

TEN og et Europæisk Core Network v Chefrådgiver Morten Steen Petersen, Tetraplan A/S



Præsentationens tema

Transportnet i Europa

Drivere

Udviklingstendenser

Scenarier og prognoser

Europæiske transportnet - Metodeovervejelser

Revision af TEN-T

Drivere

Eksterne drivere

- Befolkning
- Økonomisk udvikling
- Energiforsyning
- Teknologisk udvikling
- Samfundsforandringer

Interne drivere

- Infrastruktur
- Køretøjs- og drivmiddeludvikling
- Transportens påvirkning af miljø og samfund

Politik drivere

Utvecklingstendenser

Udvikling 1890 - 1990

Driving Forces	Coefficient of increase
Population	4 fold
Urban population	13 fold
World economy	14 fold
Industrial output	40 fold
Energy use	13 fold

Udviklingstendenser

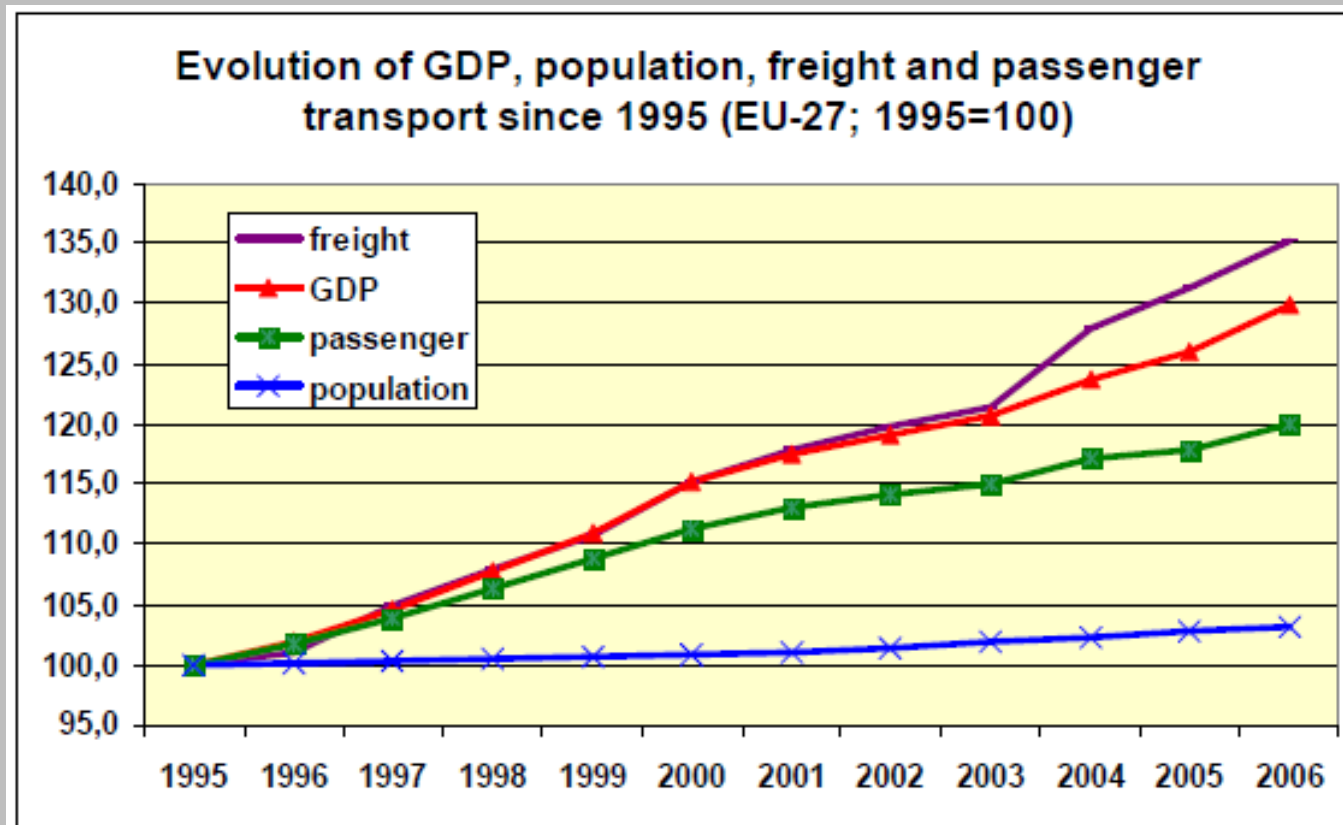
Transport i EU vokser mindre end GDP for både gods og personer

Godstransporter vokser hurtigere end persontransporter

Gods- og persontransporter med et start- eller slutpunkt udenfor EU vokser hurtigere end GDP

Lange transporter vokser hurtigere end korte transporter i EU

Transportudviklingen i EU's nuværende medlemsstater, 1995 - 2006



Utvecklingstendenser

Bil er fortsat det vigtigste transportmiddel

Banetransporter øges mere end transporter med bil.

Short Sea Shipping øges

Terminaler får øget betydning for transporterne

Udviklingstendenser

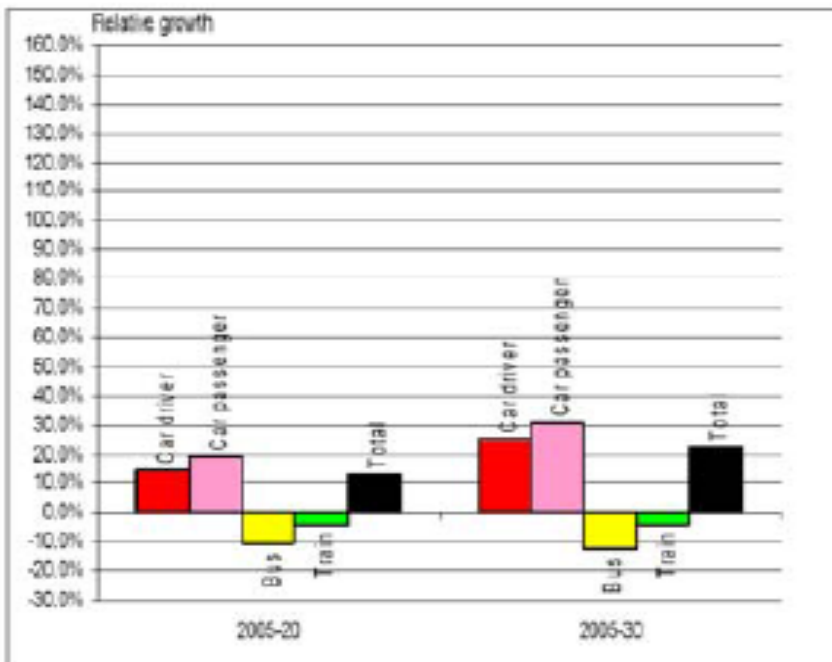
Antallet af pendlingsrejser ændrer sig ikke meget, men rejserne bliver længere (urban sprawl)

Erhvervs-, fritids- og ferierejser øges (flere ældre, højere indkomster)

Lange internationale rejser øges (turisme), mens grænsetrafik ikke øges i samme omfang

Udviklingstendenser

Trips \leq 100 km



Trips $>$ 100 km

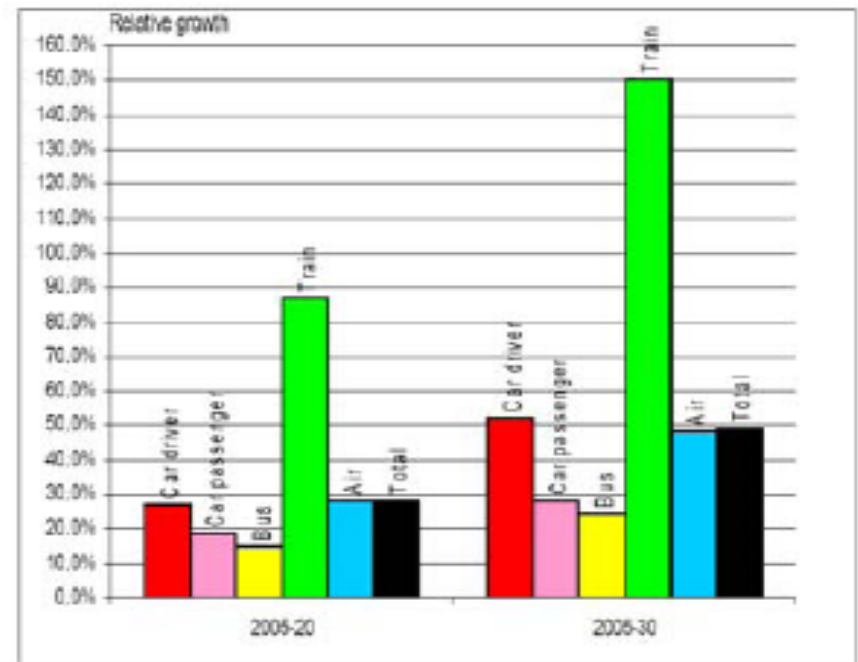
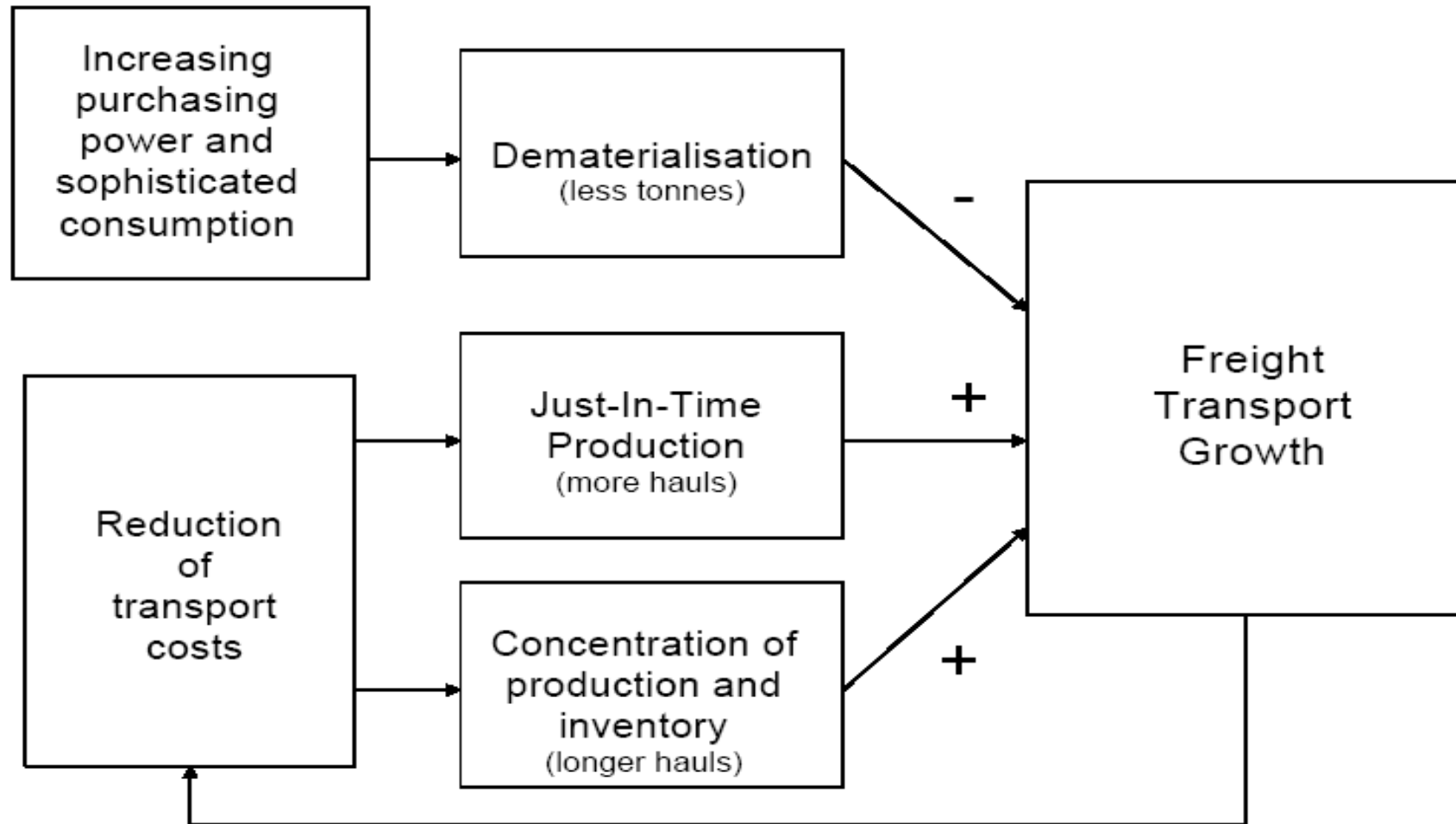


Figure 5.5 Growth in passenger-km by mode and distance

Udviklingstendenser



Scenarier

**Hensigt med scenarierne:
At vise effekten av forskellige infrastruktursatsninger.**

Scenarieår: 2020 og 2030

For 2030: Et Baseline scenarie, et lavvækst scenarie og et højvækst scenarie



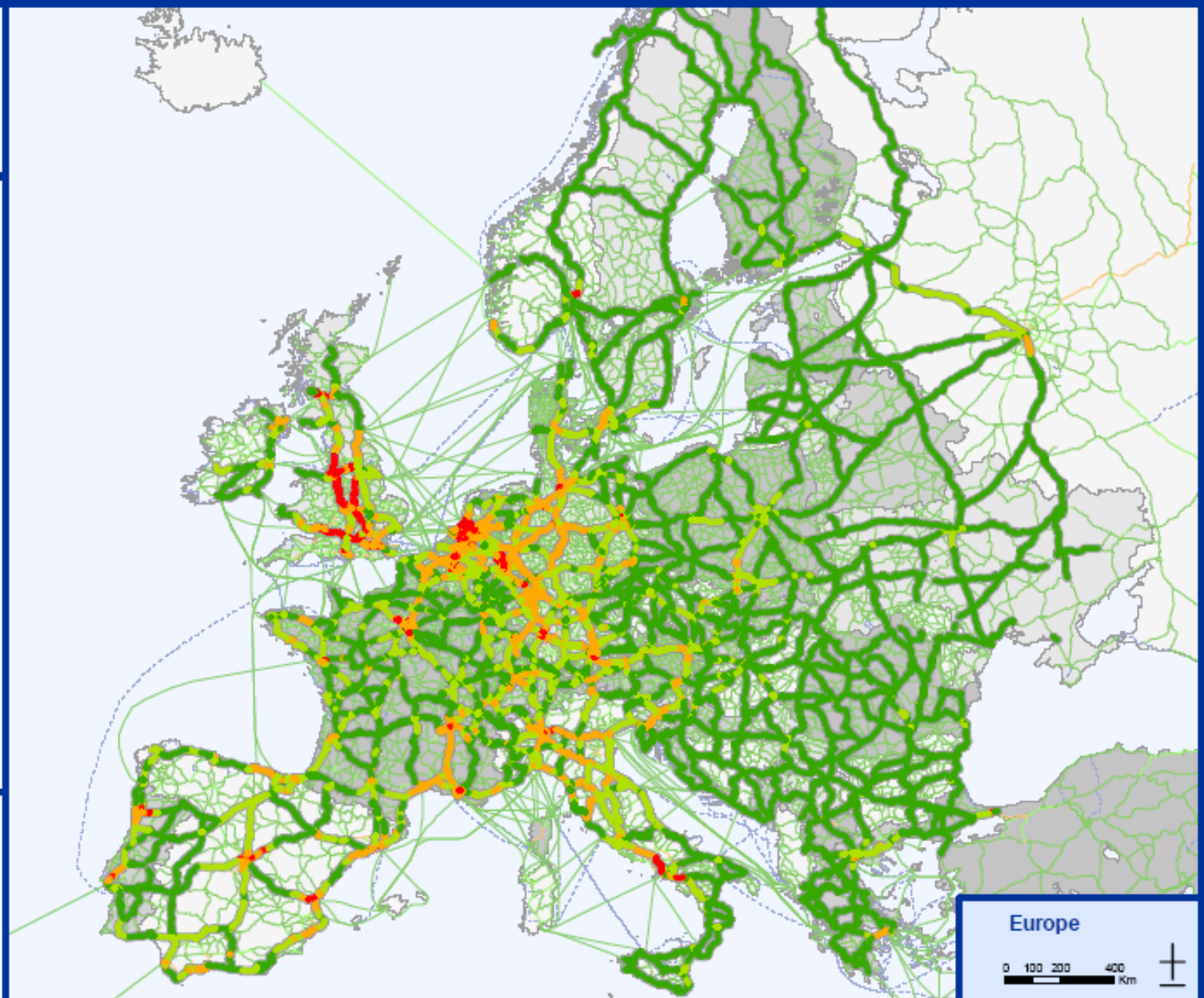
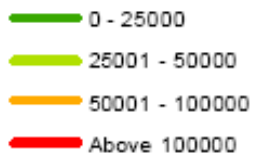
TENCONNECT

Basis2005_I

Road Traffic

Roads coded with European Numbers are highlighted

Traffic





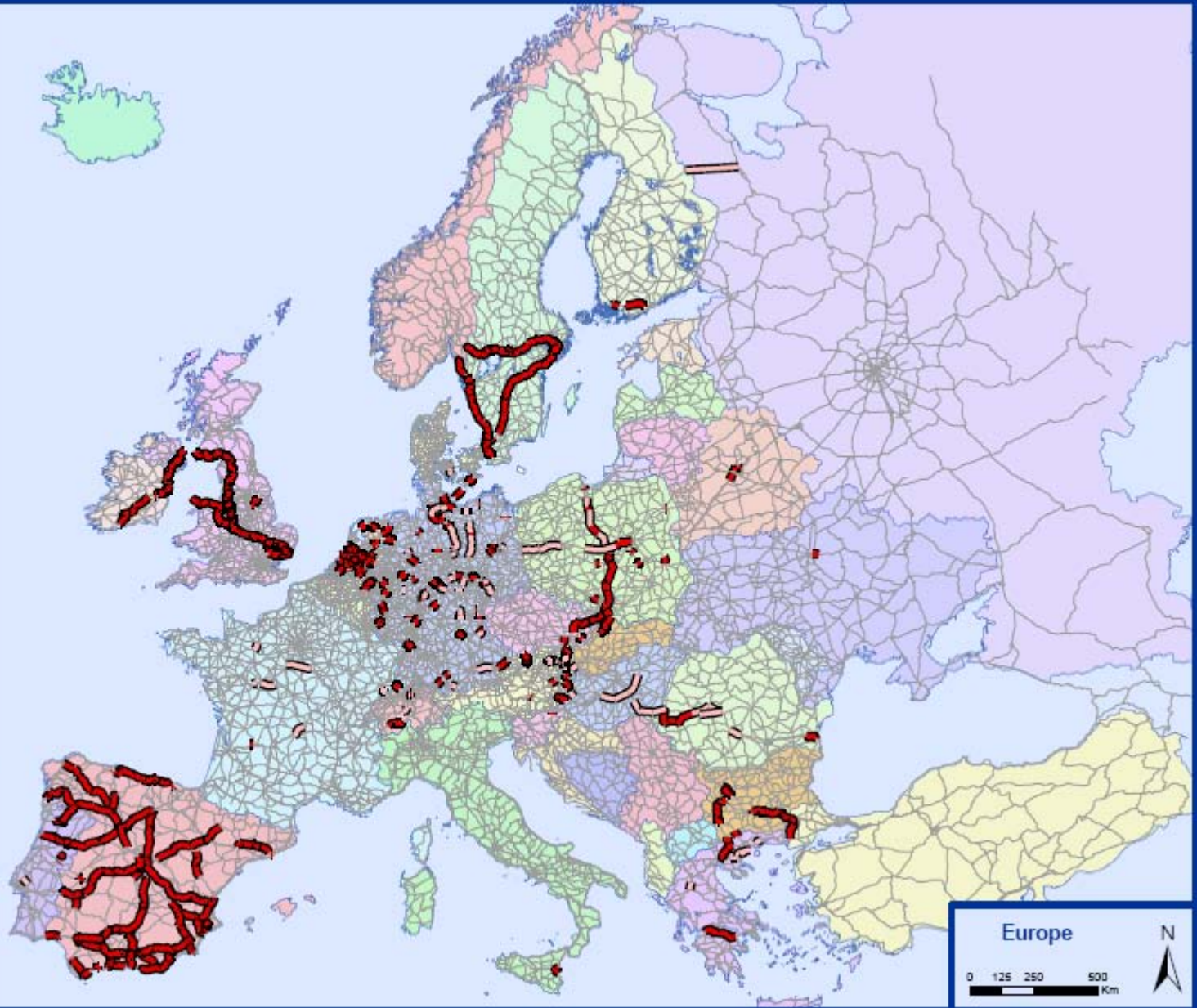
TENCONNECT

BASELINE 2030

Changes in network
form baseline 2005
to baseline 2030

Corridor importance

- Road
- ▬ New road (2030)
- ▬ Upgraded road (2030)





TENCONNECT

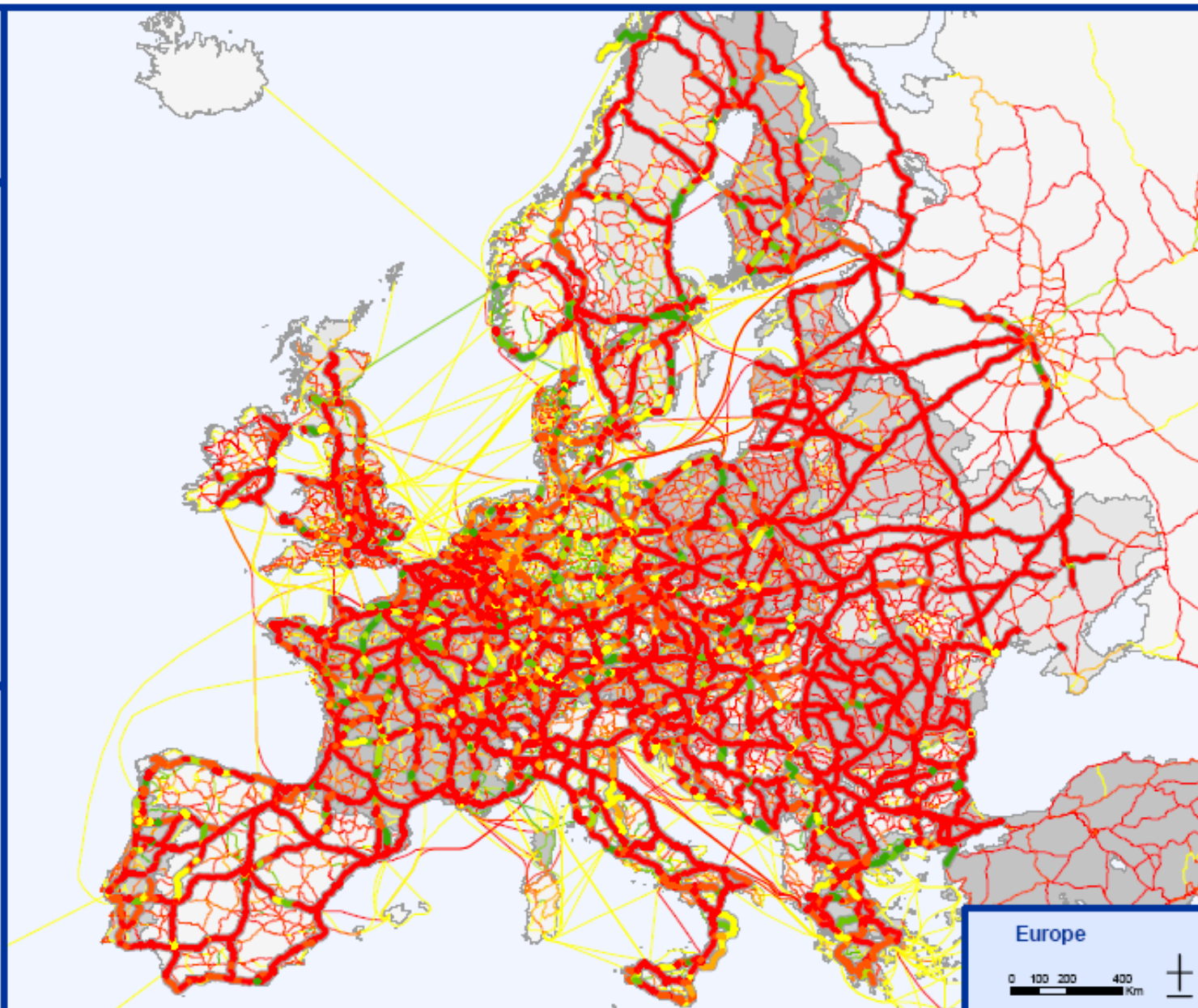
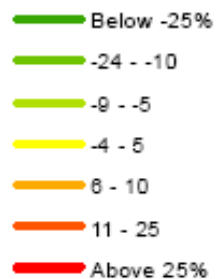
Basis2030_J

Difference from
Basis2005_I

Road Traffic
Difference in %

Roads coded with
European Numbers
are highlighted

Traffic





TENCONNECT

Basis2005_I

Rail Freight
Tonnes per day

Traffic

- 0 - 25000
- 25001 - 50000
- 50001 - 100000
- Above 100000



Europe

0 100 200 400 Km





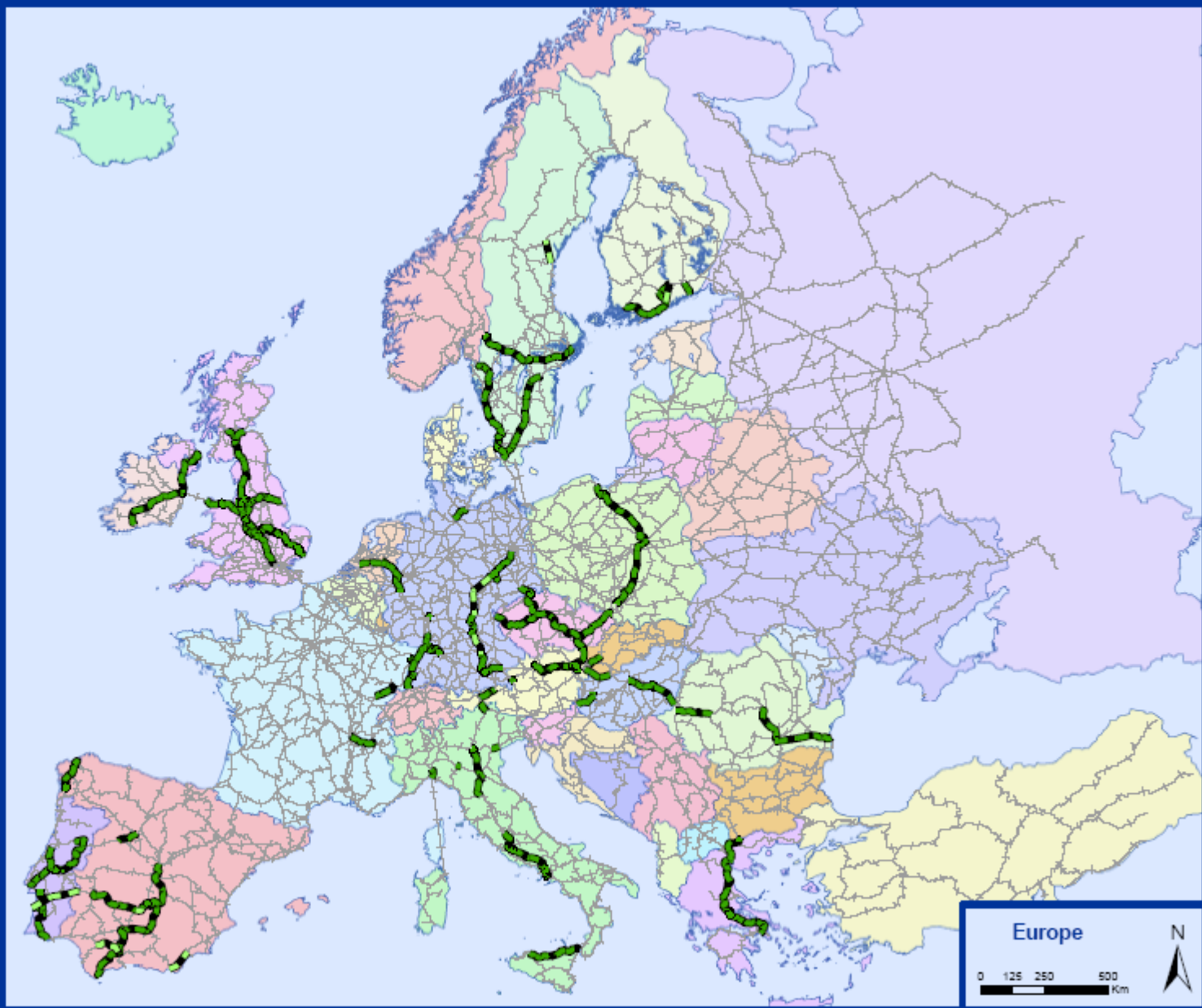
TENCONNECT

BASELINE 2030

Changes in network
form baseline 2005
to baseline 2030

Corridor importance

- Railway
- New railway (freight 2030)
- Upgraded railway (freight 2030)





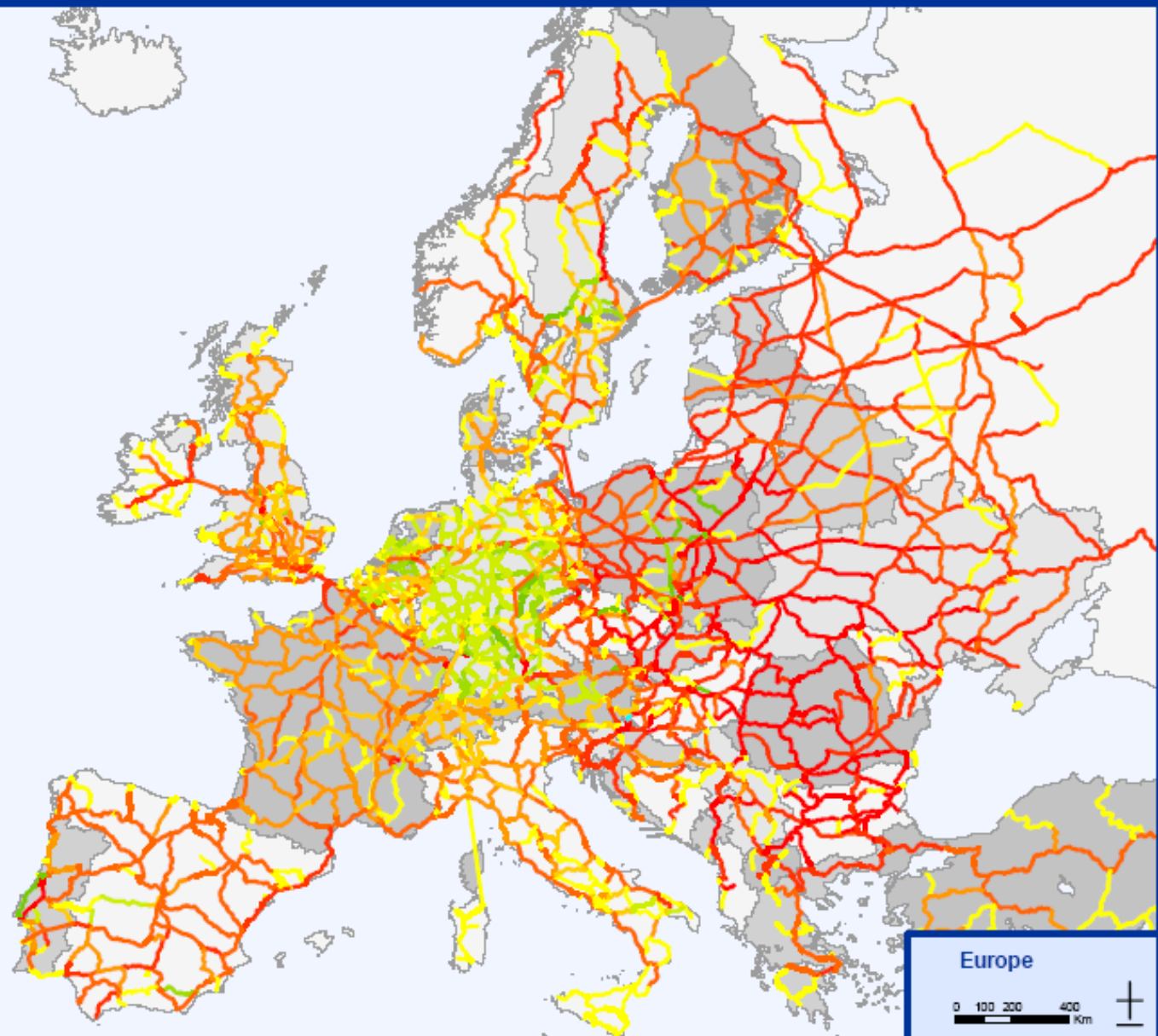
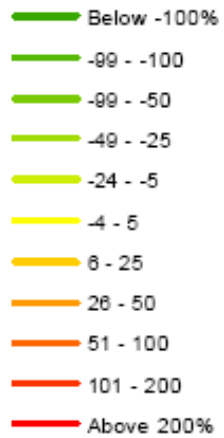
TENCONNECT

Basis2030_I

Difference from
Basis2005_I

Rail Freight
Difference in %

Traffic



Europe

0 100 200 400 Km



Trans Europeiske Transport net

Udvikling af metode til identifikation af et Europæisk Hovednet (Core Network)

De overordnede hensyn omfatter:

Udvikling af det indre marked

Udvikling af samhørighed

Forbedret adgang til nabolandene og perifere regioner i EU

Europæisk hovednet

I TENconnect foreslog vi følgende 5 trins procedure:

Identification of axes with the highest traffic relevant for the single market, cohesion and access to neighbouring countries;

Adding axes with importance to access main ports and/or airports;

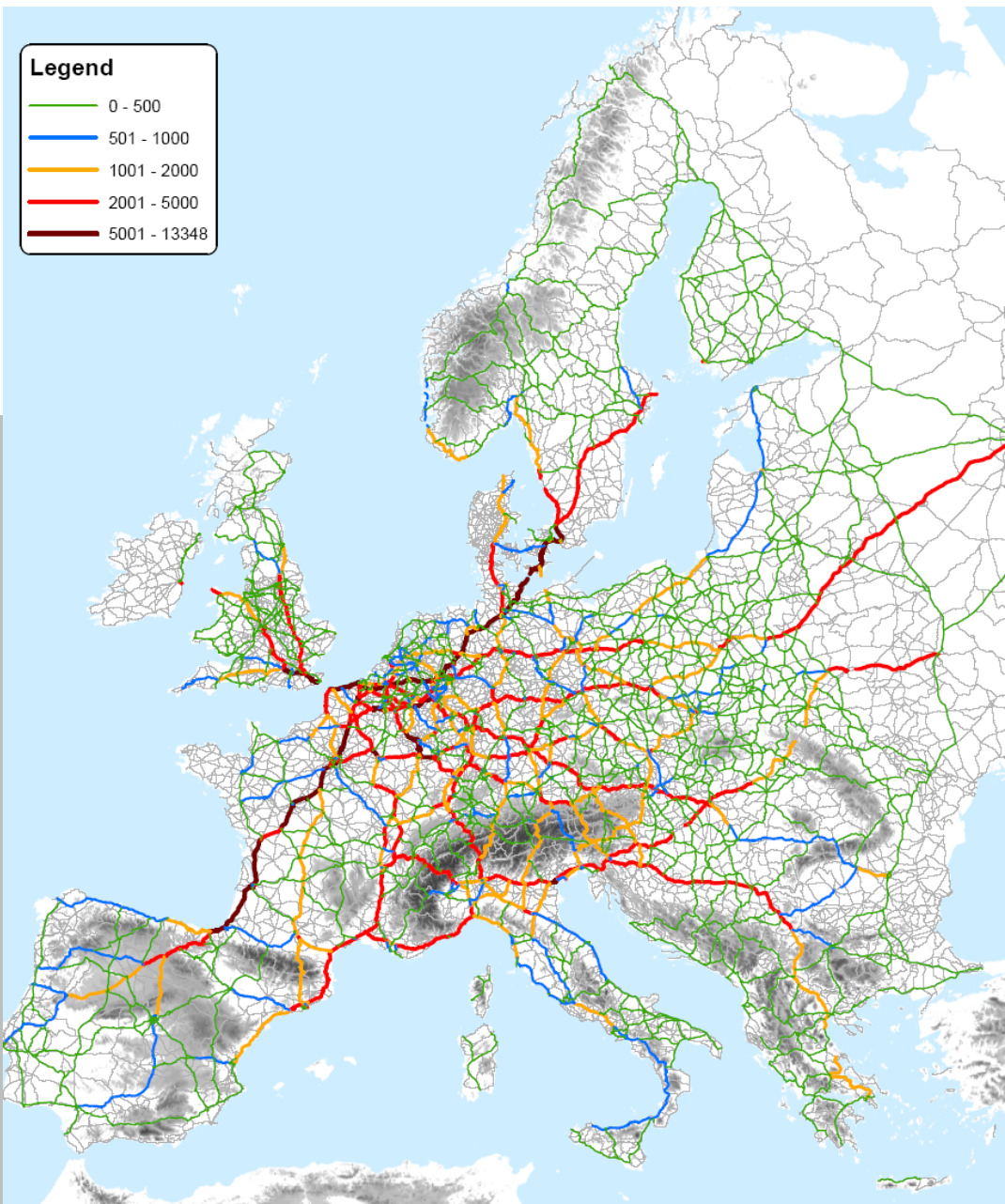
Adding axes relevant to connect the most important cities (Metropolitan European Growth Area (MEGA)) in Member States and neighbouring countries;

Integration of "specific links" to achieve more balanced territorial density e.g. in terms of international travellers per km of network

Selection in relation to impacts on existing land-uses and protected areas.

Europæiske hovednet

International lastbiltrafik 2030



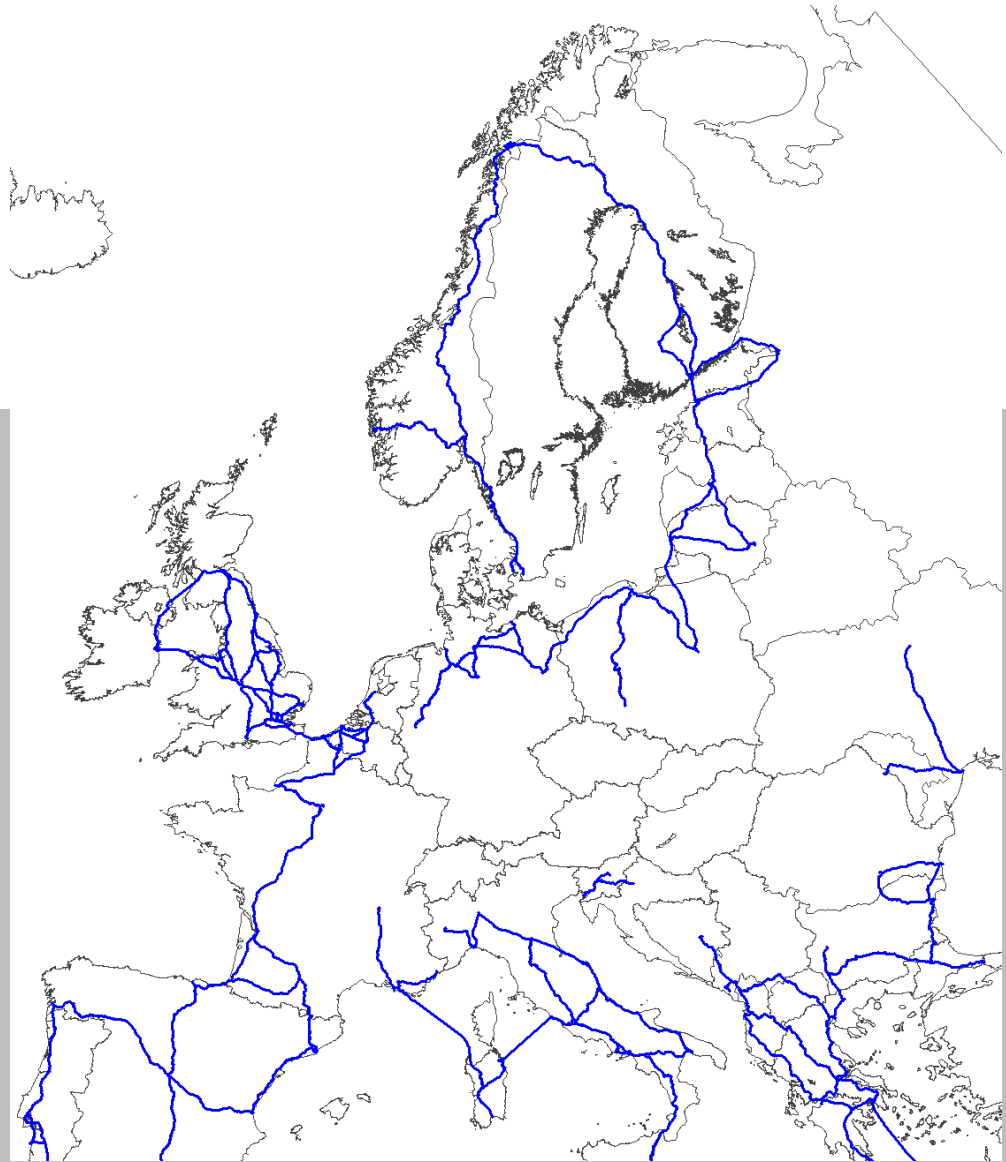
Europæiske hovednet

Havne i Nordeuropa medtaget i analysen

Gothenburg	Hamburg	Leith /Forth
Bergen	Bremerhaven	Grimsby
Narvik	Rostock	Belfast
Helsinki	Rotterdam	Tees
Tallinn	Antwerp	Dublin
Riga	Zeebrugge	Liverpool
Klaipeda	Dunkerque	Medway
Gdansk/Gdynia	Le Havre	London
St. Petersburg	Felixstowe	Southampton

Europæiske hovednet

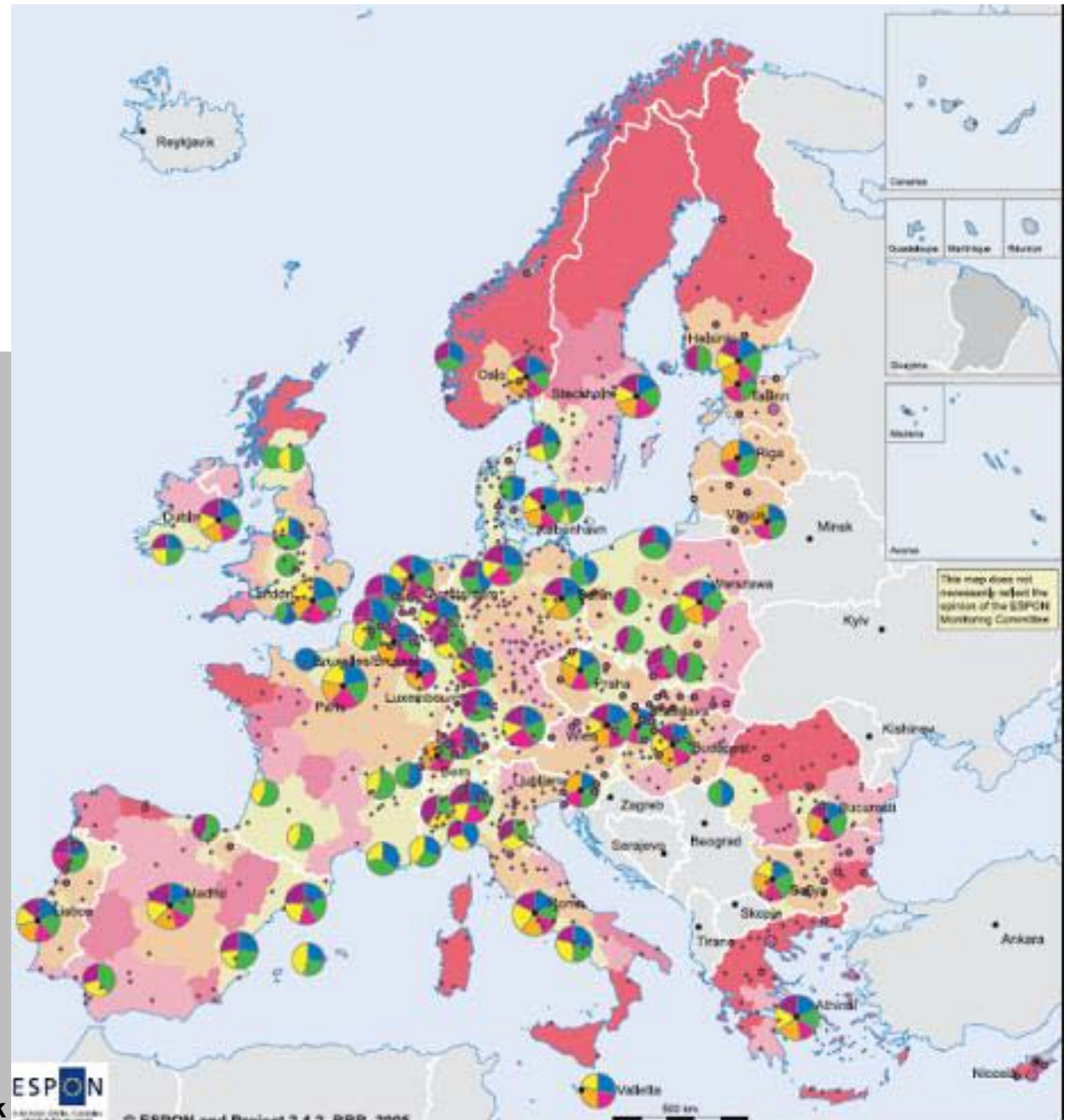
Adgang til havne fra
de nærmeste tre
MEGA byer



Tetraplan

Europæiske hovednet

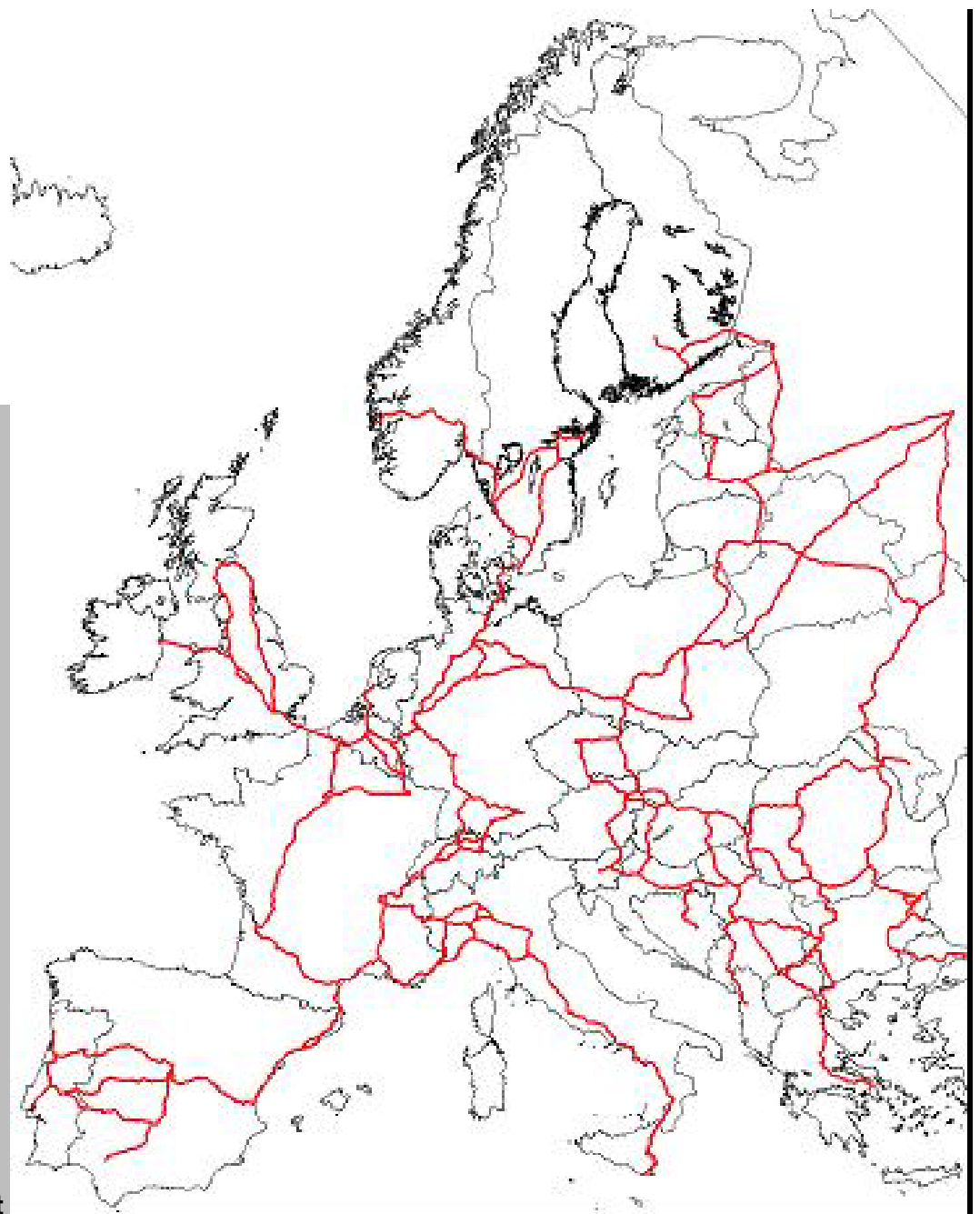
MEGA byer, der forbindes med infrastruktur



Tetraplan

Europæiske hovednet

Infrastruktur, der
forbinder MEGA byer

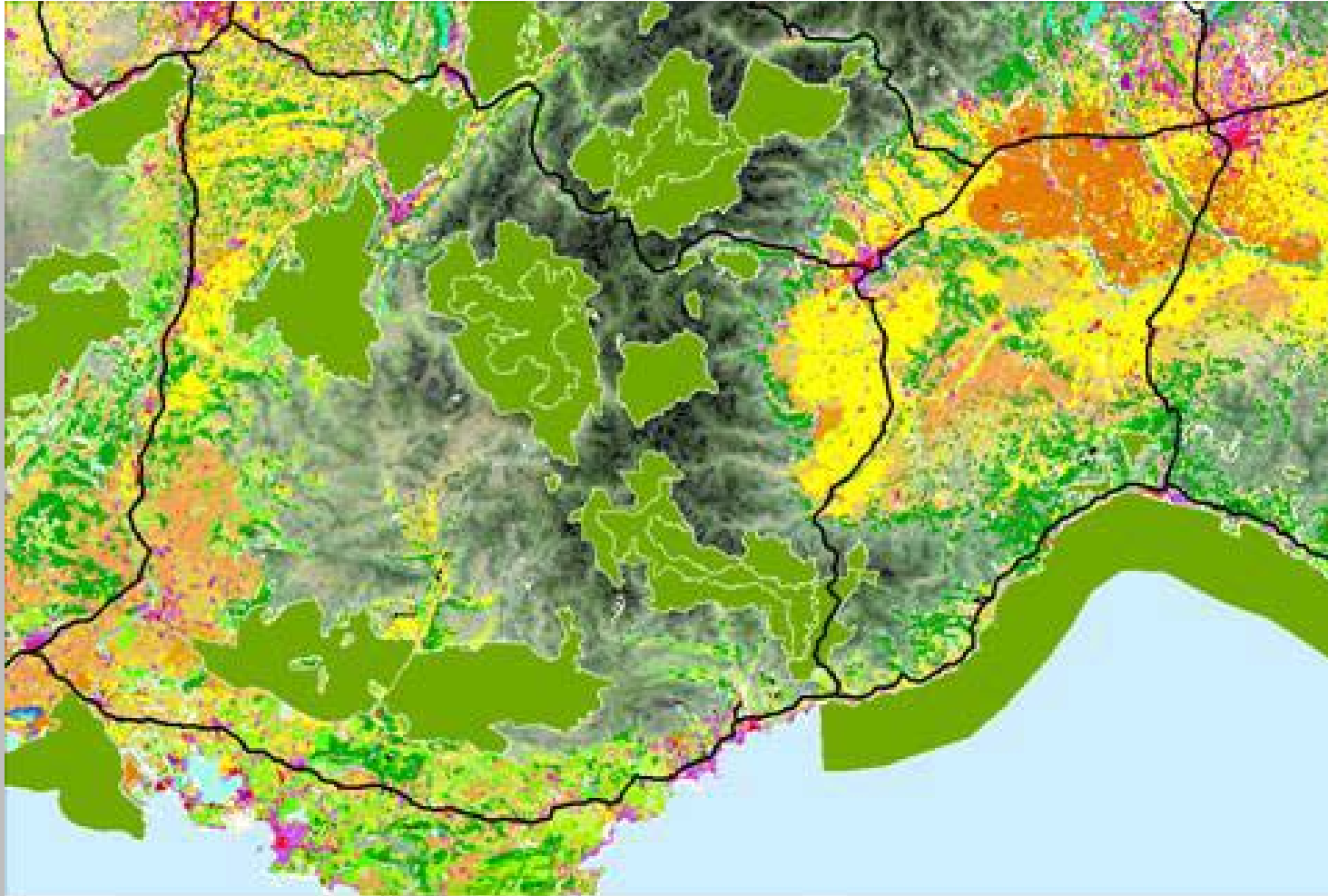


Europæiske hovednet

Tæthed i hovednet

Country	Proposed km of core network (before adjustment)	Proposed km of core network (adjusted)	Intern. passkm per km core network 2030	Core network density adjusted km/ha
Germany	8.965	5.283	17.062	1,4
Austria	1.868	1.219	15.627	1,4
Luxemburg	75	31	13.786	1,2
Belgium	1.264	720	13.240	2,3
Netherlands	1.184	448	11.144	1,4
Denmark	1.134	516	10.525	1,3
Poland	4.894	3.603	2.846	1,1
Norway	3.057	290	2.209	0,1
Estonia	555	350	2.014	1,0
Sweden	3.120	2.725	1.610	0,5
Lithuania	1.112	650	1.458	1,0
Latvia	639	481	1.002	0,7
Finland	2.236	1.230	930	0,4

Europæiske hovednet, Infrastruktur i forhold til miljøzoner



Europæiske hovednet

Metoden har dannet udgangspunkt for en beslutning om at søge udarbejdet et TEN på to niveauer, et basisnet der i princippet omfatter det nuværende TEN samt et hovednet der er et net af EU relevante netforbindelser.

Metoden som omtalt her har været genstand for drøftelser i seks ekspertgrupper, og der er opstillet forslag til en modificeret metode.

Metoden vil blive søgt anvendt på en af Eu's makroregioner i forbindelse med Baltic Transport Outlook, for at opstille et overnationalt net, der kan fremme udvikling i Østersøområdet.