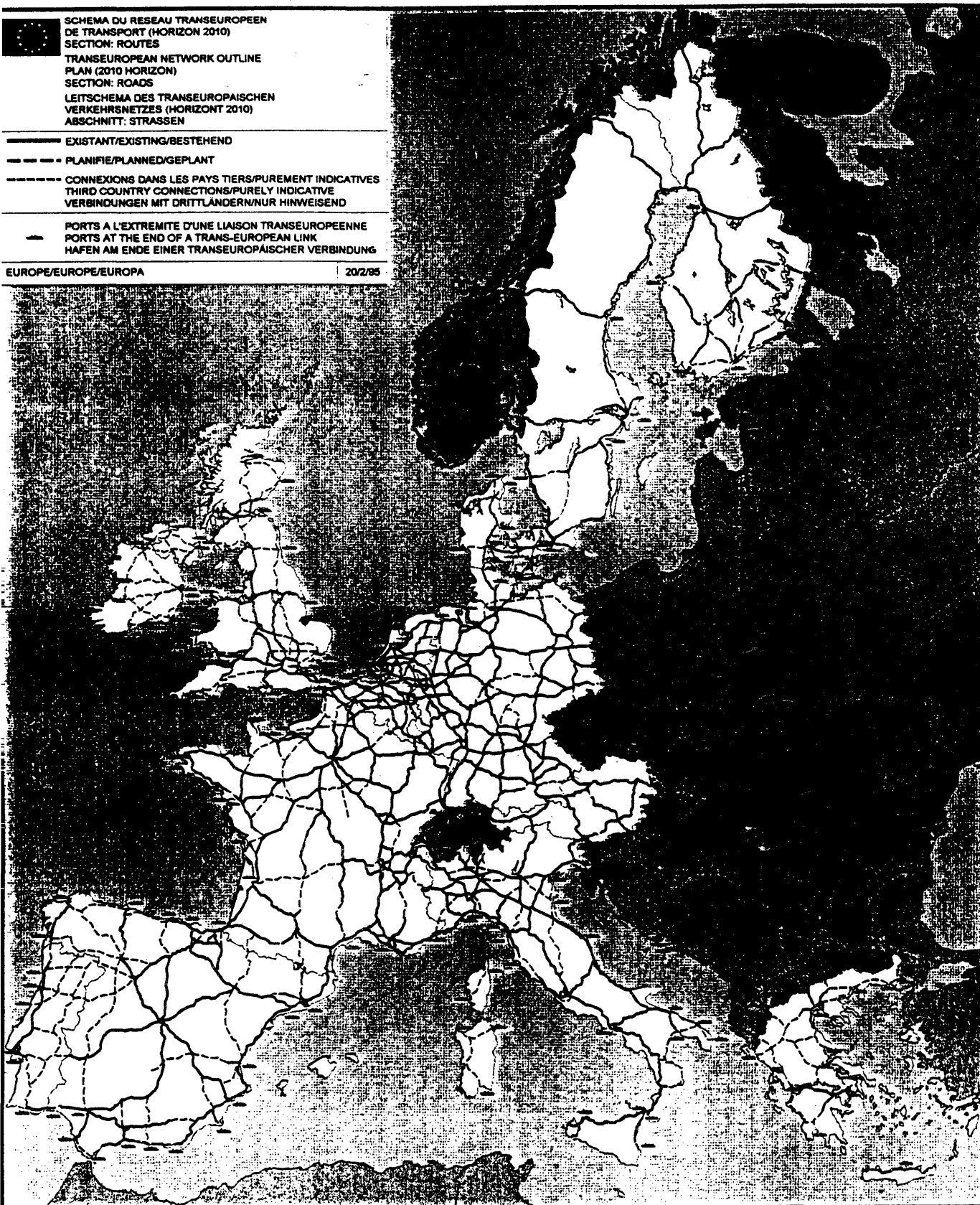
Karte zur Information auf der Basis von Flughafendaten 1992



SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (HORIZON 2010) SECTION: CHEMIN DE FER TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN (2010 HORIZON) SECTION: RAILWAYS LEITSCHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES (HORIZONT 2010) ABSCHNITT: EISENBAHNEN	
===== LIGNES A GRANDE VITESSE/HIGH SPEED LINES/ HOCHGESCH. - NICKELST. ZUGSTRECKEN ----- LIGNES A GRANDE VITESSE - PLANIFIEES/PLANNED HIGH SPEED LINES/ GEPLANTE HOCHGESCHWINDIGKEITSZUGSTRECKEN +++++ LIGNES AMENAGEES A GRANDE VITESSE/UPGRADED HIGH SPEED LINE/AUSBAUSTRECKEN FUR HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR +++++ LIGNES AMENAGEES A GRANDE VITESSE/PLANIFIEES/PLANNED UPGRADED HIGH SPEED LINES/GEPLANTE AUSBAUSTRECKEN FUR HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR	
----- LIGNES CONVENTIONNELLES/CONVENTIONAL LINES/ KONVENTIONELLE STRECKEN ----- LIGNES CONVENTIONNELLES PLANIFIEES/PLANNED CONVENTIONAL LINES/GEPLANTE KONVENTIONELLE STRECKEN	
→ ← LIAISON FUTURE POSSIBLE / POSSIBLE FUTURE CONNECTION / MOGLICHE KUNFTIGE VERBINDUNG	
----- CONNECTIONS DANS LES PAYS TIERS/PUREMENT INDICATIVES THIRD COUNTRY CONNECTIONS/PUREMENT INDICATIVE VERBINDUNGEN MIT DRITTLANDERN/MUR HINWEISEND	
--- PORTS A L'EXTREMITÉ D'UNE LIAISON TRANSEUROPEENNE PORTS AT THE END OF A TRANSEUROPEAN LINK HAFEN AM ENDE EINER TRANSEUROPAISCHER VERBINDUNG	
EUROPE/EUROPE/EUROPA	21/2/98



WORKING DOCUMENT



WORKING DOCUMENT

SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)
SECTION: CHEMIN DE FER

TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
SECTION: RAILWAYS

LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)
ABSCHNITT: EISENBAHNEN

— LIGNES A GRANDE VITESSE/HIGH SPEED LINES/
HOCHGESCHWINDIGKEITSSUGESTRECKEN

..... LIGNES A GRANDE VITESSE PLANIFIEES/PLANNED HIGH SPEED LINES/
GEPLANTE HOCHGESCHWINDIGKEITSSUGESTRECKEN

+++++ LIGNES AMENAGEES A GRANDE VITESSE/UPGRADED HIGH SPEED
LINES/AUSBAUSTRECKEN FUR HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR

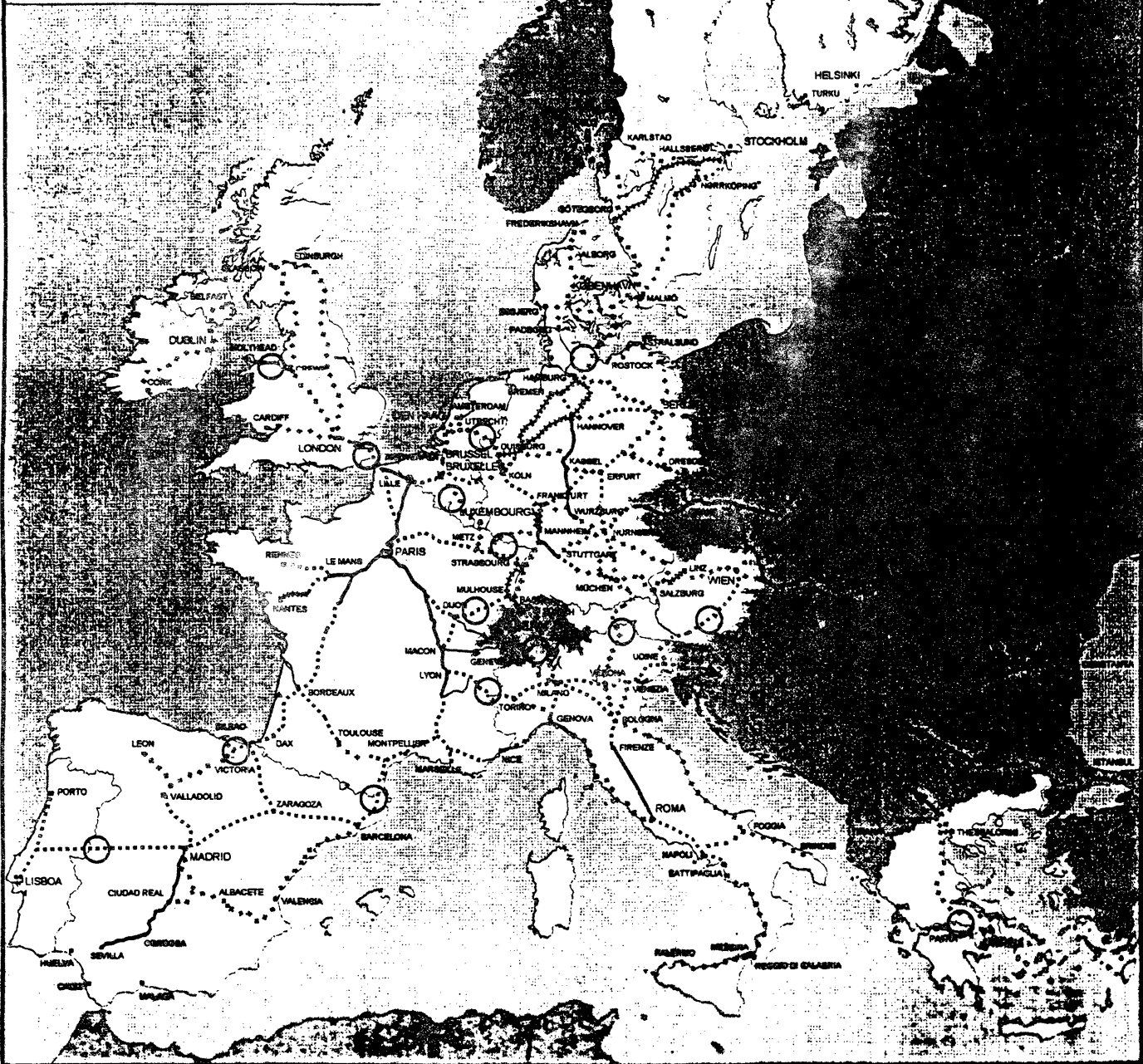
----- LIGNES AMENAGEES A GRANDE VITESSE PLANIFIEES/PLANNED
UPGRADED HIGH SPEED LINES/GEPLANTE AUSBAUSTRECKEN FUR
HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR

— LIGNES D'INTERCONNECTION/INTERCONNECTION LINES/
VERKNUPFUNGSTRECKEN

----- LIGNES D'INTERCONNECTION PRIORITAIRES EN EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE
PRIORITY CORRIDORS IN CENTRAL AND EASTERN EUROPE
PRIORITARE KORRIDORE IN ZENTRAL- UND OSTEUROPA

○ MAILLONS-CLÉS
KEY LINKS
SCHWESSELVERBINDUNGEN

EUROPE/EUROPE/URSPA 24/258



ISSN 0254-1459

KOM(95) 48 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 15

Katalognummer : CB-CO-95-068-DA-C

ISBN 92-77-86149-5

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg