



## Trafikudvalget

**Til:** Udvalgets medlemmer og stedfortrædere

**Dato:** 10. juli 2008

### **Resumé og præsentationer fra studietur til Holland og Bruxelles, september 2007**

Det forrige Trafikudvalg foretog i dagene 18-21. september 2007 en studietur til Bruxelles og Holland. Kort efter blev der udskrevet valg til Folketinget, så det daværende udvalg nåede ikke at udarbejde en rejserapport fra turen. Men til orientering for det Trafikudvalg, der blev nedsat efter valget, findes nedenfor et kort resumé fra studieturen og nogle af de præsentationer, der blev vist undervejs er vedlagt.

Udvalgets ønske med den del af turen, der foregik i Bruxelles var at blive orienteret om aktuelle sager i EU på transportområdet; herunder at få lejlighed til at møde EU's kommissær på transportområdet. Den del af turen, der foregik i Holland skulle give udvalget et indblik i de hollandske erfaringer med OPP, modulvogntog, roadpricing, rejsekort, cyklisme, kollektiv trafik og trafikplanlægning og desuden havde udvalget et ønske om at besøge Rotterdam Havn.

#### Indholdet af de følgende sider er således:

1. Resumé fra besøg i Bruxelles
2. Resumé fra besøg i Holland
3. Program og deltagerliste for turen
4. Kopi af præsentationer, udvalget fik vist under besøget i Holland:
  - a) Præsentation af Ministeriet for Transport og Offentlige Arbejder
  - b) OPP i Holland
  - c) Road Pricing i Holland
  - d) Håndtering af hastighedsgrænser i Holland
  - e) Randstadt-rail
  - f) OV Chip Card (Rejsekort)
  - g) Cykelby Zwolle
  - h) Håndtering af cykeltyverier
  - i) Modulvogntog
  - j) Tal og fakta om havnen i Rotterdam
  - k) Institut for forskning i vejsikkerhed (SWOV)

## **1. Besøg i Bruxelles**

Under opholdet i Bruxelles fik udvalget først en orientering på den danske EU repræsentation om aktuelle EU sager på transportområdet. Derefter havde udvalget et møde med den daværende kommissær for transportområdet, Jacques Barrot.

Den danske repræsentation orienterede om forskellige sager på transportområdet. Bl.a. fortalte de, at Kommissionen generelt var meget optaget af spørgsmålet om passagerrettigheder indenfor de forskellige transportformer.

Et andet aktuelt emne var Eurovignette samarbejdet, hvor forventningen var, at der ville komme et forslag, der skulle give mulighed for indførsel af roadpricing på frivillig basis.

Et tredje emne var Galileo, hvor forhandlingerne om, hvordan systemet skal drives, var gået i stå i foråret 2007; bl.a. pga uenighed om prisen med de private virksomheder, som var på tale til at drive satellit navigationssystemet. Det skulle dog drøftes på ny på et kommende rådsmøde og det vurderedes, at der var politisk vilje til at få processen i gang igen.

På vejtransportområdet pågik et arbejde med et forslag om trafiksikkerhed, hvor den oprindelige uenighed var blevet løst ved, at der ville blive tale om en ordning, hvor de enkelte lande selv beslutter, hvilke dele af pakken, de vil implementere, således man ikke skulle sænke sine standarder, hvis de var højere end de, der blev foreslået.

Den daværende transportkommissær, Jacques Barrot orienterede under sit møde med udvalget også om Galileo. Han fandt, at der var behov for systemet, selvom forhandlingerne som nævnt var gået i stå.

Kommissæren kom også ind på spørgsmålet om sikkerhedsforanstaltninger i lufthavnene, hvor han tilkendegav, at det p.g.a. den generelle sikkerhedsrisiko er vanskeligt at lempe foranstaltningerne, men at der godt kunne være grund til at se på, om nogle sikkerhedsregler kan udøves på en mere hensigtsmæssig måde.

Barrot kom herefter ind på spørgsmålet om transportsektorens CO2 udslip, hvor han så satsning på bane- og søtransport foruden mere miljøvenlige lastbiler og anvendelsen af biobrændstof som måder, der kan bidrage til et mindre CO2 udslip. Herunder sagde kommissæren, at det var vigtigt at forbedre jernbanens interoperabilitet og at lette toldadministrationen i forbindelse med transport ad søvejene. Det kunne være med til at gøre sø- og banetransport mere attraktivt. I forlængelse af det sagde Barrot, på et spørgsmål fra udvalget om elektrificering af det europæiske jernbanenet, at det også kunne bi-

drage til at mindske transportsektorens miljøbelastning, men det forudsatte, at kørestrømmen er frembragt på en miljøvenlig måde.

## **2. Besøg i Holland**

Emnerne for udvalgets besøg i Holland spændte over OPP, modulvogntog, roadpricing, rejsekort, cyklisme, kollektiv trafik og trafikplanlægning og indebar besøg og møder med det hollandske transportministerium, trafikforskningsinstituttet SWOV, byen Zwolle, et trafikovervågningscenter og Rotterdam Havn.

Generelt henvises til de vedlagte præsentationer, men nedenfor følger en kort opsummering af nogle af de oplysninger, udvalget fik under besøgene. Man også læse mere og finde links til flere af de nævnte initiativer og rapporter om de forskellige emner via det hollandske Transportministeriums hjemmeside <http://www.verkeerenwaterstaat.nl/english/>.

Under besøget hos det hollandske transportministerium fik udvalget en generel introduktion til hollandsk transportpolitik. Bl.a. blev det fortalt, at ministeriets overordnede prioriteringer er:

- Reduktion af trængsel
- Forbedret konkurrenceevne for Holland
- Mere og bedre kollektiv trafik
- Bidrage til et bæredygtigt miljø

I Holland er der, trods et udbygget motorvejsnet, en del trængselsproblemer og på normale hverdage er der omkring 200 km kø på motorvejene. På travle dage er køerne dobbelt så lange. De samfundsmæssige omkostninger herved vurderes at være over 700 mio. euro om året.

Investeringsbehovet på udbygningen af infrastrukturen i Holland er på ca. 80 mia. euro i perioden 2010-2020. Det forventes, at de ca. 60 mia. af disse skal komme fra de offentlige budgetter, mens ca. 20 mia. skal komme fra roadpricing og i form af OPP projekter. Der er vedlagt en præsentation om brugen af OPP i Holland, men det kan nævnes, at man i Holland har etableret en OPP rådgivningsenhed, der bl.a. skal udarbejde standardiserede kontrakter, indsamle internationale erfaringer og yde forskellige former for rådgivning i forbindelse med OPP projekter.

På baggrund af trængselsproblemerne indgår der i den hollandske regerings program, at der skal indføres kilometerbetaling (road pricing). Ordningen, der forventes indført fra 2012, indebærer, at der ved fastsættelsen af betalingen skal tages højde for bilernes miljøbelastning og ordningen skal modsvares af, at man nedsætter andre beskatningsformer på bilismen – særlig vægtafgiften. Det var endnu ikke endelig afklaret, hvilken type system, der ville blive tale om, men det ville muligvis blive et "brobizz" lignende system. Provenuet fra

road pricing ordningen skulle anvendes til udbygning af infrastrukturen. Præsentationen om road pricing er vedlagt.

Et andet initiativ til afhjælpning af trængslen er, at der er visse kørebaner på motorvejene (de yderste), der kun åbnes i myldretiden og der er på en del motorveje fleksible midterrabbatter, således man kan skifte de inderste vejbaners køreretning afhængig af, hvilken retning der er mest trængsel på. Desuden har man indført fleksible hastighedsgrænser, således hastigheden tilpasses den aktuelle grad af trængsel på en given vejstrækning, hvilket bl.a. medfører bedre brændstofudnyttelse og dermed bedre luftkvalitet og færre emissioner. Der er vedlagt en præsentation om det.

Den hollandske regering ønsker også, at brugen af kollektiv trafik udbredes, selvom de hollandske pendlere er blandt de i Europa, det er vanskeligst at få til at bruge kollektiv trafik frem for bilen. Blandt initiativerne er, at antallet af togafgange mellem de store byområder øges. Der er endvidere etableret en højhastighedsbane fra Amsterdam over Rotterdam og videre til Bruxelles og Paris. Desuden er der etableret nærbaner, hvor der henvises til præsentationen om Randstadt-rail, som forbinder Haag og Rotterdam.

Der gøres også en indsats for at gøre det nemmere at bruge kollektiv trafik. Et af disse er indførelsen af et landsdækkende rejsekort – det såkaldte OV chip-card. Der findes en præsentation om dette, men det kan nævnes, at det er konstrueret således, at betalingen for den givne strækning, man har tilbagelagt, trækkes automatisk på kortet. Man kan enten forudbetale et beløb på kortet, man kan rejse for, eller man kan betale via automatisk bankoverførsel. Kortet skal fra 2009 erstatte alle hidtidige betalingsformer i den kollektive transport.

Holland regnes for at være et land, hvor cyklisme er mest udbredt. Det har dels en række historiske årsager, men hænger også sammen med en aktiv cykelpolitik i mange af de hollandske kommuner. Et eksempel på en sådan "cykel-by" er Zwolle, som udvalget besøgte. Zwolle er en forholdsvis stor by med 115.000 indbyggere, og 37 pct. af al lokal trafik i byen foregår på cykel. Der kan læses mere om byens cykelinitiativer, som f.eks. etableringen af rene cykelgader i det bilfri centrum, i den vedlagte præsentation. Desuden er vedlagt en præsentation om håndteringen af cykeltyverier, som der finder 800.000 sted af om året i Holland. Indsatsen mod cykeltyveri indebærer bl.a. registrering af alle nye cykler, der udstyres med en unik id-kode i en elektronisk chip, der er monteret på cyklen, så man hurtigt kan kontrollere, om en cykel er meldt stjålet. Ca. 4,5 mio. cykler var registreret og der registreres ca. 1 mio. nye cykler hvert år på denne måde.

På godstransportområdet fik udvalget et indblik i de hollandske erfaringer med modulvogntog. Det hollandske forsøg er delt op i 3 trin, hvor der i de 2 første trin var begrænsninger på, hvor modulvogntogene kunne køre, mens det kun i begrænset omfang er tilfældet i den tredje del af forsøget. Præsentationen om modulvogntogsforsøget fra Transportministeriet findes vedlagt, men det kan nævnes, at Holland generelt finder, at erfaringerne med modulvogntog er positive. I lyset af de stigende trængselsproblemer og transportsektorens belastning af miljøet, ser de modulvogntogene som et bidrag til mindre trængsel og mere miljøvenlig transport. Trafiksikkerhedsmæssigt har forsøgene været underlagt strikse betingelser m.h.t. de veje og køretøjer, der har deltaget og der har været et tæt samarbejde med lokale vejmyndigheder, før der er givet tilladelse til kørsel med modulvogntog.

På spørgsmål fra udvalget om modulvogntogs mulige begrænsende effekt på brugen af jernbane- og søtransport, sagde Transportministeriet, at de ikke mente, modulvogntogene har nogen væsentlig begrænsende indvirkning på jernbanetransporten og den indenlandske søtransport. Det begrundede de med, at 80 pct. af alle transporter er på under 100 km., hvilket de mente som regel er for korte afstande til, at de foregår pr. skib eller tog. Desuden sagde de, at der er forskel på, hvilke typer gods, der transporteres med tog og skib henholdsvis lastbil, idet meget tungt gods typisk med fordel kan transporteres pr. jernbane eller skib, mens det er mere oplagt for lastbilerne at transportere lettere gods. De mente således, at der er en form for "naturlig" arbejdsdeling mellem transportformerne og de sagde, at Holland ikke har registreret nogen nævneværdig overflytning af gods fra jernbane og skib til lastbil i forbindelse med indførelsen af modulvogntog. De mente, at der med de stigende godsmængder er brug for alle transportformerne.

På godsområdet havde udvalget også lejlighed til at besøge havnen i Rotterdam, der er verdens 3. største havn målt på godsomsætning og 7. største målt på containertrafik. På europæisk niveau er Rotterdam den største havn. Blandt de vedlagte dokumenter findes en pjece fra havnens hjemmeside [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com) med en lang række tal og fakta om havnen i Rotterdam og dens placering sammenlignet med andre havne i verden. Trods sin størrelse – havnens areal strækker sig bl.a. 40 km. ind i landet – betyder de stadig stigende godsmængder, at havnen har pladsmangel. Man er derfor i gang med at inddæmme havbund og håber desuden på at få tilladelse til at udbygge havnen ud i havet.

Med venlig hilsen

Jesper Thinghuus,  
udvalgssekretær