



Conférence Européenne
des Directeurs des Routes

Conference of European
Directors of Roads

Nākotnes Eiropas ceļu tīkls (FERN)



2009. g. maijs

Autori:

Šo ziņojumu sagatavoja Lars Bergman, **Zviedrijas ceļu administrācija**

Savu ieguldījumu ir sniegušas šādas valstis:

Dānija	Bo Ekman
Somija	Ilkka Komsu
Vācija	Brit Colditz un Iris Jammel
Grieķija	Kostas Papadimitriou
Norvēģija	Amund Bolstad
Apvienotā Karaliste	Nigel Edwards

Apstiprināja un laboja: CEDR Rīcības komiteja 2008. gada 12. martā

Saņēmējs: CEDR Vadības komiteja 2009. gada 7. maijā

Rediģēja un publicēja: CEDR Ģenerālsekretariāts

Šis ziņojums ir: **INFORMĀCIJAI UN DISKUSIJAI**

1 Kopsavilkums

Ievads un mērķis

Labā transporta infrastruktūra un līdzekļi vieglai transportēšanai ir galvenie jautājumi, tiecoties uz spēcīgāku Eiropas un globālo integrāciju. Eiropas ekonomiskās un sociālās kohēzijas pastiprināšanas galvenais elements ir nacionālo tīklu savstarpējā savienojamība un pārvaldība, kā arī šo tīklu pieejamība. Mūsdienās Eiropā pastāv divas galvenās starptautisko ceļu tīklu sistēmas: E-ceļu tīkls un TEN-T ceļu tīkls. Šiem tīkliem ir vairākas atšķirības. Kopā ar citiem jautājumiem šis ziņojums īsumā apskata arī šo divu tīklu galvenos raksturlielumus. Vairākas ieinteresētās puses ir izteikušas vēlmi pēc lielākas kārtības šajā jautājumā, t.i., pēc vienas ceļu klasifikācijas sistēmas Eiropas līmenī.

Šo ziņojumu sagatavoja CEDR PG „Plānošana”, lai CEDR ietvaros uzsāktu diskusiju par viena Eiropas ceļu tīkla definīciju. Tiek cerēts, ka šis ziņojums palīdzēs izveidot dialogu starp CEDR, EC/DG-TREN un ANO EEK, lai radītu saskaņotu ceļu tīkla konceptu, kas būtu pieņemams visām pusēm un par kuru regulāri tiktu sastādīti tīkla rādītāju ziņojumi.

ES politika un FERN

Ziņojuma politikas nodaļā tiek secināts, ka saprotamu iemeslu dēļ ES transporta politika vairāk koncentrējas uz transporta veidiem, nevis ceļiem. Tomēr, nemot vērā 2010. gadā paredzēto TEN-T Vadlīniju pārskatīšanu, CEDR rodas iespēja uzsvērt ceļu nozīmi. Īpaši Nākotnes Eiropas ceļu tīkla (Future European Road Network, FERN) izstrāde palīdzētu:

- Saprast, kā varētu attīstīt Eiropas ceļu tīklu, lai palīdzētu sasniegt ES ko-modalitātes vai intermodalitātes mērķi,
- Izmantojot objektīvus darbības datus, noteikt prioritātes investīcijām ceļu tīklā, lai samazinātu sastrēgumus.

Esošās tīkla definīcijas

Aptuveni 70 % E-ceļu (pārvalda ANO EEK) un TEN-T ceļu (pārvalda ES) tīklā ir kopīgi. Tomēr ir daudz ceļu, kas pieder tikai vai nu E-ceļu, vai TEN-T ceļu tīklam. Turklāt pastāv arī vairāki citi tīkli, piemēram, TINA, TEM un Paneiropas koridori. Tas var radīt samulsumu pat ekspertu vidū.

Šī ziņojuma 1. pielikumā ir apkopots esošais stāvoklis un secināts, ka E-ceļu un TEN-T ceļu tīkli ir galvenie tīkli, kas jāņem vērā, izstrādājot iespējamās FERN variantus. 1. pielikumā tiek aprakstīti arī pasākumi, kas tiek veikti, lai paplašinātu TEN-T ceļu tīklu atbilstoši ES paplašināšanai.

Kāpēc ir nepieciešams Nākotnes Eiropas ceļu tīkls?

Meklējot jaunu Eiropas galveno ceļu tīkla definīciju, galvenais jautājums ir „kādam nolūkam tas ir nepieciešams”. Pašreizējā situācija ar vairāk vai mazāk nenoteiktiem mērķiem nav apmierinoša. Problēmu sarežģī fakts, ka vienu galveno tīklu (E-ceļus) var identificēt ar ceļa zīmēm, bet otru (TEN-T ceļu tīklu) nevar. Tāpēc 4. nodaļā tiek uzskaitīti iespējamie iemesli Nākotnes Eiropas ceļu tīkla (FERN) ieviešanai:

- a) tiekties pēc vienotas ceļa zīmju un numurēšanas sistēmas visā Eiropā;
- b) panākt, lai valdības pievērs uzmanību starptautiskai satiksmei šajos maršrutos vairākos veidos (uzturēšanas līmenis, ceļmalas pakalpojumi, inteliģentās sistēmas, ceļu standarti);
- c) mudināt kaimiņvalstu valdības pieņemt vienotus principus kopīgiem starpvalstu maršrutiem;
- d) starptautiskai(jām) organizācijai(jām) piešķirt direktīvu pilnvarojumus (vai kaut ko līdzīgu) tikai šiem maršrutiem;
- e) noteikt mērķi starptautiskā atbalsta piešķiršanai vai finansiālajai palīdzībai un koordinēšanai ceļu attīstībai;
- f) katru gadu vai pēc nepieciešamības iegūt „Eiropas līmeņa” statistikas datus par Eiropas ceļiem pa maršrutiem un pa valstīm;
- g) nodrošināt noderīgu instrumentu nākotnes dialogam starp dalībvalstīm, ceļu administrācijām un Eiropas Komisiju (EK) par TEN-T Vadlīniju pārskatīšanu.

Šie priekšlikumi ir pamatoti iemesli, lai, apvienojot TEN-T un E-ceļu tīklu, izveidotu FERN. Tomēr reāli daudzas iespējas ir vai nu ilgtermiņa mērķi, vai arī tās ir kopīgi jāizskata ES un ANO EEK. Diez vai CEDR ir nepieciešamie resursi vai ietekme, lai virzītu Eiropas mēroga pasākumus (piemēram, pārstrādātu zīmju sistēmu) vai īstenotu likumdošanas izmaiņas.

Tāpēc visrezultatīvākais virziens jebkādi CEDR nākotnes darbībai šajā jautājumā ir f) un g) priekšlikumi iepriekš minētajā sarakstā. Ilgākā termiņā mērķis varētu būt uzsākt dialogu ar EK un ANO EEK, iesaistot visas nācijas, par iespējamo E-ceļu un TEN-T tīkla saskaņošanu.

Priekšlikumi

Tādējādi CEDR tiek ieteikts uzņemties savākt „Eiropas līmeņa” statistikas datus par Eiropas ceļiem pa maršrutiem un pa valstīm,

- izmantojot darbības rādītājus un pielietojot vispārpieņemtu novietojuma koordinātu sistēmu,
- mērķējot uz pārraudzīšanu un vienotiem kritērijiem,
- izskaidrojot prioritātes nākotnes investīcijām infrastruktūrā.

Ar šiem ziņojumiem CEDR vajadzētu aptvert paplašinātu TEN-T ceļu tīklu un E-ceļus (ES dalībvalstīs), kas nav iekļauti TEN-T tīklā.

Tas sniegtu noderīgu instrumentu nākotnes dialogam starp ES dalībvalstīm, ceļu administrācijām un Eiropas Komisiju (EK) par TEN-T Vadlīniju pārskatīšanu. Īpaši tas palīdzētu uzsvērt nepieciešamību pēc nepārtrauktas ceļu tīkla uzlabošanas un šī fakta atzīšanas TEN-T politikas pārskatā, kas drīz tiks ierosināts Eiropas Komisijas Zaļajā grāmatā.

Vajadzētu uzsvērt, ka atsevišķs, CEDR PG „Plānošana” izstrādāts ziņojums par darbības rādītājiem un novietojuma koordinātu sistēmu sniedz praktiskus padomus, kā CEDR varētu ātri izstrādāt konsekventus atskaišu veidus un analizēt galveno Eiropas ceļu rādītājus.

2 Saturs

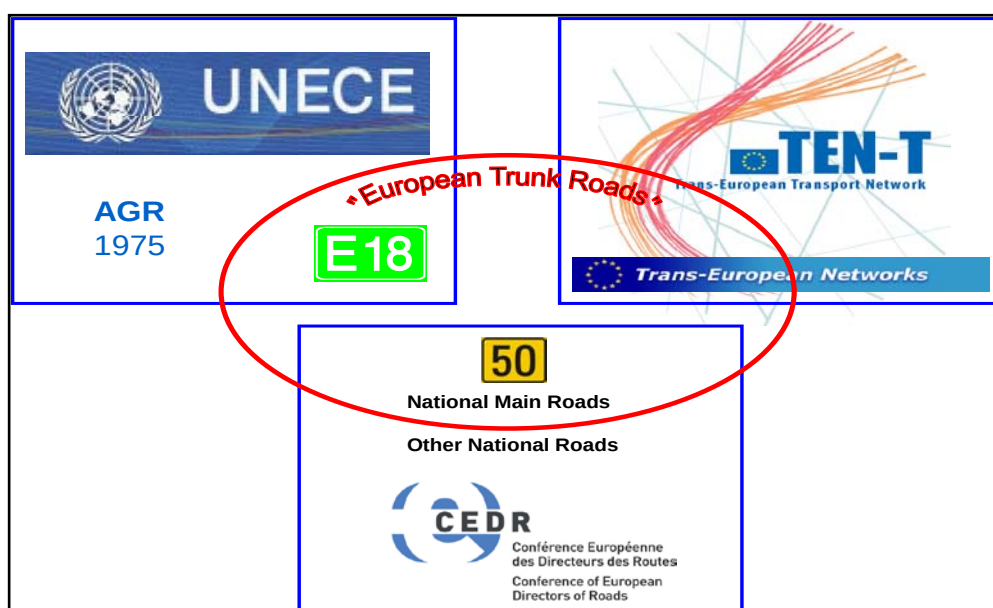
1 Kopsavilkums	3
2 Saturs	6
3 Tēmas definīcija	7
3.1 Konteksts.....	7
3.2 Ziņojuma mērķis	7
3.3 Transporta sistēmas vispārējā nozīme	8
3.4 Ceļu transports kā viens no vairākiem satiksmes veidiem.....	8
3.5 Vairāki viedokļi par ceļu klasēm	8
3.6 Nepieciešamība pēc lielākas kārtības	8
4 Iespējamais risinājums un nākamie soļi	9
4.1 Iemesls FERN tīkla izveidei	9
4.2 Iepriekšējie secinājumi un jautājumi saistībā ar nākamajiem soļiem	10
5 Nākotnes iespēju salīdzinājums	11
6 Secinājumi	11
 1. pielikums: Tīkla definīcijas un mērķi	 13
1 ES transporta tīklu politikas konteksts.....	13
1.1 Konteksts.....	13
1.2 TEN-T tīkla paplašināšana	15
1.3 Skatoties uz priekšu: TEN-T Vadlīniju pārskatīšana 2010. gadā	16
2 Esošās Eiropas tīklu definīcijas.....	17
2.1 E-ceļu sistēma (AGR).....	17
2.2 Eiropas ceļu tīkls	19
2.3 Eiropas ziemeļu - dienvidu automaģistrāle (TEM)	22
2.4 Pan-Eiropas transporta koridori	23
2.5 TINA ceļi	23
3 TEN-T ceļu tīkla paplašināšana	24
3.1 Van Miert ziņojums	24
3.2 Palacio ziņojums.....	24
 2. pielikums: E-ceļu un TEN-T ceļu tīklu garums pa valstīm	 29
 3. pielikums: Terminu un saīsinājumu saraksts	 30

3 Tēmas definīcija

3.1 Konteksts

CEDR, Eiropas valstu ceļu administrāciju foruma, galvenais uzdevums ir nodrošināt platformu problēmu izpratnei un reaģēšanai uz tām, īpaši spēcīgi iesaistoties to ES jautājumu izstrādāšanā, kas saistīti ar ceļu transporta sistēmām. Ceļu tīklu sadalīšana vairākās funkcionālās klasēs ir globāla nepieciešamība. Tas ir praktisks veids, kā katram ceļam noteikt prioritātes satiksmes funkcijām vai zemes piekļuves vajadzībām, tiecoties pēc diferencētiem projektēšanas standartiem. Nacionālā līmenī šis uzdevums varētu būt vieglāks un ar senākām tradīcijām. Tomēr starptautiskā līmenī, ņemot vērā retākas, bet garākas satiksmes plūsmas, šis uzdevums šķiet neskaidrāks.

Mūsdienās Eiropā ir divas galvenās starptautiskās ceļu tīklu sistēmas ar daļēji atšķirīgiem un daļēji neskaidriem starptautiskiem mērķiem un nacionālām saistībām. To ņemot vērā, ir aizvien lielāka nepieciešamība sākt pamatīgu diskusiju par to, vai Nākotnes Eiropas ceļu tīklam (FERN) (vai ar citu izvēlētu nosaukumu) pietiek ar vienu definīciju.



3.2 Ziņojuma mērķis

Šis ziņojums ir sagatavots, lai CEDR iekšienē (PG „Plānošana”, EB un GB) uzsāktu diskusiju par viena Eiropas ceļu tīkla definīciju. Cerams, ka tas ievadīs dialogu starp CEDR, EC/DG-TREN un ANO EEK ar mērķi izveidot saskaņotu ceļu tīkla koncepciju, kas būtu pieņemama visām pusēm un par kuru regulāri varētu sagatavot tīkla rādītāju ziņojumus.

Diskusija par esošo Paneiropas ceļu tīklu saskaņošanu un nākšana klajā ar vienu definīciju būtu arī piemērots neatkarīgs jautājums. To uzsver fakts, ka esošo definīciju „īpašnieki” ir citas organizācijas, nevis CEDR.

Lai kādi arī būtu ar EC/DG-TREN un ANO EEK veikto diskusiju un pētījumu rezultāti, jebkurā gadījumā process dotu daudz lietderīgas informācijas gan CEDR organizācijām, gan CEDR individuālajiem locekļiem.

3.3 Transporta sistēmas vispārējā nozīme

Laba transporta infrastruktūra un līdzekļi vieglai transportēšanai ir galvenie jautājumi, tiecoties uz spēcīgāku Eiropas un globālo integrāciju. Eiropas ekonomiskās un sociālās kohēzijas pastiprināšanas galvenais elements ir nacionālo tīklu savstarpējā savienojamība un pārvaldība, kā arī šo tīklu pieejamība.

3.4 Ceļu transports kā viens no vairākiem satiksmes veidiem

Ceļu un jūras transports ir visvecākie eksistējošie transporta veidi. Gadsimtu garumā ceļu transports lielākoties bija vietējs vai reģionāls; jūras transports bija starptautisks vai pat globāls daudz ilgāku laiku. Mūsdienās gaisa transports ir visdominējošākais starptautiskās satiksmes veids, vismaz runājot par pasažieru transportēšanu. Dzelzceļa transports arī ir starptautisks un no darbības viedokļa tiecas kļūt vēl starptautiskāks. Augošajai starptautiskajai jūras, gaisa un dzelzceļa transporta infrastruktūras vienādībai un saskaņotībai ir skaidra motivācija. Arī ceļu nozarē, kas iekļauj tīklus, transportlīdzekļus un satiksmes noteikumus, ir daudz starptautisku noteikumu un standartu.

3.5 Vairāki viedokļi par ceļu klasēm

Ceļu nozarē tīkla struktūru definēšanas pamats lielākoties ir vietējo un starptautisko uzskatu sajaukums. Strīdīgi argumenti ir noveduši pie vairākām ceļu kvalifikācijas sistēmām. Fakts, ka Eiropā pastāv vairākas galveno ceļu tīklu definīcijas (E-ceļi, TEN-T ceļi, TINA ceļi, Paneiropas ceļu koridori un TEM tīkls), var būt rezultāts iepriekš minētajam vairāklīmeņu kontekstam.

Lai situāciju sarežģītu vēl vairāk, atsevišķās valstīs un nacionālā līmenī šīs definīcijas var arī neatbilst automaģistrāļu tīkliem vai citām valsts maģistrāļu definīcijām, ko bieži mēdz izmantot ceļu lietotāju informācijā, ceļu programmās utt.

3.6 Nepieciešamība pēc lielākas kārtības

Vairākas puses ir paudušas vēlmi pēc lielākas kārtības šajā jautājumā, t.i., pēc vienas, kopīgas ceļu klasifikācijas sistēmas Eiropas līmenī. Protams, lai izskaidrotu starptautiskā tīkla izveides **īemeslu**, ir nepieciešami pragmatiskāki viedokļi, nevis retoriski izteicieni. Šis pētījums cenšas sniegt šādu skaidrojumu, sagatavojot īsu esošo galveno tīklu sarakstu un aprakstu, uzskaitot plānotās iespējas saistībā ar FERN tīklu un runājot par jautājumiem, kas rodas, aplūkojot iespējamo risinājumu.

Eiropas Komisijas Baltajā grāmatā par transporta politiku „Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt” ir šāda nostādne:

„Lai padarītu lietas skaidrākas un lietotājiem garantētu nepārtrauktu tīkla kvalitāti, ilgtermiņā ir nepieciešama vienota sistēma Eiropas ceļu tīkla posmu identificēšanai.”

Tādējādi Komisija ir atzinusi, ka pastāv iespēja apmullst starp vairākiem pašreiz pastāvošiem Eiropas ceļu tīkliem un ka tā tiecas padarīt Eiropas tīklu redzamāku lietotājam, lai nodrošinātu garantētu pakalpojumu līmeni. Rezultātā viens no šī ziņojuma uzdevumiem ir izstrādāt iespējamo CEDR pieeju šī mērķa sasniegšanai, pamatīgi izvērtējot iespējas un ar tām saistītos riskus un ieguvumus.

4 Iespējamais risinājums un nākamie soļi

4.1 Iemesls FERN tīkla izveidei

Galvenais jautājums, meklējot jaunu Eiropas maģistrāļu tīkla definīciju, ir 'kādam nolūkam tas ir nepieciešams'. Pašreizējā situācija ar vairāk vai mazāk nedefinētiem mērķiem ir neapmierinoša. Problēmu sarežģī fakts, ka vienu galveno tīklu (E-ceļus) var identificēt ar ceļa zīmēm, bet otru (TEN-T ceļu tīklu) nevar. Lai atrastu risinājumu, ir nepieciešams uzskaitīt FERN tīkla vajadzības, mērķus un nozīmīgus uzdevumus.

Zemāk uzskaitītie iespējamie iemesli ir paredzēti diskusijas uzsākšanai, kā rezultātā iemesli tiks vai nu noraidīti, vai arī apspriesti sīkāk. CEDR var nebūt vienīgā organizācija ar kompetenci komentēt šos argumentus, bet ir iespējams, ka tā ir vispiemērotākā organizācija diskusijas uzsākšanai.

Ieteiktie iemesli definēta Eiropas maģistrāļu tīkla izveidei:

- a) tiekties pēc vienotas ceļa zīmju un numurēšanas sistēmas visā Eiropā, lai
 - informētu un vadītu tāl darbības satiksmi uz labākajiem/vispiemērotākajiem maršrutiem,
 - vienkāršotu orientāciju garos maršrutos (pietiek atcerēties tikai numuru),
 - sniegtu redzamu kopības signālu „vecajā kontinentā”;
- b) panākt, lai valdības vairākos veidos (uzturēšanas līmenis, ceļmalas pakalpojumi, inteligentās sistēmas, ceļu standarti) pievērš uzmanību starptautiskajai satiksmei šajos maršrutos;
- c) mudināt kaimiņvalstu valdības pieņemt vienotus principus kopīgiem starpvalstu maršrutiem;
- d) starptautiskajai(jām) organizācijai(jām) piešķirt direktīvu pilnvarojumus (vai kaut ko līdzīgu) tikai šiem maršrutiem
 - piemēram, apvedceļi, tuneli, nostiprinātas nomales, atpūtas vietas, policijas kontrole utml.;
- e) noteikt mērķi starptautiskā atbalsta piešķiršanai vai finansiālajai palīdzībai un koordinēšanai ceļu attīstībai;
 - vai tas palīdzētu visiem vai tikai daži ceļiem (kāda ir pašreizējā situācija)?
 - vai kopienas atbalsts tiktu ierobežots tikai ar šo tīklu?
- f) katru gadu vai pēc nepieciešamības iegūt 'Eiropas līmeņa' statistikas datus par Eiropas ceļiem pa maršrutiem un pa valstīm,
 - izmantojot darbības rādītājus un pielietojot vispārpieņemtu novietojuma koordinātu sistēmu,
 - mērķējot uz pārraudzīšanu un vienotiem kritērijiem,
 - izskaidrojot prioritātes nākotnes investīcijām infrastruktūrā;
- g) nodrošināt noderīgu instrumentu nākotnes dialogam starp dalībvalstīm, ceļu administrācijām un Eiropas Komisiju par TEN-T Vadlīniju pārskatīšanu;
 - nākamā TEN-T Vadlīniju pārskatīšana tiek plānota 2010. gadā, un tā varētu iekļaut nozīmīgus labojumus esošajā ceļu tīklā un prioritāro projektu sarakstā, kas piesaista lielāko daļu finansējuma. Tas ir galvenais politikas attīstības virziens, ko CEDR vajadzētu rūpīgi novērot nākamajā stratēģiskās plānošanas periodā.

4.2 Iepriekšējie secinājumi un jautājumi saistībā ar nākamajiem soļiem

- Acīmredzot, TEM un TINA tīkli tika izveidoti vairāk kā projekti vai īslaicīgai lietošanai. To pašu droši vien var attiecināt arī uz Paneiropas koridoriem; vismaz ciktāl to izvietojums atrodas vienuviet ar E-ceļiem vai TEN-T ceļiem. Tādējādi varētu pietikt ar diskusiju par iespējamo E-ceļu un TEN-T ceļu mērķu un tīklu apvienošanu.
- E-ceļu un TEN-T ceļu tīklu konteksti nav saistīti. Pirmo pārvalda Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija (ANO EEK), un tā darbības pamatā ir 1950. gada līgums, kas tika atjaunots 1975. gadā. Savukārt, Eiropas Parlaments un Eiropas Savienības Padome pieņēma Eiropas transporta tīkla (TEN-T) attīstības vadlīnijas 1996. gadā.
- E-ceļu tīkls stiepjas pāri visai Eiropai un iekšā Āzijā, bet TEN-T ceļu tīkls ir tikai Eiropas Savienībā ar pagarinājumu EEZ.
- Eiropas līguma par Galvenajām Starptautiskajām Satiksmes Artērijām (AGR), saskaņā ar kuru valstīm ir jāpievienojas E-ceļu tīklam, noteikumi tomēr neattiecas uz visām Eiropas valstīm, piemēram, Apvienoto Karalisti. Līgumā ir arī padomi attiecībā uz ģeometriskajiem parametriem (piemēram, joslu platumi, krustojumu plānojumi utml.), kas uz E-ceļiem ir jāievēro, kur vien iespējams, bet līgums nepieprasa sistemātisku E-ceļu tīklā iekļauto maršrutu uzlabošanu (piemēram, ceļu paplašināšanu, kad vienas brauktuves ceļš ar vienu satiksmes joslu katrā virzienā tiek uzlabots un paplašināts, nodrošinot vismaz divas joslas katrā virzienā un parasti atdalot abas brauktuves ar centrālo barjeru drošības uzlabošanai). E-ceļu tīkla attīstībai arī netiek piešķirts nekāds finansiālais atbalsts.
- TEN-T vadlīnijas sniedz tikai ļoti vispārējus ieteikumus TEN ceļu parametriem, tās neizvirza noteikumus konkrētam projektēšanas standartam un neprasa īpašu pievienošanu. Tomēr Eiropas Komisija pārvalda TEN attīstības budžetu; TEN finansiālais atbalsts parasti tiek ierobežots līdz 10 % vai 20 % no kopējām darbu izmaksām, un lielākā daļa finansējuma tiek rezervēta dažiem prioritāriem projektiem, kas ir noteikti vadlīnijās.
- Tīkla struktūru administrēšanas process, piemēram, kā veikt izmaiņas, tiek organizēts pavisam dažādi.
 - AGR ietvaros iniciatīva īstenībā tiek atstāta dalībvalstīm, kas vēlas veikt izmaiņas. Gala lēmums tiek pieņemts diezgan atvērti saskaņā ar dokumentētu procedūru. Iniciatīvu var uzņemt jebkurā laikā.
 - TEN-T vadlīniju ietvaros Eiropas Komisijai (DG-TREN) ir daudz lielāka loma. Izmaiņas tiek veiktas ļoti reti.
- Apmēram 70% E-ceļu (pārvalda ANO EEK) un TEN-T ceļu (pārvalda ES) tīklā ir kopīgi. Tomēr ir arī daudz ceļu, kas pieder vai nu tikai E-ceļu, vai TEN-T tīklam. Iepriekšējā, 2004. gada CEDR/SG-TERN pētījumā (sk. kopsavilkumu 2. pielikumā) tika noskaidrots, ka:
 - Ceļi gan ar E, gan TEN-T statusu = 73000 km
 - Tikai ar TEN-T statusu = 178000 km
 - Tikai ar E-ceļu statusu = gandrīz 14400 km

5 Nākotnes iespēju salīdzinājums

Saistībā ar FERN tīkla izveidi (E-ceļu un TEN-T ceļu tīkla saskaņošana) CEDR un tā dalībvalstīm ir noteiktas šādas iespējas:

- **Nedarīt neko**
Atstāt situāciju tādu, kāda tā ir, neplānojot nekādas tīklu apvienošanas darbības. Rezultātā varētu rasties dīvainas plānošanas procedūras, kas ietvertu tādu ceļu pieteikšanu TEN-T finansējumam, kas neatbilst E-ceļu standartam. Vairāku iemeslu dēļ valstis parasti nodrošina savu E-ceļu atbilstību noteiktam standartam.
- **Plānot E-ceļu un TEN-T ceļu tīklu saskaņošanu**
CEDR varētu sākt diskusijas ne tikai CEDR iekšienē, bet arī ar Eiropas Komisiju par ieguvumiem no E-ceļu un TEN-T ceļu tīklu apvienošanas. Droši vien tas atvieglotu plānošanas procedūru un nodrošinātu vienādu ceļu tīklu standartu. Tas arī nodrošinātu, ka visi E-ceļi atbilst TEN-T finansējuma pamata kritērijiem.

Pašreizējie TEN-T ceļi lielākoties ir tie paši, kas tika noteikti 1996. gadā un ko Eiropas Parlaments ar Lēmumu Nr. 1692/96/EK pieņēma kā TEN-T Vadlīnijas. Izskatās, ka veikt jebkādas izmaiņas TEN-T ceļu tīkla fiziskajos posmos varētu būt sarežģīti. Galvenais vadlīniju grozījums ir ietvēris prioritāros projektus: sākotnēji to bija 14, tagad 30. Savukārt, E-ceļu tīklu var mainīt reizi gadā.

6 Secinājumi

Pašreiz mēs esam galvenajā Eiropas transporta infrastruktūras attīstības fāzē, un CEDR ir iespēja spēlēt lielāku lomu, uzsverot nepieciešamību pievērst lielāku uzmanību problēmām, ar kurām saskaras ceļu administrācijas, uzturot Eiropu kustībā. Eiropas Komisijas koncentrēšanās uz citiem satiksmes veidiem, piemēram, dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem un jūru, ir saprotama, bet realitātē ceļi būs galvenā atslēga kontinenta ekonomiskajai attīstībai nākotnē.

PG „Plānošana” piedāvā šādus priekšlikumus CEDR Rīcības komitejai:

- CEDR vajadzētu uzsākt diskusijas ar EK TEN-T komiteju par to, kā sākt divu ceļu tīklu saskaņošanas procesu.
- CEDR dalībvalstīm vajadzētu uzsākt iekšējās diskusijas un pētīt pašām savus ceļu tīklus, lai izpētītu E-ceļu un TEN-T ceļu tīklu saskaņošanas iespējas savā teritorijā.
- CEDR vajadzētu mudināt dalībvalstis aktīvi piedalīties esošo TEN-T vadlīniju pārskatīšanas procesā. Šis process jau ir sācies, un cerams, ka tā rezultātā ap 2010. gadu taps jaunas TEN-T vadlīnijas ar atjaunotām fizisko ceļu savienojumu kartēm.
- Vajadzētu apsvērt iespēju izstrādāt nākotnes Eiropas ceļu koridoru hierarhisko struktūru. Augstākais līmenis varētu ietvert vissvarīgākos TEN-T ceļu tīkla maršrutus jeb Eiropas ceļu tīkla kodolu. Šie ceļi būtu identiski E-ceļu tīkla galvenajām asīm.

- CEDR tiek ieteikts arī aktīvāk piedalīties ES transporta nozares politikas izstrādē. Pašreiz DG-TREN sazinās ar ES dalībvalstīm individuāli anketu veidā un TEN-T komitejā, bet ne kā ar grupu.
- CEDR vajadzētu nolemt katru gadu vai pēc nepieciešamības savākt 'Eiropas līmeņa' statistikas datus par Eiropas ceļiem pa maršrutiem un pa valstīm:
 - izmantojot darbības rādītājus un pielietojot vispārpieņemtu novietojuma koordinātu sistēmu,
 - mērķējot uz pārraudzīšanu un vienotiem kritērijiem,
 - izskaidrojot prioritātes nākotnes investīcijām infrastruktūrā.

Ar šiem ziņojumiem CEDR vajadzētu nosegt paplašinātu TEN-T ceļu tīklu un E-ceļus (ES dalībvalstīs), kas nav iekļauti TEN-T tīklā.

Tas sniegtu noderīgu instrumentu nākotnes dialogam starp ES dalībvalstīm, ceļu administrācijām un Eiropas Komisiju (EK) par TEN-T Vadlīniju pārskatīšanu. Īpaši tas palīdzētu uzsvērt nepieciešamību pēc nepārtrauktas ceļu tīkla uzlabošanas un šī fakta atzīšanas TEN-T politikas pārskatā, ko drīz tiks ierosināts Eiropas Komisijas Zaļajā grāmatā.

Atsevišķs, CEDR PG „Plānošana” izstrādāts ziņojums par darbības rādītājiem un novietojuma koordinātu sistēmu sniedz praktiskus padomus, kā CEDR varētu ātri izstrādāt konsekventus atskaišu veidus un analizēt galveno Eiropas ceļu izpildījumu.

1. pielikums: Tīkla definīcijas un mērķi

1 ES transporta tīklu politikas konteksts

Šīs nodaļas mērķis ir aprakstīt iepriekš minētās ES transporta politikas, lai lasītājam sniegtu priekšstatu par to, kādus mērķus FERN mēģinās sasniegt. Jāatzīmē, ka lielākajā daļā gadījumā vispārējās ES politikas ietver visus transporta veidus.

1.1 Konteksts

Pēdējo 15 gadu laikā Eiropas transporta infrastruktūras politikā ir dominējusi ES Eiropas transporta tīkla izveide un attīstība. Šī laika ass parāda galvenos attīstības posmus no 1992. gada līdz pašreizējai situācijai:

1992. gads	Žaka Delora (Jacques Delors) Baltā grāmata „Izaugsme, konkurētspēja un nodarbinātība”
1993. gads	TEN politika tiek integrēta Eiropas Savienības dibināšanas līgumā
1996. gads	Pirmoreiz tiek pieņemtas TEN-T vadlīnijas • 14 prioritāri Esenes projekti • nacionālo tīklu integrācija • nomaļo reģionu savienošana ar ES centru • transporta veidu integrācija • tīklu drošības un efektivitātes uzlabošana
2001. gads	Eiropas Komisijas Baltā grāmata „Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt”
2001. gads	Eiropas Komisijas Augsta līmeņa grupa ar priekšsēdētāju, bijušo Komisijas priekšsēdētāja vietnieku Karel Van Miert (gala ziņojums par 30 projektiem)
2004. gads	Vadlīniju un Finanšu regulas pārskatīšana saistībā ar ES27
2006. gads	Baltās grāmatas „Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt” pārskatīšana
2007. gads	Komunikācija par „Transeiropas transporta asu paplašināšanu kaimiņvalstīs”

1992. gada Baltā grāmata „Izaugsme, konkurētspēja un nodarbinātība” radīja ideju sagatavot kopienas interešu projektu sarakstu un ietvert pasākumus sabiedriskā un privātā sektora mobilizēšanai. Tā arī skaidroja, ka ES loma ir novērst finanšu un administratīvos šķēršļus šo projektu attīstībā. Pamatojoties uz Baltās grāmatas priekšlikumiem, Eiropas Padome Briselē uzsāka vairākus pasākumus, lai paātrinātu šo projektu īstenošanu.

No tiem vissvarīgākais bija „Kristofersena grupas” izveide, kas izveidoja pirmo sarakstu ar 14 prioritāriem projektiem (Esenes saraksts) un kas galu galā noveda līdz **TEN-T Vadlīniju pieņemšanai 1996. gadā**, kas ietvēra ceļu un citu tīklu veidu kartes un Esenes saraksta iekļaušanu 3. pielikumā; šim sarakstam tika piešķirta lielākā daļa TEN-T budžeta.

Šīm vadlīnijām bija šādi galvenie mērķi un prioritātes:

- nacionālo transporta tīklu integrācija;
- iekšējā tirgus izveides un ekonomiskās/sociālās kohēzijas veicināšana. Nomaļo reģionu savienošana ar ES centru ir obligāts priekšnosacījums iekšējā tirgus izveidei;
- dažādu transporta veidu savstarpējas savietojamības un sadarbības starp dažādiem transporta veidiem veicināšana;
- satiksmes vadības sistēmu attīstība, lai optimizētu infrastruktūras izmantošanu,
- tīklu drošības un drošuma uzlabošana.

Rezultātā tika izveidots viens pamatprincipu kopums 14 Esenes projektiem un citiem kopīgo interešu projektiem. Sīkāka informācija ir sniegta **šī pielikuma 2.2 nodaļā**.

Baltajā grāmatā, ko Eiropas Komisija pieņēma 2001. gadā, un 2006. gada jūnijā publicētajā vidusposma pārskatā tika ietverta stratēģija ar nolūku izveidot ilgtspējīgu Eiropas mobilitātes politiku. Šie dokumenti atzīst aizvien lielākās problēmas ar sastrēgumiem ceļu un dzelzceļu maršrutos, pilsētās un lidostās, transporta negatīvo ietekmi uz vidi un sabiedrības veselību, lielo ceļu satiksmes negadījumu skaitu.

Baltajā grāmatā un pārskatā ieteiktie pasākumi tiek uzskatīti par pirmajiem soļiem pretī ilgtspējīgas transporta sistēmas īstenošanai, un galvenie uzrunātie politikas jautājumi ietver:

- *dažādu transporta veidu izmantojuma līdzsvarošana*
- *sastrēgumu novēršana*
- *lietotāja novietošana transporta politikas centrā*
- *transporta globalizācijas pārvaldīšana*

Dažādu transporta veidu izmantojuma līdzsvarošana

Galvenā doma vidusposma pārskatā ir tāda, ka katrs transporta veids ir jāoptimizē, lai padarītu iespējamu tālāku mobilitātes pieprasījuma izaugsmi, un ka efektīva dažādu veidu lietošana atsevišķi vai savienojumā rezultātā dos optimālu un ilgtspējīgu resursu izmantošanu. Pārskatā tas tiek saukts par komodalitāti.

Sastrēgumu novēršana

Eiropas Komisiju jau ilgi uztrauc fakts, ka sastrēgumi uz galvenajiem starptautiskajiem maršrutiem rada lielu problēmu Eiropas transporta sistēmai. Tā uzskata, ka, ja tas netiks risināts, ES iekšējais tirgus un teritoriālā kohēzija netiks pilnībā īstenota.

Baltās grāmatas vidusposma pārskats ierosina koordinēt investīcijas jaunās vai uzlabotās inteligentās infrastruktūrās, lai novērstu sastrēgumus, padarītu iespējamus komodālus transporta risinājumus un uzlabotu savienojumus ar nomaļajiem reģioniem.

Lietotāja novietošana transporta politikas centrā

Eiropas Komisija uzskata, ka transporta lietotājiem vajadzētu baudīt sistēmu, kas atbilst viņu vajadzībām un gaidām, un atbalsta lietotāju novietošanu atpakaļ transporta politikas centrā. Ceļu tīkla gadījumā Komisija iesaka integrētu pieeju ceļu drošībai, kas ietver transportlīdzekļu projektēšanu un tehnoloģijas, infrastruktūru un uzvedību. Ievērojama Eiropas un nacionālā prioritāte ir piešķirta palīdzībai samazināt klimata izmaiņas un ierobežot transporta ietekmi uz gaisa kvalitāti.

Transporta globalizācijas pārvaldīšana

Eiropas Komisija uzskatīja, ka saistībā ar ES paplašināšanos un faktu, ka vēl vairāk valstīm ir paredzēts pievienoties, kas nozīmē, ka transporta politika un Eiropas tīkls drīz izpletīsies pa visu kontinentu, Eiropas Savienībai ir jāpārskata sava starptautiskā loma. To īpaši uzsver fakts, ka pārrobežu kravas transports pieaug ātrāk kā pasažieru transports. Vidusposma pārskats ierosināja, ka ārējās dimensijas ir jāintegrē ES vispārējā transporta politikā un tām ir jābūt daļai no plašākām attiecībām ar trešām valstīm un organizācijām.

Nākamais nozīmīgais attīstības posms bija **TEN-T Vadlīniju pārskatīšana 2004. gadā**, kam nebija liela ietekme uz tīkla kartēm, bet kā rezultātā prioritāro projektu skaits tika vairāk kā dubultots. Galvenie pārskatīšanas aspekti bija šādi:

- 30 prioritāro virzienu un projektu noteikšana
 - » Tie ir visnozīmīgākā prioritāte investīcijām no TEN-T budžeta
- Jauno dalībvalstu tīklu integrācija TEN-T
 - » ES paplašināšanās veicināšana
- Ilgspējīga attīstība, ko veicina, piešķirot prioritāti
 - » dzelzceļam
 - » intermodalitātei
 - » jūras maģistrālēm
- Uzlaboti organizatoriski pasākumi finansējuma koordinēšanas un projektu īstenošanas veicināšanai galveno virzienu ietvaros
- Finanšu shēma, kas pieņemta, lai varētu koncentrēties uz prioritārajiem projektiem, īpaši pārrobežu posmos

Ir pamācoši pētīt prioritāro projektu karti šī pielikuma 2.2 nodaļā, jo tā parāda, ka lielākā daļa prioritāro projektu nav ceļu projekti (īpaši Centrāleiropā). Ņemot vērā, ka lielākā daļa TEN-T budžeta pašreiz koncentrējas uz prioritārajiem projektiem, tiek pastiprināta TEN-T finansējuma koncentrēšana uz ne-ceļu projektiem.

1.2 TEN-T tīkla paplašināšana

2005. gada novembra ziņojums no Augstā līmeņa grupas, ko vada Lovola de Palacio, ieskatās nākotnē un koncentrējas uz „galveno Transeiropas transporta asu paplašināšanu uz kaimiņvalstīm un kaimiņu reģioniem”. Palacio ziņojums tiek sīkāk apskatīts šī pielikuma 3.2 nodaļā.

Eiropas Komisija pieņēma **Atzinumu par Augstā līmeņa grupas darba turpinājumu 2007. gada janvārī**. Atzinuma priekšlikumu apkopojums:

- Koncentrēšanās uz piecām starpvalstu transporta asīm;
- Infrastruktūras projektu iepriekšēja noteikšana šo virzienu ietvaros;
- Vairāku horizontālu pasākumu ieviešana, piemēram, tehniska un administratīva sadarbība, drošība un drošums, finansēšana un VPP, utml.

Pašreiz Eiropas Savienība veic pētnieciska rakstura sarunas ar visām kaimiņvalstīm ziemeļos, austrumos un dienvidos. Šo sarunu centrā ir piecas starpvalstu asis. Mērķis ir radīt spēcīgas koordinācijas sistēmas, lai šīs asis atbrīvotu no infrastruktūras un citu veidu sastrēgumiem. Eiropas Komisija tiecas arī pēc koordinācijas ar ANO EEK, īpaši attiecībā uz horizontālajiem pasākumiem, valsts un privāto partnerību un ANO EEK atbildībā esošajām starptautiskajām konvencijām.

1.3 Skatoties uz priekšu: TEN-T Vadlīniju pārskatīšana 2010. gadā

Ir skaidrs, ka Eiropas Komisija lielāko daļu savas politikas attīstības un TEN-T finansējuma ir koncentrējusi uz citiem transporta veidiem, nevis ceļiem. Bet ar 2010. gadā paredzēto TEN-T Vadlīniju pārskatīšanu ceļu administrācijām rodas iespēja uzsvērt ceļu nozīmi.

Jau tiek veikti pārskatīšanas priekšdarbi. 2007. gadā tika uzsākts TEN-T CONNECT pētījums, lai ES Zaļajai grāmatai un tai sekojošajai TEN-T pārskatīšanai nodrošinātu analītisko bāzi. Citu aspektu vidū TEN-T CONNECT pētījumā ir ietverti šādi jautājumi:

- Satiksmes prognozes 2020. – 2030. gadam
- Lielāko nacionālo koridoru noteikšana
- Sastrēgumu identificēšana, un priekšlikumi infrastruktūras investīcijām to mazināšanai
- Šo investīciju ekonomisko, sociālo un vides ietekmju novērtēšana (koncentrēšanās uz 30 prioritārajiem projektiem)

Tiek plānots, ka tas novedīs līdz Zaļās grāmatas prezentācijai 2009. gada janvārī. Zaļajā grāmatā varētu būt apskatīti arī šādi jautājumi:

- Laika posms no 2020. līdz 2030. gadam
- Situācija ar TEN-T prioritāro projektu realizāciju (2020)
- TEN-T finansējums
 - » VPP potenciāls, īpaši dzelzceļa projektiem
 - » Maksas infrastruktūras un ārējo izmaksu internalizācijas iespējas
- Ziemeļu – dienvidu un austrumu – rietumu satiksmes plūsmu palielināšanas ietekme (kohēzija un sociālie aspekti)
- Lielāka koncentrēšanās uz klimata izmaiņām un vides traucējumiem
- Piedalīšanās Eiropas Komisijas iniciatīvās, lai sasniegtu lielāku kravas pārvadājumu efektivitāti un ilgtspēju
 - » Kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plāns – zaļie koridori
 - » Uz kravu pārvadājumiem orientēts dzelzceļa tīkls

2 Esošās Eiropas tīklu definīcijas

Šis ziņojuma nodaļas mērķis ir apskatīt pašreizējos Eiropas ceļu tīklus un noteikt to galvenos mērķus.

2.1 E-ceļu sistēma (AGR)

E-ceļu sistēma, kas Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) pakļautībā tika nodibināta 1950. gadā, bija simbolisks kopības žests pēckara Eiropā. Sākotnēji līgums saucās „1950. gada 16. septembra Deklarācija par starptautisko automaģistrāļu celtniecību”. Šis līgums un it īpaši numurēšanas sistēma vēlāk tika pārskatīti. Tagad tas saucas „1975. gada 15. novembra Eiropas Līgums par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm” (AGR). Sīkāku informāciju var atrast <http://www.unece.org/trans/>

AGR pārvalda ANO EEK Iekšzemes transporta komiteja. Līgums sastāv no galvenā teksta un trim pielikumiem. Dokumenta ievadā ir teksts, kas īsumā parāda AGR mērķi:

„LĪGUMSLĒDZĒJAS PUSES,

- APZINĀS vajadzību sekmēt un attīstīt starptautisko ceļu satiksmi Eiropā,*
- ŅEMOT VĒRĀ, ka, lai pastiprinātu Eiropas valstu attiecības, ir būtiski izstrādāt saskaņotu ceļu celtniecības un attīstības plānu, kas ir pielāgots nākotnes starptautiskās satiksmes un vides vajadzībām,*

IR VIENOJUSIES par turpmāko...”

Galvenā teksta **1. pants** apraksta E-ceļu tīklu kā „saskaņotu plānu starptautisko ceļu celtniecībai un attīstībai, ko puses plāno uzņemties savu nacionālo programmu ietvaros.”

2. pants atzīmē, ka „E-ceļu tīkls sastāv no atsaucēs ceļu tīklu sistēmas, kam ir vispārēja ziemeļu – dienvidu un rietumu – austrumu orientācija; tas ietver arī starpposmu ceļus, kas atrodas starp atsaucēs ceļiem un to savienojumiem.”

3. pants atbalsta ceļu pārvaldību: „Šī Līguma ceļiem ir jāatbilst šī Līguma 2. pielikuma noteikumiem.”

4. pants ietver, iespējams, vissvarīgāko paziņojumu: „E-ceļu tīkls ir jāidentificē un jāapzīmē ar Līguma 3. pielikumā aprakstītajām ceļa zīmēm.”

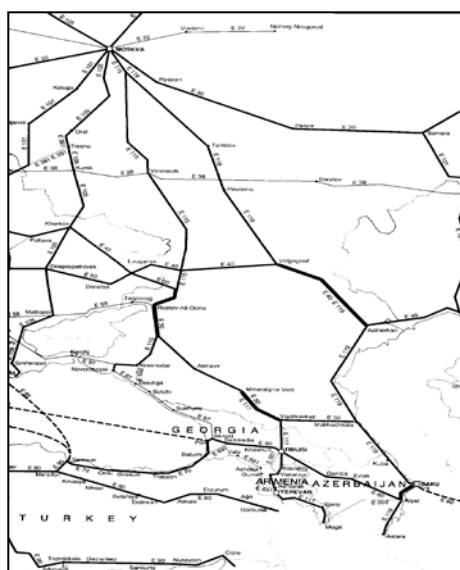
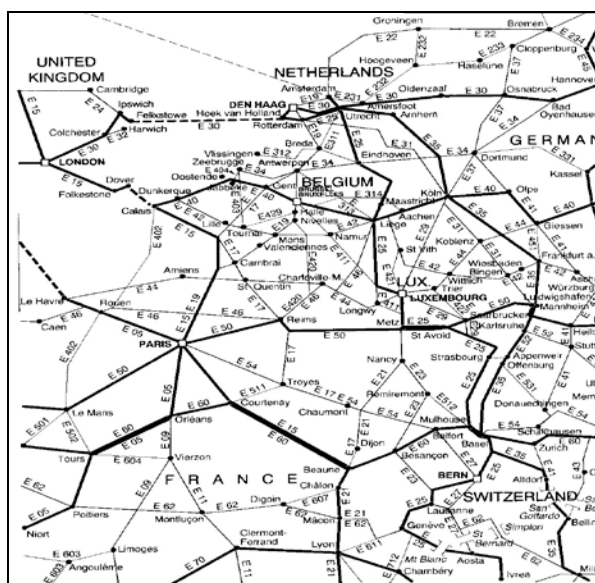
Vairāki citi panti apraksta administratīvās procedūras (piemēram, kā pievienoties AGR).

I PIELIKUMĀ ir „STARPTAUTISKAIS E-CEĻU TĪKLS, CEĻU SARAKSTS”, kas uzrāda visus E-ceļu numurus ar vissvarīgākajām pilsētām maršruta noteikšanai. Ir parādīta arī shematiska karte. Pašreiz E-ceļu saraksts aptver visu Eiropu, ieskaitot lielāko daļu Krievijas rietumu un dienvidu teritoriju, kā arī Turciju un bijušās padomju valstis austrumos līdz pat Ķīnas robežai. Tomēr ne visas ES dalībvalstis (Apvienotā Karaliste, Īrija) ir līdz galam ratificējušas AGR, kas nozīmē, ka šajās valstīs netiek lietotas E-ceļu zīmes.

II PIELIKUMĀ ir „NOSACĪJUMI, KURIEM JĀATBILST GALVENAJĀM STARPTAUTISKĀM MAĢISTRĀLĒM”. Ir vispārēji pieņemts, ka šajā pielikumā aprakstītie noteikumi nav obligāti. „Tie neattiecas uz apbūvētām teritorijām. Tās ir jāapiet, ja tās rada traucējumus vai briesmas. ... Valstīm ir jādara viss iespējamais, lai atbilstu šiem noteikumiem, gan būvējot jaunus ceļus, gan modernizējot esošos.”

Visi šajā pielikumā minētie parametri ir ieteikumi un priekšlikumi; attiecīgi arī teksta stils ir maigs: „*Ģeometrisko īpašību izvēlei ir jābūt tādai, lai visiem lietotājiem nodrošinātu piemērotus drošības un satiksmes plūsmas apstākļus ar minimāliem sastrēgumiem, ņemot vērā ceļa funkcijas un braucēju vispārējo uzvedību.*”

Tiek atzīts fakts, ka, lai gan starptautiskas sadarbības rezultātā galvenie principi ir vienādi, katrai valstij ir saviem konkrētajiem apstākļiem atbilstoši standarti (satiksmes apjoms, iedzīvotāju blīvums, topogrāfija, klimats...). Pēdējo gadu laikā ir palielinājies tehnisko priekšlikumu saraksts; šie priekšlikumi ir jāuztver kā ieteikumi mazāk attīstītām valstīm.



KARTES. E-ceļu tīkla daļas

III PIELIKUMĀ ir „E-CEĻU IDENTIFIKĀCIJA UN APZĪMĒŠANA”. Teksts ir īss, un galvenā doma ir šāda: „E-ceļu identificēšanai un apzīmēšanai izmantojamā zīme ir taisnstūra. Tajā ir burts E, kam parasti seko ceļam piešķirtais numurs ar arābu cipariem. Zīmei ir balts uzraksts uz zaļa fona, tā var būt piestiprināta vai savienota ar citām zīmēm.”

Saskaņā ar I pielikumu, numuri ir divciparu un trīsciparu. Ņemot sākuma 0 (nulli) no numuriem, kas ir mazāki par 10, ir arī viencipara numuri. Praksē E-ceļu zīmju redzamība katrā valstī atšķiras. Piemēram, Dānijā, Norvēģijā un Zviedrijā E-ceļu zīmēs nav norādīti nacionālie ceļu numuri, līdz ar to E-numerācija ir diezgan labi redzama un labi zināma. Dažas valstis savās zīmēs nodrošina vienādu redzamību gan E-ceļu, gan nacionālo ceļu numerācijai (piemēram, Somija), bet citas to izmanto tikai lielākajos krustojumos (piemēram, Vācija).

Īss E-ceļu tīkla un tā mērķa novērtējums:

- Tas galvenokārt ietekmē kartes un ceļa zīmes
- Tas veicina tūrisma
- Tas ir redzams ceļu lietotājiem
- Tas sniedz konsultatīvus tehniskos standartus
- Tam ir skaidri dokumentēta procedūra tīkla grozījumiem un ieteikumiem

2.2 Transeiropas ceļu tīkls

Soļi pretī un vīzijas par integrētāku un ekonomiski spēcīgāku Eiropu piešķir jaunu nozīmi transporta infrastruktūrai – pat vienānai ceļu infrastruktūras funkcionalitātei. TEN (Transeiropas transporta, enerģijas un telekomunikāciju tīklu) ideja radās 1980. gadu beigās kopā ar priekšlikumu par vienotu Eiropas Savienības tirgu.

„Nebija jēgas runāt par lielu tirgu, par preču, personu un pakalpojumu kustības brīvību tajā, kamēr tirgu veidojošie dažādie reģioni un nacionālie tīkli nav savienoti ar modernu un efektīvu infrastruktūru.”

Līgums par Eiropas Savienību nodrošina TEN juridisko pamatojumu: *„Eiropas Savienībai ir jāveicina Transeiropas tīklu attīstība, kas ir galvenais elements iekšējā tirgus izveidē un ekonomiskās un sociālās kohēzijas pastiprināšanā. Šī attīstība ietver nacionālo tīklu savstarpējo savienojamību un sadarbību, kā arī piekļuvi šiem tīkliem.”*

Kopienas (TEN-T) Vadlīnijas Transeiropas transporta tīkla attīstībai tika pieņemtas Eiropas Parlamentā 1996. gadā. Vadlīniju teksts koncentrējas uz projektu atbalstīšanu: *„Šīs vadlīnijas identificē kopējo interešu projektus, kuru īstenošanai ir jāveicina tīkla attīstība visā Kopienā.”* Vadlīniju pielikumos ir katras valsts Transeiropas tīkla ceļu karte, kā arī citu veidu kartes. Tagad to parasti sauc par TEN-T ceļu tīklu, bet vēsturiski to pazina kā TERN (Transeiropas ceļu tīkls, trans-European road network). 9. pantā TEN-T ceļu tīkls tiek aprakstīts šādi:

- „1. Transeiropas ceļu tīklam jāpastāv no esošām, jaunām vai pielāgojamām automaģistrālēm un augstas kvalitātes ceļiem, kuriem:*
 - ir svarīga nozīme tālsatiksmē, vai*
 - kas veido apvedceļu galvenajām pilsētām tīklā identificētajos maršrutos, vai*
 - nodrošina savienojumu ar citiem transporta veidiem vai*
 - sasaista nošķirtus sauszemes reģionus un nomaļos reģionus ar Kopienas centrālajiem reģioniem.*
- 2. Tīklam jānodrošina lietotājiem augstu, vienveidīgu un pastāvīgu apkalpošanas, ērtību un drošības līmeni.*
- 3. Tīklā jāietilpst infrastruktūra satiksmes vadībai un lietotāju informēšanai, kas balstās uz satiksmes vadības sistēmu aktīvu sadarbību Eiropas, valsts un reģiona līmenī.”*

Lai gan TEN-T ceļu tīkls katrā valstī tika definēts, sadarbojoties ar valdību, pēdējais vārds piederēja Eiropas Komisijai un Ministru padomei. Daudzos gadījumos rezultāts atšķīrās no E-ceļu tīkla un neatspoguļoja valsts satiksmes plūsmu.

Nav ceļa zīmju, kas identificētu TEN-T ceļu tīkla ceļus. Tīkla struktūra ir zināma tikai dažiem speciālistiem, un to var identificēt tikai pēc informācijas zīmēm, kas tiek uzstādītas, kad ar TEN-T finansējumu tiek atbalstīti uzlabošanas projekti, kas notiek diezgan reti. Projekta informācijas zīmes nesniedz nekādu informāciju par visu TEN-T tīklu. Lielākajai daļai no šiem ceļiem netiek sniegts nekāds atbalsts (ja nav kohēzija), un nav īpaša statusa ceļu pārvaldīšanā (izņemot gadījumus, kad uz tiem attiecas konkrētas ES direktīvas, piemēram, Tuneļu direktīva). Īstenībā ar ES saistīto projektu informācijas zīmes parasti atsaucas uz ERAF atbalstu, ko var iegūt jebkurai ceļu klasei.



TEN-T ceļu tīkla KARTE „ES 25” ar Norvēģiju un Šveici (no DG TREN mājas lapas). Ir pieejamas kartes katrai valstij atsevišķi, pat Rumānijai un Bulgārijai. Sk. <http://ec.europa.eu/ten/>.

Eiropas Komisija ir atzinusi, ka pastāv iespēja apmulsť starp vairākiem pašreiz pastāvošiem Eiropas ceļu tīkliem, un paziņojusi savā Baltajā grāmatā par ambīcijām padarīt Transeiropas tīklu redzamāku, lai lietotājiem nodrošinātu garantētu pakalpojumu līmeni. 2001. gada septembrī publicētajā Transporta Baltajā grāmatā „Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt” Eiropas Komisija rakstīja: „Lai padarītu lietas skaidrākas un lietotājiem garantētu nepārtrauktu tīkla kvalitāti, ilgtermiņā ir nepieciešama vienota sistēma Transeiropas ceļu tīkla posmu identificēšanai.”

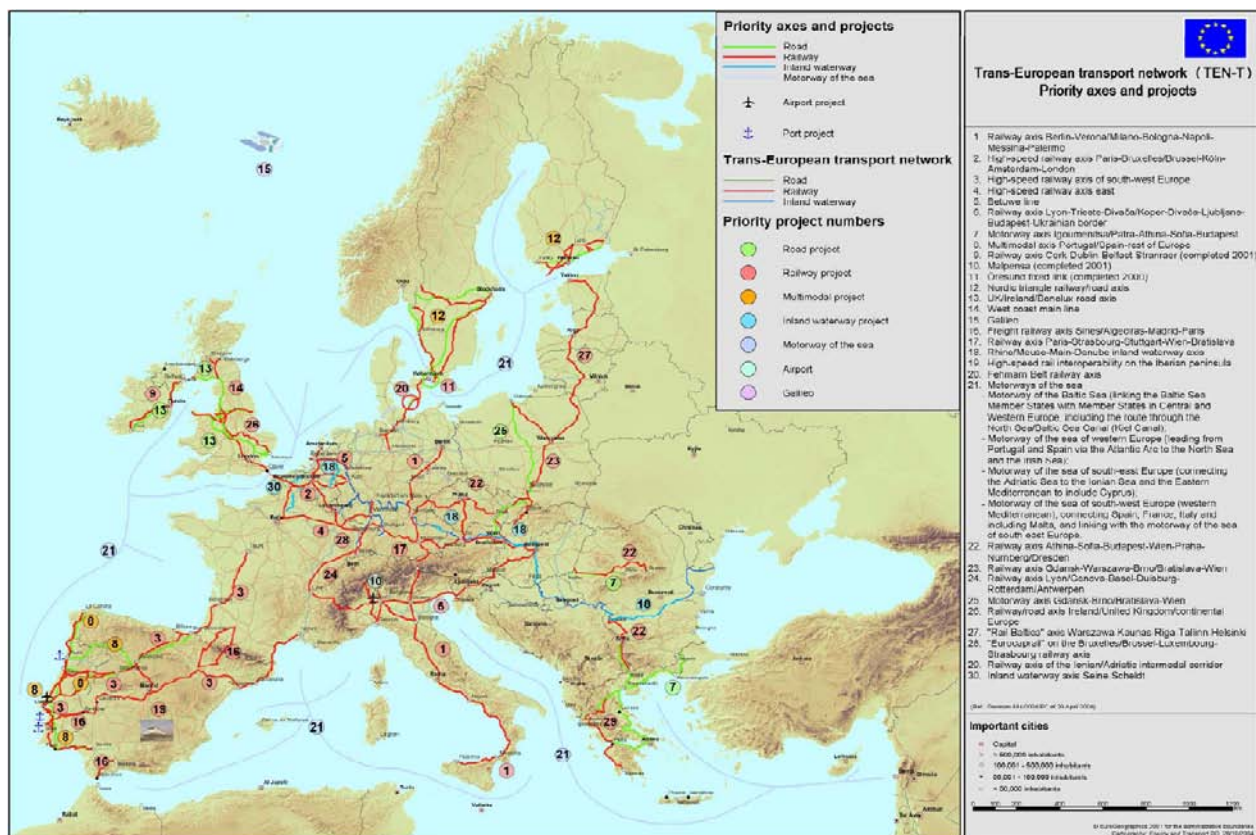
2005. gada novembra ziņojums no Augstā līmeņa grupas, ko vada Lovola de Palacio, ieskatās nākotnē un koncentrējas uz „galveno Transeiropas transporta asu paplašināšanu uz kaimiņvalstīm un kaimiņu reģioniem”. Palacio ziņojums ir sīkāk apskatīts šī pielikuma 3.2 nodaļā. Gan Palacio, gan Van Miert ziņojumi ir sīkāk apskatīti šī pielikuma **3. nodaļā**.

Praksē prioritārie projekti ir visinteresantākais TEN-T ceļu aspekts, jo tie ir ES atbalsta mērķis. Tomēr ceļu projekti, kas saņem ES finansiālo palīdzību, veido tikai ļoti ierobežotu TEN-T ceļu tīkla daļu, un daži no tiem droši vien ietilpst arī E-ceļu tīklā. 2007. gada maijā Briselē tika organizētas liela mēroga „TEN-T dienas”. Pat šajos pasākumos programma vairāk koncentrējās uz finansējuma un projektu jautājumiem, nevis tīkla struktūras jautājumiem vai tā redzamību lietotājiem.

Īss TEN-T ceļu tīkla un tā mērķu novērtējums:

- Tas uzsver TEN-T ceļu tīklu kā daļu no visas transporta sistēmas
- Tas koncentrējas uz vairāku projektu atbalstīšanu, kas ir arī (noteikti) E-ceļu tīkla sastāvā
- Maršrutu atlasei nav objektīvu kritēriju
- Nav skaidra procedūra tīkla izmaiņu veikšanai
- Tas nav redzams ceļu lietotājiem

TEN-T tīklu un prioritāro projektu KARTE.



2.3 Transeiropas ziemeļu - dienvidu automaģistrāle (TEM)

Ideja par Transeiropas ziemeļu – dienvidu automaģistrāli radās 1972. gadā, kad Ungārijas un Polijas valdības kopīgi lūdza ANO palīdzību, projektējot un būvējot automaģistrāļu maršrutus no Gdaņskas līdz Turcijas austrumu robežai ar kopējo garumu 10000 km. Pašreiz pēc Eiropas politiskajām un ekonomiskajām izmaiņām TEM ir tīkla projekts, kas ietver 24000 km ceļu no Itālijas līdz Lietuvas ziemeļiem. TEM tiek raksturots kā apakšreģionu sadarbība ar ANO EEK saskaņošanu un atbalstu. Ir 15 dalībvalstis un trīs novērotāji. Projekta birojs atrodas Varšavā, Polijā.

Galvenie TEM projekta mērķi ir: „*Eiropas ceļu satiksmes atvieglošana valstīs, kas piedalās projektā, pārvadājumu kvalitātes un efektivitātes uzlabošana, automaģistrāļu tīklā starp Rietum-, Austrum-, Centrāl- un Dienvidaustrumeiropu esošo pārrāvumu un nelīdzsvarotības līdzsvarošana un palīdzība Eiropas transporta infrastruktūras integrēšanas procesā, tādējādi veicinot vispārējo reģiona attīstību.*”

Lai atspoguļotu jaunākās ceļu lietotāju prasības, jaunāko pieredzi, pētījumu un attīstības sasniegumus maģistrāļu projektēšanas, būvniecības un pārvaldības jomā, kā arī drošības pasākumus, kas tagad ir nepieciešami maģistrāļu tuneļos, TEM projekts ir publicējis **Standartus un ieteicamo praksi**.



Šo standartu uzdevums ir panākt, ka TEM automaģistrāles plānošana un projektēšana nodrošina atbilstošu satiksmes plūsmu ar minimālām darbības izmaksām, tajā pašā laikā maģistrāles lietotājiem nodrošinot saskaņotus apstākļus, piemērotu pakalpojumu līmeni, drošību, ātrumu un braucēja ērtības vidējos un garos attālumos.

Pārskatot TEM standartus, ir ņemtas vērā citas vienošanās un standarti, piemēram, AGR, Ceļu caurlaides spējas rokasgrāmata un CEN standarti.

Īss TEM tīkla un tā mērķu novērtējums:

- Lielākoties TEM ir tehniskās attīstības projekts
- Tas koncentrējas uz viena koridora realizāciju
- Tas veido pilnu veicināšanu sistēmu vienam maršrutam
- Tas ir acīmredzami iekļauts TEN-T ceļu tīklā
- Vai tas ir sadalītās Eiropas relikts?

2.4 Paneiropas transporta koridori

Eiropas Transporta ministru konference (ECMT) ir starpvaldību organizācija, kas izveidota, parakstot Protokolu 1953. gada 17. oktobrī, Briselē. Tā ietver satiksmes ministrus no 43 dalībvalstīm, 7 asociētām valstīm un 1 novērotājvalsts.

Transeiropas tīkli tika paplašināti pēc lēmumiem, kurus Eiropas Satiksmes ministru konference pieņēma Krētā (1994. gadā) un Helsinkos (1997. gadā), lai ietvertu 10 multimodālus koridorus, kas savieno Centrāl- un Austrumeiropas valstu infrastruktūru atbilstoši uzņemšanai ES.



KARTE: Paneiropas koridori ES15 laikā

ECMT palīdz izveidot integrētu transporta sistēmu, kas ir ekonomiski efektīva un kas atbilst vides un drošības standartiem. Savā sanāksmē Dublinā 2006. gada maijā ministru konference vienojās par Starptautiskā transporta foruma izveidi. Forumā mērķis ir piesaistīt augsta līmeņa, starptautisko uzmanību transporta nozīmei ekonomikā un sabiedrībā, veicinot transporta un loģistikas integrāciju politikas veidošanas procesā.

Pašreiz lielākā Paneiropas koridoru daļa ietilpst ES un ir integrēta TEN tīklā. Var teikt, ka atlikusī daļa nodrošina piekļuvi trešajām valstīm.

Īss koridoru un to mērķu novērtējums:

- Tie uzsver koridorus kā transporta ekonomikas multimodālu daļu
- Tie atver durvis vairākiem ES/ne-ES finanšu instrumentiem
- Tie mudina valdības attīstīt šos koridorus
- Lielākā daļa ir integrēta TEN-T (sk. TEN-T ceļu tīkla karti)
- Tie nav redzami ceļu lietotājiem

2.5 TINA ceļi

TINA nozīmē transporta infrastruktūras vajadzību novērtējumu. TINA ceļi bija kandidātvalstu ceļi pirms TEN-T ceļiem. Tie ir aizstāti ar TEN-T ceļiem, līdz ar to visās ES valstīs ir pareizāk runāt par TEN-T, nevis TINA.

KARTE: TINA ES15 laikā



Īss TINA tīkla novērtējums:

- Bija tikai īslaicīgai lietošanai
- Pēc TINA tagad ir iespējams atsaukties uz TEN-T visā Eiropā + EEZ

3 TEN-T ceļu tīkla paplašināšana

TEM, ECMT un TINA tīkli nobruģēja ceļu TEN-T ceļu tīkla paplašināšanai uz Eiropas austrumiem un tālāk. Šī attīstība tika vēl vairāk nodrošināta ar Van Miert ziņojuma secinājumiem un Eiropas Savienības sagatavoto Palacio ziņojumu.

3.1 Van Miert ziņojums

Eiropas Parlaments un Padome 2001. gada 22. maijā pieņēma Lēmumu Nr. 1346/2001/EK, grozot TEN-T vadlīnijas attiecībā uz jūras ostām, iekšējām ostām un kombinētā transporta termināliem, uzsvērtot tīkla multimodālās iezīmes un tādējādi atbildot uz jaunākajām attīstības tendencēm.

Eiropas Komisija 2001. gada oktobrī ierosināja grozīt Lēmumu Nr. 1692/96/EK par Kopienas vadlīnijām Transeiropas transporta tīkla attīstībai. Eiropas Parlaments priekšlikumu ar dažām izmaiņām apstiprināja pirmajā lasījumā. Tā kā priekšlikumu nevirzīja tālāk Padomē, Komisija nolēma ierosināt plašākus vadlīniju grozījumus un izveidoja augsta līmeņa darba grupu (ALDG), ko vadīja bijušais Komisijas priekšsēdētāja vietnieks Karel Van Miert un kurā piedalījās pārstāvji no ES 27 valstīm un Eiropas Investīciju bankas.

Komisija 2003. gada 1. oktobrī iesniedza jaunu priekšlikumu, kas papildināja 2001. gada priekšlikumu, pamatojoties uz ALDG veikto darbu un ņemot vērā Eiropas Parlamenta pirmajā lasījumā izteiktās piezīmes. Atbilstoši ALDG ieteikumiem priekšlikumā bija noteikti starptautiskajai satiksmei būtiski 30 prioritāri projekti. Prioritāro projektu skaitā bija arī projekti jaunajās dalībvalstīs.

Eiropas Parlaments un Padome ar Lēmumu Nr. 884/2004/EK par grozījumiem Lēmumā Nr. 1692/96/EK 2004. gada aprīlī pieņēma pārskatītās vadlīnijas. Grozītajās vadlīnijās lielāka prioritāte ir piešķirta galvenajiem projektiem un ierobežotie resursi novirzīti uz Eiropas interešu projektiem, piemēram, pārrobežu posmiem un dabiskiem šķēršļiem, nosakot projektu pabeigšanas termiņu 2020. gadā.

„Papildus vispārējam mērķim — nodrošināt personu un preču ilgtspējīgu mobilitāti — jāievieš mehānismi, kas atbalstīs jūras maģistrāļu attīstību starp dalībvalstīm, lai samazinātu autoceļu noslogotību un/vai uzlabotu piekļuvi nomaļiem un salu reģioniem un valstīm.”

3.2 Palacio ziņojums

“Labi funkcionējoša transporta sistēma, kas savieno Eiropas Savienību (ES) ar kaimiņvalstīm, ir būtiska ilgtspējīgai ekonomiskajai izaugsmei un visu šīs pasaules daļas iedzīvotāju labklājībai.” Īsumā transporta savienojumu uzlabošana būtu ieguvums gan Eiropas Savienībai, gan tās kaimiņos esošajām partnervalstīm. Ņemot vērā šo attīstību, ES 2004. gada aprīlī pieņēma ambiciozu plānu, kas koncentrēja investīcijas uz ierobežotu skaitu Transeiropas transporta tīklu lielāko virzienu. Plāns īpaši mērķēja uz jauno ES dalībvalstu tīklu integrēšanu, tādējādi veicinot spēcīgāku vienoto tirgu.

Pēc ministru semināra, kas notika Santiago de Compostela 2004. gada jūnijā, Eiropas Komisija nolēma izveidot augsta līmeņa darba grupu (turpmāk tekstā – grupa), kas nodarbotos ar „**Lielāko Transeiropas transporta asu paplašināšanu kaimiņvalstīs un kaimiņu reģionos**”.

Šī grupa turpināja iepriekšējās ALDG darbu, ko vadīja Karen Van Miert, lai paplašinātu Eiropas kaimiņattiecību politikas konceptu transporta jomā un lai atrastu veidus, kā uzlabot savienojumus starp Eiropas Savienību un tās kaimiņvalstīm un kaimiņu reģioniem.

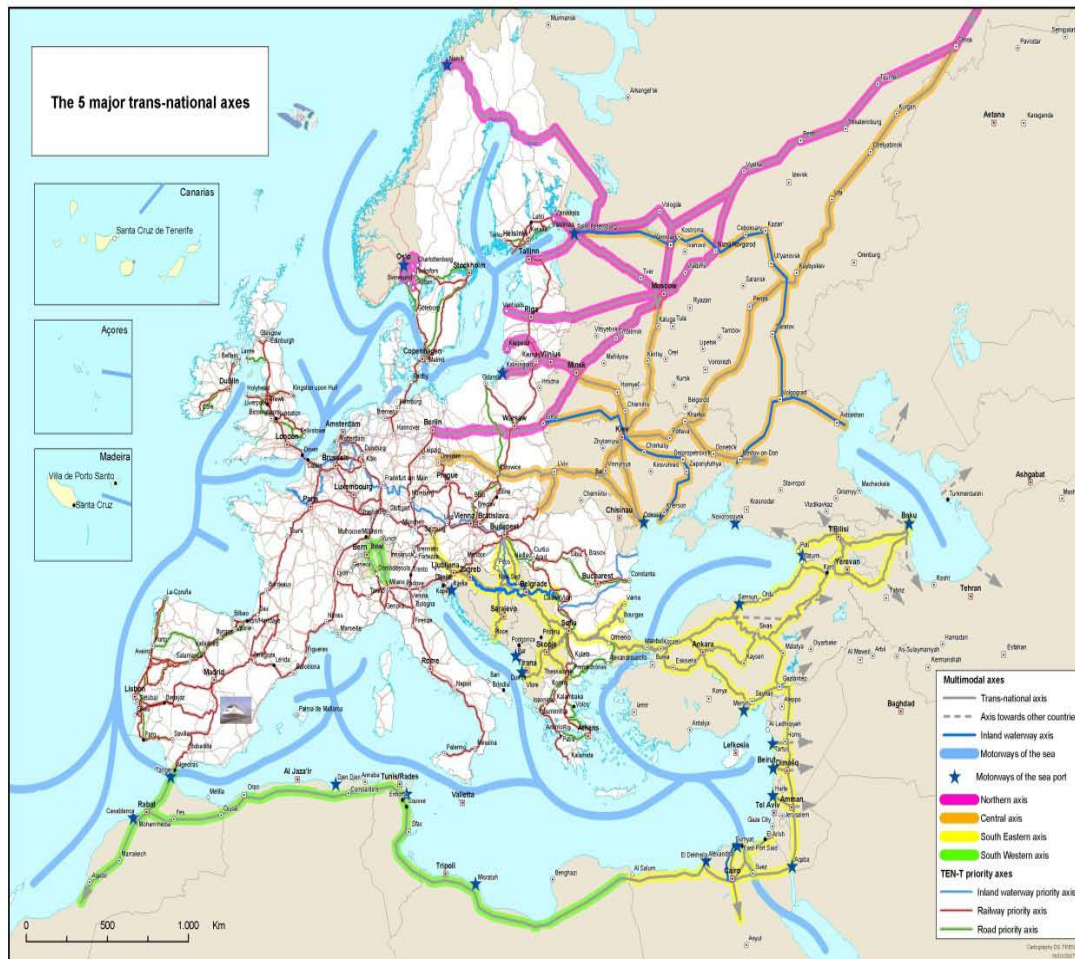
Bijusī Komisijas priekšsēdētāja vietniece **Loyola de Palacio** tika iecelta par šīs grupas vadītāju, kurā piedalījās 27 ES kaimiņvalstis, 25 ES dalībvalstis, kā arī Bulgārija un Rumānija, Eiropas Investīciju banka, Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka, Pasaules Banka (turpmāk tekstā – bankas). Grupai bija 10 sanāksmes laika posmā no 2004. gada oktobra līdz 2005. gada novembrim.

Lielākās starptautiskās asis un projekti

Grupa identificēja **piecas lielākās starptautiskās asis**.

- **Jūras maģistrāles:** savieno Baltijas jūras, Barenca jūras, Atlantijas okeāna, Vidusjūras, Melnās jūras un Kaspijas jūras reģionus ar pagarinājumu cauri Suecas kanālam Sarkanās jūras virzienā.
- **Ziemeļu ass:** savieno ES ziemeļu daļu ar Norvēģiju ziemeļos un ar Baltkrieviju un Krieviju austrumos, un tālāk. Ir plānots arī izveidot transporta tīklu ar Barenca jūras reģionu, savienojot Norvēģiju ar Krieviju cauri Zviedrijai un Somijai.
- **Centrālā ass:** savieno ES vidusdaļu ar Ukrainu un Melno jūru, kā arī ar Kaspijas jūru, izmantojot iekšējo ūdensceļu transporta tīklu. Ir paredzēts arī savienojums ar centrālo Āziju un Kaukāza reģionu, kā arī tiešs savienojums ar Sibīrijas dzelzceļu un saikne no Volgas-Donas kanāla iekšējā ūdensceļa uz Baltijas jūru.
- **Dienvidaustumu ass:** savieno ES ar Balkāniem un Turciju un tālāk ar Kaukāza reģionu un Kaspijas jūru, kā arī Ēģipti un Sarkanā jūru. Ir plānotas arī piekļuves saiknes ar Balkānu valstīm, kā arī savienojumi ar Krieviju, Irānu, Irāku un Persijas līci.
- **Dienvidrietumu ass:** savieno ES dienvidrietumu daļu ar Šveici un Maroku, un tālāk, ietverot Magrebas saikni, kas savieno Maroku, Alžīriju un Tunisiju. Ir paredzēts arī savienojums no Ēģiptes uz citām Āfrikas valstīm dienvidos.

Šīs asis, **kas redzamas zemāk parādītajā kartē**, paplašina un papildina Transeiropas transporta tīkla lielākās asis, savienojot tās ar kaimiņvalstu tīkliem. Tās arī lielākoties veicina starptautisko apmaiņu, tirdzniecību un satiksmi, kā arī atvieglo reģionālo sadarbību un integrāciju. Šajā kartē ir parādītas arī TEN-T prioritārās asis.



Ceļu drošība

Grupa uzsvēra nepieciešamību veikt pasākumus ceļu drošības uzlabošanai, pievēršot uzmanību braucēju uzvedībai, transportlīdzekļu drošībai, ceļu infrastruktūrai (drošības auditi) un satiksmes vadības sistēmām. Prioritāte būtu jāpiešķir grupas noteiktajām lielākajām asīm. Grupa atzina ikgadējās Veronas ceļu drošības konferences lietderību, kas tika uzsākta Itālijas ES prezidentūras laikā 2003. gadā.

Finansējums un valsts un privātā partnerība

„Grupa uzsvēra, cik nozīmīga ir adekvāta budžeta piešķiršana transporta nozarei, un atzina, ka dažos gadījumos privātais kapitāls var lietderīgi papildināt valsts finansējumu, izmantojot valsts un privāto partnerību (VPP). Grupa uzsvēra, cik liela loma ir pārredzamai un skaidrai publiskā iepirkuma likumdošanai privātā sektora finansējuma piesaistīšanā, mudināja savus biedrus sagatavot atbilstošus tiesību aktus, ņemot vērā labāko starptautisko praksi.”

Grupa ierosināja, ka starptautiskas organizācijas, piemēram, bankas un Eiropas Komisija, varētu organizēt vairākus reģionālus seminārus, lai apmainītos ar labāko praksi un diskutētu par projektu finansēšanu, fiskālo telpu, lietotāju maksām un iespējamo VPP lomu ieteikto pasākumu īstenošanas paātrināšanā. Tie varētu būt līdzīgi semināram, ko 2005. gada 28. oktobrī Maskavā kopīgi organizēja Eiropas Komisija un Krievija, lai diskutētu par transporta finansējumu un VPP, starptautisko pieredzi un likumdošanas jautājumiem.

Horizontālie pasākumi

Lai novērstu ne-fiziskās barjeras un lai veicinātu komunikāciju starp dažādu valstu varas institūcijām, grupa ierosināja šādus pasākumus robežkontroles procedūru paātrināšanai:

- *Starptautiskās konvencijas vajadzētu īstenot pilnībā, lai saskaņotu svarīgu tirdzniecības un transporta dokumentu formu un saturu. Šiem dokumentiem vajadzētu būt abpusēji atzītiem attiecīgās valsts valodā un angļu valodā vai arī valodā, par ko savstarpēji vienojas.*
- *Vajadzētu tiekties pēc modernizētiem muitas dienestiem, par atskaides punktu izmantojot starptautisko konvenciju un standartu noteikumus un priekšlikumus. Piemēram, tie attiecas uz robežkontroles posteņu darba laikiem un kopējo aprīkojumu, medicīniski sanitārajām un veterinārajām inspekcijām, kā arī uz automātisko sistēmu un riska vadības sistēmu izmantošanu.*
- *Lai samazinātu nepamatotu kavēšanos ostās, vajadzētu ieviest vienkāršotas robežkontroles procedūras un elektronisku datu pārraidi, izmantojot vienas pieturas administratīvo procedūru. Kaimiņvalstīm vajadzētu arī pieņemt piecus IMO FAL 2 dokumentus, kas jau tiek izmantoti ES, lai aizvietotu visus esošos dokumentus, vēlākais, līdz 2008. gadam.*

Attiecībā uz satelītu radionavigācijas sistēmām grupa atbalstīja izveidoto divpusējo un reģionālo sadarbību un aicināja Eiropas Komisiju un attiecīgos grupas dalībniekus uzsākt šādas sarunas pēc iespējas ātrāk. Grupa ieteica ieviest, pielietot un kontrolēt starptautisko līgumu un standartu drošības pasākumus, kā arī, kad nepieciešams, veikt drošības auditus kopā ar kaimiņvalstīm.”

Citi priekšlikumi

Grupa izstrādāja arī citus priekšlikumus, kas attiecas uz kuģošanu un jūras maģistrālēm, dzelzceļa transportu un savstarpēju savietojamību, iekšzemes ūdensceļiem, gaisa satiksmi un satiksmes informācijas sistēmu ieviešanu. Bet šajā ziņojumā tie netiek apskatīti sīkāk, jo tiem nav tiešas ietekmes uz ceļu tīklu.

Palacio ziņojums: īstenošana un koordinācija

„Grupa aicināja pārskatīt un atjaunināt lielākās asis/projektus un horizontālos pasākumus 2010. gadā un regulāri pēc tam. Lai sagatavotos šim atjauninājumam, tika ieteikts 2008. gadā sagatavot vidusposma pārskatu, pamatojoties uz to valstu informāciju, kam ir svarīga satiksmes attīstība, ieteikto pasākumu īstenošanas progress, noslogotība un iespējamās vides problēmas.

*Lai nodrošinātu efektīvu un laicīgu ieteikto pasākumu īstenošanu, grupa uzvērta nepieciešamību pēc **spēcīgām un efektīvām koordinācijas shēmām**. Šīs shēmas vajadzētu ieviest pakāpeniski, sākot ar saprašanās memorandu starp Eiropas Komisiju un valstīm ar virzieniem/reģioniem, kur pašreiz nav nekādu sadarbības mehānismu. Asīm/reģioniem, kas pašreiz darbojas uz saprašanās memoranda pamata, labākais variants būtu saistošs līgums.*

*Grupa ierosināja Eiropas Komisijai, ES dalībvalstīm un bankām **koncentrēt savu sadarbību un finanšu darbības uz grupas ieteiktajiem prioritārajiem virzieniem un horizontālajiem pasākumiem**. Grupas priekšlikumiem būtu jābūt adekvāti atspoguļotiem sadarbības līgumos un darbības plānos Eiropas kaimiņvalstu politikas ietvaros. Šādā kontekstā grupa uzskatīja, ka ES dalībvalsts sadraudzība ar kaimiņvalsti ir ļoti noderīgs un efektīvs instruments horizontālo pasākumu īstenošanai, īpaši kuģniecības un ceļu drošības jomās, kā arī robežšķersšanas procedūru uzlabošanai.”*

2. pielikums: E-ceļu un TEN-T ceļu tīklu garums pa valstīm

ES 25 + EEZ E-ceļu un TEN-T ceļu tīkla ceļu garumu kilometros kopsavilkums.
Izvilums no saraksta, kas bija ietverts CEDR/SG-TERN pētījumā 2004. gadā (Frank Müller/DE + konsultanti IVV & SSP)

Lūdzu, ņemiet vērā, ka šie skaitļi var būt mainījušies kopš 2004. gada. Tomēr tie ir iekļauti šajā ziņojumā, lai sniegtu aptuvenus katras valsts datus.

Valsts		TEN-T+ E-ceļi	tikai TEN-T	tikai E-ceļi
Austrija	AT	1697	13	486
Beļģija	BE	1521	116	305
Bulgārija	BG	1501	224	612
Čehija	CZ	1663	183	750
Dānija	DK	841	67	2
Igaunija	EE	365	522	40
Somija	FI	2819	865	1115
Francija	FR	10777	2249	1614
Vācija	DE	8522	1544	1438
Grieķija	GR	2784	584	461
Ungārija	HU	1777	252	210
Īrija	IE	786	1103	0
Itālija	IT	6526	401	1094
Latvija	LV	931	447	95
Lietuva	LT	1293	297	0
Luksemburga	LU	76	13	122
Nīderlande	NL	1422	426	175
Norvēģija	NO	3405	0	893
Polija	PL	4111	253	1051
Portugāle	PT	2137	282	0
Rumānija	RO	2308	35	2887
Slovākija	SK	1167	34	144
Slovēnija	SI	429	78	43
Spānija	ES	5778	3755	0
Zviedrija	SE	3532	1321	653
Šveice	CH	1127	189	163
Apvienotā Karaliste	UK	3669	2577	17
KOPĀ		72964	17830	14370

Piezīme: Atjaunināti TEN ceļu garuma dati tika atrasti TEN īstenošanas ziņojuma „datu noliktavā”. Tomēr joprojām paliek problēma, ko darīt ar TEN „esošajiem” un „plānotajiem” ceļiem. Izskatās, ka lielākā daļa „plānoto” ceļu ir jau esoši maršruti, kur tiek plānota tikai uzlabošana vai jauna trase.

3. pielikums: Terminu un saīsinājumu saraksts

Šajā dokumentā tika izmantoti šādi termini un saīsinājumi:

AGR	1975. gada 15. novembra Eiropas Līgums par Galvenajām Starptautiskajām Satiksmes Artērijām. Šis līgums ir daļa no 1950. gada 16. septembra Deklarācijas par Galveno Starptautisko Satiksmes Artilēriju Būvniecību.
CEDR	Eiropas ceļu direktoru konference 27 Eiropas valstu nacionālo ceļu administrāciju organizācija
CEN	Eiropas standartizācijas komiteja
DG-TREN	Eiropas Komisijas Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāts . DG-TREN ir atbildīgs par TEN-T tīklu Eiropā.
EK	Eiropas Komisija
ECMT	Eiropas Transporta ministru konference
ES	Eiropas Savienība
FERN	Nākotnes Eiropas ceļu tīkls Pieeja vienai ceļu klasifikācijai Eiropas līmenī
ALG	Augsta līmeņa grupa
Paneiropas transporta koridori	Paneiropas transporta koridori ietver 10 multimodālus koridorus, kas savieno Centrāl- un Austurmeiropas valstu infrastruktūru.
PG	CEDR projekta grupa
VPP	Valsts un privātā partnerība
SG	Apakšgrupa , ko ir izveidojis CEDR priekštecis, WERD/DERD.
TEM	Transeiropas ziemeļu – dienvidu automaģistrāle TEM ir tīkla projekts Eiropas austrumos, kas sniedzas no Itālijas līdz Lietuvas ziemeļiem. Projektā ir iesaistītas 15 valstis.
TEN-T	Transeiropas transporta tīkls 1996. gadā izveidots ceļu tīkls, ko finansiāli atbalsta ES.
TERN	Transeiropas ceļu tīkls TEN-T ceļu tīkls
TINA	Transporta infrastruktūras vajadzību novērtējums TINA ceļi bija kandidātvalstu ceļi pirms TEN-T ceļiem. Tagad tie ir aizstāti ar TEN-T ceļiem.
ANO EEK	Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija Atbild par Eiropas E-ceļiem un citām pasaules ceļu tīkla daļām



**La Grande Arche, Sud 19^e
FR – 92055 PARIS – LA DEFENSE
Tel. : + 33 (0) 1 46 98 31 72 Fax. : + 33 (0) 1 40 81 99 16**