

# Europas vigtigste forbindelser støttes af EU

**EU planlægger og forhandler** aftaler mellem medlemslandene for at opnå gode forbindelser mellem nord-syd og øst-vest i Europa, uanset om vi taler lastbiler, tog eller skibe. Vi har set nærmere på, hvad EU prioriterer, og hvilke udfordringer der er i at skabe gode forbindelser på kryds og tværs af EU.

Lene Jæger Klausen \ Adobe Stock, DTU

**H**øj mobilitet i samfundet er en afgørende forudsætning for, at vejgods-transport- og logistikerhvervet kan øge sit bidrag til dansk BNP frem mod år 2030. Derfor hedder et af indsatsområderne i ITD Vækststrategi 2030 også Fremtidens mobilitet, fordi klimaforandringerne og bevidstheden om samfundets begrænsede ressourcer vil få stor indflydelse på prioriteringen af ny infrastruktur.

Det gør også, at ITD blandt andet skal arbejde for, at EU's indsatser omkring det transeuropæiske infrastrukturnetværk TEN-T intensiveres. Særligt skal Kommissionen prioritere arbejdet for bindende fælles mål, enklere finansiering og medfinansiering via EU-midlerne.

For udgifterne til dyrere vejgodstransport rammer hele samfundet og hæmmer handlen mellem landene i EU, hvilket er en væsentlig årsag til, at planlægningen af transport gennem Europa ligger højt på EU's dagsorden. Det hæmmer samhandlen, når der er trafikale flaskehalse.

Men det er et område, hvor det er vanskeligt og langsommeligt at træffe beslutninger. De enkelte lande har stærke særinteresser, og afhængigt af de enkelte landes betalingssystemer kan etablering og udvidelse af vejnettet være en kilde til indtægter eller udgifter.

– Forhandlingerne om det EU-prioriterede vejnet foregår på højt niveau, fordi en aftale både giver muligheder og pligter til de enkelte lande, fortæller professor og trafikforsker fra DTU, Otto Anker Nielsen.

Han har som en af få i Danmark beskæftiget sig med infrastrukturen i EU. Og når man taler om infrastruktur og EU, så er det nødvendigt at nævne TEN-T. TEN-T er det korte navn for "The Trans-European Transport Network", som arbejder for implementering og udvikling af et dækkende netværk af veje, togbaner, togterminaler, skibsruter, havne og lufthavne.

Samarbejdet har to fokuspunkter: Dels at sikre, at hele EU er dækket tilfredsstillende med infrastruktur, og dels sikre, at de vigtigste ruter og transportsystemer er forbundet optimalt. Det er muligt for de enkelte medlemslande at få støtte til anlæggelsen og udviklingen af forskellige infrastrukturløsninger, som i TEN-T-samarbejdet vurderes til at være centrale for infrastrukturen. Det er derfor en fordel at få et EU-medlemslands nationale infrastruktur til at indgå som en EU-hovedfærdselsåre.

## Danmark har fået støtte før

Danmark fik eksempelvis støtte fra EU til anlæggelse af Øresundsbroen, da den indgår som en del af TEN-T-netværket. Når dele af



## KORT OM TEN-T

TEN-T er forkortelse for samarbejdet "The Trans-European Transport Network", som udvikler og implementerer et dækkende netværk af veje, togbaner, togterminaler, skibsruter, havne og lufthavne. Samarbejdet refererer til Europa-Kommissionen.

infrastrukturen i et land opnår støtte gennem TEN-T-samarbejdet, har landene til gengæld også en forpligtelse til at gennemføre de planlagte infrastrukturprojekter.

– EU har dog ikke nogen sanktionsmuligheder i forhold til de lande, som ikke lever op til deres del af aftalen. Man får naturligvis ikke støtten, hvis man ikke leverer vejene, men andet sker der ikke, og der vil fortsat være mulighed for, at man kan få de samme eller andre projekter med i de senere forhandlinger, siger Otto Anker Nielsen, som vurderer, at samarbejdet overordnet set forløber fornuftigt.

– Generelt har EU sikret, at vejnettet i Europa er både veldimensioneret og sikkert, men der er også plads til forbedringer. I Tyskland er en del af motorvejene underdimensionerede, hvilket er en udfordring for transportbranchen, siger Otto Anker Nielsen. Han peger på, at en af årsagerne til, at det tyske vejnet halter bagefter, skal findes i den nationale tyske lovgivning, som indeholder mange restriktioner i forhold til både miljø og involvering af borgerne, hvilket fører til langsomme og omkostningstunge beslutningsprocesser.

– Det har vi blandt andet set i forbindelse med den tyske godkendelse af Femern-forbindelsen.

## Brexit kan betyde mere skibstransport

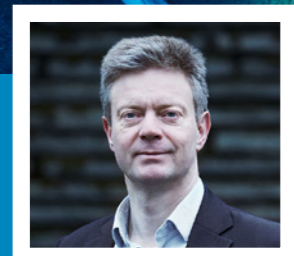
EU-samarbejdet om de transeuropæiske net har især til opgave at løse de flaskehalsproblemer, som forventes at blive større i takt med, at der kommer flere køretøjer på vejene. Mange af projekterne kræver års forberedelse og gennemførelse, hvilket betyder, at der sjældent sker store ændringer i de projekter, der er planlagt.

Noget, der dog kan få betydning for fremtidens investeringer, er Storbritanniens udmeldelse af EU.

– Der forventes at opstå en stor flaskehals i forhold til godsfortoldning ved de engelske grænser. I forhold til samhandlen med Irland kan det for

»Godstransport med tog giver kun mening over lange afstande, og der er Danmark simpelthen for lille.«

Otto Anker Nielsen, professor og trafikforsker, Danmarks Tekniske Universitet (DTU)



## OTTO ANKER NIELSEN

Otto Anker Nielsen er professor og leder af transportfakultetet ved Danmarks Tekniske Universitet (DTU), hvor han blandt andet arbejder med analyser af transportformer, muligheder for roadpricing og modellering af trafikken.



eksempel blive mere effektivt at sejle mellem Irland og kontinentet i stedet for at fragte det med lastbil via Storbritannien. Det skal også ses i lyset af, at mange engelske veje er underdimensionerede i forhold til behovet, så Storbritannien er i forvejen et land, som er udfordrende for transportvirksomhederne at operere i, siger Otto Anker Nielsen.

## Effektiv transport giver konkurrencefordele

Udover at skibsfragten på den måde kan komme til at ændre på det trafikmønster, vi ser i dag, peger Otto Anker





Nielsen også på, at bedre forbindelser med godstog i Europa kunne effektivisere transporten.

– Når vi sammenligner med USA, så er deres godstogforbindelser langt mere effektive i forhold til håndteringen af gods, og det kunne vi lære noget af på de lange afstande i Europa, siger Otto Anker Nielsen. Han gør samtidig opmærksom på, at der her er et område, hvor Danmark langt fra er duksen i klassen.

– Store dele af vores banenet er - som et af de eneste steder i Europa - fortsat afhængig af dieseltog. Alle kender til de udfordringer, det har givet i Danmark i forbindelse med erhvervelsen af nye togsæt, men det betyder også, at dele af det danske tognet ikke kan betjenes med eldrevne godslokomotiver, hvorfor der skal ske kostbare skift af lokomotiv. Dertil kommer manglende kapacitet i nettet og få kombi-terminaler.

Mange andre steder i Europa er godstransporten med tog også svær at håndtere.

– Der er for mange nationale løsninger, som giver vanskeligheder i forhold til at flytte godset fra et land med tog til et andet, siger Otto Anker Nielsen.

– I USA er det langt lettere at sende godsvogne gennem systemet, også selv om der er flere operatører og jernbaneselskaber undervejs.

#### Mindre trængsel øger danske konkurrencevilkår

Otto Anker Nielsen er ikke bekymret for, at den danske transportbranche vil lide nød, hvis jernbanenettet gennem Europa bliver udbygget og effektiviseret.

– Tværtimod er Danmark et land med høje lønninger og veluddannede medarbejdere. Jo færre timer chauffører skal holde i kø, jo mindre belaster timelønnen de samlede transportomkostninger. Det giver os mulighed for at konkurrere på andre parametre som eksempelvis viden, planlægning og fleksibilitet, siger Otto Anker Nielsen.

Han forventer ikke, at en forbedring af togforbindelserne gennem Europa vil have den store indflydelse på indenrigs-transporten.

– Godstransport med tog giver kun mening over lange afstande, og der er Danmark simpelthen for lille, når vi ser bort fra helt særlige transporter med stor fast efterspørgsel, lyder vurderingen.

#### Investeringer i infrastruktur er investeringer i vækst

Udbygning og vedligeholdelse af vejnettet kræver milliardstore investeringer, og selv om der kan være støtte at hente til de EU-vigtige forbindelser, så er det generelt en udgift for de enkelte lande at etablere og vedligeholde et vejnet med en passende kapacitet.

– Der er flere muligheder for de enkelte lande for at overføre nogle af udgifterne til brugerne af vejene, som vi eksempelvis kender det fra Italien og Norge, hvor man betaler for at køre på vejene. I Tyskland har man maut for lastbiler, og i Danmark bruger vi vignet-systemet, men de fleste steder ender regnestykket isoleret set med at være negativt, siger Otto Anker Nielsen.

Regnestykket er til gengæld ikke negativt, når man medtager den samlede samfundsøkonomi, som også indeholder afgifter på køretøjer og drivmidler.

– Hertil kommer, at der findes lande, som opkræver så høje afgifter for brug af vejene, at det bliver en væsentlig finansieringskilde til vejudbygning: Østrig har på den måde finansieret udbygning af deres vejnet på trods af, at anlægsomkostningerne i bjergene er meget store, vurderer Otto Anker Nielsen.

#### Afgifter kan betale grøn omstilling

Lige nu er skatter og afgifter uafhængige af trængslen på vejene, men det er en af de ting, som, Otto Anker Nielsen mener, kan forbedres.

– Hvis Europa skal nå målene om at begrænse CO<sub>2</sub>-udslippet og trængsel, er det vigtigt at understøtte den omstilling med skatter og afgifter, der mere fokuseret understøtter de mål, siger han og fortæller, at det er en udgift for transportsektoren at investere i den grønne omstilling.

– EU kan med fordel sikre ensartede regler og bidrage til den grønne omstil-

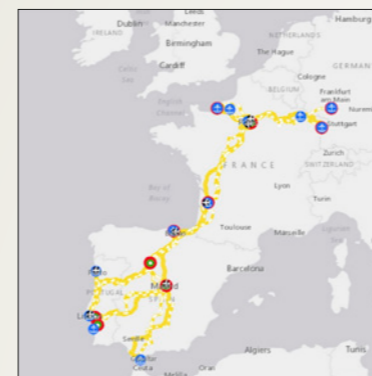
## RESULTATERNE AF TEN-T

Her er nogle af de vigtigste veje, som EU-samarbejdet har støttet gennem de seneste 30 år:

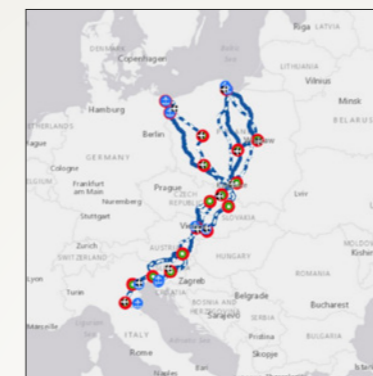
- Øresundsbroen mellem Danmark og Sverige (1992-1994)
- Sidcup-omkørslen ved London, Storbritannien (1985)
- M25-forbedringen, Storbritannien (1985)
- M20-forbedringen, Storbritannien (1986, 1989)
- E18 – den nordiske triangel, der begynder i Craigavon i Nordirland og ender i Sankt Petersborg i Rusland. Undervejs går den gennem Skotland, England, Norge, Sverige og Finland. Projektet drejede sig om ruten i Finland (1995-2001)
- A6-udvidelsen i Tyskland (1997)
- A43-forberinger i Maurienne, Frankrig (1998)
- A8-motorvejen, Tyskland (2000)
- N-340 fra Cádiz til Barcelona via Málaga, Spanien (2001)
- P.A.Th.E. (nord-syd forbindelse) og Via Egnatia (øst-vest-forbindelse) motorveje, Grækenland (1990-2004)
- Irland-England-Benelux-forbindelsen (2007-2015)

ling på samme måde, som arbejdsvilkår er værd at regulere, således at chauffører har gode vilkår overalt i Europa, og der ikke er nogen økonomisk gevinst ved at forringe deres vilkår, slutter Otto Anker Nielsen. ●

# EUROPAS 9 VIGTIGE TRANSPORTKORRIDORER



Atlantic



Baltic Adriatic



Mediterranean



North Sea-Baltic



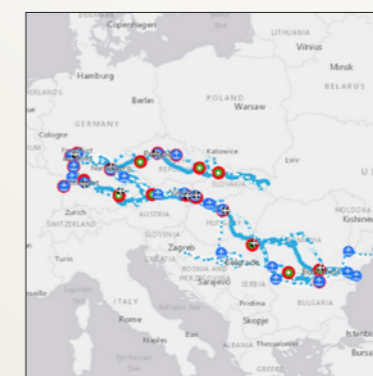
North Sea-Mediterranean



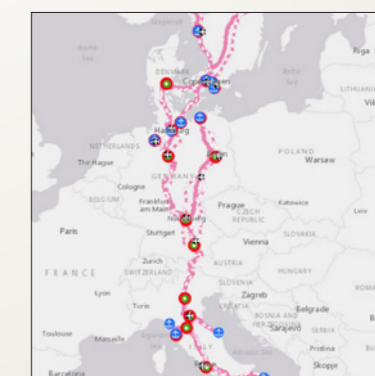
Orient - East Med



Rhine-Alpine



Rhine-Danube



Scandinavian-Mediterranean