EU's prioriterede infrastruktur

Tetraplan er – sammen med en række andre partnere – i gang med et større projekt (TEN-connect) om de trans-europæiske transportnet (TEN-T). Med projektet lægges der op til en revision af det nuværende TEN-T prioritetsprogram. Tetraplan-konsortiet bistår EU-kommissionen med udpegning og den tekniske analyse af de projekter, der skal indgå i dette program.

Af Morten Steen Petersen,
Tetraplan
msp@tetraplan.dk

Udvikling af de transeuropæiske transportnet

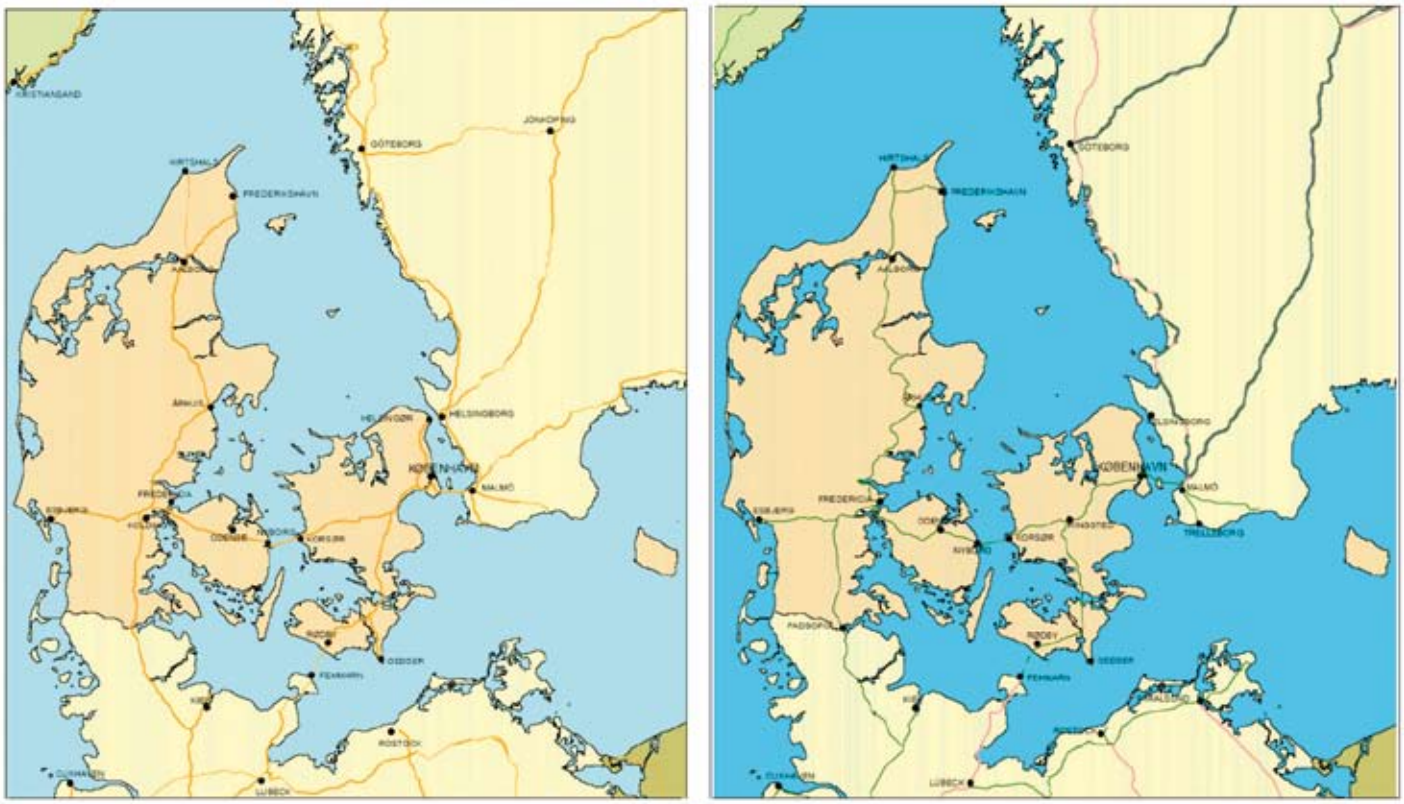
Da de seks oprindelige medlemmer af Den europæiske Kul- og Stålunion oprettede unionen, var det primære formål at søge samarbejde inden for nogle centrale økonomiske områder, fordi konkurrencen om at få de mest profitable landområder havde affødt flere krige mellem staterne. Men efterhånden som kul og stål trådte i baggrunden, udviklede samarbejdet sig i en mere omfattende økonomisk retning, og samarbejdet blev omdøbt til De europæiske Fællesskaber, EF og samtidig udvidedes EF med 2 nye medlemslande i 1972. Allerede i 1976 blev de første planer lagt om et sammenhængende transportnet i EF, det såkaldte Trans-Europæiske Net for Transport, TEN-T.

I 1996 kom der et sæt politiske retningslinier for udviklingen af TEN-T. Her er det anført, at TEN-T er en samling af de enkelte landes vigtigste veje, jernbaner, indre vandveje, lufthavne og havne, både på kysterne og inde i landet, som også har betydning for EU's vareforsyning og international transport af passagerer. Udvikling af TEN-T er en vigtig faktor for det indre marked. TEN-T medvirker også til at skabe sammenhængskraft i Unionen ved at give de fjernt beliggende egne en forbedret adgang til de centrale markeder.

Der blev udviklet metoder til at analysere EU's fordele ved at få et sammenhængende infrastrukturnet, hvor eksempelvis tog uhindret kunne passere grænserne. Og det første TEN-T prioritetsprogram blev udviklet af et udvalg med Henning Christoffersen som formand. Programmet blev endeligt lagt fast ved et møde mellem stats- og regeringscheferne i Essen i 1994. Programmet omfattede 14 projekter, hvor iblandt var Øresundsforbindelsen.

Van Miert udvalgets forslag til et Europæisk prioritetsprogram.

TEN-T i Danmark omfatter Europavejene, dvs. det store H med grene til Frede-



EU kommissionens angivelse af det danske TEN vej- og banenet, 2001.

rikshavn, Hirtshals, Esbjerg og Gedser. Det omfattede jernbanenet forløber stort set parallelt med vejnettet, bortset fra strækningen Nykøbing F - Gedser, der ikke er en del af TEN-T.

Det er op til de enkelte medlemslande at gennemføre TEN-T, og programmet er meget ambitiøst. Derfor blev der allerede i 2001 gennemført en revision, hvor man fokuserede aktiviteterne på at reducere flaskehalse og gennemføre projekter, der kunne modvirke den tiltagende trængsel i EU's overordnede transportnet. Dette skulle ske dels ved at formindske de såkaldte horisontale forhindringer, hvilket blandt andet omfatter interoperabilitet på baneområdet og introduktion af begrebet "freight integrator", der skal sikre, at sø- og banetransport anvendes i højere grad end vejtransport, dels ved at udpege nogle specifikke væsentlige projekter, hvis gennemførelse skulle prioriteres højt. Endelig ændredes de finansielle regler således, at EU's tilskud til gennemførelse af grænsekrydsende baneprojekter blev forøget til 20%, hvis de blev gennemført, hvor der var en naturlig barriere. Femern Bælt projektet opfylder netop dette krav.

Udvalgsarbejde om det Transeuropæiske transportnetværk

I 2003 tog EU-kommissionen fat på endnu en vigtig nytænkning af TEN-T. Medlemsantallet i EU ville stige med 10 nye øst- og centraleuropæiske medlemmer d. 1.1.2004, og en række nye lande med en økonomi, der var mindre udviklet end Vesteuropas, ville blive medlemmer. Kommissionen nedsatte derfor et udvalg, en såkaldt High Level Group, under ledelse af Karel van Miert, og dette udvalg gennemgik det transeuropæiske transportnet og endte med at foreslå et nyt prioritetsprogram, hvor tyngdepunktet rykkede mod øst. Men udvalgets forslag omfattede også mange andre af de udfordringer, transportsystemet i Europa står overfor. Således introduceredes Havmotorvejene (Motorways of the Sea), der skal sikre overflytning af gods til vandbåren transport. Van Miert udvalget pegede også på en nærmere sammenknytning af EU og dets naboregioner, herunder Rusland, Hviderusland og Ukraine samt middelhavslandene syd og øst for Middelhavet. Endelig foreslog udvalget et prioritetsprogram, der omfattede 30 vigtige projekter for udviklingen af det transeuropæiske transportnet.

Man lægger mærke til, at der i udvalgets forslag er en del vejprojekter i Vesteuropa, men også at de alle er projekter, der stammer fra Christoffersen - udvalgets forslag. Van Miert udvalget har kun peget på enkelte vejprojekter, og kun i Polen, Tjekkiet og Rumænien. Derudover peger udvalget på et stort antal grænsekrydsende baneprojekter. Det er i tråd med udvalgets opfattelse af, at jernbanen skal fremmes for at aflaste vejinfrastrukturen.

Af særligt danske forhold kan peges på, at såvel Øresundsforbindelsen som Femern Bælt forbindelsen plus jernbaneforbindelsen fra Rødby til København er optaget på udvalget liste over prioritetsprojekter.

Nye behov i en verden der udvikler sig

Van Miert udvalget var meget opmærksom på, at udvalgets forslag skal gennemføres i en foranderlig verden. Derfor er det også nævnt i udvalgets afrapportering, at programmet skal revurderes løbende. Og dette er planlagt at skulle ske i 2009. For at forberede denne revision er der udbudt en opgave fra kommissionens side, der sigter mod at gennemføre en vurdering af de gamle, endnu ikke udførte prioritetsprojekter og sammenholde dem med nye projekter, der vurderes at være nødvendige for gennemførelse af EU's transportpolitik. I den nye transportpolitik lægges der stor vægt på at styrke forbindelserne til EU's naboregioner. Der har været gennemført et udvalgsarbejde i 2005, der resulterede i udarbejdelsen af et forslag til netværk for fred og udvikling med undertitlen "Forlængelse af de store Transeuropæiske transportakser til EU's nabolande og -regioner". En del af de projekter, der i dag er prioritetsprojekter, er indeholdt i dette netværk for fred og udvikling. Der er imidlertid en række øst-vest gående projekter, som vil blive inddraget i den nye prioritering.

Kommissionen har understreget, at det ikke kun er relationerne til nabolandene, der skal styrkes, men understreger også fortsat behovet for at fremme brugen af bane og søtransport som erstatning for vejtransport.

Kommissionen lægger også stor vægt på projekter, der kan medvirke til en stærkere sammenbinding af de ydre dele af EU med kerneområdet i Tyskland, Benelux, dele af Frankrig, Italien og UK.

Og EU's politik på transportområdet har endnu ikke ført til de resultater, man gerne vil have. Den økonomiske vækst er stabil i Europa, Europas befolkning bliver rigere, og det medfører, at personbilparken vokser. Produktionen spredes endnu mere, end den har været tidligere, med outsourcing til fjerne lande og en betydelig voksende transport. Samtidig er miljøet under pres, og klimadebatten har på det seneste peget på transporternes væsentlige rolle i udledningen af drivhusgasser. Trafikken er øget på det europæiske vejnet. Alle disse forhold indgår i den kommende vurdering af, hvilke projekter der kan kvalificere for det kommende prioritetsprogram.

På vej mod et nyt prioritetsprogram

Et konsortium under ledelse af det danske rådgivningsfirma Tetraplan har vundet opgaven, TEN-connect, med at udvikle dette prioriteringsprogram. Det er et omfattende projekt, der har en stram tidsplan. Blandt konsortiets deltagere er også tre andre danske firmaer og forskningsinstitutioner, nemlig Center for Trafik og transport på DTU, Rapidis og Informi. De to førstnævnte har også medvirket ved udvikling af EU kommissionens nye transportmodel, Trans-Tools, der har været en væsentlig forudsætning for, at Tetraplan konsortiet vandt opgaven.

Den udbudte opgave omfatter som det første udarbejdelse af trafikprognoser for passager- og godstransport for det europæiske TEN-T net og dets forlængelse til naboregionerne. Der udarbejdes prognoser under forskellige scenarieforudsætninger, herunder økonomisk vækst og befolkningsudvikling. På dette grundlag identificeres transnationale akser, der skal opfylde dels nogle intraEU formål som sammenbinding af periferi med centrum, forøgelse af tilgængelighed, etc., og dels en forbedring af tilgængeligheden til naboregionerne.

TEN-connect omfatter desuden identifikation af flaskehalse, og det kan være såvel trængselsmæssige, som horisontale og miljømæssige. I dette indgår også en kortlægning af dele af vej- og banenettets tilstand, primært i den østlige del af EU. Horisontale flaskehalse kan være problemer med grænsepassage. Sådanne kan også være af teknisk art, eksempelvis ved skift af sporbredde fra Ukraine til Polen, eller sikkerhedsudstyr mellem Tyskland og Danmark, men kan også være af administrativ art, eksempelvis lange opholdstider ved grænsen på grund af mange formaliteter. Også miljømæssige flaskehalse i forbindelse med infrastrukturen vil blive identificeret, eksempelvis særlig uheldsbelastede strækninger, og naturbeskyttelsesområder.

Med udgangspunkt i de identificerede akser og flaskehalse skal TEN-connect identificere projekter, der kan kvalificere til at indgå i et justeret prioritetsprogram. Kvalifikationen bliver baseret på Cost-Benefit analyse, der omfatter både anlægs- og vedligeholdelsesomkostninger, transportomkostninger og miljøomkostninger.

TEN-connects resultater skal ligge til grund for et udvalgsarbejde, der skal begynde i efteråret 2008. Det er en stor udfordring for Tetraplan at sikre, at projektets resultater er tilgængelige for dette udvalgsarbejde, når det indledes.

■