

COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(95) 48 final

Bruselas, 22.02.1995

94/ 0098(COD)

Propuesta modificada de

DECISION DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre las orientaciones
comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte

(presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2
del artículo 189 A del Tratado CE)

PROPOSICIÓN MODIFICADA
de decisión del Parlamento Europeo y el Consejo sobre las orientaciones
comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte

(Presentada con arreglo al apartado 2 del artículo 189A del Tratado CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETIVO

1.1. De conformidad con el Título XII del Tratado de la Unión Europea, relativo a las redes transeuropeas, el 7 de abril de 1994 la Comisión presentó al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones una proposición de decisión sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte¹.

Dichas orientaciones constituyen un primer intento de iniciar un proceso de integración de todas las orientaciones propias de cada modo de transporte en un amplio diagrama que refleje la visión de la Unión Europea sobre cuál debería ser en el año 2010 la red transeuropea única de transporte.

1.2 La importancia de la aprobación de dichas redes, en particular para la promoción del crecimiento y el empleo en la Unión Europea ha sido reconocida por el Parlamento Europeo y fue resaltada por el Consejo Europeo de Essen de diciembre de 1994.

Pero, con posterioridad a abril de 1994, las conclusiones de las Cumbres de Corfú y Essen han resaltado la importancia de dar el impulso necesario para la realización de proyectos prioritarios y la Unión Europea se ha enriquecido con la incorporación de tres nuevos Estados miembros.

1.3 La presente comunicación pretende tener en cuenta estos nuevos datos y adaptar en consecuencia la proposición original de la Comisión de 7 de abril de 1994.

¹ COM (94) 106 de 07.04.1994

2. Propositiones DE LA COMISIÓN

2.1 ENMIENDA DEL ANEXO I DE LA Proposición ORIGINAL

i) Contexto

2.1.1 Desde el 1 de enero de 1995, la Unión Europea cuenta con tres nuevos Estados miembros, a saber, la República de Austria, la República de Finlandia y el Reino de Suecia.

2.1.2 El Tratado de la Unión Europea prevé el establecimiento y desarrollo de redes transeuropeas en el sector del transporte que atraviesen el territorio comunitario.

Pero, el 7 de abril de 1994, cuando la Comisión adoptó la proposición de decisión del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, la Unión Europea sólo contaba con doce Estados miembros.

2.1.3 En consecuencia, fue necesario completar dichas orientaciones para tomar en consideración la ampliación de la Unión Europea.

2.1.4 De cara a su adhesión, los tres Estados miembros afectados participaron en grupos de trabajo formados en el seno del Comité de Infraestructuras y cooperaron con la Comisión en reuniones bilaterales.

Dicho trabajo hizo posible trazar los mapas de los planes de redes para dichos países, de conformidad con el Anexo I, al tiempo que los artículos que componen la decisión permanecen invariables.

2.2 ENMIENDA DEL ARTÍCULO 10 DE LA PROPOSICIÓN ORIGINAL

2.2.1 La disposición adicional del artículo 10 relativo a la red ferroviaria debería permitir que se tuvieran en cuenta las nuevas tecnologías en el sector de los trenes de alta velocidad (por ejemplo, en función de condiciones satisfactorias de sistemas de interoperabilidad tales como TRANSRAPID).

2.3 INTRODUCCIÓN DEL ANEXO III:

"Relación de proyectos que deberán iniciarse en los próximos cinco años"

2.3.1 Al enmendar la proposición con la presente relación, la Comisión cumple con las recomendaciones del Consejo Europeo de Essen en relación con los proyectos prioritarios para el establecimiento de la RTE-T y con la petición del Parlamento Europeo de proporcionar más detalles sobre las inversiones en infraestructuras que se pongan en marcha en los próximos cinco años.

2.3.2 La relación de proyectos está pensada para que sirva de guía para las inversiones en infraestructuras durante los cinco primeros años de los 15 que marcan el horizonte temporal en el momento de establecer la RTE-T, tal como se esboza en las orientaciones. Esta guía va dirigida a los Estados miembros, pero afecta también a las instituciones comunitarias, así como a las instituciones financieras y los inversores privados. La relación aparece parcialmente en el Libro Blanco sobre el crecimiento, la competitividad y el empleo, y la completó la Comisión utilizando los resultados del trabajo del Grupo Christophersen, presentados a la Cumbre de Essen en forma de documentos técnicos anexos al informe final del grupo.

2.3.3 Con el fin de identificar los proyectos incluidos en la presente relación, el Grupo Christophersen prestó mucha atención al establecimiento de criterios de selección de proyectos prioritarios, que posteriormente tomó en consideración a la hora de evaluar las propuestas de proyectos. Dichos criterios fueron concretamente el tamaño del proyecto, el alcance de la participación del sector privado y el estado de maduración, así como la viabilidad económica y las posibles contribuciones a la competitividad de la Unión Europea y a la cohesión económica y social de la Unión. También se intentó mantener un cierto equilibrio, tanto entre modos de transporte como entre regiones, por considerarse que los proyectos prioritarios son proyectos "piloto".

2.3.4 La relación consta de

- * Los 14 proyectos cuya naturaleza prioritaria confirmó el Consejo Europeo de Essen y cuya madurez permitirá iniciar las obras en 1995/6. El Consejo Europeo aconsejó que el Consejo y los Estados miembros concernidos por su financiación presten especial atención a estos proyectos, muchos de los cuales también son idóneos para colaboraciones entre el sector público y el privado, lo que introduciría una posibilidad complementaria de financiación de infraestructuras. La selección de estos proyectos se realizó pensando más en su grado de madurez que en un desarrollo equilibrado de la red.
- * Otros 21 proyectos que complementan los 14 antes citados para lograr un desarrollo estructurado de la red transeuropea de transporte.
- * Cinco proyectos piloto, mediante los cuales se introducirán en la red servicios de gestión del transporte.

2.3.5 Pueden describirse sumariamente como sigue:

Tren de alta velocidad/Transporte combinado Norte-Sur Berlín-Múnich-Verona

El eje Berlín-Múnich-Verona forma parte de un pasillo ferroviario europeo estratégico que enlaza los países escandinavos, Alemania, Austria e Italia; **también es importante para las conexiones con Grecia**. Consta de dos partes: la línea Berlín-Nuremberg y el eje del Brénero Múnich-Verona.

Tren de alta velocidad

París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres

El PBCAL consta de las siguientes secciones:

- * París - Lille - (Túnel del Canal) - Londres
- * Bruselas - Lille (Ramal Oeste)
- * Bruselas - Amsterdam (Ramal Norte)
- * Bruselas - Colonia (Ramal Este).

Tren de alta velocidad hacia el Sur

El proyecto enlazará la Península Ibérica con la red francesa de trenes de alta velocidad, con lo que le dará acceso al corazón de Europa. Se dividirá en dos partes: en su parte mediterránea, la línea va de Madrid a Montpellier pasando por Zaragoza y Barcelona. Su parte atlántica hace posible la conexión con el "TGV Atlantique" francés, que va a París por Burdeos.

Tren de alta velocidad París-Este de Francia-Sur de Alemania

Se incluye en el proyecto la construcción de una línea nueva de París a la frontera oriental de Francia, donde se interconectan en dos puntos las redes de alta velocidad francesa y alemana: en Forbach/Sarrebruck y Estrasburgo/Kehl. Además, se construirá un ramal para enlazar Metz con Luxemburgo.

Línea Betuwe: Transporte combinado/Ferrocarril convencional

Rotterdam - Frontera germanoneerlandesa - (Rin/Meno)

La Línea Betuwe entre Rotterdam y la frontera germanoneerlandesa conectará los principales centros industriales y de consumo europeos (Rin/Meno; Rin/Neckar) con el puerto de Rotterdam. Será una línea ferroviaria convencional con una longitud total de 160 km, el 75 % de los cuales de nueva construcción; en las demás secciones se mejorarán las líneas existentes.

Tren de alta velocidad / Transporte combinado

Lyón - Turín - Milán - Venecia - Trieste

La sección Lyón-Turín del proyecto consta de unos 250 km de línea nueva e incluye un túnel de base de 55 km a través de los Alpes. La continuación de la línea hacia Trieste (430 km) a través del valle del Po ayudará a mejorar los contactos entre la Comunidad y la Europa del Este.

Autopista Patras - Tesalónica y Vía Egnatia

El proyecto será la espina dorsal del sistema griego de autopistas y es vital para el desarrollo de la infraestructura del transporte en Grecia. A través de ramales, conecta el Estado miembro aislado de la Unión con todos sus vecinos: Albania, Bulgaria, FYROM (antigua República Yugoslava de Macedonia) y Turquía.

Autopista Lisboa - Valladolid

Este proyecto es de gran importancia para la interconexión de las redes española y portuguesa de autopistas, al tiempo que facilitará el enlace entre las redes de la Península Ibérica y Francia, contribuyendo de este modo a la cohesión económica y social de la Unión Europea.

Enlace ferroviario / Cork - Dublín - Belfast - Larne - Stranraer

El proyecto implica la mejora gradual de la línea existente para adaptarla a velocidades del orden de 200 km/h. La línea está prevista para tráfico de pasajeros y de mercancías. El proyecto complementa el enlace ferroviario RTE (Cork) - Dublín - (Belfast) - Holyhead- Londres - Túnel del Canal - países del Benelux.

Aeropuerto de Malpensa

El aeropuerto de Malpensa forma parte del sistema aeroportuario actual de Milán, que también incluye el aeropuerto de Linate y el relativamente pequeño aeropuerto de Bérgamo.

Enlace fijo por ferrocarril/carretera entre Dinamarca y Suecia (Øresund) incluidas las vías de acceso Copenhague - Malmö

El enlace Øresund será el primer enlace fijo entre la tierra firme escandinava y la Europa continental. Cuando esté completado, el tráfico internacional de mercancías y de pasajeros podrá disfrutar de unas condiciones considerablemente mejores.

Triángulo Nórdico

Propuesta conjuntamente por Finlandia, Noruega y Suecia, la mejora de las carreteras de este pasillo triangular proporcionará enlaces de gran calidad entre las capitales y, por tanto, las principales áreas urbanas de los cuatro países nórdicos. También servirá para conectar la Europa continental con los países nórdicos y los terceros países situados a continuación de éstos.

Proyecto de carretera Irlanda - Reino Unido - Benelux

El pasillo conecta los tres centros principales de Irlanda (Belfast, Dublín y Cork) mediante enlaces viarios y ferroviarios con Escocia, País de Gales y, siguiendo diagonalmente a través de la red de carreteras de Inglaterra, con el nudo portuario de transbordadores de Felixstowe/Harwich y, al otro lado del Canal de la Mancha, la red del Benelux.

Línea principal de la Costa Oeste

La línea principal de la Costa Oeste forma parte de la red ferroviaria actual del Reino Unido y es una de las líneas más importante de los trenes InterCity. A través de los puertos de Holyhead en el norte del País de Gales y de Stranraer en Escocia, da acceso a la correspondiente red irlandesa de ferrocarriles, en particular a la línea Cork-Dublín-Belfast. Constituye la continuación del Túnel del Canal y de su enlace ferroviario.

Transporte Combinado

Infraestructura para las necesidades del transporte combinado –equipos de transbordo, infraestructura logística, ajuste del gálibo de carga, material móvil especial– para los enlaces pertenecientes a la red de transporte combinado; se incluyen también proyectos de infraestructura para la promoción de la navegación marítima de corta distancia, así como proyectos relativos a puertos.

Aeropuerto de Spata (Atenas)

Construcción de un nuevo aeropuerto para sustituir al actual aeropuerto de Atenas, confrontado con limitaciones de capacidad y con reducidas posibilidades de ampliación a causa de la escasez de terrenos disponibles.

Aeropuerto de Berlín

Construcción de un nuevo aeropuerto en las afueras de Berlín; necesario para satisfacer la creciente demanda de capacidad y cumplir con las exigencias medioambientales (sustitución de aeropuertos en el interior de las ciudades y, en consecuencia, reducción de la contaminación acústica).

Autopista de la Maurienne

Autopista que conecta las redes francesa e italiana e incluye el Túnel del Fréjus.

Autopista Marateca - Elvas

Autopista que enlaza las redes portuguesa y española y constituye el eslabón que falta en el enlace Lisboa - Madrid.

Tren de alta velocidad en Dinamarca

Programa de mejoras de las líneas de alta velocidad que consta de cuatro partes: Copenhagen-Ringsted, Fredericia-Aarhus, puente Rødebyhaven-Storstrøm y Vordingborg-Køge.

Autopista transapenina Bolonia - Florencia

Nueva construcción de la sección apenina de la autopista Milán - Roma. El enlace actual entre Bolonia y Florencia se ve confrontado a enormes limitaciones de capacidad; una vez completado, el nuevo enlace permitirá eliminar la congestión, reducir los impactos ambientales negativos y mejorar la seguridad vial.

Tren de alta velocidad/Transporte combinado en el eje del Danubio

Eje ferroviario que atraviesa Austria en dirección oeste-este (Salzburgo - Linz - Viena - frontera con Hungría y Eslovaquia).

Autopista Niza - Cuneo

Autopista que atraviesa los Alpes y enlaza las redes francesa e italiana.

Enlace fijo Fehmarnbælt

Enlace fijo entre Alemania y Dinamarca que permitirá crear servicios ferroviarios de alta velocidad entre Hamburgo y Copenhague.

Autopista Bari - Brindis - Otranto

Autopista que sigue la costa adriática en el sur de Italia y enlazará los principales puertos marítimos con servicios de transbordador hacia Grecia, Albania y la antigua Yugoslavia. Tendrá un papel básico en el desarrollo de la red de transporte multimodal.

Enlace Rin - Ródano

Construcción de un eslabón que aún falta en la red transeuropea de vías navegables de importancia estratégica. La realización del proyecto permitirá enlazar Marsella con Rotterdam y, a través del Rin, Meno y Danubio, el Mediterráneo con el Mar Negro.

Enlace Sena - Escalda

Este proyecto de vía navegable enlaza toda la región de París y la cuenca del Sena con toda la red del Benelux.

Enlace Elba - Oder

Esta vía navegable enlaza Berlín con la frontera polaca y es de gran importancia para el tráfico este-oeste entre los puertos del mar del Norte, los centros industriales alemanes y la red polaca de vías navegables.

Mejora del Danubio

Mejora de un tramo de 70 km del Danubio para eliminar un estrangulamiento en el eje Rin - Meno - Danubio que enlaza el Mar del Norte con el Mar Negro.

Tren de alta velocidad Randstad - frontera germanoneerlandesa - Rin/Ruhr

Mejora de la línea ferroviaria existente entre Amsterdam y la frontera germanoneerlandesa; contribuirá a completar el enlace de alta velocidad Amsterdam - Oberhausen - Frankfurt del Meno.

Pasillo viario Valencia - Zaragoza - Somport

El proyecto enlaza las redes española y francesa de autopistas e incluye el Túnel del Somport en la región fronteriza.

Tren de alta velocidad Milán - Roma - Nápoles

Línea de ferrocarril que enlaza el norte y el sur de Italia y garantiza la continuación de los ejes Frankfurt - Basilea - Milán y Berlín - Múnich - Verona (eje del Brénero).

Tren de alta velocidad Luxemburgo - Bruselas

Enlace que permitirá mejorar considerablemente las conexiones entre las instituciones europeas. Además, mejorará los enlaces Luxemburgo - Amsterdam y Luxemburgo - Túnel del Canal - Londres, entre otros.

Pasillo viario Nápoles - Reggio de Calabria

Mejora de una autopista existente que enlaza la Italia más meridional con Nápoles y contribuirá a conectar mejor esta parte del país con el norte de Italia y con las regiones centrales de la Unión Europea. El proyecto también reviste elevada importancia para el desarrollo económico de las regiones directamente afectadas.

Proyectos de navegación marítima de corta distancia e infraestructura portuaria

En los próximos cinco años deberá hacerse una inversión en infraestructuras portuarias y otras infraestructuras afines, en su mayor parte para ayudar al desarrollo de la navegación marítima de corta distancia. La mejora de la eficacia de los puertos desempeñará un gran papel en la promoción de este desarrollo. Dichas mejoras consistirán mayoritariamente en mejores métodos de manutención y mejores procedimientos. Cuando las mejoras se refieran a infraestructuras, el orden de prioridad consistirá en tener cuenta el mejor uso de la capacidad actual, las mejoras en la infraestructura existente y la construcción de nueva infraestructura. En el transcurso del primer semestre de 1995 se presentará una comunicación separada sobre la navegación marítima de corta distancia.

2.3.6 Las inversiones en infraestructura física puestas en marcha por estos proyectos afectan a la red de trenes de alta velocidad, el paso de montañas, las travesías marítimas y el cierre de los enlaces por vía navegable. Su importe asciende a 140 BECU (1 BECU = 1000 millones de ecus) para los 35 proyectos hasta el año 2010. La repartición de costes se prevé que sea la siguiente:

		BECU
ferrocarriles:	69%	97
autopistas:	20%	28
vías navegables:	4%	5
aeropuertos:	5%	7
vías marítimas:	2%	3

También serán necesarias infraestructuras para servicios de gestión del tráfico y acciones de interoperabilidad para poder utilizar las infraestructuras antes citadas del modo más eficaz posible, lo que requerirá otros 25 BECU hasta 1999.

El coste total calculado para dichas acciones que deberán realizarse en los próximos 5 años asciende a 66 BECU para las partes más urgentes de la infraestructura física de la red transeuropea de transporte.

La mayoría de proyectos necesitan ayudas financieras de los Estados miembros, que sólo pueden concederlas en el marco de sus prioridades. Son, por tanto, los Estados miembros afectados quienes tomarán la última decisión sobre el calendario de realización.

PROPOSICIÓN MODIFICADA

1. **En el artículo 7 de la proposición original de la Comisión (COM (94) 106), debe añadirse un apartado 3:**

3. *Está previsto iniciar las obras de los proyectos incluidos en el Anexo III en los próximos cinco años.*

La lista que figura en dicho anexo no es exhaustiva.

2. **En el apartado 1 del artículo 10 de la proposición original de la Comisión (COM (94) 106), el primer guión debe sustituirse por el texto siguiente:**

"- la red de alta velocidad, que comprenderá vías nuevas equipadas para velocidades iguales o superiores a 250 km/h con tecnología actual o nueva y vías adaptadas a velocidades del orden de 200 km/h."

3. **Los mapas del Anexo I de la proposición original de la Comisión (COM (94) 106) se sustituyen o complementan con los mapas adjuntos a la presente proposición.**
4. **El Anexo III adjunto a la presente comunicación se añadirá a la proposición original.**

relación de

proyectos de interés común

que deben integrarse como nuevo Anexo III

a la proposición COM (94) 106 de 7 de abril de 1994 sobre

orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte

I. Proyectos prioritarios (91 BECU de inversión total/ 40 BECU para 1995- 1999)

	COSTE ESTIMADO	
	Total BECU	95-99 BECU
<i>Tren de alta velocidad/Transporte combinado Norte-Sur</i>	21,0	4,2
Nuremberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlín		
Eje del Brénero Verona - Múnich		
<i>Tren de alta velocidad (París) - Bruselas - Colonia - Amsterdam - Londres</i>	16,0	9,5
Bélgica: frontera F/B - Bruselas - Lieja - frontera B/D;		
Bruselas - frontera B/NL		
Reino Unido: Londres - acceso al Túnel del Canal		
Países Bajos: frontera B/NL - Rotterdam - Amsterdam		
Alemania (Aquisgrán -) ¹ Colonia - Rin/Meno		
<i>Tren de alta velocidad hacia el Sur</i>	13,0	3,2
Madrid - Barcelona - Perpiñán - Montpellier		
Madrid - Vitoria - Dax		
<i>Tren de alta velocidad hacia el Este</i>	4,5	3,0
París - Metz - Estrasburgo - Appenweier - (Karlsruhe)		
con empalmes hacia Metz - Sarrebruck - Mannheim		
y Metz - Luxemburgo		
<i>Línea Betuwe: Transporte combinado/Ferrocarril convencional</i>	3,3	2,2
Rotterdam - frontera NL/D - (Rin/Ruhr) ¹		
<i>Tren de Alta Velocidad / Transporte combinado Francia - Italia</i>	14,0	3,8
Lyón - Turín		
Turín - Milán - Venecia - Trieste		
<i>Autopistas griegas: Pate y Vía Egnatia:</i>	6,4	5,1
Rión Antirrion, Patras - Atenas - Tesalónica - Promachonas - (frontera búlgara)		
Igoumenitsa - Tesalónica - Alexandroupolis - Ormenio -		
(frontera grecobúlgara) - Kipoi (frontera con Turquía)		
<i>Autopista Lisboa - Valladolid</i>	1,1	0,7
<i>Enlace ferroviario convencional Cork - Dublín - Belfast - Larne - Stranraer</i>	0,3	0,1
<i>Aeropuerto de Malpensa (Milán)</i>	1,0	0,8
<i>Enlace fijo por ferrocarril/carretera entre Dinamarca y Suecia</i>	3,4	2,7
(enlace fijo Øresund) incluidas vías de acceso por carretera, tren y aire		
<i>Triángulo nórdico</i>	4,4	1,2
<i>Enlace por carretera Irlanda/Reino Unido/Benelux</i>	2,7	1,5
<i>Línea principal de la Costa Oeste (ferrocarril)</i>	0,9	0,7

Se prevé que las obras de estos proyectos empiecen en 1995-96.

¹ Ya está recibiendo ayudas a su construcción a nivel comunitario.

II. Otros proyectos importantes (49 BECU de inversión total / 23 BECU para 1995-1999)

	COSTE ESTIMADO	
	Total BECU	95-99 BECU
Aceleración posible para que las obras pueden comenzar en unos dos años		
<i>Transporte combinado (1996-2005)</i>	2,4	1,3
hasta el presente proyectos conocidos en Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Portugal y España (véase también más adelante)		
<i>Aeropuerto de Spata (Atenas)(hasta el 2000)</i>	2,0	2,0
<i>Aeropuerto de Berlín (1995-98)</i>	4,1	4,1
<i>Autopista de la Maurienne (hasta 1998)</i>	1,1	1,1
<i>Autopista Marateca - Elvas (hasta 1997)</i>	0,4	0,4
<i>Tren de alta velocidad en Dinamarca</i>	2,1	1,8
<i>Autopista transapenina Bolonia - Florencia (1995-2001)</i>	3,1	2,6
<i>Tren de alta velocidad/Transporte combinado eje Danubio (1995-2010)</i>	4,7	2,0
Múnich/Nuremberg - Viena - (Budapest - Bratislava)		
<i>Autopista Niza - Cuneo (1997-2010)</i>	1,9	0,7

Proyectos que deben seguir estudiándose

<i>Fehmernbælt: enlace fijo entre Dinamarca y Alemania (98-2010)</i>	4,5	0,7
<i>Autopista Bari - Otranto (1998-2003)</i>	0,3	0,1
<i>Canal Rin - Ródano (1995-2007)</i>	2,5	0,9
<i>Canal Sena - Escalda (1999-2006)</i>	1,4	0,2
<i>Canal Elba - Oder (1996-2010)</i>	0,7	
<i>Mejora del Danubio entre Straubing y Vilshofen (1999-2010)</i>	0,7	0,1
<i>Tren de alta velocidad Randstad - Rin/Ruhr (1998-2010)</i>	1,6	0,7
Amsterdam - Arnhem (- Colonia)		
<i>Pasillo viario Valencia - Zaragoza - Somport (1995-2002)</i>	1,2	0,3
<i>Tren de alta velocidad (Brénero -) Florencia; Roma - Nápoles (> 2000)</i>	8,3	0,3
<i>Conexión por tren de alta velocidad Luxemburgo - Bruselas (> 1999)</i>	0,5	
<i>Pasillo viario Nápoles - Reggio de Calabria (hasta el 2000)</i>	3,2	3,2
<i>Proyectos de navegación de corta distancia e infraestructura portuaria</i>	3,0	1,0

Está previsto que estos proyectos se inicien en los próximos 5 años; los años entre paréntesis indican su fecha de construcción.

Enlaces de transporte combinado que se toman en consideración en el proyecto antes citado

Los siguientes enlaces ferroviarios se completarán en los próximos cinco años para su utilización para transporte combinado:

1. Taulov - Nordjylland	13. Porto - Lisboa - Madrid - Barcelona	27. Tarvis - Udine - Bologna
2. Hamburg - Padborg - Taulov - København	14. Lisboa - Burgos - Irún - frontera hispano-francesa	28. Brenner-Achse - Bologna
3. Hamburg - Berlin	15. Port-Bou - Barcelona - Valencia - Murcia	29. Udine - Trieste
4. Hanover - Berlin	16. Madrid - Almería/Algeciras	30. Iselle - Torino/Milano - Bologna
5. Nürnberg - Berlin	17. Le Havre - Paris	31. Modena - Torino - Milano
6. Berlin - Dresden	18. Dijon - Modane	32. Chiasso - Milano
7. Frankfurt - Würzburg	19. Paris - Strasbourg	33. Verona - Trieste
8. Betuwe-Linie (Rotterdam-Ruhr) y los enlaces neerlandeses a Hengelo y Venlo	20. Kehl - Dijon	34. La Spezia - Fidenza
9. Rotterdam - Antwerpen/Zeebrugge - Bruxelles - Luxembourg - Bettembourg.	21. Nancy - Avignon	35. Livorno - Firenze
10. Antwerpen - Aachen	22. Marseille - Genova	36. Patras - Athen
11. Rotterdam - Antwerpen - Bruxelles - Aulnoye	23. Avignon - Narbonne	37. Athen - Larissa (Volos) - Thessaloniki - Nordgrenze (antigua Yugoslavia y Bulgaria)
12. Aachen - Liège - Erquennes	24. Paris - Dijon	
	25. Paris - Hendaye	
	26. Aulnoye - Metz	

III. Proyectos de alcance europeo (unos 50 BECU de inversión total, 10 BECU hasta 1999)

En relación con los proyectos en materia de aplicación de nuevas tecnologías, relativos a la gestión del tráfico y que mejorarán la utilización de la infraestructura para todos los modos de transporte (por tierra, mar y aire) redundando en beneficio de varios Estados miembros, se han seleccionado los siguientes proyectos en forma de acciones piloto que conducirán a su plena aplicación en el transcurso de los cinco próximos años:

	COSTE ESTIMADO BECU totales	95-99
- gestión del tráfico aéreo: armonización e integración de los sistemas nacionales en un sistema unificado;	16 ¹	6,5
- servicios de gestión del tráfico por carretera: acciones piloto que utilicen centros de control del tráfico y <i>Radio Data System - Traffic Message Channel</i> (RDS-TMC - Sistema de Datos por Radio-Canal con Mensajes sobre el Tráfico);	31	2,6
- gestión del tráfico de buques y servicios de información: sistema europeo de indicación de la posición de barcos;	1,1-1,5	0,8
- sistema de determinación de la posición y de navegación: desarrollo y puesta en práctica de componentes europeos del sistema global de navegación por satélite (GNSS);	0,9	0,2
- proyectos piloto de un sistema de gestión ferroviario: sistemas de control y mando para enlaces ferroviarios de alta velocidad seleccionados.	0,7	0,35

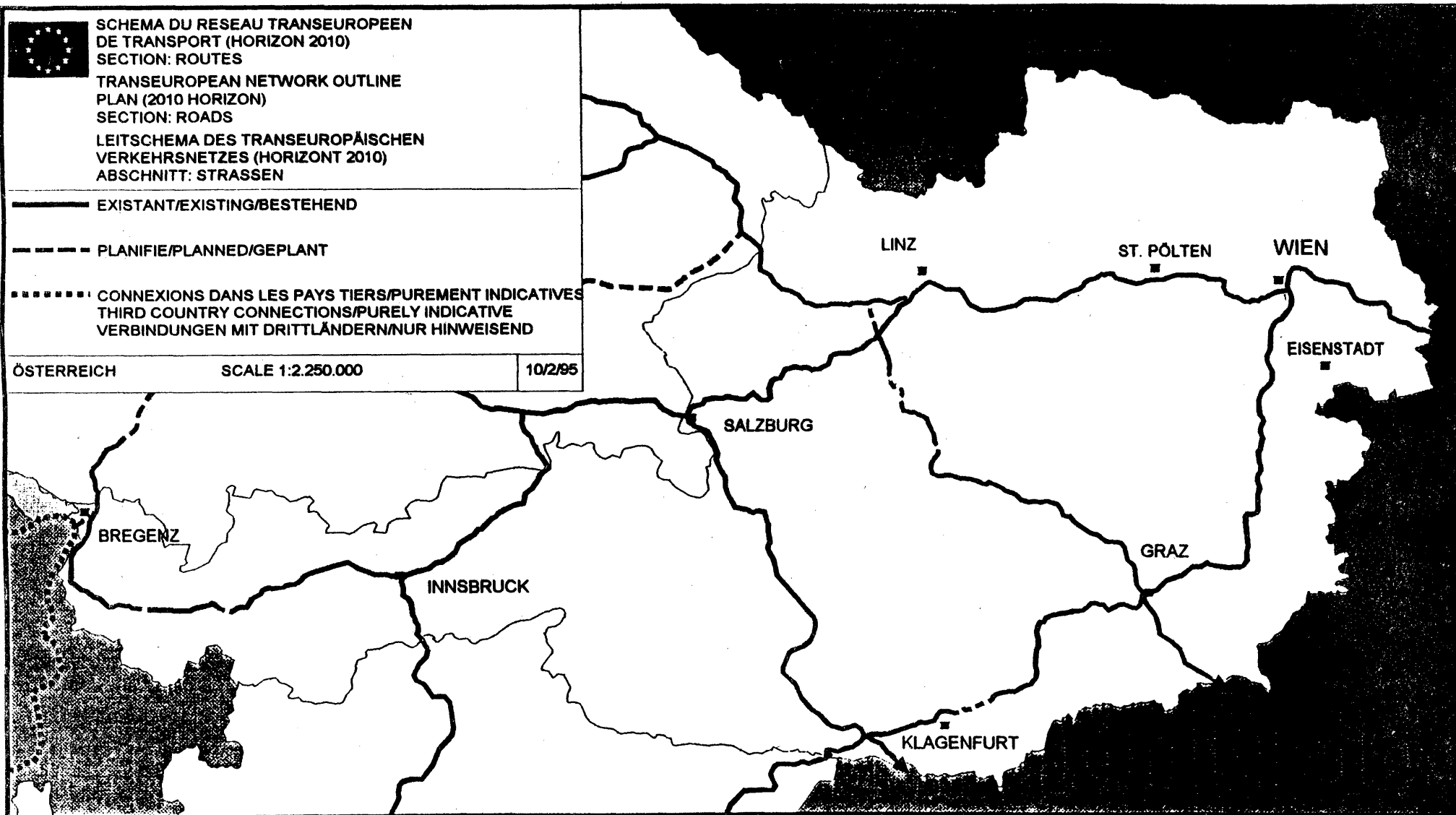
Son de aplicación para estos proyectos las disposiciones del segundo apartado del artículo 24 de la proposición (COM (94) 106 de 7 de abril de 1994).

IV. Proyectos que enlazan con terceros países

(Estos proyectos se mencionan aquí por mor de exhaustividad y están sujetos a los procedimientos específicos de decisión que les sean aplicables.)

- Berlín-Varsovia-Minsk-Moscú (ferrocarril y carretera);
- Dresde-Praga (ferrocarril y carretera);
- Nuremberg-Praga (carretera);
- Enlace fijo a través del Danubio (ferrocarril y carretera) entre Bulgaria y Rumania;
- Helsinki-San Petersburgo-Moscú (ferrocarril y carretera);
- Trieste-Ljubljana-Budapest-Lvov-Kiev (ferrocarril y carretera);
- Plataforma Telemática del Mar Báltico.

¹ Cálculo aproximado basado en unas inversiones probables de aproximadamente 1 BECU anual.



WORKING DOCUMENT

SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN
DE TRANSPORT (HORIZON 2010)
SECTION: ROUTES
TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE
PLAN (2010 HORIZON)
SECTION: ROADS
LEITSHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
VERKEHRSNETZES (HORIZONT 2010)
ABSCHNITT: STRASSEN

EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND

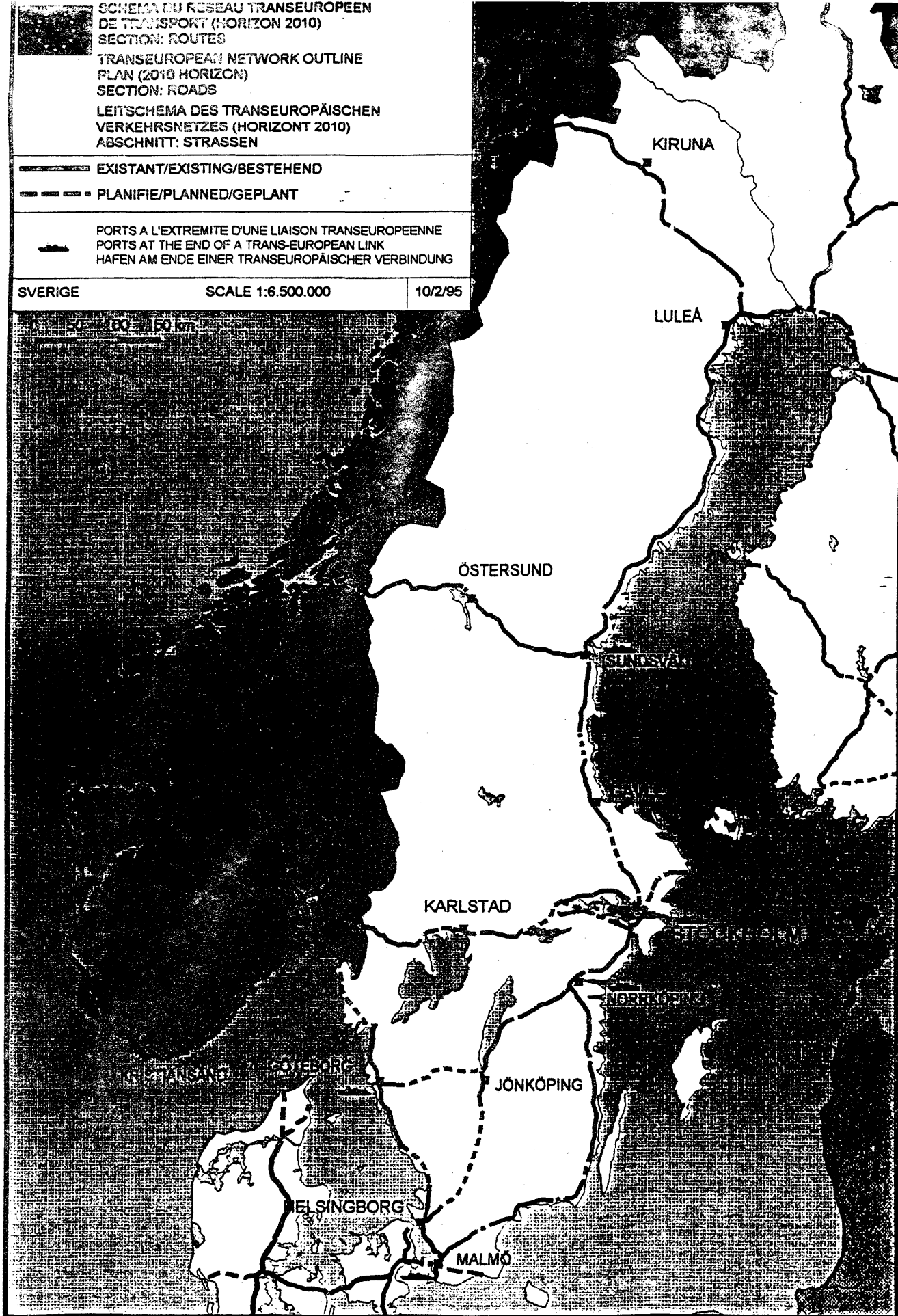
PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

PORTS A L'EXTREME 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



WORKING DOCUMENT



SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN
DE TRANSPORT (HORIZON 2010)
SECTION: ROUTES
TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE
PLAN (2010 HORIZON)
SECTION: ROADS
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
VERKEHRSNETZES (HORIZONT 2010)
ABSCHNITT: STRASSEN

— EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND
- - - PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

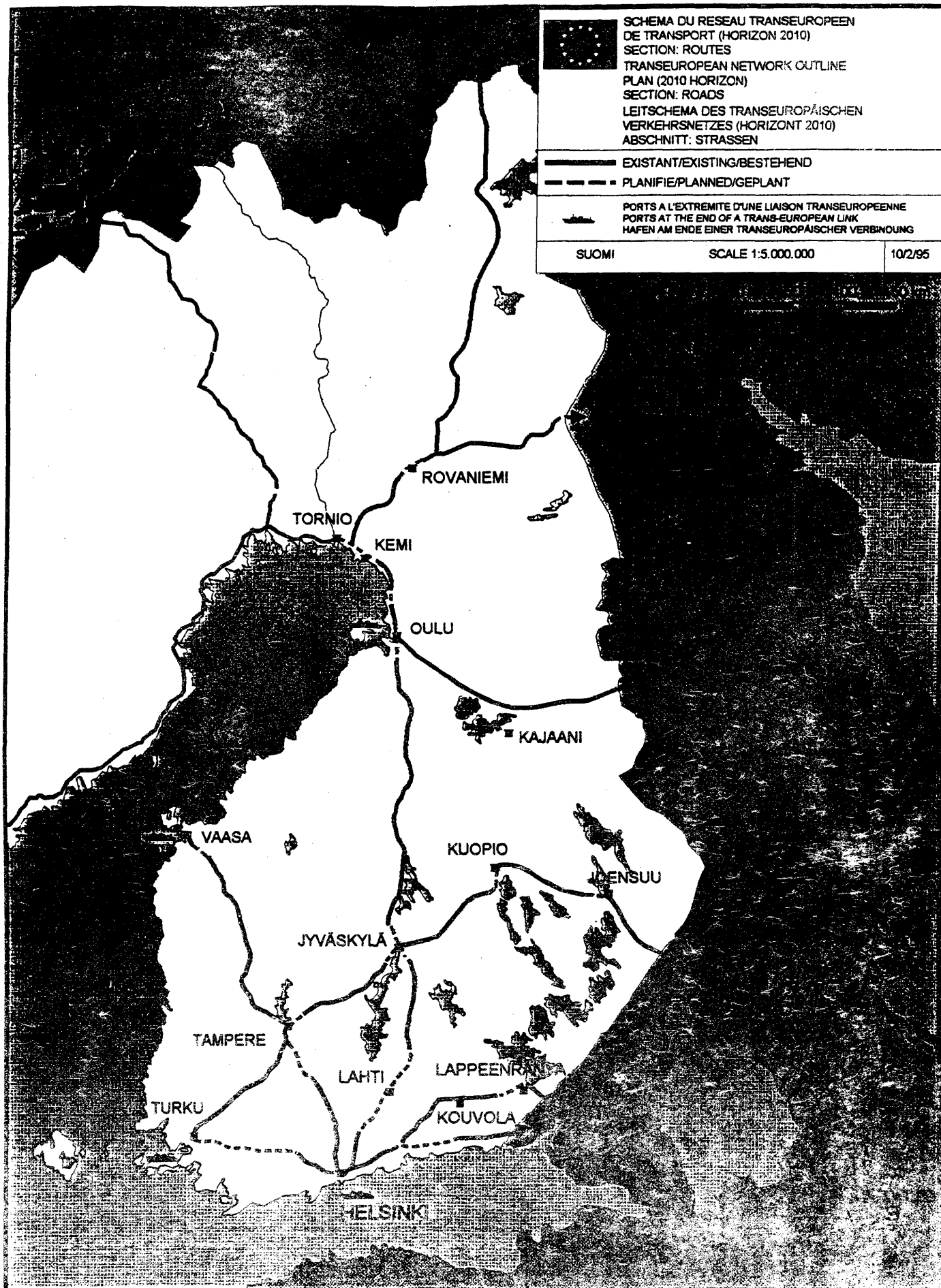


PORTS A L'EXTREMITÉ D'UNE LIAISON TRANSEUROPEENNE
PORTS AT THE END OF A TRANS-EUROPEAN LINK
HAFEN AM ENDE EINER TRANSEUROPAISCHER VERBINDUNG

SUOMI

SCALE 1:5.000.000

10/2/95



WORKING DOCUMENT



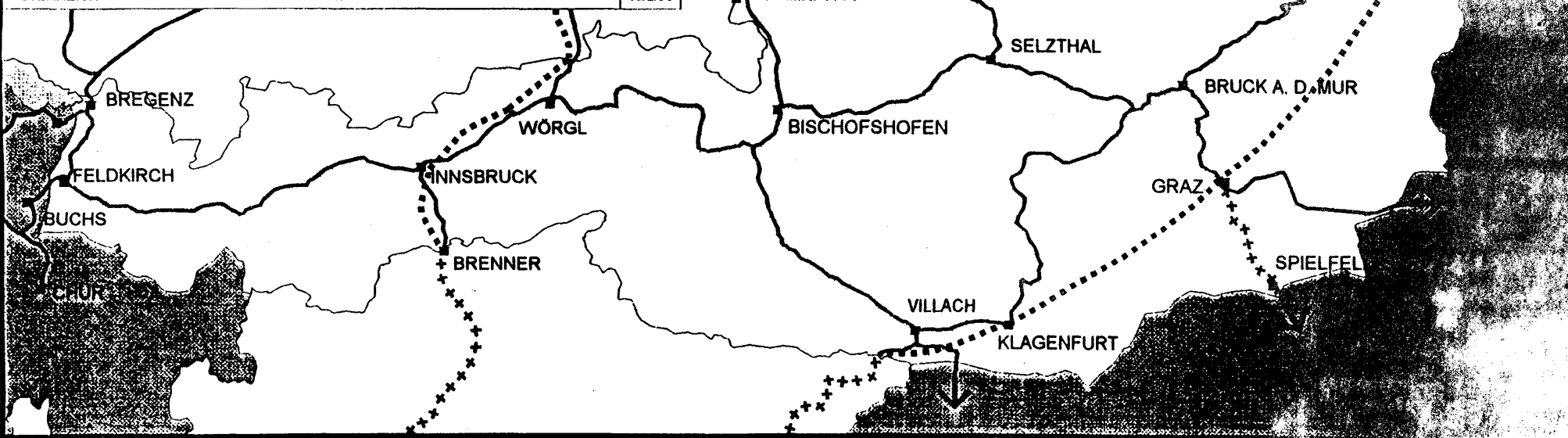
SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)
SECTION: CHEMIN DE FER
TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN
(2010 HORIZON)
SECTION: RAILWAYS
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)
ABSCHNITT: EISENBAHNEN

- 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

ÖSTERREICH

SCALE 1:2 250 000

10/2/95



WORKING DOCUMENT

SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)
SECTION: CHEMIN DE FER
TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
SECTION: RAILWAYS
LEITSHEMA 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

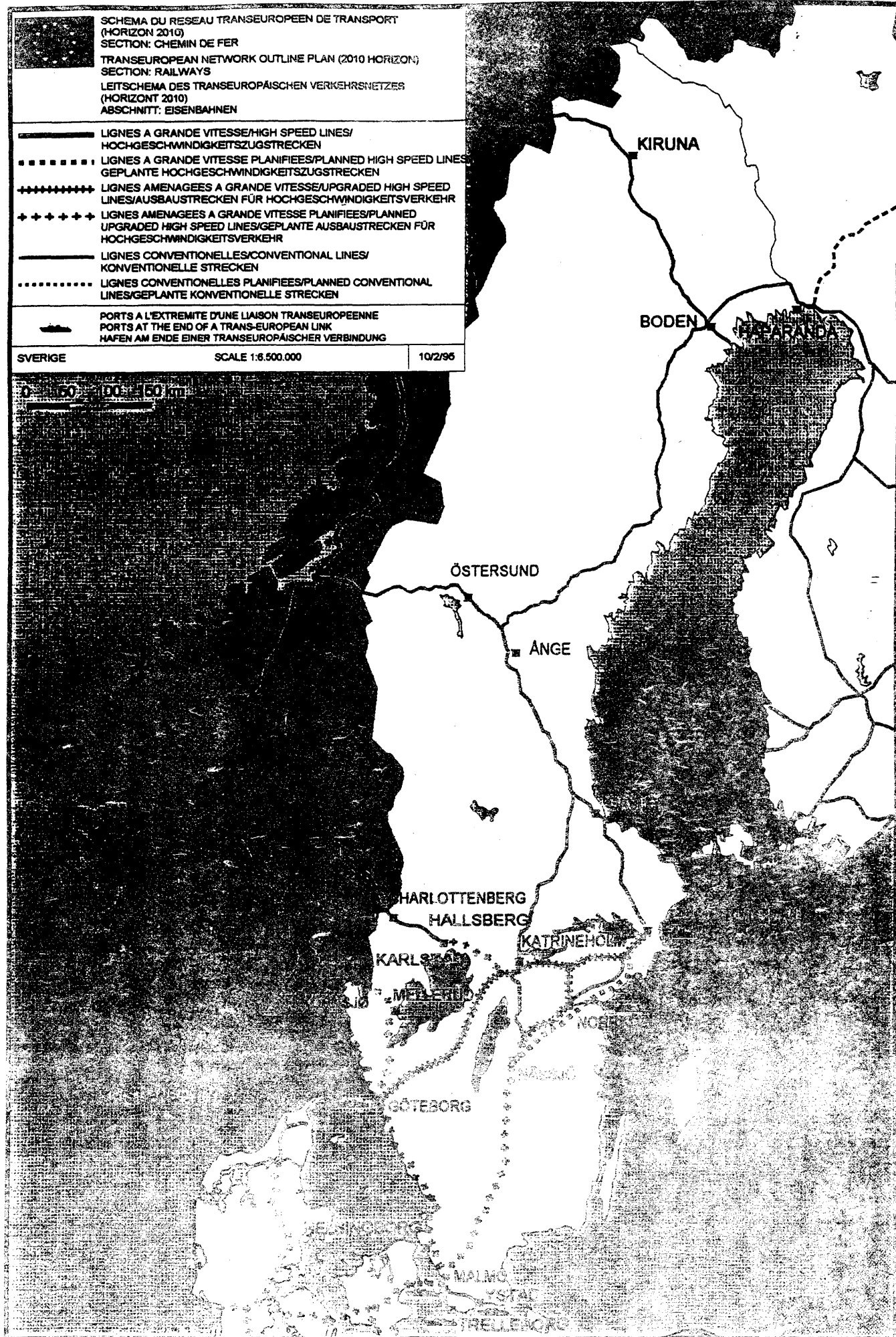
PORTS A L'EXTREMITÉ D'UNE LIAISON TRANSEUROPEENNE
PORTS AT THE END OF A TRANS-EUROPEAN LINK
HAFEN AM ENDE EINER TRANSEUROPAISCHER VERBINDUNG

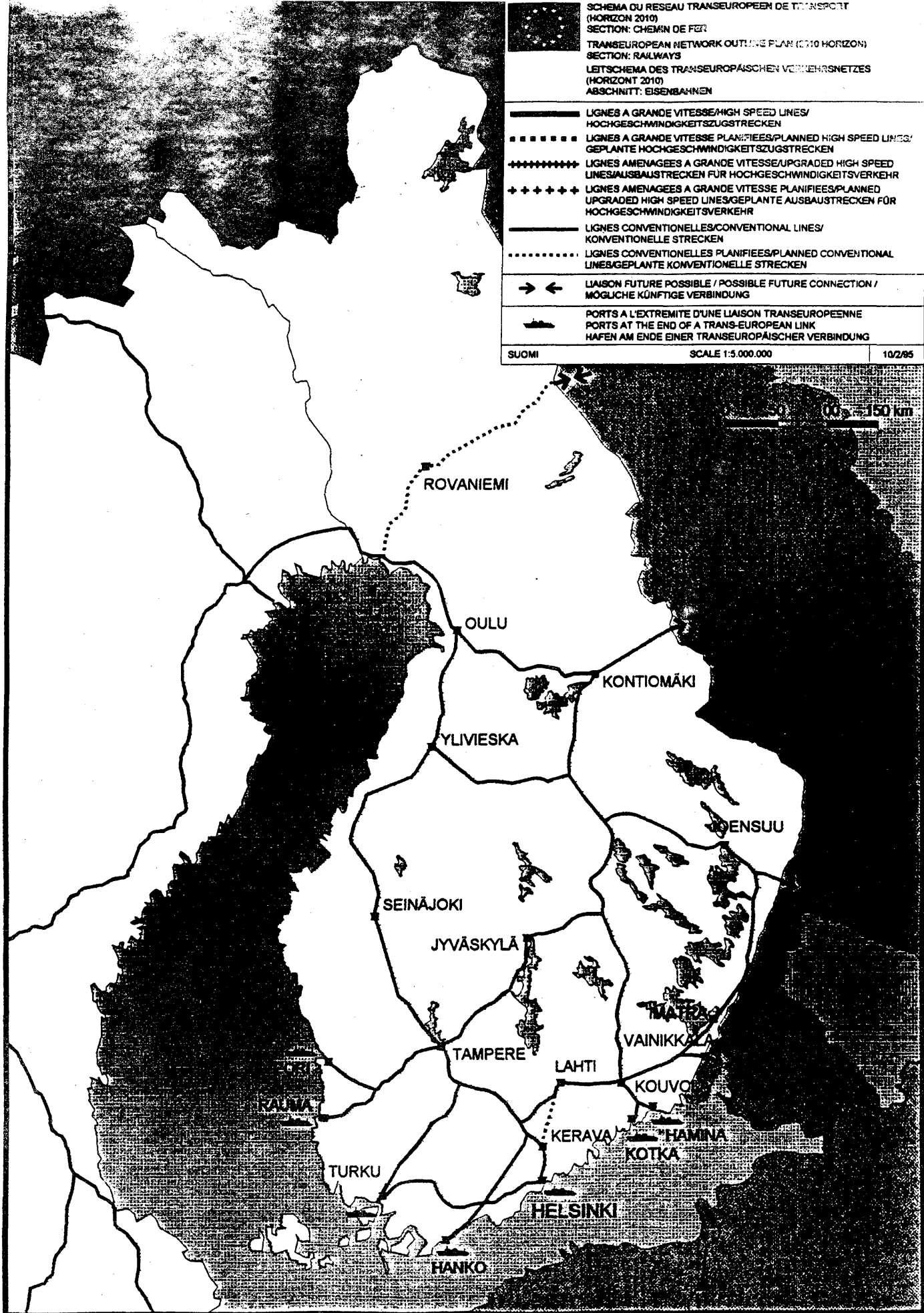
SVERIGE

SCALE 1:8.500.000

10/2/95

0 50 100 150 km





WORKING DOCUMENT



SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)

SECTION : TRANSPORT COMBINÉ

TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN
(HORIZON 2010)

SECTION : COMBINED TRANSPORT

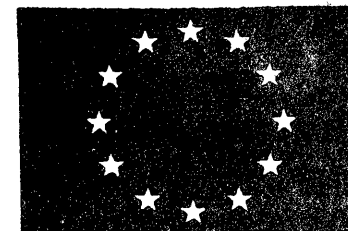
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHE VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)

ABSCHNITT : KOMBINIERTER VERKEHR

- RAIL
RAILWAYS
SCHIENE
- CONNECTIONS EXISTANTES / EXISTING
CONNECTION / BESTEHENDE VERBINDUNGEN
- EXTENSION PLANIFIÉE / PLANNED EXTENSION
GEPLANT AUSWEITUNG
- CONNECTIONS DANS LES PAYS TIERS (purement indicatives)
THIRD COUNTRY CONNECTIONS (purely indicative)
VERBINDUNGEN MIT DRITTLÄNDERN (nur hinweisend)

10/02/95





**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 : 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

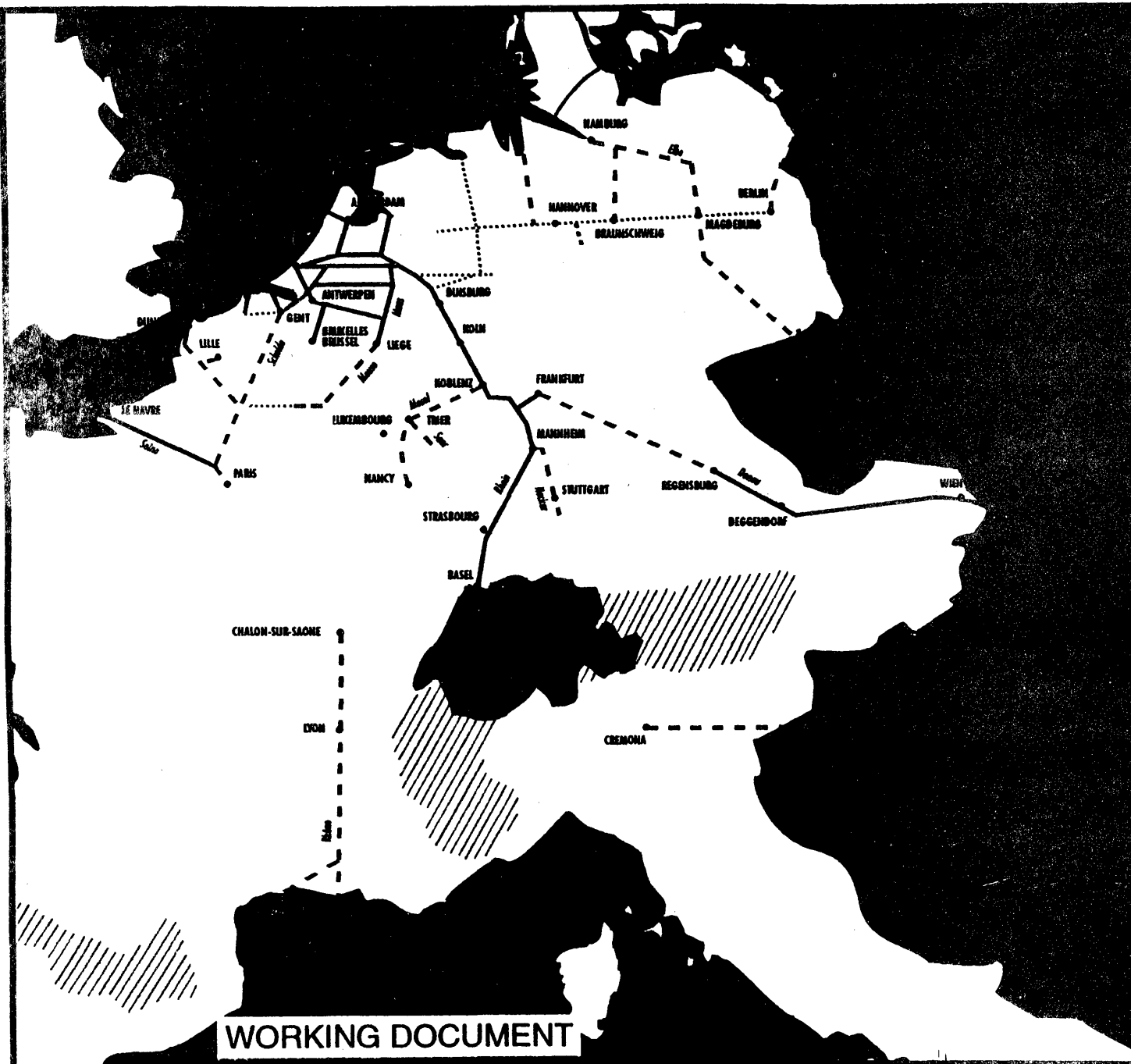


Voies navigables
pour 3 x 2 niveaux de containers
Inland waterways
for 3 x 2 stacks
Binnenwasserstraßen
mit 3 x 2 Lagen



Extension planifiée
Planned extension
Geplant Ausweitung

10/02/95



WORKING DOCUMENT

**SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)
SECTION : VOIES NAVIGABLES**

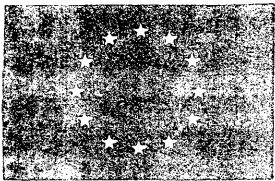
**TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN
(2010 HORIZON)
SECTION : INLAND WATERWAYS**

**LEITSHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES
(HORIZON 2010)
ABSCHNITT : BINNENWASSERSTRASSEN**

-  EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND
 PLANIFIÉ/PLANNED/GEPLANT
 GOULET D'ETRENGLEMENT/BOTTLENECK/ENGPAß
 CONNEXION DANS LES PAYS TIERS (purement indicative)
 THIRD COUNTRY CONNECTIONS (purely indicative)
 VERBINDUNGEN MIT DRITTLÄNDERN (nur hinweisend)

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

La Reunion (F)

Guyane (F)

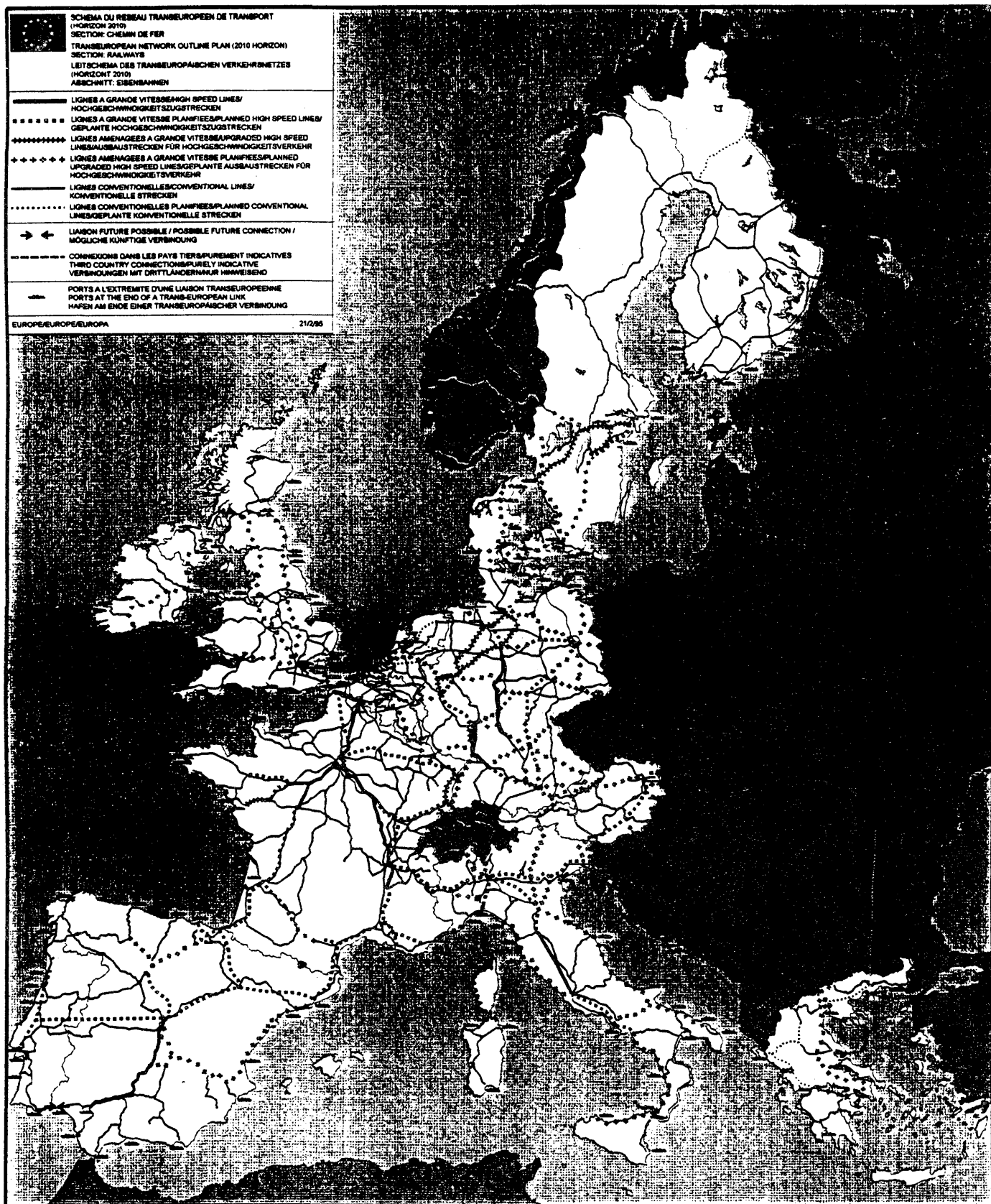
Guadeloupe (F)

Martinique (F)

Canary Islands (ES)

Madeira (P)

Canary Islands (ES)



WORKING DOCUMENT

SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN
DE TRANSPORT (HORIZON 2010)
SECTION: ROUTES
TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE
PLAN (2010 HORIZON)
SECTION: ROADS
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
VERKEHRSNETZES (HORIZONT 2010)
ABSCHNITT: STRASSEN

EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND

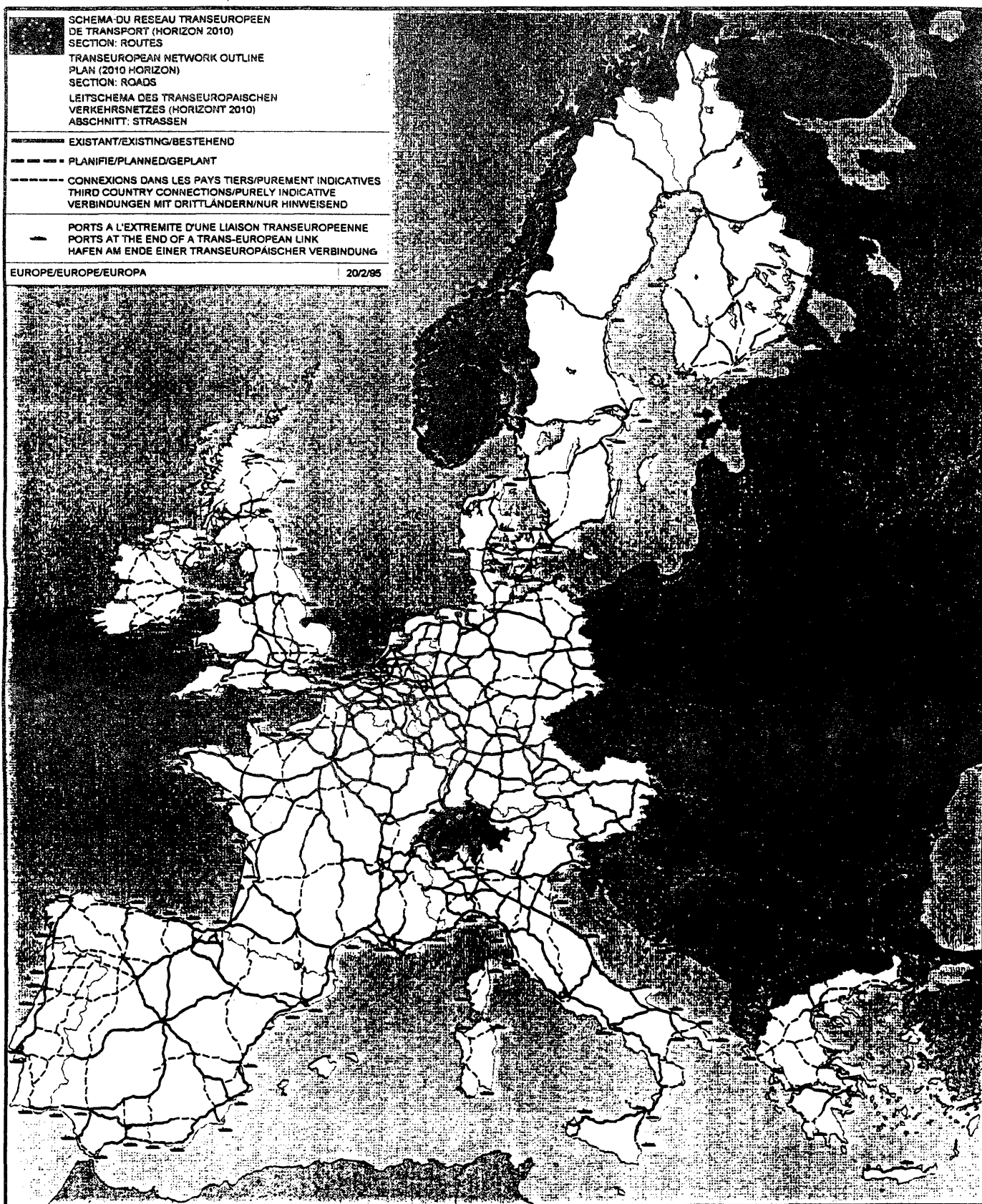
PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

CONNEXIONS DANS LES PAYS TIERS/PUREMENT INDICATIVES
THIRD COUNTRY CONNECTIONS/PURELY INDICATIVE
VERBINDUNGEN MIT DRITTLANDERN/NUR HINWEISEND

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

EUROPE/EUROPE/EUROPA

20/2/95



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

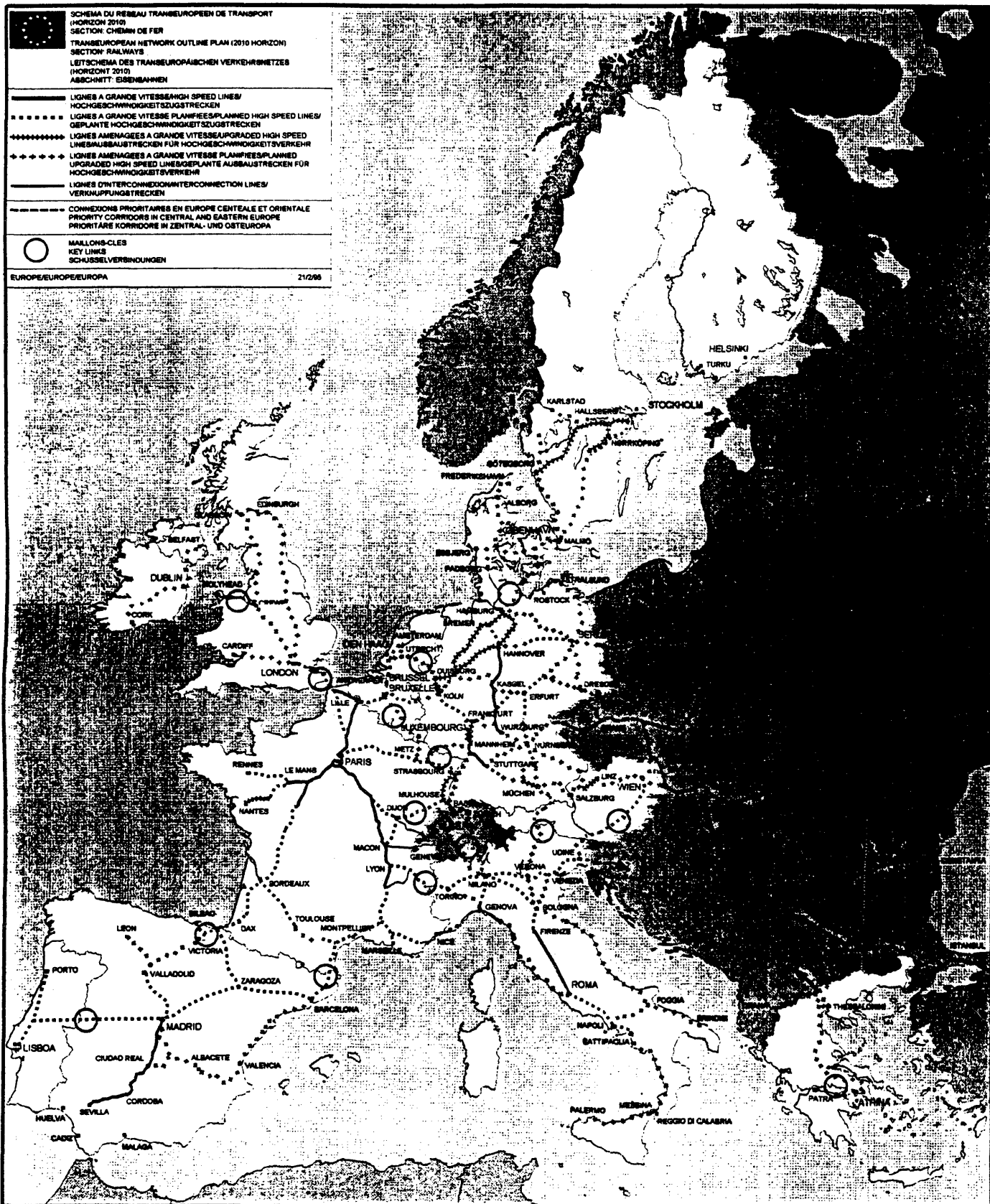
———— LIGNES D'INTERCONNECTION/INTERCONNECTION LINES/
VERKNUPFUNGSTRECKEN

----- CONNEXIONS PRIORITAIRES EN EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE
PRIORITY CORRIDORS IN CENTRAL AND EASTERN EUROPE
PRIORITARE KORRIDORE IN ZENTRAL- UND OSTEUROPA

○ MAILLONS-CLES
KEY LINKS
SCHUESSELVERBINDUNGEN

EUROPE/EUROPE/EUROPA

21/200



ISSN 0257-9545

COM(95) 48 final

DOCUMENTOS

ES

07 15

N° de catálogo : CB-CO-95-068-ES-C

ISBN 92-77-86148-7

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo