



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 23. marts 2009
Dok.id
J. nr. 129-57

Internationalt Kontor

Steen Jonssen
Telefon 33 92 34 01
sjo@TRM.dk

Grundnotat

Grønbog:

TEN-T: en gennemgang af politikken

**PÅ VEJ MOD STØRRE INTEGRATION I DET TRANSEUROPÆISKE
TRANSPORTNET TIL GAVN FOR DEN FÆLLES TRANSPORTPOLI-
TIK**

KOM(2009)44

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets
Trafikudvalg.

Resumé

*I grønbogen gennemgås den hidtidige politik på området 'transeuropæiske
transportnet' (TEN-T) og der gives en vurdering af denne politiks stærke og
svage sider.*

*De gældende retningslinjer for de transeuropæiske transportnet er bygget op
omkring 2 lag: Det ene lag består af særskilte net for de forskellige transport-
former (veje, jernbaner, indre vandveje, lufthavne, havne og kombineret
transport) samt horisontale tiltag som ITS (Intelligent Transport Systems),
Galileo og ERTMS (European Rail Transport Management System). Det an-
det lag består af de 30 særlige prioritetsprojekter, som blev fastlagt i hhv.
1994 og 2004, og hvortil hører Øresundsforbindelsen og den faste forbindelse
over Femern Bælt.*

*I Grønbogen formulerer Kommissionen tre mulige alternativer for den videre
udvikling af TEN-T:*

- 1. Den nuværende struktur med to lag bestående af det primære net
(skitseplaner for de forskellige transportformer) og prioriterede pro-
jekter, som ikke er forbundet med det primære net*
- 2. TEN-T reduceres til alene at bestå af prioritetsprojekter, der eventuelt
forbindes, så de udgør et prioriteret net*



3. *En struktur bestående af to lag: a) et primært net (skitseplaner) som i model 1 og b) et prioriteret net (basisnet) med udgangspunkt i de nuværende prioritetsprojekter, som forbinder de store transnationale akser, og vigtige knudepunkter. Dette suppleres med et sæt mål og kriterier som tilvejebringer et grundlag for udpegning af nye projekter.*

Baggrund og indhold

Sigtet med politikken for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er dels at etablere den infrastruktur, som er nødvendig for, at det indre marked kan fungere efter hensigten, og dels at virkeliggøre målene i Lissabonstrategien for vækst og beskæftigelse.

Der er hidtil investeret ca. 400 mia. EUR i det transeuropæiske transportnet, hvoraf ca. en tredjedel stammer fra fællesskabskilder. Alligevel er man langt fra at have opfyldt målene med TEN-T-politikken.

Det er derfor Kommissionens opfattelse, at der er behov for en gennemgribende gennemgang af TEN-T-politikken, som fremover også bør omfatte et bidrag til Fællesskabets klimaændringsmål.

Med henblik på at påbegynde en diskussion om den fremtidige TEN-T politik har Kommissionen derfor den 4. februar 2009 offentliggjort en Grønbog med titlen *'TEN-T: en gennemgang af politikken. På vej mod større integration i det transeuropæiske transportnet til gavn for den fælles transportpolitik.'*

De nugældende TEN-T-retningslinjer, som er vedtaget i 1996 og senest ændret i 2004, omfatter to lag: et primært net, som består af skitseplaner for jernbane-, vej-, indre vandvejs- lufthavns- og havnet, og et sekundært lag bestående af 30 prioriterede projekter (herunder Femern Bælt-projektet).

Det primære net består samlet set af: 95 700 km veje, 106 000 km jernbaneforbindelser, 13 000 km indre vandveje, 411 lufthavne og 404 søhavne. Hovedparten af disse forbindelser og knudepunkter eksisterer allerede. Men næsten 20 000 km veje, over 20 000 km jernbaneforbindelser og 600 km indre vandvejsforbindelser skal stadig anlægges eller opgraderes betydeligt, og omkostningerne herved anslås til 500 mia. EUR ifølge medlemsstaternes nylige skøn. Hertil kommer intelligente trafikstyringssystemer som ITS (Intelligent Transport Systems), ERTMS (European Rail Traffic Management Systems) og SESAR (Single European Sky ATM Research Programme).

Det sekundære lag af 30 særlige prioritetsprojekter omfatter bl.a. Øresundsforbindelsen og den faste forbindelse over Femern Bælt. Af de 30 prioritetsprojekter er de 3 færdiggjort (herunder Øresundsforbindelsen).



De disponible instrumenter i form af EU-støtteordninger (TEN-T-ordningen, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Investeringsbank) har indtil nu været utilstrækkelige til at sikre fuld færdiggørelse af projekterne af fælles interesse.

Kommissionen finder derfor, at der er behov for en gennemgribende analyse af TEN-T-politikken, hvor det centrale spørgsmål er, hvorledes fremtidens multimodale net skal udformes og hvordan en rettidig færdiggørelse sikres.

Det anføres i Grønbogen, at for at de primære net kan opretholdes som TEN-T-lag, må der foretages en fornyet gennemgang af de metoder, som benyttes til at ajourføre og overvåge det, og af de instrumenter, som er nødvendige for at sikre en fuldstændig og rettidig færdiggørelse, og medlemsstaterne vil i den sammenhæng skulle påtage sig et mere bindende ansvar.

For så vidt angår prioriterede projekter, kan den aktuelle politik for prioriterede projekter udbygges i retning af en egentlig strategi for et prioriteret net (basisnet). Herved kan der f.eks. ske en systematisk inddragelse af knudepunkter. En strategi for et sådant basisnet bør ifølge Kommissionen som udgangspunkt bygge på en fælles aftale om entydige mål og en gennemskuelig og objektiv planlægningsmetode, hvor der bl.a. tages hensyn til trafikstrømme inden for EU og til/fra tredjelande, herunder andre verdensdele. Basisnettet bør være kendetegnet ved fuld interoperabilitet (dvs. gennemførelse af ERTMS og alle øvrige tekniske specifikationer i jernbanesektoren, gennemførelse af politikken for de fælles luftrum og ATM-masterplanen og interoperabilitet inden for andre ITS-sektorer).

Projekter, der optages i basisnettet – der er mindre omfangsrigt end de primære net, og som fokuserer på elementer af stor betydning for at opfylde TEN-T-politikens mål – vil være meget omkostningskrævende. Kommissionen anfører derfor, at den brede vifte af forskellige projekttyper, hvormed TEN-T udvikles, nødvendiggøre forskellige finansieringsløsninger, herunder forskellige Fællesskabsinstrumenter, selvfinansiering på grundlag af brugerbetaling, OPP m.v. Relevante fællesskabsinstrumenter er i denne forbindelse TEN-T-budgettet, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Den Europæiske Investeringsbank.

På grundlag af ovenstående formulerer Kommissionen i Grønbogen tre mulige alternativer for den videre udvikling af TEN-T:

1. Den nuværende struktur med to lag bestående af det primære net (skitseplaner for de forskellige transportformer) og prioriterede projekter, som ikke er forbundet med det primære net
2. TEN-T reduceres til alene at bestå af prioritetsprojekter, der eventuelt forbindes, så de udgør et prioriteret net



3. En struktur bestående af to lag: a) et primært net (skitseplaner) som i model 1 og b) et prioriteret net (basisnet) med udgangspunkt i de nuværende prioritetsprojekter, som forbinder de store transnationale akser, og vigtige knudepunkter. Dette suppleres med et sæt mål og kriterier som tilvejebringer et grundlag for udpegning af nye projekter.

Forskellen til model 1 er således, at der i model 3 tilstræbes et basisnet med større potentiale for at virkeliggøre ægte netvirkninger og at tilvejebringe et referencegrundlag for transportpolitikker, innovation (effektiv udnyttelse af infrastruktur, samordnet modalitet, logistik, nye teknologier m.v.) og målene om nedbringelse af emissioner.

Kommissionen har sat fristen for afgivelse af høringssvar til 30. april 2009.

Gældende dansk ret

Ikke relevant.

Høring

Følgende organisationer er blevet hørt over forslaget:

International Transport Danmark, DI-Transport, Forbrugerrådet, Offentligt Ansattes Organisationer, DSB, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund, Danske Havne, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Kommunernes Landsforening, FDM, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Handel Transport og Service, Danske Busvognmænd, HK Trafik & Jernbane, HTSA, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Transport og Logistik, Landbrugsrådet, Fagligt Fællesforbund, Danske Regioner.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Industri (DI) finder, at udviklingen af transeuropæiske netværk for transport, TEN-T, er vigtig for udviklingen af det indre marked.

Derfor må der sættes mere tempo på implementeringen af de igangværende TEN-T projekter. Det er samtidig vigtigt, at man både i EU og på nationalt plan arbejder for at få udviklingen af europæisk infrastruktur højere op på den politiske dagsorden, da der er tale om centrale rammevilkår for de mange virksomheder, der har EU som hjemmemarked og derfor arbejder på tværs af grænserne.



I DI's vurdering af EU's hidtidige politik vedrørende TEN-T er det meget positivt, at Øresundsforbindelsen og Femern forbindelsen er støttet af TEN-T. Det samme gælder støtten til en række andre projekter i Danmark.

DI vil derfor opfordre regeringen til at arbejde for, at det fortsat vil være muligt at søge og modtage sådanne bevillinger til danske projekter i forbindelse med den forventede senere revision af retningslinjerne for transeuropæiske transportnet, hvor Grønbogen er første led i processen.

DI er generelt interesseret i TEN-T projekter, der fremmer erhvervslivets rammevilkår gennem etablering af bedre infrastruktur i medlemslandene. Det gælder f.eks. godskorridorer for jernbaner inden for EU og forbindelserne til 3. lande.

Samtidig vil nogle af DI's medlemsvirksomheder også fremover have direkte kommercielle interesser i forbindelse med specifikke TEN-T projekter. Dette gælder tillige deltagelse i eventuelle Offentlig Private Partnerskaber, OPP, som DI ser positivt på og ønsker fremmet.

Det er tidligere blevet påpeget af de officielle TEN-T koordinatore, at TEN-T har utilstrækkelige økonomiske midler, at der er usikkerhed om EU's og mange medlemslandes engagement i programmet samt at programmet til tider har været præget af mangelfuld planlægning og tekniske problemer. Dette synspunkt deles af DI's europæiske arbejdsgiver- og industriorganisation BUSINESSEUROPE.

DI finder det især vigtigt at sikre TEN-T programmets målopfyldelse og økonomiske effektivitet og undgå budgetmæssige problemer, som TEN-T hidtil har lidt under.

Et fremtidigt fokus bør være, at EU sikrer et lettilgængeligt overblik over bevillinger. I den forbindelse kunne man forestille sig, at Europa Kommissionen udarbejder en årlig rapport med en oversigt over, hvor langt de enkelte projekter er, og hvor mange midler de modtager fra TEN-T.

Hvad angår ITS, Intelligente Transport Systemer, finder DI det naturligt at udvide ITSs rolle i TEN-T, da ITS tjener til at håndtere den stigende trængsel i EU landene på en mere optimal måde.

Sidst men ikke mindst mener DI, at de transeuropæiske net bør forbindes langt bedre med de vigtigste havne, idet en meget betydelig del af EU's internationale handel foregår via havnene. Det vil også fremme udviklingen af mere sammenhængende transportformer til gavn for virksomhedernes transportarbejde i hele EU.



Dansk Transport og Logistik (DTL) – der repræsenterer det danske transporterhverv ad vej og på bane – fokuserer på de elementer, der er centrale for brugerne af infrastrukturen.

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

DTL peger 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 uden for 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, 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 peger særligt på to faktorer, som man 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 havne 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 bemærker samtidig, 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 DTL ikke specifikt at pege på, hvilken af de tre løsningsmodeller Kommissionen skal arbejde videre med, men DTL er positivt indstillet over for et samlet prioritetsnetværk som suppleres af en redskabssøjle, der kan understøtte politikken på området.

Danske Havne har blandede holdninger til grønbogen. Noget er godt, noget er mindre godt. Det er f.eks. godt, at Kommissionen i højere grad fokuserer på knudepunkter (særligt havne) og co-modalitet.

Det er dog mindre godt, at der er en klar tendens til at søge en form for prioritering af et "kerne-netværk" – herunder enkelte havne. Diskussionen om prioritering af havne har også været aktuel længe i Danmark, men er efterhånden kommet til at handle om at satse på mange havne. Noget tilsvarende burde være tilfældet på europæisk plan.

Ingen danske havne er store i europæisk regi. Derfor er det vigtigt for Danmark, og for de danske havne, at Kommissionen også har fokus på de mellemstore og mindre havne. Og derfor er der grund til at frygte en tendens til koncentration og prioritering af den europæiske støtte.

Kommissionen er på ret spor væk fra de prioriterede projekter og "akser" ved at fokusere på kapacitet og knudepunkter.

Et netværk med kun få knudepunkter er imidlertid ikke noget netværk. Mange knudepunkter er det, der skaber de hurtigste forbindelser og største mobilitet i netværket.

Jo flere knudepunkter, jo højere fleksibilitet, forsyningssikkerhed og aflastning. Internettet kan tjene som et eksempel på et netværk, der baserer sig på et meget stort antal knudepunkter. Hvis alle strømme i et netværk (det være sig information, personer eller gods) skal gennem enkelte knudepunkter, så skaber det overbelastning af bestemte korridorer. Også i et transportnetværk. Dette aspekt anerkender Kommissionen også, s. 10 i grønbogen.



Derfor er ideen om et prioriteret "kerne"netværk ikke optimal. For det vil bidrage til at koncentrere netværket om færre knudepunkter, og derved mindske fleksibiliteten og øge belastningen.

Der bør arbejdes med mange knudepunkter. Jo flere jo bedre. 5 mellemstore og 5 mindre europæiske havne er et langt mere transportmæssigt effektivt, fleksibelt, forsynings sikkert og landtransportreducerende system end 1 megahavn - selv om mængderne der håndteres over kaj er nogenlunde ens.

Skal A-havnebegrebet ændres (havne med en årlig omsætning på mere end 1,5 mio. tons eller 200.000 passagerer) bør det være på passagersiden.

Ideen om særligt udpegede, grønne korridorer (s. 11) passer heller ikke ind i en netværkstankegang. Det er klart at et fokusområde for europæisk transportpolitik bør være at fjerne flaskehalse og fremme miljøvenlig transport. Her er mængden af trafik naturligvis vigtig. Men et mindst lige så vigtigt fokusområde bør være, hvor der er potentiale for vækst, udvikling og aflastning. Med det første fokus helbreder man kun trafikale sygdomme. Med det andet fokus forebygger man dem også.

Det bør i den forbindelse erindres, at langt hovedparten af de godsmængder, der håndteres i de danske og europæiske havne er bulk-produkter. Der er ikke kun tale om lavværdiprodukter men også om - ofte forarbejdede - varer af højere værdi som fx stål, gødningsstoffer, biomasse og raffinerede olieprodukter. Disse co-modale varestrome er af stor betydning for – ikke bare økonomi og forsynings sikkerhed, men også for transportsystemet. Da der er tale om varer med stor masse eller volumen ville de fylde ekstra meget på vejene, hvis de skulle køres rundt.

Imidlertid synes fokus i Kommissionens tankegang om co-modale knudepunkter, at ligge på intermodalt gods som containere og trailere. Dette er naturligvis også vigtigt. Men hvis man erkender, at en lastvognfuld korn fylder lige så meget på vejene som en lastvogn med fladskærme – og slider langt mere. Så bliver bulk-produkter og –havne også langt vigtigere i det store transportbillede.

Denne diskussion hører sammen med diskussionen om det prioriterede netværk. Det er fristende at udpege en række af de største europæiske container- og færdhavne til et sådant netværk. Men derved ville man både udelade vigtige varestrome og indskrænke bulkhavnes muligheder.

Danske Havne er enig i, at de eksisterende regler, procedurer, koncepter og kriterier for havne og for Motorways of the Sea-projekter i TEN-T-programmet har været for uklare og komplicerede (s.6). Dette bør ændres.



Det er også godt og rigtigt at anskue godstransport og passagertrafik som to forskellige systemer med visse overlap i netværkerne (s.10).

Uddannelse (af transportører, speditører, chauffører, søfolk etc.) er en væsentlig del af transportsystemet. Dette felt ligger selvfølgelig inden for de enkelte medlemsstaters kompetence, men Kommissionen kunne gøre noget for at opfordre staterne til et øget fokus herpå, eller ligefrem være promotor for best practice.

Danmarks Rederiforening kan støtte, at EU gør en indsats for at forbedre tiltag, der skal lette transporter til og fra EU's medlemslande. Vi skal dog gøre opmærksom på, at denne støtte forudsætter, at disse ikke har en yderligere konkurrenceforvridende effekt. I denne forbindelse ser vi det som essentielt, at der for så vidt angår en videreførelse af projektet "sømotorveje" fokuseres på generelle infrastrukturinvesteringer, lettelse af toldprocedurer og kapacitetsopbygning i nabolandene i overensstemmelse med den generelle danske holdning til dette koncept.

Ligeledes håber vi, at der fra myndighedernes side ved evaluering af diverse finansieringsmuligheder vil være særlig opmærksomhed på risikoen for påvirkning af markedets incitamentsstruktur, hvor eksempelvis direkte statsstøtte til enkeltvirksomheder og lånegarantiinstrumenter kan synes særligt problematiske.

Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Ikke relevant.

Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

Regeringens foreløbige generelle holdning

Udviklingen af de transeuropæiske transportnet er et meget væsentligt element i transportsektorens bidrag til Det Indre Marked som et centralt rammevilkår for den økonomiske udvikling.

Konceptet transeuropæiske transport har siden etableringen i 1994 ydet et væsentligt bidrag til virkeliggørelsen af store danske infrastrukturprojekter, f.eks. den faste forbindelse over Øresund. Det er væsentligt at denne mulighed fortsat består i samspil med nationale planer for udbygningen af transportinfrastrukturen.



Udviklingen og anvendelsen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for alle transportformer bør spille en væsentlig rolle i relation til den fremtidige TEN-T politik.

For så vidt angår konceptet 'sømotorveje' lægges der fra dansk side fortsat vægt på, at der fokuseres på generelle infrastrukturinvesteringer i forbindelse med støttetildeling til konkrete projekter.

Danmark finder, at der i særlig grad bør fokuseres på samspillet mellem transportformerne (comodalitet), herunder ikke mindst samspillet mellem landbaserede transportformer og søtransport. Der bør derfor lægges vægt på optimeringen af knudepunkter, der forbinder baglandet med større og mindre havne.

Danmarks vigtigste TEN-T-projekt er p.t. den faste forbindelse over Femern Bælt (Prioritetsprojekt nr. 20 i de gældende retningslinjer for udviklingen af de transeuropæiske transportnet). Efter de gældende finansielle bestemmelser vedr. TEN-projekter kan der til Femern-forbindelsen opnås op til 30 % af anlægsudgifterne (33 mia. kr. (2008-priser) hvis den p.t. foretrukne løsning (skræstagsbro) vælges).

Det er derfor i dansk interesse at bevare konceptet med særlige prioritetsprojekter, der kan tildeles højere støtte end de ellers gældende støtteprocentsatser, idet dette vil muliggøre en fortsat betydelige TEN-støtte til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

En snæver fokusering på Femern Bælt projektet ville derfor tilsige, at Danmark skal pege Kommissionens udviklingsmodel 2 (et prioriteret net bestående af de nuværende og kommende prioritetsprojekter).

Danmark vil imidlertid fremover også have andre store projekter, som vil kunne opnå TEN-støtte, hvis retningslinjerne for TEN-T-politikken sigter lidt bredere end blot prioritetsprojekter. Hertil hører f.eks. indførelsen af ERTMS (European Rail Traffic Management System) på hele det statslige danske jernbanelenet frem til 2020. Udgiften hertil skønnes at være knap 22 mia. kr. Efter de gældende retningslinjer kan der gives op til 50 % i TEN-støtte til forundersøgelser og implementering af ERTMS-infrastruktur samt indbygning af ERTMS-udstyr i tog.

Ulempen ved at fortsætte med den nuværende model (model 1) er, at der ikke er en sammenhæng mellem de fastlagte prioritetsprojekter og resten af TEN-T-nettet.

Ud fra en samlet betragtning vurderes det på denne baggrund at være i dansk interesse at pege på Kommissionens udviklingsmodel 3, således at udviklingen af de transeuropæiske transportnet (TEN-T) fortsat hviler på 2 lag, hvor det



ene lag udgøres af de nuværende primære net i form af skitseplaner fordelt på transportformer og trafikstyringssystemer (herunder ERTMS og ITS), mens det andet lag udføres af de nuværende prioritetsprojekter (herunder Femernprojektet) i form af et geografisk defineret basisnet, som suppleres med nogle mål og kriterier, som udgør grundlaget for udpegning af nye projekter.

Det bedste alternativ vurderes at være en fortsættelse af den nuværende model (model 1).

Tidligere forelæggelse i Folketingets Europaudvalg

Grønbogen har ikke tidligere været forelagt i Folketingets Europaudvalg.