

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Deres ref.:

Vor ref.: 09-510720-001

Dato: 27. februar  
2009

### **Høring af Grønbogen om det Trans Europæiske Netværk**

Dansk Transport og Logistik henviser til ministeriets høring af 9. februar 2009 vedrørende Kommissionens Grønbog om udviklingen af det Trans Europæiske Transport net.

Dansk Transport og Logistik – der repræsenterer det danske transporterhverv ad vej og på bane – skal ikke forholde sig til alle de elementer, som Kommissionen berører i Grønbogen, men vil fokusere på de elementer, der er centrale for brugerne af infrastrukturen.

Kommissionen peger med rette på infrastruktur som et hovedelement i en transportpolitik. Vi hilser velkommen, at Kommissionen erkender behov både for bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur og for etablering af ny infrastruktur.

Vi skal blot pege på den aktuelle danske debat for at fremhæve betydningen af disse forhold. Transportsystemerne i dag lider under næsten akut kapacitetsmangel af den ene eller den anden grund. Anlægsprojekter kan afhjælpe dette, men det er langsigtede løsninger, der ikke vil skabe ny kapacitet på kort sigt. Indførelse af modulvogntog, tilpasninger af vægtgrænser, regulering af kørselsrestriktioner i og udenfor byer m.v. er til gengæld tiltag, der kan have en positiv hurtig effekt.

Som det gælder for bæredygtighed er det nødvendigt, at der tages en bred tilgang til spørgsmålet om kapacitet generelt og at man foretager en bred vurdering af hvor kapacitetsbegrænsninger findes – lovgivning, sikkerhed, sociale forhold, infrastruktur mv. – for at finde de rette løsninger, som samtidig opfylder alle politiske mål.

Pga. de mange ønsker til nye infrastrukturprojekter og pga. de begrænsede midler hertil, så er det vigtigt at politikerne kan danne sig et solidt og fagligt fundament før de skal træffe en beslutning. Derfor hilser DTL kommissionens høring af TEN-T programmet velkommen. Det er vores opfattelse, at den internationale godstransport skal effektiviseres, da det vil kunne bidrage til at styrke det danske transporterhverv og de danske virksomheders konkurrenceevne. Et TEN-T program der bygger på effektive og sikre transportkorridorer er et skridt i den retning.

### **Q1 Skal vurderingen af udviklingen til dato omfatte andre faktorer?**

DTL skal særligt pege på to faktorer, som vi finder, har stor betydning for vurderingen af EU's indsats for infrastruktur. Den ene vedrører flaskehalse, hvor Kommissionen har lanceret

et initiativ til bekæmpelse af flaskehalse. Dette initiativ har vist, at selvom en flaskehals kan have grænseoverskridende effekter, er det overordentligt vanskeligt for EU at bidrage til at løse flaskehalsproblemerne. Men ikke desto mindre, kan en flaskehals et sted fastlægge den samlede kapacitet i en stor del af infrastrukturens system i EU. Fokus bør derfor stadig være at løse flaskehalse i systemet. Den anden faktor vedrører et bedre fokus på at løse de konkrete problemer i EU's infrastruktur, snarere end at forfølge en politik om at overflytte gods mellem transportformerne. Man kan ikke udvikle og fremme jernbanetransport og søtransport ved at gøre forholdene for godstransport ad vej ringere eller mere besværligt. 85% af vejtransport er kørsler under 150 km – en afstand hvor jernbaner og søfart alligevel ikke kan betragtes som et alternativ.

### **Q2, Q3 prioritetsnetværk eller prioritetsprojekter**

I Kommissionens grønbog anføres det, at de nuværende TEN-T prioritetsprojekter kan udvikles til et prioritetsnetværk, som vil kunne bidrage til at have og andre netværksindgange integreres bedre i de nuværende transportkorridorer. På nuværende tidspunkt er der store problemer med godstransporten til og fra havnene i Europa, da en effektiv brug af skibsfarten forudsætter, at lastbilerne har gode adgangsveje til og fra havnene for at sikre den videre distribution af godset. EU bør spille en mere fremtrædende rolle i at sikre internationale transportkorridorer og – kæder. DTL er derfor umiddelbart positiv over for et multimodalt TEN-T prioritets netværk, der vil kunne sikre at godset kommer hurtigt frem til bestemmelsesstedet.

Det forudsættes dog, at et sådant prioritetsnetværk også tager hensyn til EU's geografiske forhold og den regionale mangfoldighed og fortsat fokuserer på at sikre alle regioners adgang til hele EU. Dermed bliver knudepunkter i form af intermodale terminaler, havne, men også transportcentre mv. mere afgørende end nogensinde for at sikre godsets uhindrede transport.

### **Q4, Q5, Q6 ”conceptual pillar”, ITS**

I lyset af erfaringen med TEN-T de sidste 10-15 år, synes det at være hensigtsmæssigt at fokusere på de områder, hvor EU har kunnet gøre en forskel. Det synes særligt i områder, der kræver en bred indsats for forskning og udvikling og en fælles europæiske indsats. ERTMS er et eksempel, Galileo er et andet (uden dog at DTL i den sammenhæng udtaler sig om hvorvidt Galileo er en god ide eller ej). EU synes derfor at kunne bidrage med tiltag, der fokuserer på at sikre en bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur – som anlagt af medlemsstaterne, en fælles teknologisk udvikling, og en indførelse af en samlet fælles EU løsning, snarere end 27 enkeltstående nationale løsninger.

DTL skal dog samtidig bemærke, at afsnittet på s. 11 om ”freight logistics” er en opremsning af ønskede resultater, snarere end et forsøg på en praktisk løsning af de udfordringer godstransport og logistik står overfor i EU. Som eksempel står det ikke klart for DTL, hvilken sammenhæng Kommissionen forestiller sig mellem f.eks. parkeringspladser og udviklingen af TEN-T. Kunne Kommissionen være villig til at anvende TEN-T midler til anlæg af yderligere parkeringspladser i EU? Hvis det er tilfældet, så skal det fremgå mere klart, og den

slags ”mindre projekter” skal finansielt set sikres mere opmærksomhed i tildeling af midlerne.

DTL finder det centralt, at ITS integreres i kommissionens TEN-T politik, da ITS systemer kan bidrage til at smidiggøre trafikafviklingen og samtidig sikre, at den nuværende infrastruktur udnyttes bedre. Dette ITS system kan med fordel integreres i den redskabssøjle, som ifølge kommissionen vil kunne være med til at integrere de forskellige transportpolitiske tiltag i den overordnede TEN-T politik.

### **Q7 Innovation**

Hvis man vil fremtidssikre EU's politik for TEN-T synes det at være hensigtsmæssigt allerede nu at erkende, at f.eks. ITS er ikke kun et spørgsmål om infrastruktur men også om samspillet mellem køretøjer og infrastruktur. Kommissionens henvisning til nye former for energi til køretøjer stiller samme udfordring. I begge tilfælde kan TEN-T politikken vise sig at være et effektivt og nyttigt instrument.

Derfor ønsker vi fra DTLs side ikke specifikt at pege på hvilken af de tre løsningsmodeller kommissionen skal arbejde videre med, men vi er positivt indstillet overfor et samlet prioritetsnetværk som suppleres af en redskabssøjle der kan understøtte politikken på området.

Med venlig hilsen

Søren Hyldstrup Larsen  
EU-chef  
Bruxelles