

Bijlage 1. Europese ruimtelijke ontwikkeling

Halverwege de jaren vijftig werd in de Benelux en Duitsland interesse getoond voor grensoverschrijdende en internationale aspecten van ruimtelijke ontwikkeling. Maar de Europese ruimtelijke ontwikkeling kwam pas van de grond aan het eind van de jaren '60. De Benelux en Duitsland, toen de dichtstbevolkte en relatief meer ontwikkelde delen van de EU, werden geconfronteerd met een grotere behoefte aan internationale samenhang in de ruimtelijke ontwikkeling door ruimtegebrek op nationaal niveau. Commissies werden opgericht, bijvoorbeeld de Europese Conferentie van Ministers die verantwoordelijk waren voor Ruimtelijke Ontwikkeling, maar de daarop volgende jaren gebeurde er weinig wezenlijks voor de Europese ruimtelijke ontwikkeling. De ideeën die ontstonden, hadden mogelijk invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van bepaalde landen, maar niet op een ruimtelijke ontwikkeling op Europese schaal. Door de ontdekking van gezamenlijke doelen en ontwikkelingsprincipes ontstond een Europees bewustzijn voor een potentiële Europese ruimtelijke ontwikkeling (Faludi, 2002).

In 1984 kwam de European Regional/Spatial planning Charter (Torremolinos Charter) waarin het concept van ruimtelijke ontwikkeling voor Europa uitgelegd werd en de rol die het kan spelen in het bereiken van een evenwichtige regionale ontwikkeling. Problemen die over landsgrenzen heen spelen en Europese noord-zuid en oost-west verschillen moesten hiermee opgelost kunnen worden (Williams, 1996). Werkelijk iets nieuws bracht de Charter niet, maar de Charter was wel belangrijk omdat het een eerste beleidsstuk was waar politieke overeenstemming met betrekking tot de Europese ruimtelijke ontwikkeling in vast lag (Faludi, 2002).

Nationale ruimtelijke plannen zijn niet vaak aanwezig in de lidstaten van de EU. De redenen daarvoor lopen uiteen van decentralisatie tot omstandigheden op geografisch gebied. Een voorbeeld van een land dat wel ruimtelijke plannen heeft, is Nederland. Een reden daarvoor is dat Nederland een van de kleinere landen van de EU is en daarbij het dichtstbevolkte land van de EU. Dit resulteert in meer behoefte aan ruimte in Nederland dan in andere lidstaten (De Pater, 2004). Zonder vrijblijvend karakter een plan opstellen bleek onbegonnen werk, maar een perspectief op de ruimtelijke ontwikkeling van Europa bleek wel mogelijk.

In 1993 is in Luik tijdens een informele bijeenkomst besloten om het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP) op te stellen. Een overallvisie op het grondgebied van de EU moet uit het EROP naar voren komen. Het is geen bindend beleidsstuk voor de lidstaten maar het vormt een basis voor ideeën voor de verschillende bestuurslagen (Europese Commissie Regionaal Beleid en Cohesie, 1998). Het EROP moet invloed krijgen op de ruimtelijke ontwikkeling in de lidstaten van de EU. De samenhang tussen het Europees, nationaal en regionaal ruimtelijk beleid is gebaseerd op het subsidiariteitsprincipe. Hierdoor kunnen beperkingen worden gelegd op de bevoegdheid van de Europese ruimtelijke ontwikkeling en zullen de betrokken actoren en vraagstukken hieromtrent afnemen. De doelen van het EROP zijn op vrijwillige basis samengesteld. Maar bij het instemmen van het EROP heeft elke lidstaat de opname van het plan in de eigen ruimtelijke ontwikkeling en beleid aanvaard (Faludi, 2002).

De kern van het EROP beleid ligt vast in hoofddoelen van de EU. Die gaan over de economische en sociale cohesie, duurzame ontwikkeling en een evenwichtige competitie. Deze doelen moeten tot stand komen door de ontwikkeling van een evenwichtig stedensysteem wat bestaat uit meerdere kernen en een centrum-periferie samenwerking. Ook moet de toegang tot infrastructuur en kennis toenemen evenals de duurzame ontwikkeling en bescherming van natuurlijk en cultureel erfgoed (Faludi, 2002).

Na een decennium van overleg over Europese ruimtelijke ontwikkeling is de ontwikkeling van meerdere kernen binnen Europa als belangrijkste punt naar voren gekomen. Het functioneert als een soort overbrugging tussen alle standpunten van de desbetreffende actoren. De ontwikkeling van de meerdere kernen moet tot uitdrukking komen in stedelijke ontwikkeling, maar door het theoretische gehalte van het debat is het niet duidelijk of deze ontwikkeling wel degelijk de goede weg is om de visie van het EROP te verwezenlijken. De nadruk van het EROP ligt op de ontwikkeling van de meerdere kernen in de EU. Dit betekent dat gebieden buiten de reeds bestaande kernen gestimuleerd moeten worden om gebieden van betekenis te worden (Faludi, 2002). Deze gebieden moeten met

elkaar verbonden worden door infrastructuur. Op die manier kan infrastructuur ook een rol spelen in de ruimtelijke problemen op Europees niveau.

Binnen het transport beleid is mobiliteit altijd een belangrijk vraagstuk geweest. In de jaren '90 was duurzame mobiliteit belangrijk, maar binnen het EROP veranderde het beleid naar een meer ruimtelijke perspectief voor mobiliteit. Hierdoor kwamen ook de moeilijkheden beter in zicht die zich op twee manieren uitten. In de eerste plaats het knelpunt van de toegankelijkheid voor perifere regio en in de tweede plaats het probleem van de efficiency voor de kernregio's. Het EROP geeft aan dat de verbetering van de toegankelijkheid een belangrijke ontwikkeling is in het meerdere stedelijke kernen systeem. Stadscentra en metropolen moeten op een efficiënte manier aan elkaar verbonden worden, ten gunste van de periferie en de wereldeconomie. Efficiënt transport en een goede telecommunicatieverbinding zijn basisvoorzieningen voor periferie regio's in de strijd om sociale en economische cohesie van de EU (Jensen en Richardson, 2004).

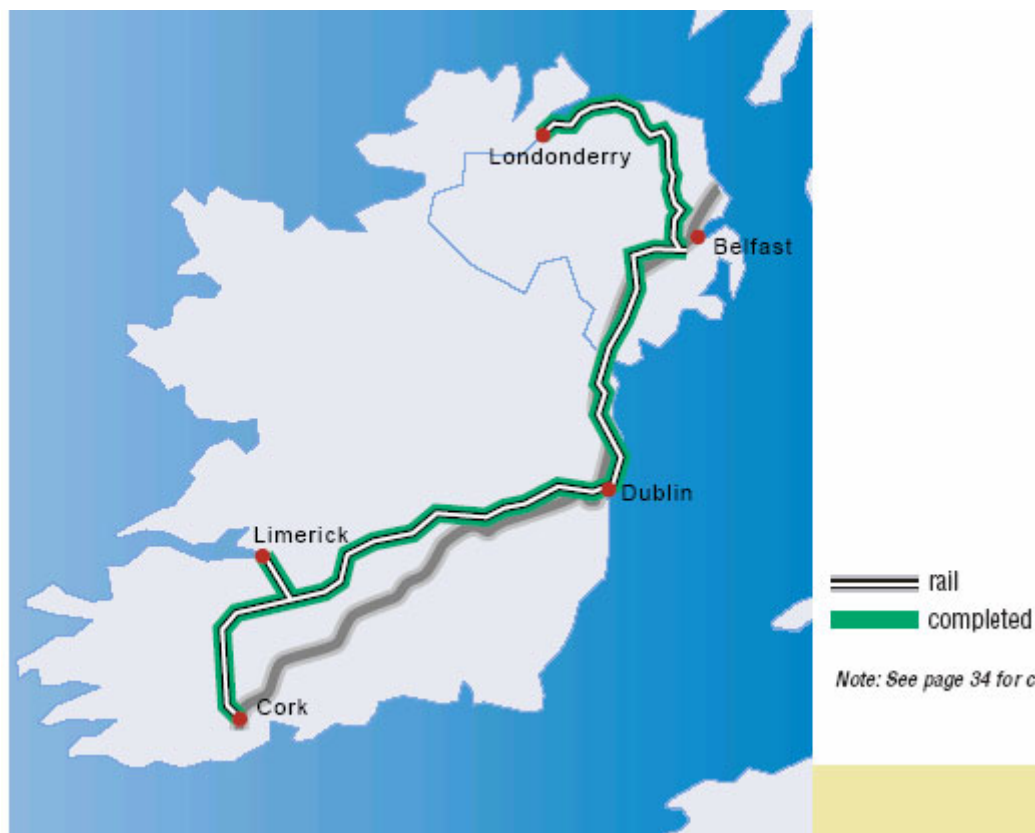
Bijlage 2. De drie gerealiseerde TEN projecten

Per project wordt uitgelegd:

- Waar het project ligt en wat voor soort project het is.
- Waarom het project aangepakt moet worden en hoe het project eruit ziet na realisatie.
- Wat de kosten en tijdsduur van het project zijn.

1) TEN project: Spoorverbinding Cork- Dublin- Belfast- Larne- Stranraer.

Om Ierland en Noord-Ierland beter met elkaar te verbinden is een spoorverbinding tussen beide landen aangelegd. De verbetering van de vooral voor Ierland belangrijke noord-zuid spoorlijn moet de reistijd verkorten en de congestie helpen verminderen in en rond de belangrijkste steden van Ierland (European Commission, 2002).



Bijlage 2 figuur 1 TEN project : Spoorverbinding Cork- Dublin- Belfast- Larne- Stranraer (bron: European Commission Directorat-General Energy and Transport, 2002).

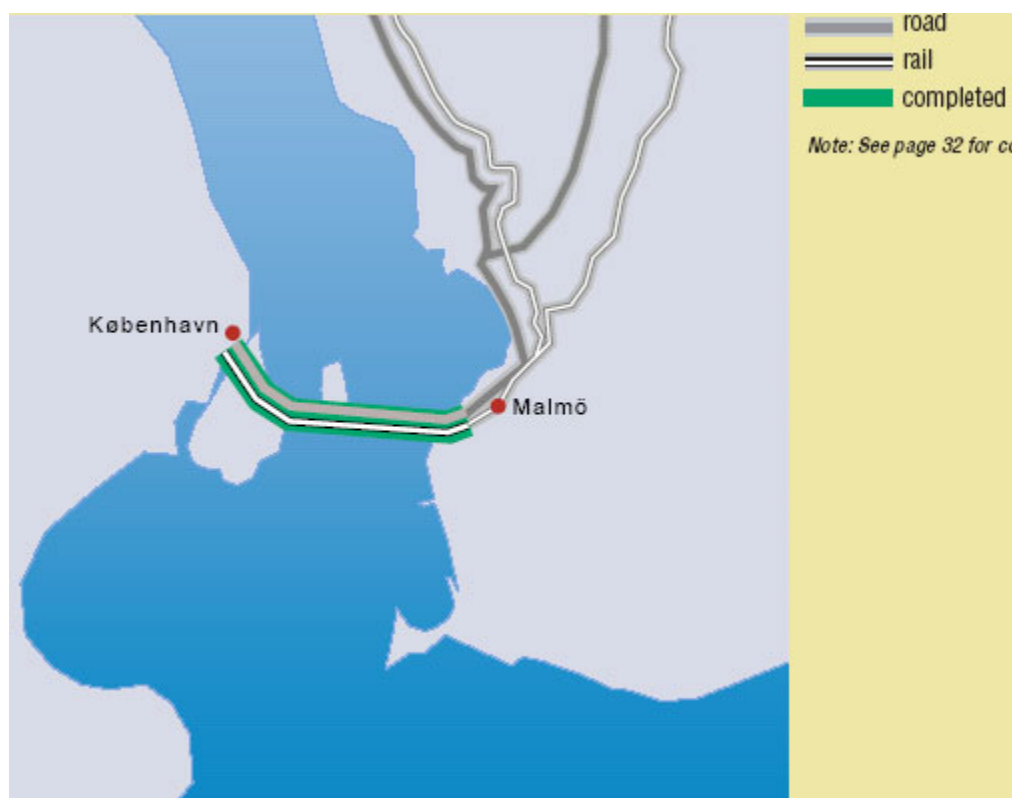
Het TEN project moet de bestaande spoorverbinding tussen de drie grootste steden van Ierland verbeteren. Via deze spoorverbinding wordt Ierland met Noord-Ierland verbonden. Het spoor is 502 kilometers lang. Vrachtvervoer en passagiersvervoer (200 km/u) is over de spoorlijn mogelijk. De route in Noord-Ierland (Verenigd Koninkrijk) is tussen 1989 en 2001 geherstructureerd, de kosten waren 119 miljoen euro. De spoorverbinding op het grondgebied van Ierland is ook tussen 1989 en 2001 geherstructureerd, de kosten waren hiervan 238 miljoen euro. De totale kosten voor de spoorverbinding bedroegen ongeveer 360 miljoen euro. Voor een groot deel is het project betaald uit de EU structuurfondsen. Het project is opgeleverd in 2001 (European Commission, 2002).

2) TEN project: Spoor- en wegbrug tussen Denemarken en Zweden.

Tussen Denemarken en Zweden is de Øresundbrug aangelegd. De brug die beide landen met elkaar verbindt, wordt gezien als een belangrijke factor in de verdere ontwikkeling van één van Europa's meest productieve en welvarende regio's.

De Øresund brug zorgt voor een dubbelspoor- en een vierbaanswegverbinding tussen Kopenhagen (Denemarken) en Malmö (Zweden). De verbinding tussen beide plaatsen bestaat uit een vier kilometer lange tunnel onder zee, een vier kilometer lang opgespoten eiland en een brug van 7,5 kilometer lang. De toegangsroutes over het spoor en de weg in beide landen horen ook bij het project, evenals een nieuw spoorstation bij het vliegveld van Kopenhagen.

In 1999 waren de Deense toegangsroutes, bestaande uit spoor- en snelwegen, afgerond. De tunnel, het eiland en de brug waren in 2000 aangelegd. In 2001 was de Zweedse toegangsroute in de vorm van spoor- en snelwegen aangelegd. De totale kosten van het project bedroegen 4158 miljoen euro, waarvan 127 miljoen euro uit het TEN budget is betaald tussen 1995 en 2001. Het project werd in 2000 opgeleverd (European Commission, 2002).



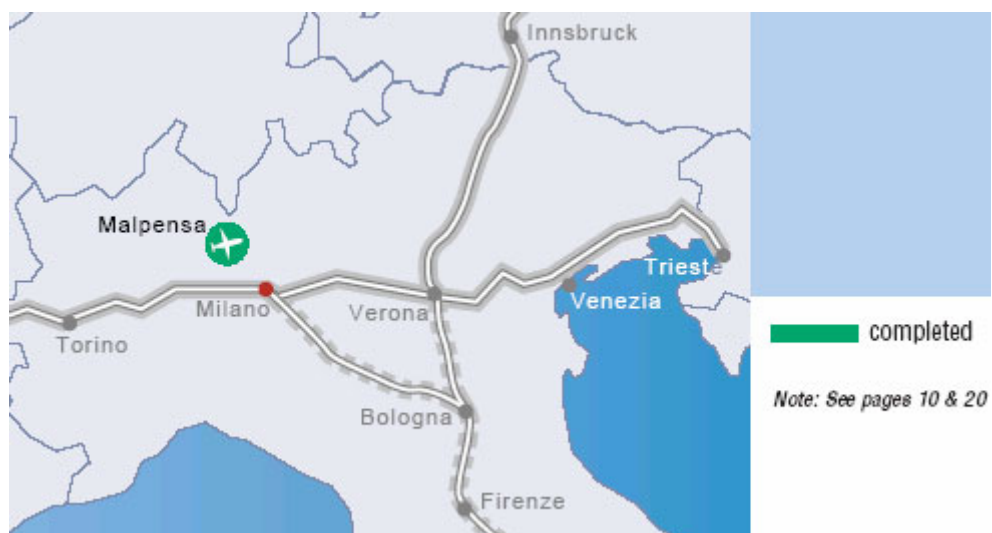
Bijlage 2 figuur 2 TEN project: Spoor- en wegbrug tussen Denemarken en Zweden (bron: European Commission Directorat-General Energy and Transport, 2002).

3) TEN project: Malpensa vliegveld (Milaan).

Vlakbij Milaan (Italië) ligt het vliegveld Malpensa. Nieuwe investeringen brachten verlichting voor dit internationale verkeersknooppunt door de capaciteit van het vliegveld te vergroten. Op die manier is meer ruimte gecreëerd voor verkeersgroei (European Commission, 2002).

Met het TEN project is de start- en landingsbaan capaciteit van het vliegveld vergroot. Bovendien is er een nieuwe terminal gebouwd, een nieuwe parkeerplaats voor vliegtuigen en een vrachtcentrum. Door deze investeringen is het vliegveld in staat om te gaan met toegenomen passagiersaantallen. Ook heeft het vliegveld voldoende infrastructuur om de nog verwachte groei in het luchtvrachtvervoer op te vangen.

Aan de verbeteringen op de Malpensa luchthaven is van 1995 tot 2001 gebouwd. De investeringen bedroegen 945 miljoen euro. Dit bedrag is bij elkaar gebracht door geld van de nationale overheid, de Europese Investeringsbank en een aantal andere financiële instellingen. Uit het TEN budget kwam 26.8 miljoen euro. Het project is in 2001 opgeleverd (European Commission, 2002).



Bijlage 2 figuur 3 TEN project: Malpensa vliegveld (Milaan)
(bron: European Commission Directorat-General Energy and Transport, 2002).

Bijlage 3. De 30 TEN projecten sinds 7 juni 2004

PRIORITY PROJECTS ON WHICH WORK IS DUE TO START BEFORE 2010

The date, agreed in advance, for completing the work is shown in brackets.

1. Railway axis Berlin-Verona/Milan-Bologna-Napels-Messina-Palermo
 Halle/Leipzig-Nürnberg (2015)
 Nürnberg-Munich (2006)
 Munich-Kufstein (2015)
 Kufstein-Innsbruck (2009)
 Brenner tunnel (2015), cross-border section
 Verona-Napels (2007)
 Milan-Bologna (2006)
 Rail/road bridge over the Strait of Messina-Palermo (2015)
2. High-speed railway axis Paris-Brussels/Brussels-Cologne-Amsterdam-London
 Channel tunnel-London (2007)
 Brussels/Brussels-Liège-Cologne (2007)
 Brussels/Brussels-Rotterdam-Amsterdam (2007) (1)
3. High-speed railway axis of south-west Europe
 Lisbon/Porto-Madrid (2011) (2)
 Madrid-Barcelona (2005)
 Barcelona-Figueras-Perpignan (2008)
 Perpignan-Montpellier (2015)
 Montpellier-Nîmes (2010)
 Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010)
 Irún/Hendaye-Dax, cross-border section (2010)
 Dax-Bordeaux (2020)
 Bordeaux-Tours (2015)
4. High-speed railway axis east
 Paris-Baudrecourt (2007)
 Metz-Luxembourg (2007)
 Saarbrücken-Mannheim (2007)
5. Betuwe line (2007).
6. Railway axis Lyon-Trieste-DivaŁa/Koper-DivaŁa-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border (3)
 Lyon-St Jean de Maurienne (2015)
 Mont-Cenis tunnel (2015-2017), cross-border section
 Bussoleno-Turin (2011)
 Turin-Venice (2010)
 Venice-Ronchi Sud-Trieste Divata (2015)
 Koper- Divata -Ljubljana (2015)
 Ljubljana-Budapest (2015)

(1) Including the two high-speed train stations in Rotterdam and Amsterdam which were not included in the project endorsed by the Essen European Council in 1994.

(2) Including links Lisbon-Porto (2013), Lisbon-Madrid (2010) and Aveiro-Salamanca (2015).

(3) Parts of this route correspond to pan-European corridor V.

7. Motorway axis Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest
Via Egnatia (2006)
Pathe (2008)
Sofia-Kulata-Greek/Bulgarian border motorway (2010), with Promahon-Kulata as cross-border section
Nadlac-Sibiu motorway (branch towards Bucuresti and Constanta) (2007)
8. Multimodal axis Portugal/Spain-rest of Europe (1)
Railway La Coruña-Lisbon-Sines (2010)
Railway Lisbon-Valladolid (2010)
Railway Lisbon-Faro (2004)
Lisbon-Valladolid motorway (2010)
La Coruna-Lisbon motorway (2003)
Seville-Lisboa motorway (completed 2001)
New Lisbon airport (2015)
9. Railway axis Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (completed 2001) (2)
10. Malpensa (completed 2001) (3)
11. Öresund fixed link (completed 2000) (4)
12. Nordic triangle railway/road axis
Road and railway projects in Sweden 2010) (5)
Helsinki-Turku motorway (2010)
Railway Kerava-Lahti (2006)
Helsinki-Vaalimaa motorway (2015)
Railway Helsinki-Vainikkala (Russian border) (2014)
13. UK/Ireland/Benelux road axis (2010)
14. West coast main line (2007)
15. Galileo (2008)
16. Freight railway axis Sines-Madrid-Paris
New high-capacity rail axis across the Pyrenees
Railway Sines-Badajoz (2010)
Railway line Algeciras-Bobadilla (2010)
17. Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienna-Bratislava
Baudrecourt-Strasbourg-Stuttgart (2015) with the Kehl bridge as cross-border section
Stuttgart-Ulm (2012)
Munich-Salzburg (2015), cross-border section
Salzburg-Vienna (2012)
Vienna-Bratislava (2010), cross-border section
- (1) Including upgrade of ports and airports (2015) as in accordance with the contents endorsed by the Essen/Dublin European Council.
(2) A further increase in capacity on this line was decided in 2003 and added as a separate project.
(3) Project completed.
(4) Project completed.
(5) A few short sections of road and railway line will be completed between 2010 and 2015.
18. Rhine/Meuse-Main-Danube inland waterway axis (1)

Rhine-Meuse (2019) with the lock of Lanaye as cross-border section
 Vilshofen-Straubing (2013)
 Wien-Bratislava (2015) cross-border section
 Palkovicovo-Mohács (2014)
 Bottlenecks in Romania and Bulgaria (2011)

19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
 Madrid-Andalusia (2010)
 North-east (2010)
 Madrid-Levante and Mediterranean (2010)
 North/North-west corridor, including Vigo-Porto (2010)
 Extremadura (2010)

20. Fehmarn Belt railway axis
 Fehmarn Belt fixed rail/road link (2014)
 Railway for access in Denmark from Öresund (2015)
 Railway for access in Germany from Hamburg (2015)
 Railway Hannover-Hamburg/Bremen (2015)

21. Motorways of the sea

Projects of common interest identified in accordance with Article 12a and concerning the following motorways of the sea:

motorway of the Baltic Sea (linking the Baltic Sea Member States with Member States in central and western Europe, including the route through the North Sea/Baltic Sea Canal (Kiel Canal) (2010)),
 motorway of the sea of western Europe (leading from Portugal and Spain via the Atlantic Arc to the North Sea and the Irish Sea) (2010),
 motorway of the sea of south-east Europe (connecting the Adriatic Sea to the Ionian Sea and the Eastern Mediterranean to include Cyprus) (2010)
 motorway of the sea of south-west Europe (western Mediterranean), connecting Spain, France, Italy and including Malta, and linking with the motorway of the sea of south-east Europe (2) (2010).

22. Railway axis Athina-Sofia-Budapest-Vienna-Prague-Nürnberg/Dresden (3)
 Railway Greek/Bulgarian border-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015)
 Railway Curtici-Brasov (towards Bucarest and Constanta) (2010)
 Railway Budapest-Vienna (2010), cross-border section
 Railway Breclav-Prague-Nürnberg (2010), with Nürnberg-Prague as cross-border section
 Railway axis Prague-Linz (2016)

23. Railway axis Gdansk-Warsaw-Brno/Bratislava-Vienna (4)
 Railway Gdansk-Warsaw-Katowice (2015)
 Railway Katowice-Breclav (2010)
 Railway Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010)

(1) Part of this route corresponds to the definition of pan-European corridor VII.
 (2) Including to the Black Sea.
 (3) This major route largely corresponds to the definition of pan-European corridor IV.
 (4) This major route largely corresponds to the definition of pan-European corridor VI.
 24. Railway axis Lyon/Genoa-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp
 Lyon-Mulhouse-Mülheim (1), with Mulhouse-Mülheim as cross-border section (2018)

- Genoa-Milan/Novara-Swiss border (2013)
 Basel-Karlsruhe (2015)
 Frankfurt-Mannheim (2012)
 Duisburg-Emmerich (2009) (2)
 Iron Rhine. Rheidt-Antwerp, cross-border section (2010)
25. Motorway axis Gdansk-Brno/Bratislava-Vienna (3)
 Gdansk-Katowice motorway (2010)
 Katowice-Brno/Zilina motorway (2010), cross-border section
 Brno-Vienna motorway (2009), cross-border section
26. Railway/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe
 Road/railway axis linking Dublin with the North (Belfast-Larne) and South (Cork) (2010) (4)
 Road/railway axis Hull-Liverpool (2015)
 Railway Felixstowe-Nuneaton (2011)
 Railway Crewe-Holyhead (2008)
27. Rail Baltica. axis Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
 Warsaw-Kaunas (2010)
 Kaunas-Riga (2014)
 Riga-Tallinn (2016)
28. Eurocaprail. on the Brussels-Luxembourg-Strasbourg railway axis
 Brussels-Luxembourg-Strasbourg (2012)
29. Railway axis of the Ionian/Adriatic intermodal corridor
 Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
 Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)
30. Inland waterway Seine-Scheldt.
 Navigability improvements Deulemont-Gent (2012-2014-2016)
 Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016)

- (1) Including the TGV Rhin-Rhône, minus the western branch.
 (2) Project No 5 (Betuwe line) links Rotterdam and Emmerich.
 (3) This major route largely corresponds to the definition of pan-European corridor VI.
 (4) Including Essen project No 13: road axis Ireland/United Kingdom/Benelux.

The dates for completing the work for projects 1 to 20 and 30 and the details of the sections are as indicated in the High-Level Group's report where these have actually been identified.

7.6.2004 L 201/55 Official Journal of the European Union EN (European Commission, 2004).



Bijlage 3 figuur 1 De Trans-Europese Netwerken: de wegenkaart (bron: European Commission, 2004).



Bijlage 3 figuur 2 De Trans-Europese Netwerken: de spoorwegenkaart (bron: European Commission, 2004).



Bijlage 3 figuur 3 De Trans-Europese Netwerken: de luchthavens (bron: European Commission, 2004).

Bijlage 4. Uitwerking van het Van Miert Rapport

Met de verschijning van het rapport in 2003 lag de uitbreiding met de tien nieuwe landen nog in het vooruitzicht. Om die reden lag de nadruk van het rapport ook op de behoefte aan een nieuwe benadering voor de uitgebreide EU (European Commission Directorate-General Energy and Transport, 2003¹). De Van Miert Groep (hierna 'de Groep') vindt een realisatie van slechts drie van de veertien projecten uit 1994 te weinig. Bij de aanleg van de TEN moeten daarom veranderingen optreden. Nieuwe richtlijnen worden opgesteld om deze veranderingen te realiseren. Zoals ook in het Witboek voor transport in 2001 is opgenomen, staat in het rapport dat meer rekening gehouden moet worden met:

- Toename van de congestie op bepaalde knelpunten;
- *Missing links*;
- Het gebrek aan interoperabiliteit;
- Het vinden van evenwicht tussen de verschillende infrastructuurmodaliteiten (European Commission Directorate-General Energy and Transport, 2003¹).

Door het vooruitzicht van de uitbreiding naar 25 lidstaten moet bij de realisatie van de TEN rekening gehouden worden met het behouden van de concurrentiekracht van de Europese economie en de evenwichtige en duurzame ontwikkeling van transport. Een duurzame ontwikkeling van transport is mogelijk indien nadruk wordt gelegd op de ontwikkelingen in het spoorgoederenvervoer. De Groep is ontevreden over het kleinere marktaandeel voor vrachtvervoer per spoor dan voor weg, zee- en binnenvaart. In de toekomst moet de voorkeur aan goederenvervoer per spoor worden gegeven. Bovendien moet met de 'Snelwegen op zee' het gebruik van zeevervoer niet vergeten worden.

De 'Snelwegen op zee' vallen onder de maatregelen van de Groep om organisatorische en financiële maatregelen te treffen. Organisatorische maatregelen zijn ook de 'transport management systemen'. De 'transport management systemen' moeten zorgen voor verschillende georganiseerde vormen van infrastructuur. Dit zijn bijvoorbeeld een Europees spoorwegennet, een geïntegreerde organisatie van luchtvervoer, de verwijdering van de beperkingen van capaciteiten van de luchthavens en het organiseren van rivier- en zeeverkeer. Financiële maatregelen die de Groep voorstelt, ontstaan naar aanleiding van de kosten van de TEN projecten die steeds verder oplopen. Daarom worden de financiële maatregelen scherper. Een financiële maatregel die de Groep voorstelt, is dat na 2006 alleen de belangrijkste projecten worden geselecteerd als prioritaire projecten. Dit in verband met de financiële middelen die beschikbaar zijn (European Commission Directorate-General Energy and Transport, 2003¹).

Er zijn vier lijsten opgesteld door de Van Miert Groep. Elke lijst zal hierna besproken worden. Te beginnen met lijst 0. Op deze lijst staan vijf projecten van de veertien die reeds in 1994 in Essen zijn vastgesteld. Alle projecten op lijst 0 zijn reeds van start gegaan en moeten in 2010 gerealiseerd zijn. Met betrekking tot lijst 0 beveelt de Groep de Commissie aan verder te gaan met het proces waar de projecten nu in zitten. Bij dit proces moet nadrukkelijk gelet worden op het naleven van het tijdschema. Lijst 1 en 2 bevat 22 projecten die als 'nieuwe prioriteitsprojecten' zijn aangeduid. Deze 22 projecten moeten in 2020 gerealiseerd zijn. Van de 18 projecten op lijst 1 is de verwachting dat ze in 2020 afgerond zijn. De vier projecten die zorgen voor het totale aantal van 22 staan op lijst twee. Deze projecten zorgen volgens de Groep ook voor een Europese toegevoegde waarde. Maar omdat de lidstaten niet kunnen beloven dat de aanleg zou beginnen voor 2010 zijn ze niet opgenomen op lijst één. Ten slotte heeft de Groep een lijst met projecten opgesteld die de economische en sociale cohesie moeten gaan bevorderen. De economische verbetering van verschillende gebieden in de EU, met name gebieden in de nieuwe lidstaten, is afhankelijk van een goede verbinding met de Europese assen (noord-zuid /oost-west assen). Bovendien zijn efficiënte verbindingen en vooral goede transnationale verbindingen hiervoor van belang. De projecten die moeten gaan zorgen voor economische en sociale cohesie staan op lijst drie weergegeven (European Commission Directorate-General Energy and Transport, 2003¹).

The proposed lists of priority projects

The proposed priority projects are organised in a set of **4 lists**:

List 0: takes stock of the progress made as regards the current Essen projects. Lists projects which will be completed **before 2010**. The Group also agreed new timetables for remaining projects and integrated them together with their extensions in the territory of future Member States in new priority projects with a time horizon of 2020 (list 1).

List 1: new priorities which are clearly defined, have a high European value added, and are realistic as concerns financing and the possibility to start work on time. Important sections of six of the Essen projects have been integrated in these new priority projects. Countries gave firm commitments to begin work on all the sections of each one of these projects at the latest in 2010 to make them operational at the latest in 2020.

List 2: features projects with a particularly high European added value and which although for a **longer-term time horizon**, deserve special attention.

List 3: important projects for territorial **cohesion** contributing to the aims of economic and social cohesion.

Bijlage 4 Figuur 1 De kenmerken van de TEN projecten uitgesplitst per lijst (European Commission Directorate-General Energy and Transport, 2003¹).

List 0

- 3 finished projects (Rail line Cork-Dublin-Belfast-Stranraer, Malpensa airport, Öresund fixed link)
- 5 projects to be completely finished by 2010 (Betuwe line, High-Speed train Paris-Brussels-Cologne-Amsterdam-London, Greek Motorways, UK/IRL/Benelux road link, West Coast Main Line)
- important sections of 6 projects which will be completed before 2010 (Berlin-Verona, Southern TGV, TGV East, Lyon-Torino-Trieste, Multimodal link Portugal/Spain/rest of Europe, Nordic triangle)

List 1

1. Galileo
2. Eliminating bottlenecks on the Rhine-Main-Danube
3. Motorways of the Sea
4. Mixed railway line Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest
5. Mixed railway line Berlin-Verona-Napoli/Milan-Bologna
6. Mixed railway line Greek/Bulgarian border-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg
7. High Speed Railway lines, South-West
8. Mixed railway line Gdansk-Warszawa-Brno/Zilina
9. Mixed railway line Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp
10. Mixed railway line Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
11. Interoperability of the high-speed rail network of the Iberian Peninsula
12. Multimodal links Ireland/UK/Continental Europe
13. Rail Road Bridge over the strait of Messina
14. Fixed link rail/road across the Fehmarn Belt
15. The Nordic Triangle
16. Multimodal connection Portugal/Spain with the rest of Europe
17. Motorway Greek/Bulgarian border -Sofia - Nadlac(Budapest)/ (Constanta)
18. Motorway Gdansk -Katowice -Brno / Zilina -Wien

List 2

1. New high-capacity railway crossing of the Pyrenees
2. Rail Baltica: Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warszawa
3. Dedicated freight railway line Gdansk-Bydgoszcz-Katowice-Zwardon
4. Inland waterway Seine-Scheldt

List 3

1. Accessibility and interconnections of networks

- Multimodal logistic centres in Slawkow (Poland) with connections to the Russian gauge rail network
- Railway line Bari-Durres-Sofia-Varna/Bourgas (Black Sea)
- Railway line Napoli-Reggio Calabria – Palermo
- Road/Railway Corridor linking the West and Dublin
- Limassol port and road access
- Larnaka port and road access
- Ports of Valletta and Marsaxlokk
- Ionian/Adriatic intermodal Corridor
- Road Dover-Fishguard, (except M25)

2. Cross-border connections

- Motorway Dresden/Nürnberg-Praha-Linz
- Railway line Praha/Linz
- Motorway Zilina - Bratislava- (Wien)
- Railway line Maribor-Graz
- Motorway (Ljubljana)-Maribor-Pince-Zamardi-(Budapest)
- Road permeability through the Pyrenees

Bijlage 4 figuur 2 De TEN lijsten uit het Van Miert Rapport (European Commission Directorat-General Energy and Transport, 2003¹).

De Groep heeft reeds bestaande en nieuwe TEN projecten gehergroepeerd op verschillende lijsten. Projecten met een verschillende einddatum voor de realisatie vallen niet meer onder een noemer. Reacties op dit rapport kwamen onder andere van het Europees Energie en Transport Forum en van de Commissie.

Het Europees Energie en Transport Forum (hierna te noemen het ‘forum’) is een raad die door de EC in het leven is geroepen. Het forum bestaat uit hooggeplaatste vertegenwoordigers uit verschillende terreinen die allemaal betrekking hebben op energie en transport. Het forum is een deel van het initiatief van de Commissie om het Europese bestuur te verbeteren door meer duidelijkheid en zichtbaarheid te geven aan de dialoog tussen de Commissie en de betrokken partijen (European Commission Directorat-General Energy and Transport, 2003²). Het forum heeft haar mening gegeven over het Van Miert rapport. Het forum gelooft alleen dat de doelen van het rapport gehaald kunnen worden met een geïntegreerde beleidsdoelstelling. Om die reden zijn alleen investeringen in infrastructuur niet voldoende. Bovendien wordt door het forum opgemerkt dat in het rapport een sterke nadruk ligt op investeringen in spoorinfrastructuur. Dit sluit aan bij de grondgedachte uit het Witboek; een verschuiving van weg naar spoor. De nadruk op de infrastructuurmodaliteit spoor sluit aan bij het algemene principe dat spoortransport één van de twee, naast watertransport, meest milieuvriendelijke en duurzame vormen van transport is. Daarom zou de infrastructuur voor die beide vormen van transport gestimuleerd moeten worden. Maar het forum benadrukt dat investeringen die tegelijkertijd plaatsvinden in verschillende vervoersmodaliteiten doorgang moeten kunnen vinden. Niet alleen investeringen in spoor- en waterinfrastructuur maar ook in de andere infrastructuurmodaliteiten moet geïnvesteerd worden. Bovendien mogen verbeteringen in de wegsector niet worden genegeerd. Alle infrastructuurmodaliteiten moeten tegelijkertijd ontwikkeld kunnen worden.

Tevens is het forum van mening dat door de Commissie inspanningen verricht moeten worden om de publieke acceptatie voor de aanleg van de TEN te verkrijgen. Dit kan door de maatschappelijke kant, als het milieu en sociaal - economische aspecten voldoende aandacht te geven. Naast de technische kant, als de aanleg van de TEN. Indien de TEN een succes willen worden is daar de publieke acceptatie en het begrip voor de projecten hard voor nodig. Het forum wil dat dit een belangrijk onderwerp is voor de Commissie.

EU wil haar invloed op het laten slagen van de projecten vergroten door de projecten gedeeltelijk te financieren. In de huidige regeling is het normaal 10 tot 20 % bij te dragen in de cofinanciering. Maar in de aanbeveling van het forum is de bijdrage van de EU variërend van 10 tot 50 % van de kosten. De financiële bijdrage van de EU moet gebruikt worden om de lidstaten aan te sporen tot het aanleggen van de TEN binnen een bepaalde termijn (European Commission Directorat-General Energy and Transport, 2003²)

Het forum legt dus de nadruk op de ontwikkeling van verschillende soorten infrastructuur tegelijkertijd, het verkrijgen van publieke acceptatie van de projecten en een verhoging van de financiële bijdrage van de EU. Wat de reactie is van de Commissie op het Van Miert rapport wordt verder in deze paragraaf besproken.

Naar aanleiding van het Van Miert rapport kwam de Commissie begin november 2003 met een voorstel voor de leiders van de EU. De Commissie pleit voor een 'Europees groei-initiatief'. In het plan dat werd gepresenteerd stonden voorstellen voor investeringen in de infrastructuurnetwerken van de EU.

Eén van die voorstellen van de Commissie is een versnelde investering in 30 prioritaire TEN projecten. Op die manier wil de Commissie structurele hervormingen van de EU stimuleren zoals die voorgesteld zijn in Lissabon in 2000. Hieruit blijkt dat de TEN als basis kunnen fungeren waarop de Europese economie kan groeien.

De nadruk wordt door de Commissie op drie aspecten gelegd:

1. Administratieve obstakels en knelpunten in de regelgeving die investeringen tegenwerken moeten verdwijnen.
Deze obstakels en knelpunten kunnen verdwijnen door een versnelde beslissingsprocedure of door het benoemen van één actor voor een grensoverschrijdend project. Deze actor kan de verrichtingen aan beide kanten van de grens op elkaar afstemmen, zodat minder langs elkaar heen gecommuniceerd wordt.
2. De wijze van financiering van de projecten.
Geld vanuit het EU-budget, nationale overheden, de Europese Investeringsbank (EIB) en private investeringen kunnen samengebundeld worden om de projecten te kunnen financieren. Niet bij elk project zullen dezelfde financieringsbronnen samengebundeld worden, dat is afhankelijk van de kenmerken van de afzonderlijke projecten. Bovendien zal de EIB meer risicokapitaal steunen.
3. Het opstellen van een *Quickstart* programma.
Met dit programma worden vier criteria ingesteld voor de TEN projecten.
 1. De termijn waarbinnen het project van start moet kunnen gaan (de termijn wordt op drie jaar gesteld).
 2. Het project moet over grenzen heengaan.
 3. Het project moet gevolgen hebben op groei en vernieuwing in de EU.
 4. De effecten die de projecten hebben op het milieu moeten positief zijn (met bijvoorbeeld de nadruk op spoor- en zeeverbindingen).

Met de vier criteria die voor het *Quickstart* programma zijn vereist, zijn dertig prioritaire TEN projecten goedgekeurd. Het zijn grensoverschrijdende projecten en ze kunnen voor een positieve stimulans in de Unie zorgen door de groei, werkgelegenheid en milieubescherming in de EU te verbeteren (European Commission Press Releases, 2003).

Bijlage 5. De financiële voorwaarden voor de TEN

Terms and conditions on rules on financial aid to the TEN-T

Regulation 2236/95 adopted by the Council of Ministers in 1995 lays down general rules for the granting of Community financial aid in the field of Trans-European Networks. This text covers the period 1995 to 1999.

The main terms are as follows:

- The EU may only fund projects identified in the guidelines (and shown on the maps).
- The EU will fund not more than 50% of the cost of preliminary studies (feasibility studies), and 10% of the cost of the work.
- The balance must be met out of public or private sector funds.
- An environmental impact assessment must have been made for each project.
- The project must offer guaranteed financial viability and show an adequate degree of maturity.
- The project must be consistent with the Union's other policies, notably as regards the environment, competition and the rules on the award of public contracts.
- Each project must be judged on its merits.

This regulation was amended by a new text (Regulation 1655/99) adopted in June 1999 by the Council of Ministers and European Parliament. This covers the period 2000-2006. It introduces a number of new features:

- A multi annual indicative program to give greater prominence to the EU funding of projects.
- The introduction of risk capital for the financial aid given by the Union.
- A higher ceiling for Community aid which may now, from 2003, be up to 20% of the total cost of the project in the case of satellite positioning and navigation systems.
- € 4.6 billion will be earmarked for the Trans-European Networks (including telecommunications and energy networks) between now and 2006; the amount to be spent on Trans-European Transport Networks is still to be decided by the European Parliament. It is likely to be around € 4 to 4.2 billion.
- At least 55% of funds for TEN-Ts will be given to railway projects and not more than 25% to roads.

The Commission may cancel its financing decisions if the project has not got under way within 2 years (European Commission Directorat-General Energy and Transport, 2002).

Bijlage 6. Autobezit per land

Motorization Rate of Passenger Cars

Number of passenger cars/1000 inhabitants

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
EU-25	403	412	422	432	444	454
EU-15	438	446	456	466	478	487
Belgium	427	432	440	448	456	461
Czech Republic	309	329	339	334	335	344
Denmark	330	337	343	346	347	350
Germany	500	504	508	516	532	539
Estonia	277	293	311	326	339	298
Greece	223	238	254	267	300	324
Spain	376	389	407	425	437	451
France	439	448	459	469	476	485
Ireland	291	309	322	338	347	359
Italy	531	535	548	556	564	574
Cyprus	307	316	333	341	354	370
Latvia	153	175	197	218	235	249
Lithuania	212	238	265	294	317	326
Luxembourg	553	580	593	608	624	635
Hungary	220	223	216	220	232	244
Malta	446	490	463	480	490	497
Netherlands	374	380	390	401	411	418
Austria	458	469	481	496	505	514
Poland	209	221	230	240	259	272
Portugal	398	424	453	485	514	538
Slovenia	373	392	410	428	437	444
Slovakia	197	211	222	229	236	240
Finland	379	379	392	403	412	417
Sweden	413	418	428	439	451	452
United Kingdom	388	397	404	414	420	431
Iceland	465	487	511	544	565	561
Liechtenstein	622	638	646	656	667	682
Norway	379	399	403	407	412	415
Switzerland	462	469	476	485	493	502
Bulgaria	204	208	219	232	247	264
Romania	106	116	125	133	139	144
Turkey	54	58	61	64	68	68

Data Source: Eurostat, DG for Energy & Transport

(Bron: European Communities Eurostat, 2004).

Bijlage 7. De TEN

Bijlage 8. Bevolkingsdichtheid van EU lidstaten.

EU lidstaat	Oppervlakte land in km ²	Aantal inwoners in miljoenen	Bevolkingsdichtheid (milj. Inw./km ²)
Finland	337.030	5.2	15.4
Zweden	449.964	9.0	20.0
Estland	45.226	1.4	31.0
Letland	64.589	2.3	35.6
Litouwen	65.200	3.4	52.1
Ierland	70.280	4.0	56.9
Spanje	504.782	41.0	81.2
Griekenland	131.940	11.0	83.4
Oostenrijk	83.858	8.1	96.6
Slovenië	20.273	2.0	98.6
Hongarije	93.030	10.1	108.6
Frankrijk	547.030	59.9	109.5
Slowakije	48.845	5.4	110.6
Portugal	92.391	10.5	113.6
Polen	312.685	38.2	122.3
Denemarken	43.094	5.4	125.3
Tsjechië	78.866	10.2	129.3
Gemiddelde EU-23			130.5
Italië	301.230	57.5	190.8
Luxemburg	2.586	0.5	193.3
Duitsland	357.021	82.5	231.1
Verenigd Koninkrijk	244.820	59.5	243.0
België	30.510	10.4	340.9
Nederland	41.526	16.3	395.1

Bijlage 8 tabel 1 Demografische gegevens over 23 EU lidstaten, 2004. De 8 nieuwe lidstaten zijn grijs gemarkeerd. Het gemiddelde van de EU-23 is lichtgrijs gemarkeerd (gebaseerd op gegevens van NRC Handelsblad dossiers, 2004).

Bijlage 9. De Europarlementariërs en de wetenschappers

De vijf Europarlementariërs uit de oude en de nieuwe lidstaten zijn (op alfabetische volgorde):

- Dhr. Bradbourn uit Groot-Brittannië.
Interview per email.
Lid van de Europese Volkspartij (Christen-Democraten) en Europese Democraten.
- Mevr. Hennis uit Nederland.
Interview per telefoon.
Lid van de Alliantie van Liberalen en Democraten in Europa.
- Dhr. Kohlicek uit Tsjechië.
Interview in het Europees Parlement te Brussel.
Lid van de confederale Fractie Europees Unitair Links/Noords Groen Links.
- Dhr. Sterckx uit België.
Interview per email.
Lid van de Alliantie van Liberalen en Democraten in Europa.
- Mevr. Wortmann uit Nederland.
Interview in het Europees Parlement te Brussel.
Lid van de Europese Volkspartij (Christen-Democraten) en Europese Democraten.

Alle vijf Europarlementariërs zijn lid van de Commissie Vervoer en Toerisme.

De zes wetenschappers uit de nieuwe lidstaten zijn (op alfabetische volgorde):

- Dhr. Churski uit Polen.
Adam Mickiewicz University, Poznan.
Institute of Socio-Economic Geography and Space Economy.
- Dhr. Finka uit Slowakije.
Slovak University of Technology, Bratislava.
- Mevr. Mierzejewska uit Polen.
Adam Mickiewicz University, Poznan.
Institute of Socio-Economic Geography and Spatial Management.
- Mevr. Silhankova uit Tsjechië.
Technical University of Brno, Brno.
- Dhr. Stani uit Slovenië.
Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, Ljubljana.
- Dhr. Wittmann uit Tsjechië.
Technical University of Brno, Brno.
Faculty of Architecture.

Bijlage 10. Uitwerking van de interviews van de Europarlementariërs en de wetenschappers

(De Europarlementariërs op alfabetische volgorde)

TEN interview met Mr. Philip Charles Bradbourn (United Kingdom).

Per email op 15-10-2004.

Dhr. Bradbourn is lid van de fractie van de Europese Volkspartij (Christen-democraten) en Europese Democraten in het Europees Parlement. Hij is lid van de Commissie vervoer en toerisme.

1. What do you think about the TEN policy in general?

As Rapporteur on the TENs I clearly welcome the involvement of the EU in developing major infrastructure corridors as part of the internal market. On a personal basis however, I feel that the Commission's current attitude to the TENs is increasingly out of balance in that it focuses too much on one mode of transport(i.e. rail).

2. What is your opinion about the financial problems in the TEN budget?

The TENs financial regulations were not part of the Transport Committee's remit but was a separate issue dealt with by the Budgets Committee thus this question is better addressed to the Budget Committee Rapporteur, Mr Turchi.

3. What do you think that are the bottlenecks in the realisation of the TEN and in which way do you think that there is a solution for this bottlenecks?

I am sure as to which interpretation of the word "bottleneck" is referred to here. If this is in reference to Trans-frontier bottlenecks as covered by the Quick-Start programme then there is an opportunity for these fairly small-scale projects to be realised quickly. However if the bottlenecks referred to are general problems in political determination to achieve TENs then this is something which clearly is dependent on the will of the Member States to implement the programme baring in mind financial constraints in each national budget for transport.

Parliament's insistence of a time limited commitment of 15 years to substantially complete a TENs project could focus minds in national Governments.

4. What is the influence of the improved connection between the 15 old en 10 new members of the EU? Is it for the 10 new member states possible to benefit from the TEN?

5. In which way contribute the TEN to the cohesion between the member states of the EU?

The inclusion of a number of key North-South/East-West routes in the new programme as applicable to the new Member States should assist in the modernisation of infrastructures in the new States. My own view is that the TENs programme here should be linked closely to the structural policies of the Union and that the development of compatible infrastructure should be a clear priority for use of such structural funds in the new States.

6. In which way could the TEN policy be improved and so let increase the cohesion between the members of the EU?

In part, the previous answer applies, but clearly there are imperatives in terms of developing hub and spoke operations particularly in the aviation sector in the new States. There is also a role in competition policy in so far as within the internal market, the balance between different modes of infrastructure is concerned and which should be market-driven rather than coercive.

7. Are your expectations that the realisation of TEN is in 2020 and can you explain why?

As in a previous answer the 15 year rule should concentrate Governments on achieving the targets though of course this is dependent on external factors such as the level of national financing available, general global market trends and the speed at which economic development can be driven especially in the new Member States in terms of their ability to physically absorb and operate major capital investment.

TEN interview met mevr. Hennis-Plasschaert (Nederland)

Op 3-11-2004 van 11.00 tot 11.45 per telefoon.

Mevrouw Hennis is namens de VVD lid van de ALDE-fractie (Alliantie van Liberalen en Democraten in Europa). Zij is als Europarlementariër lid van onder andere de commissie Transport.

1. Wat vindt u van het TEN beleid in het algemeen?

Voor een goed werkende interne markt is goede grensoverschrijdende infrastructuur noodzakelijk. Economisch ontwikkeling is lastig als er geen sprake is van een optimaal werkende transportmarkt. Efficiënte transportsystemen zijn van essentieel belang. Gefragmenteerd beleid door de afzonderlijke lidstaten kan contraproductief zijn als het om grensoverschrijdende problemen gaat. Grensoverschrijdende infrastructuur heeft veelal geen prioriteit bij de meeste lidstaten. Met TEN kan de EU voor een stimulans zorgen.

2. Is het goed dat de EU een TEN beleid opstelt of denkt u dat soevereiniteit op het gebied van infrastructuur beter is?

De lidstaten zijn zélf verantwoordelijk voor de nationale, regionale en lokale netwerken. Kortom: de lidstaten leveren niet of nauwelijks aan soevereiniteit in op dit gebied. De EU stimuleert alleen de aanpak van grensoverschrijdende problemen en bewaakt de beroemde 4 vrijheden van de interne markt.

3. Hoe kijkt u aan tegen de financiële problemen die duidelijk aanwezig zijn in de TEN begroting?

Er zijn inderdaad financiële problemen. De Unie is bij uitstek goed in het formuleren van buitengewoon ambitieuze doelstellingen zonder daarvoor de juiste en/of voldoende middelen te reserveren. Tot 2010 is er zo'n 400 miljard nodig, plus extra kosten i.v.m. de uitbreiding (naar verwachting loopt het op tot zo'n 600 miljard), en dat geld is er niet. Door PPS, communautaire leningen, leningsgaranties en extra co- financiering wordt getracht een deel van het ontbrekende budget bij elkaar te halen. De vraag is of we het hiermee redden.

4. Is PPS een goede manier volgens u om de TEN projecten te realiseren?

Mevrouw Hennis is een groot voorstander van PPS, niet als doel maar als middel. Bedrijven hebben veelal baat bij een goede infrastructuur en kunnen dus belanghebbend zijn. Bedrijven willen vooral doelmatig investeren en aldus investeren in routes en transportmodi waarvan zij het meeste heil verwachten. Door PPS is er een spreiding van de risico's en meer inzicht in de risico's door de samenwerking van overheid en bedrijfsleven. De input van het bedrijfsleven kan een sturende werking hebben.

5. Wat denkt u dat de knelpunten zijn van het TEN beleid en op welke wijze denkt u dat deze knelpunten op te lossen zijn?

Er moet een afstemming komen tussen de gestelde ambities en de realiteit. Tevens moet met de aanleg van TEN uitgegaan worden van kansen en niet van wonderen. Het TEN-beleid biedt ons kansen (geen wonderen dus), en die kansen moeten we durven benutten.

Andere knelpunten zijn de mogelijk onvolledige infrastructuurnetwerken in de lidstaten. De aanleg van goede grensoverschrijdende infrastructuur is alleen een verbetering als de nationale, regionale en lokale netwerken voldoen. Als het onderliggende netwerk niet voldoet, verwacht dan geen wonderen van de aanleg van grensoverschrijdende infrastructuur.

6. Welke invloed heeft EU beleid op de oude 15 en de nieuwe 10 lidstaten?

Voor een goede werking van de interne markt is goede infrastructuur noodzakelijk. Zowel de 15 oude als de 10 nieuwe lidstaten zullen hiervan profiteren. Over het algemeen hebben de nieuwe lidstaten behoorlijke achterstanden op het gebied van infrastructuur. Bij de aanleg van infrastructuur moet ook de congestieproblematiek en de milieuvuiling niet vergeten worden. Door bijvoorbeeld congestie op de wegen en de aanpak van de milieuproblematiek wordt er door de EU tevens geprobeerd om vervoer over spoor en/of water (of meer algemeen: duurzaam vervoer) te stimuleren. En dat is voor een aantal nieuwe lidstaten niet een eenvoudige opgave. Veelal heeft bijvoorbeeld de aanpak van het spoor nauwelijks prioriteit. Ondanks dat men te maken heeft met een explosie van het aantal auto's op de weg. Het beleid van EU is gericht op het verbeteren van de grensoverschrijdende infrastructuur, het verminderen van congestie, het terugdringen van milieuvuiling, en aldus het stimuleren van andere vervoersmodaliteiten zoals het spoor en/of water. Kortom: het bevorderen van transportketens die over de hele lijn efficiënter, kosteneffectiever en duurzamer zijn.

7. Verwacht u een verbeterde cohesie tussen de oude en de nieuwe lidstaten door de TEN?

Mevrouw Hennis gaf aan dat ze cohesie in deze een vrij breed en slecht passend begrip vond, welk begrip beter paste vond ze lastig om te zeggen. Verbinding?

De vraag naar vervoer en goederen neemt toe. Dat is een autonome ontwikkeling maar ook de uitbreiding zorgt voor een extra impuls. Door het opheffen van de binnengrenzen in de Europese Unie en de totstandkoming van de interne markt worden bijvoorbeeld producten in steeds grotere verscheidenheid, in steeds grotere hoeveelheden en bij voorkeur steeds sneller vervoerd. We zijn dus gebaat bij een goede infrastructuur binnen de EU, en dus ook een goede verbinding tussen oude en nieuwe lidstaten. Een mooi voorbeeld is de Donau-corridor die een aantal nieuwe lidstaten direct verbindt met oude lidstaten.

8. Hoe zou het TEN beleid verbeterd kunnen worden?

De richtsnoeren van 1996 zijn inmiddels herzien. Verder is o.l.v Karel van Miert een onderverdeling (op deadline) gemaakt in de 30 projecten die zijn aangewezen als zijnde van gemeenschappelijk belang. Zo heeft hij bijvoorbeeld 5 projecten aangewezen die per 2010 voltooid kunnen zijn. Dit zou meer bij de realiteit moeten aansluiten. Mevrouw Hennis vermoed echter dat er nog zo'n slag moet worden gemaakt. De uitbreiding op 1 mei jl. kwam niet uit de lucht vallen, en toch was er sprake van een reactief beleid. Wat betekent de verdere uitbreiding van de Unie voor de implementatie van de TEN? De ondergang van de TEN? De uitbreiding domineert op dit moment de politieke agenda, en dat zal nog wel even zo blijven. Er zou meer vooruitgedacht moeten worden. De prioriteiten moeten bijgesteld zijn (op alle beleidsterreinen, dus ook op TEN) alvorens verdere uitbreidingen gerealiseerd worden.

9. Verwacht u dat 2020 haalbaar is voor de realisatie van de TEN en kunt u uitleggen waarom?

Zoals gezegd wordt de Unie steeds groter, maar zelfs wanneer de Unie hetzelfde aantal lidstaten (25) zou behouden, is het lastig de TEN voor de gestelde datum te realiseren. Het keer op keer stellen van deadlines (en dus het noemen van jaartallen) is wenselijk maar tegelijkertijd een risico. Volgens mevrouw Hennis moeten we ons meer identificeren met de projecten en vooral realistisch blijven. Daarmee kan meer vooruitgang geboekt worden dan wanneer er een jaartal vaststaat en halverwege duidelijk is dat het jaartal wederom niet gehaald wordt en er vervolgens kostbare tijd gaat zitten in het herformuleren van de strategie etc. Op die manier verlies je je geloofwaardigheid. Wanneer in dit

tempo wordt doorgegaan met de uitbreiding, bestaat de EU over 20-30 jaar uit 35 tot 40 lidstaten. In hoeverre kun je dan nog daadkrachtig projecten realiseren? Wat willen we met de Unie? Afhankelijk van hoe deze politiek gevoelige vraag beantwoord wordt, blijft er wellicht ruimte bestaan om grote projecten, als de TEN, ook daadwerkelijk te realiseren. We moeten eerlijk zijn.

TEN Interview with Mr. Kohlicek (The Czech Republic).

At 22 September 13.00 –15.00 in the European Parliament, Brussels (Belgium).

Mr. Kohlicek is member of the Confederal Group of the European United Left - Nordic Green Left. He is a Member of the European Parliament and member of the Committee on Transport and Tourism.

1. In which way has The Czech Republic been prepared for the enlargement of the EU?

The Czech Republic has been prepared for the EU membership for the last 5 / 6 years. The Czech Republic has an export orientated economy. Her position is between big countries like, Russia, Poland and Hungaria. All the COMECON countries used her network. The railroads developed historically are still full in function in the Czech Republic. In 2004 is the infrastructure sometimes old.

2. In which way became The Czech Republic a part of the TEN?

The construction of the first corridor has started last year. The Czech Republic is a part of pan – European corridors. (The second Czech corridor is European corridor number four). The corridors are renamed in TEN network. Many countries transport trough the Czech Republic because of for example all the tunnels in Austria. There are problems on the main roads, within the last 10 years goods transported by roads has doubled in the new countries.

An European network from Turkey to Germany for example will pass The Czech Republic. Till 2010, in spite that the amount of kilometres is stabile or declining, there was 400 billion euro for the TEN and 100 billion for the new countries necessary. Networks with the new countries want to realise are for example corridors through Poland, and from the Baltic countries to Russia.

3. What do you think about the TEN in general?

TEN is the basis for the connection of the whole EU. There are several TEN projects. The problem is how to follow the projects and timing of building. Local building is faster than to build an interconnection between countries. For example problems with the connection between Czech and Germany, the TEN is re-interconnecting Germany to the Czech Republic.

Apart from the TEN there are a lot of small parts of missing highways. In some cases it are just missing links, but sometimes there is really no highway. They will start to build connections at the middle of the country (capital) and it will decrease in the direction of the frontiers, there will be a less good connection. The EU is needed for realizing this interconnection, the countries by their self are not doing it which will have a negative effect on transport by witch is harmful for people and goods.

4. What do you think that are the problems for realizing the TEN?

Only 1,5% of the BDP of the national state is going to infrastructure and it is already declining to 1%. In 1994 are 14 projects chosen, now are three finished. A reason for this result is according Mr. Kohlicek the weak communication. Communication need in the countries a higher preference, especially when parts of the infrastructure network connect crossing frontiers. It is not the case of a poor or rich country but of different programmes between the states. These problems need the support of the EU because the infrastructure network is interconnecting different states with free movement of people.

The poor parts of the country are not better connected by TEN than the rich parts. The rich part is in the centre of a country and in the centre (capital) are the most voters. The national government will achieve the main part of the population for their votes and the main part of the population is in the

centre/capital and not in the rural area. That is according to Mr. Kohlicek the reason why still only the rich parts of the country get a good connection and the poor parts not. He made a comparison in the Netherlands, the Randstad and Groningen witch part is better connected?

5. What do you think about the financial problems, which are visible in the TEN budget?

The stability pact needs to change according Mr. Kohlicek, the 3% of the GDP need to increase. In another way you need to get the money from something else, like cutting in the social costs. But that is no issue, according to Mr. Kohlicek, we have to do something with the stability pact to make the long-term investment in infrastructure possible. The European economy will be better. A big part of the budget of the EU is supporting agriculture, step by step the EU has to re-evaluate the agriculture problems. A smaller part of EU budget need to go to agriculture according Mr. Kohlicek and more to infrastructure. There are problems with the part of the BDP to build infrastructure. According to Mr. Kohlicek there will be the choice to build new infrastructure or to diminish social welfare. Regardless of the stability pact there need to go more money to infrastructure, this will improve the economy.

6. How do you think about PPP?

About PPP, before 1900 there was all private infrastructure, right now only in the UK with is a disaster according Mr. Kohlicek. The state has to finance infrastructure, possible the transport sector should have to pay for the use of highways. In the other way transport and services are looked after different parties. Different parties are investing in infrastructure and are offering service, the result is possibly that the service will decrease.

7. Does the new countries have influence about the way the TEN will be realized?

How to balance transport between railroads and roads is important for the EU. Roads are preferred by the countries. The countries have to co-finance the TEN, the government has to pay an own amount for the building of the TEN. In this way it is impossible for the national government to have no vision about the TEN, they have to pay for it and think about it.

There are many East – west connections in Europe, there are many different routes, some are competing (Germany – Poland / The Czech Republic – Poland / the Czech Republic Slovakia / Austria – Hungaria – Romania – Ukraine). Each country has its own priorities for changes. There is a problem of the long-term stability. Basic statements are that there is a massive support for railroad and water for goods transport. It has to be re-evaluated and confirmed.

There need to be two questions if you are building corridors

- what will be transported;
- what aims are you following.

Different kinds of transport possibilities has there own preferabilities. Air is supported by taxation of fuel. Water is supported you don't need to pay for it. Way to balance the favour of rail transport no will of the local government.

8. Do you think a greater cohesion will realise between the old and the new member states by TEN policy?

Cohesion will be improved by better interconnections, the EU need to build connections.

Following the history, every state started to build networks and connection between states. It has to have a network, despite of the costs, to profit from different economies. Main roads have to be properly connected to main corridors, it is called a pan - European corridor. TEN have to become one European network. This will improve economic cooperation whenever there was an unified state it started to build unified infrastructure and when it is started to function properly the state was unified or the group of countries are unified.

Persuade the people about the future development of the EU, like a competitive partner for Russia, China, India. For this competition there is the need for connections. The problem is that not everybody sees the importance of it.

9. At 2020 the TEN need to be realised, is that possible?

2020 is not realisable under this circumstances. We need to increase the funding for TEN and raise the budget. Right now we need to start, there is a new EC and a new budget for 6 years. Right now is the need to start a discuss with the EU 25 about the stability pact. What is more harmful, more than 3% or no TEN? Try to push the biggest governments. Also in the Netherlands and Denmark rise problems when the two biggest governments have big problems. Not wise to cut the social costs and to reduce subsidies at education. Mr. Kohlicek prefers to raise subsidies for TEN and he prefers also much higher development attractively in eyes of each EU government of Lissabon strategy.

Infrastructure and the Lissabon strategy could develop the EU and bring it to a higher position. The Lissabon strategy is necessary to be re-evaluated because of the goals are not achieved. The gap between USA and EU will be bigger if the EU goes further on this way.

TEN interview met D. Sterckx (België).

Per email op 15-10-2004

Alliantie van Liberalen en Democraten voor Europa fractie. D. Sterckx is lid van het bureau Europees Parlement. D Sterckx is lid van de Commissie vervoer en toerisme.

Transeuropese vervoersnetwerken zijn als het ware de aders van de Unie. Je kan moeilijk spreken van een interne markt van goederen diensten personen als je geen vlotte verbindingen hebt tussen de lidstaten. Uit ervaring stellen we vast dat Lidstaten er nog altijd de voorkeur aan geven om eerst te werken aan nationale vervoersprojecten. Vaak worden grensoverschrijdende links op de lange baan geschoven. Soms is het ook zo dat niet alle partners er dezelfde prioriteit aan geven. De Europese steun die gegeven wordt aan dergelijke grensoverschrijdende projecten is vaak het duwtje in de rug om dergelijk project effectief op de sporen te zetten.

Het EU TEN project is natuurlijk zeer ambitieus. Het zal moeilijk zijn om alles tijdig te realiseren. Maar het is ongetwijfeld een middel om de cohesie in Europa te vergroten. Het invullen van bepaalde missing links kan grote economische, maar ook maatschappelijke en sociale gevolgen hebben voor een regio. Voor Belgen of Nederlanders is het moeilijk indekken dat een nieuwe weg of spoorweg een wereld van verschil zal maken. Maar voor iemand die in een van de "remote regions" woont geeft een nieuwe weg, of zelfs in sommige gevallen "een weg" of "een verbinding" een reeks nieuwe perspectieven aan de regio en omgeving.

Struikblokken? soms de Natura 2000 wetgeving, die soms terecht maar soms ook ten onrechte projecten, of tenminste de kosteneffectieve uitvoering ervan, blokkeert.

TEN interview met mevr. Wortmann – Kool (Nederland).

Op 23-9-2004 van 12.00-12.30 in het Europees Parlement te Brussel (België).

Mevr. Wortmann is lid van de Fractie van de Europese Volkspartij (Christen-democraten) en Europese Democraten. Zij is als Europarlementariër lid van onder andere de Commissie vervoer en toerisme.

De TEN zijn belangrijk voor de EU volgens mevr. Wortmann, ze vormen de ruggengraat van de Europese werkgelegenheid en ze zijn belangrijk om gebieden te ontsluiten. Wanneer een gebied goed ontsloten is willen bedrijven zich er gemakkelijker vestigen en zal de economische ontwikkeling gestimuleerd worden.

Dat de TEN op deze ontwikkeling een grote invloed hebben, wordt ook door de nieuwe lidstaten erkend. De financiering van de TEN is hierbij wel een probleem. Voor de oude lidstaten stond 400 miljard euro gepland, en voor de nieuwe lidstaten komt daar nog 100 miljard euro bij. Het geld wat van de Structuur- en Cohesiefondsen samen komt, is niet genoeg.

In de nieuwe voorlopige begroting is het bedrag voor de TEN naar beneden gegaan. Het Parlement heeft voor een verhoging gepleit, hoewel deze verhoging een grote symbool waarde heeft, want het is

nog lang genoeg. Het geeft wel aan dat het Parlement vindt dat er meer geld in TEN gestoken moet worden.

1. Behalve het geld uit het EP, is er meer draagvlak voor financiering voor de TEN?

Volgens mevr. Wortmann is er een strategie op drie fronten;

1. Het TEN budget op zich;
2. Herziening van de structuurfondsen. Het besteden van geld aan infrastructuur moet hoger op de agenda.
3. EU kilometer heffing voor wegvervoer (goederenvervoer)

2. Behalve bij de Europese parlementsleden die bij de TEN betrokken zijn, wordt ook bij anderen het belang van infrastructuur gezien?

Het belang van infrastructuur wordt zeker gezien maar in tijden van economische neergang is het moeilijker om daar geld voor vrij te maken. Het gaat om gigantische bedragen en moeten stap voor stap uitgevoerd worden.

Er is een discussie met de nieuwe lidstaten over de verdeling van het geld over de verschillende modaliteiten. Spoor en water krijgen een hoge prioriteit en de nadruk ligt dan nog extra op het spoor terwijl de nieuwe lidstaten graag wegen willen aanleggen. Mevr. Wortmann wil het belang daarvan niet ontkennen maar het belangrijkste percentage goederenvervoer gaat over spoor en dat daalt. Terwijl het wenselijk is dat op de lange termijn, als duurzame modaliteit, het goederen vervoer op het spoor blijft. Daar is wel een modernisering van het spoor voor nodig, dit ondanks al relatief hoge investeringen in deze modaliteit.

3. Wordt de aanleg van infrastructuur per land aangepakt of leggen de nieuwe lidstaten plannen voor die samen aangepakt worden?

Door de alle 10 + 15 lidstaten wordt hard gewerkt aan de TEN. In het voorjaar van 2004 zijn de nieuwe routes vastgesteld (zie kaartje). Noord –Zuid en Oost - West verbindingen zijn belangrijk. De posities van de nieuwe lidstaten verschillen wel. Zo is bijvoorbeeld Tsjechië bang voor veel vrachtvervoer door Tsjechië. Polen wil meer wegvervoer en de Baltische Staten willen graag de 'Route Baltica'.

4. Is het goed dat de EU het met een TEN zo aanpakt, of is meer soevereiniteit gewenst?

De TEN zijn essentieel, ook als economische ontwikkeling voor Europa. Als het aan de grens ophoudt ben je nergens. Voor de economie, transport en diensten zijn komende jaren meer inspanningen nodig om het netwerk te realiseren.

5. In tien jaar zijn pas drie TEN projecten gerealiseerd, hoe moet dat nu verder?

De prioritaire projecten en de 3 eerder uitgezette financiële lijnen moeten de komende jaren gevolgd worden. Financieringsproblemen en het RO (milieuorganisaties) die tegen zijn kunnen de plannen ophouden. De EU steunt de lidstaten in het realiseren van de netwerken.

6. Hoe denkt u over PPS in Europa?

Er zijn goede voorbeelden van dat het haalbaar is in Europa. Alleen moet de overheid wel meedenken, en creatief denken, ze kan het niet op haar eigen manier blijven doen. PPS = geven en nemen, hoe spreid je risico's wie heeft de zeggenschap enz. Ook in de nieuwe lidstaten kan met PPS gewerkt worden.

7. Hoe denkt u over de verbindingen met de nieuwe lidstaten worden ze op een goede manier ontsloten?

Op papier worden de nieuwe lidstaten op een goede manier verbonden met andere lidstaten, nu moet het ook nog gerealiseerd worden. De 3 eerder uitgezette lijnen moeten gevolgd worden, PPS kan een goede vierde zijn maar het is geen panacee voor de problemen die behoorlijk ingewikkeld zijn. Het TEN netwerk is niet afhankelijk van PPS.

8. Meer dan de helft van het TEN budget gaat naar spoor, hoe denkt u over die verdeling?

Lucht, (vliegen) is er 'gewoon' het heeft veel milieuvervuiling en veel externe kosten.

Water, short sea en binnenvaart zijn beide onderbelicht qua milieukosten.

In Europa zijn alle modaliteiten nodig die er zijn om het vervoer af te wikkelen, niet 'óf óf'. Er moet gekozen worden omdat elke modaliteit karakteristieken heeft waardoor 't aantrekkelijk is er wel of geen gebruik van te maken. Per spoor is goederenvervoer alleen internationaal haalbaar. Spoor vergt veel meer investeringen dan water dat ligt er nu al. 2 voorbeeld waterprojecten; Seine - Noord en Rijn - Donau voor de binnenvaart, ook deze projecten kosten wel veel geld maar minder dan spoor. Het is een duurzame manier van vervoeren.

De groei van het vervoer zal toenemen. In 2020 zal het goederenvervoer verdubbeld zijn en het personenvervoer zal met 40- 50 % gestegen zijn. Voor deze enorme groei zijn alle vervoersmodaliteiten nodig. Op de lange termijn zullen de Europeanen blij zijn met de aangelegde infrastructuur. Maar ook in de nieuwe lidstaten komt een NIMBY proces op gang.

9. Verwacht u überhaupt een verbeterde cohesie tussen de oude en de nieuwe lidstaten door de TEN?

Als de TEN aangelegd worden zal het ABSOLUUT voor cohesie zorgen. Een voorbeeld hiervan is dat het tegenwoordig heel normaal is om naar het buitenland te reizen, deze generatie kijkt daar niet meer van op. Ook het maatschappelijk verkeer neemt toe en is belangrijk. De nadruk moet niet alleen op het economisch verkeer liggen. Wanneer naar het economisch verkeer wordt gekeken blijkt vooral dat handelsverkeer niet zonder goede verbinding kan. Zowel maatschappelijke als economische cohesie vloeit dus voort uit de aanleg van TEN.

Ook cohesie proberen te realiseren met de buitengrenzen van de EU (3^e landen). Volken in de grensstreken zijn maatschappelijk aangewezen op de 3^e landen. Dit zorgt voor een neveneffect wanneer het verkeer over de grens onmogelijk gemaakt wordt, deze verbindingen zullen verbroken worden. Er wordt wel aan gewerkt 'Building Bridges' (naar mevr. Barsi Pataky).

10. Hoe zou het TEN beleid verbeterd kunnen worden?

In het westen van Europa wordt uitgegaan van het idee dat infrastructuur er gewoon is terwijl in de nieuwe lidstaten de infrastructuur helemaal niet vanzelfsprekend is. Overall mogen mensen meer stilstaan bij infrastructuur.

TEN verbeterpunten;

De nadruk moet liggen op aanleggen, aanleggen, aanleggen.

De TEN zijn al zeer ambitieus, geen nieuwe verbindingen aan toe voegen. Eerst de prioritaire projecten en daarna de andere projecten uitwerken.

Grootste probleem met het TEN beleid is dat het teveel een papieren beleid is.

Dat zorgt voor het probleem dat er geen cohesie is. In plaats van nieuwe regels, eerste uitvoeren wat je hebt en daar op een correcte wijze mee omgaan. Deze uitvoering stimuleren door;

- creatieve financieringsvormen
- ruimtelijke plannen ontwikkeld krijgen.

11. Acht u 2020 haalbaar als streven voor het volmaken van het TEN netwerk?

2020 moet nagestreefd worden. Inspanningen mogen van de lidstaten zelf gevraagd worden om het aan te leggen. Een herziening van het Structuurfonds, meer geld beschikbaar, 'best practices' uitwisselen viel niet weer zelf uitvinden kunnen hierbij helpen.

(De wetenschappers op alfabetisch volgorde)

Mrr. Finka from Slovaka.

Slovak University of Technology, Bratislava.

1. *How important is the realisation of an international infrastructure network, like the TEN, for Slovaka?*

Very important as Slovakia is due to the geographic localisation natural crossing space for variety of networks

2. *Is the interest for the TEN policy by the national government more than for, for example, EU policy like agriculture or internal market? In other words, what is with respect to the importance that is given by the government more or less the hierarchy of EU policy for Slovaka?*

NO, but it is one of the priorities.

3. *Do the citizens of Slovaka know that the EU has something like the TEN policy?*

Only a low percentage of citizens, but all of them have got big expectations

4. *What is the opinion about infrastructure in general in Slovaka? Do people in Slovaka see that infrastructure can be a possibility for development? Is there a broad social basis for this kind of very expensive infrastructure realisations (600 billion euro till 2020)?*

Not as the possibility for development, but as the condition for the economic development and in this way for the social development. In this context they see the infrastructure development/investment as the important part of the regional policy.

5. *Overall, the new EU member states prefer the realisation of a road networks above the realisation of rail, inland water or sea networks. Does Slovaka give the same prefer and can you explain why?*

Yes, because road networks connection is the imperative for every foreign investor. To be competitive, the priorities follow this dictate as in the other EU countries

6. *What do you think is the influence of the improved connection between the 15 old en 10 new members of the EU? Is it for the 10 new member states possible to profit from the TEN?*

What will be! It has been not yet. 15 years after the change is the cross-boarder connection nearly the same as before.

7. *What do you think that are the bottlenecks (general problems) in the realisation of the TEN and in which way do you think that there is a solution for this bottlenecks?*

TEN is the conception made by the transport specialists and does not follow the conception of the spatial development in appropriate way. To overcome this problem it needs a completely different approach.

8. *In which way contribute the TEN to the cohesion between the member states of the EU? Do you think that the spatial disparity between the member states of the EU can decrease by the realisation of the TEN?*

See question Nr. 4

Mr. Churski from Poland.

Adam Mickiewicz University, Poznan.

Institute of Socio-Economic Geography and Space Economy.

1. *How important is the realisation of an international infrastructure network, like TEN, for Poland?*

Realisation – or rather including Poland in the international TEN network is one of the basic goals of operations connected with development of our country. It has been confirmed by placing this task among goals of the International Development Plan and the Sectorial Operational Program of Transportation.

2. *Is the interest for the TEN policy by the national government more than for, for example, EU policy like agriculture or internal markets? In other words, what is with respect to the importance that is given by the government more or less the hierarchy of EU policy for Poland?*

Hierarchisation of meanings of community policies for Poland is not an easy task. It can be carried out in various categories, for example of a volume of financial resources available, a scale of economic problems, etc. As for the financial criterion, it can be led out of the government's documents. As for my personal opinion, there are certainly two basic economic problems in Poland: the first one is the unemployment – actually twice higher than in the European Union and the second one is the dispersed agriculture in which there is additionally hidden unemployment (too many people earning their lives on one farm). Let's wonder how to solve these problems? Unemployment can be reduced by economic growth. All other methods of both: active and passive labour market policies do not create permanent job vacancies. The economic growth which creates such vacancies is the growth by at least 5%. In Poland (at least in the government's opinion) we have such a level of growth. Conditions for its keeping and extending must be created. It has been done by improving conditions and supporting factors of regional development which is financed from means of structural funds. Within the frames of the regional policy there are also matters of transportation infrastructure development and the TEN policy. This means that if we decide that actions taken within the frames of the regional policy include also those ones that develop transportation infrastructure – the hierarchic position of these problems is high. The second problem is the agriculture. The average employment level in agriculture in Poland exceeds to high extent the average employment level in the Union's agriculture which is a result of the fact that individual farming has existed in Poland after the Second World War (except former Yugoslavia - in the only country in the block of the European socialist countries). At present, employment in agriculture should be reduced and its size structure should be changed. Common agricultural policy helps to do it. The task is not easy. How to reduce employment in agriculture with such a big unemployment?

3. *Do the citizens of Poland know that the EU has something like TEN policy? What is view of people in Poland about the realization of TEN?*

Popularity of the TEN policy among Polish citizens is not significant. Information on this subject can be found in strategic documents on regional and national levels. In every strategy of development of a province there is some information on transportation infrastructure development including a relation of planned and completed investments to European communication corridors.

However, the Poles' opinion on necessity of improving the communication infrastructure is common. Everybody is aware of such necessity. Poland is among those large European countries with very little share of highways in the network of roads. The new highways are relatively expensive (a travel of approximately 50km costs about 3 €, with an average monthly pay of some 600 € and a social minimum on a level on which a vast part of the society lives of approximately 150 €). The existing roads are not in good technical condition and require repairs. The railway network also requires modernisation. The present technical condition results in the fact that the fastest travel does not always take place on the shortest route, for example from Warsaw to Wrocław through Poznań; from Poznań to Kraków through Wrocław – passengers use modernized lines on which trains reach speed up to 160 km/h. Not without meaning is also a necessity of carrying out a restructurisation of enterprises taking advantage of this network. Practically still the monopolist is the Polskie Koleje Państwowe - an enterprise which is to the large extent supported by the government, in a bad economic condition, for example reducing a number of passenger connections - less profitable than cargo transportation. The best way out of this situation is to make competition become common which is, however, carried out very slowly. Other forms of transportation are of less meaning and because of this they are not a subject of interest of majority of Poles.

4. *What is the opinion about infrastructure in generally in Poland? Do people in Poland see that infrastructure can be a possibility for development? Is there a broad social basis for this kind of enormous expensive infrastructure realisation (600 billion EURO till 2020)?*

The opinion on infrastructure in Poland is negative. The roads are bad, there is a lot of old railway routes. River transportation is poorly developed. Infrastructure in a common sense is a necessary condition for development. Thus the authorities attach a great importance to investments in this sector. In this case there are no limitations in expenses. If there are financial resources or they can be achieved on basis of co-financing – there are projects. Infrastructure projects are certainly among the most expensive ones but one cannot observe any society resistance against their realisation. Just the opposite, infrastructure projects have a significant society support.

5. *Overall, the new EU members states prefer the realisation of the road network above the realisation of rail, inland water or sea networks? Does Poland give some prefer and can you explain why?*

In the Polish transportation policy they certainly prefer road and railway transportation. This refers both to the east-west direction and the north-south direction. Such preferences are results of Poland's placement which may be defined as a bridge between western and northern Europe and between the north and the south of our continent. River transportation actually only refers to the Odra river. There are plans to regulate it as a whole and to connect it by canals with a network of river routes of Germany and further - of Europe. It may play an important role in transportation from the Czech Republic to Baltic ports. The Vistula river in its major part is not navigable. It is one of the largest not regulated rivers in Europe. Sea transportation is dependent upon its connections with the other kinds. In Poland the important one is the group of ports in Szczecin-winoj cie (to which goods are mainly delivered and from which goods are received by the river route of Odra and by railway routes) and the ports in Gdynia and Gdańsk (served by railway and road transportation). To provide transit to the north and become competitive against the Danish bridges over the Straits we must improve road infrastructure (building highways in the north-south direction is seriously delayed and its progress is much slower than in the west-east direction because this direction is also preferred by the Union – it provides connection to the east). On this route there is the Central Railway Route which is a connection between Silesia and the ports (it is one of the fastest railway lines in Poland, for example a travel from Warsaw to Kraków lasts 2,30 h – which is rather fast as for the Polish conditions...). On the east-west direction we must also speed up road and railway investments because there is a danger of appearing of some "détour" beside Poland via the Czech Republic and Hungary. At present – modernisation of the railway route Berlin-Warsaw-Brest and further to Moscow is being finished (up to 160 km/h of speed),

similar actions are taken on the southern Dresden-Wrocław-Kraków-Przemyśl-Medyka and further to Lvov and Kiev. In 2005 the A-2 highway will connect Berlin with Poznań and further to Konin (in 2007 also with Warsaw). The southern highway Dresden-Wrocław is being modernized, however Wrocław has been already connected by a new highway with Gliwice, construction of a highway via Katowice goes on and a section of Katowice-Kraków is realised, further to the east it is the future.

6. *What do you think is the influence of the improved connection between the 15 old and 10 new members of the EU? Is it for the 10 new member states possible to profit from TEN policy?*

Connection of the old and the new member countries will certainly improve possibilities of development. Taking into account the differences in the speed of economic growth, the situation on the labour market, labour costs, etc., one should expect faster development of the new member countries. At the same time providing proper infrastructure will increase investors' interest in locating their enterprises in these countries. There may also appear a process of moving economic units from countries of the old Union (UE15) where labour is expensive, to the new ones where the labour is cheaper. In this aspect realisation of the TEN policy will bring profits to the 10 new member states.

7. *What do you think that are the bottlenecks (general problems) in the realisation of the TEN and in which way do you think that there is a solution for this bottlenecks?*

I can see two basic problems for realisation of the TEN policy. The first one is an effect of the fact that each country has its own transportation policy. It may be competitive with a neighbour. An example is „the Danish Road” to Sweden, which is competitive with the Polish route north-east or the „Czech-Slovak” route to the east which omits Poland. To realise the TEN policy these problems must be solved from the point of view of all engaged parties. The other problem is the cost. As we all know – infrastructural investments are rather costly. Here appears a question if during the present discussion on the Union's budget for 2007-2013, the volume of resources designed for realisation of this kind of projects will remain the same, it will be extended or will be reduced.

8. *In which way contribute the TEN to the cohesion between the member states of the EU? Do you think that the spatial disparity between the member states of the EU can decrease by realisation of the TEN?*

My opinion refers to the situation of my country. I think that the volume of resources should be larger for less developed countries as they have larger needs for completing and modernisation of infrastructure. On the other hand I understand rich Union's countries that they do not only want to pay in to the budget but they want to take advantage of it as well. I hope that the discussion on predominance of realisation of the Lisbon Strategy (as a consequence of promoting growth poles to create in Europe regions competing with for example the USA), over realisation of conception of the compactness policy will not stop actions taken within the frames of the TEN policy in the area of the united Europe.

Mrs. Mierzejewska from Poland.

Adam Mickiewicz University, Poznań.

Institute of Socio-Economic Geography and Spatial Management

1. *How important is the realisation of an international infrastructure network, like TEN, for Poland?*

Poland is a country with seriously lagging infrastructure, hence any idea for the development of such networks is greeted with enthusiasm. Thus, the implementation of TEN policy is very important to Poland.

2. *Is the interest for the TEN policy by the national government more than for, for example, EU policy like agriculture or internal markets ? In other words, what is with respect to the importance that is given by the government more or less the hierarchy of EU policy for Poland ?*

TEN is certainly NOT the focus of Polish policy. We have a host of internal problems (like high unemployment, the development of agriculture after Poland has joined the EU, health care, tax policy, etc.) which seem more urgent at present than the development of international infrastructural networks. The central government is aware of the importance of TEN, but this policy is not its priority at present.

3. *Do the citizens of Poland know that the EU has something like TEN policy ? What is view of people in Poland about the realization of TEN ?*

It seems that the average Polish citizen does not know much about TEN, although he is aware of the need to develop infrastructure, especially roads, because road traffic has been increasing from year to year in Poland while the network of paid motorways being now constructed fails to relieve traffic on toll-free roads (motorway fees are high, hence 99% of cars prefer to use toll-free roads). People, especially those living along busy roads, will certainly approve of the TEN policy, but the rules of their use must be constructed in such a way as not to pass the investment costs onto consumers.

4. *What is the opinion about infrastructure in generally in Poland ? Do people in Poland see that infrastructure can be a possibility for development ? Is there a broad social basis for this kind of enormous expensive infrastructure realisation (600 billion EURO till 2020) ?*

Polish citizens are aware of the opportunities that the development of infrastructure opens up, as they are aware of the threats inherent in it (a better outlet for the West European economies, draining Polish skilled labour to those countries, etc.). As to the popular support for the expansion of infrastructural networks, it largely depends on the type of investment. There is a huge social support (and no political will) for the development of the railway network, especially the construction of new loading ramps so as to make transit goods trains passing through Poland use purpose-built cars. The support for a motorway network is much smaller, because if indeed railway transport is going to be developed, a dense network of roads will not be that much needed in Poland.

5. *Overall, the new EU members states prefer the realisation of the road network above the realisation of rail, inland water or sea networks ? Does Poland give some prefer and can you explain why ?*

The answer to this question is largely the same as to the previous one. It is hard to explain why this is so. It is generally believed that there is a powerful lobby of big investors and fuel corporations bent on developing the car market rather than railways. The number of regional rail connections has been reduced from year to year, which forces people to switch to cars and buses, thus making road traffic heavier, decreasing road safety, and increasing the load of exhaust gases emitted, which violates the principle of sustainable development foreseen by the Polish Constitution. Recently much attention has also been paid to the possibilities of development of water, especially marine, transport as well as air transport, with only those proposals that offer cheap services having any chances of success. That is why the Polish Airlines LOT are planning to launch such flights one of these days, serving mainly regional connections.

6. *What do you think is the influence of the improved connection between the 15 old and 10 new members of the EU ? Is it for the 10 new member states possible to profit from TEN policy ?*

The expansion of infrastructural links of the old 15 with the new EU members may attract foreign capital to Poland. Hence, the TEN policy may be beneficial for the new 10, but one should not depend on the development of infrastructure to automatically contribute to the growth of Polish regions. What is also needed here is a separate development strategy, one that will allow them to gain, not lose.

7. *What do you think that are the bottlenecks (general problems) in the realisation of the TEN and in which way do you think that there is a solution for this bottlenecks ?*

The development of TEN in Poland may be delayed chiefly for financial reasons. Besides, the strategy of development of the particular networks still seems to need some amendments and analyses. One should establish priorities and adjust the development of the rest of transport networks to them. I believe priority should be given to railways, but the idea heavily promoted in Poland at present is that of constructing a motorway network.

8. *In which way contribute the TEN to the cohesion between the member states of the EU ? Do you think that the spatial disparity between the member states of the EU can decrease by realisation of the TEN ?*

I think that a reply to the first part of question 8 will be provided by the thesis you are now writing. TEN seems to be able to contribute to a levelling out of disparities in the development of the individual EU states. The proof may be the development of those tourist areas to which access is easy, fast, and safe. This is also important in other fields of human activity, particularly trade and services (especially higher-order ones). If TEN helps to equalise the conditions and standards of living in the various regions of Europe, then this policy certainly deserves support.

Mrs. Silhankova from The Czech Republic.

Technical University of Brno, Brno.

1. *How important is the realisation of an international infrastructure network, like the TEN, for The Czech Republic?*

Very important!!!

2. *Is the interest for the TEN policy by the national government more than for, for example, EU policy like agriculture or internal market? In other words, what is with respect to the importance that is given by the government more or less the hierarchy of EU policy for The Czech Republic?*

I think it is one of the most important policy in Czech Republic.

3. *Do the citizens of The Czech Republic know that the EU has something like the TEN policy? What is the view of people in The Czech Republic about the realisation of TEN?*

Czech people have some information about EU transportation policy. Due to our position in the middle Europe we are very interested in the transportation policy, not only from our connection point of view, but also due to transit transport through our republic. We are very interested in TEN realization due to bad situation in our routes (non continuous net of highways, a high number of transit in our towns and villages etc.).

4. *What is the opinion about infrastructure in general in The Czech Republic? Do people in The Czech Republic see that infrastructure can be a possibility for development? Is there a broad social basis for this kind of enormous expensive infrastructure realisations (600 billion euro*

till

2020)?

There is a strength linkage between infrastructure existence and its quality and development in Czech people (and mainly local politicians) understanding. I think there is "a broad social basis for this kind of enormous expensive infrastructure realisations".

5. *Overall, the new EU member states prefer the realisation of a road networks above the realisation of rail, inland water or sea networks. Does The Czech Republic give the same prefer and can you explain why?*

The Czech republic prefer road network due to disconnectivity of our highway system as I mentioned above. The preference to railways is also big. We are a little bit afraid from the inland water system realization due to small rate of flow in our rivers, many mountains and highlands in Czech. From that point of view we are afraid big landscape changes and bad environmental and ecological impacts.

6. *What do you think is the influence of the improved connection between the 15 old en 10 new members of the EU? Is it for the 10 new member states possible to profit from the TEN?*

I think the new EU member will have a big profit from TEN.

7. *What do you think that are the bottlenecks (general problems) in the realisation of the TEN and in which way do you think that there is a solution for this bottlenecks?*

There are some problems in Czech legislation in the phase of buildings permissions (a long and very complicated system of building permission administration).

8. *In which way contribute the TEN to the cohesion between the member states of the EU? Do you think that the spatial disparity between the member states of the EU can decrease by the realisation of the TEN?*

The TEN realization could come the economical development into the "out-of-the-way" (peripheral) regions of EU new member states and also the improvement of the quality of life in the number of towns and villages where is the transit in the innercity or dwelling areas (for example the route I/11 Chlumec and Cidlina, route I/35 Holice, Vysoké Mýto, Litomysl and many others round the Czech republic).

Mr. Stani from Slovenia.

Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, Ljubljana.

1. *How important is the realisation of an international infrastructure network, like the TEN, for Slovenia?*

Very important. One of the mainstays of future development in Slovenia is the development of the TEN corridors, basically along the two main corridors E-5 and E-10. The nodes are also significant and marked as such in all national development planning documents.

2. *Is the interest for the TEN policy by the national government more than for, for example, EU policy like agriculture or internal market? In other words, what is with respect to the importance that is given by the government more or less the hierarchy of EU policy for Slovenia?*

The most important strategic policy, besides the stated agricultural and internal markets, is environmental policy. Slovenia has declared almost 30 % of the national territory as NATURA areas.

3. *Do the citizens of Slovenia know that the EU has something like the TEN policy? What is the view of people in Slovenia about the realisation of TEN?*

It is hard to say what the level of awareness is, in my opinion it is quite low. In fact, the long-lived national settlement strategy of polycentric development will probably have to change significantly, if the TEN policy is followed very closely.

4. *What is the opinion about infrastructure in general in Slovenia? Do people in Slovenia see that infrastructure can be a possibility for development? Is there a broad social basis for this kind of enormous expensive infrastructure realisations (600 billion euro till 2020)?*

According to a survey carried out several years ago by the Faculty of social sciences, opinions about infrastructure are very positive, especially concerning roads. However recent events show that the cost of such infrastructure is exceptionally high and public opinion may waver. The problem is that railway infrastructure doesn't have such support as roads do.

5. *Overall, the new EU member states prefer the realisation of a road networks above the realisation of rail, inland water or sea networks. Does Slovenia give the same prefer and can you explain why?*

See previous answer.

6. *What do you think is the influence of the improved connection between the 15 old en 10 new members of the EU? Is it for the 10 new member states possible to profit from the TEN ?*

Apparently yes, however there doesn't seem to be an initiative to connect the new countries between themselves. Most initiatives are in the West-East direction and besides the extant corridors (e.g. 7 and 10), no new corridors in the East are being proposed or seen as necessary.

7. *What do you think that are the bottlenecks (general problems) in the realisation of the TEN and in which way do you think that there is a solution for this bottlenecks?*

There are many problems, not to mention financial ones. The main question is whether Europe can, under present economic conditions, even attempt to proceed with such massive undertaking. With passage of time, credibility of such a project should be questioned. In my opinion too much effort was put in road construction, instead of railway transport (especially for freight) and public transport in urban regions.

8. *In which way contribute the TEN to the cohesion between the member states of the EU? Do you think that the spatial disparity between the member states of the EU can decrease by the realisation of the TEN?*

No. Good infrastructure and connections don't necessarily mean better quality of life in less affluent states. Moreover, spending on infrastructure instead of direct investment in the economy (providing jobs, improving welfare etc.) can be considered wasteful.

Ing. Arch. Wittmann Ph. D. from The Czech Republic.

Technical University of Brno, Brno.

Faculty of Architecture.

1. *How important is the realisation of an international infrastructure network, like the TEN, for The Czech Republic?*

The realization of the international infrastructure network is very important for The Czech Republic.

2. *Is the interest for the TEN policy by the national government more than for, for example, EU policy like agriculture or internal market? In other words, what is with respect to the importance that is given by the government more or less the hierarchy of EU policy for The Czech Republic?*

The hierarchy of internal and EU development policies, in my opinion, was not definitely cleared up.

3. *Do the citizens of The Czech Republic know that the EU has something like the TEN policy? What is the view of people in The Czech Republic about the realisation of TEN?*

The TEN policy is not public well-known enough.

4. *What is the opinion about infrastructure in general in The Czech Republic? Do people in The Czech Republic see that infrastructure can be a possibility for development? Is there a broad social basis for this kind of enormous expensive infrastructure realisations (600 billion euro till 2020)?*

The citizens of The Czech Republic find the infrastructure very important for the country development. In my position, I can not judge the social basis and realizations costs.

5. *Overall, the new EU member states prefer the realisation of a road networks above the realisation of rail, inland water or sea networks. Does The Czech Republic give the same prefer and can you explain why?*

The Czech Republic gives the same big prefer to the realization of the road networks. The road transfer is for many people the most comfort, the less traffic complicated.

6. *What do you think is the influence of the improved connection between the 15 old en 10 new members of the EU? Is it for the 10 new member states possible to profit from the TEN?*

The network state level of the new 10 EU members will sure get better and they will profit from the new connection.

7. *What do you think that are the bottlenecks (general problems) in the realisation of the TEN and in which way do you think that there is a solution for this bottlenecks?*

I find the general problems in the way of financial cooperation. I find the solution in a transparent and advisable application for every new EU country.

8. *In which way contribute the TEN to the cohesion between the member states of the EU? Do you think that the spatial disparity between the member states of the EU can decrease by the realisation of the TEN?*

The TEN will contribute to the meaning of the existence of EU in the eyes of the citizen of the new EU members. The disparity between the members of EU will partly decrease.