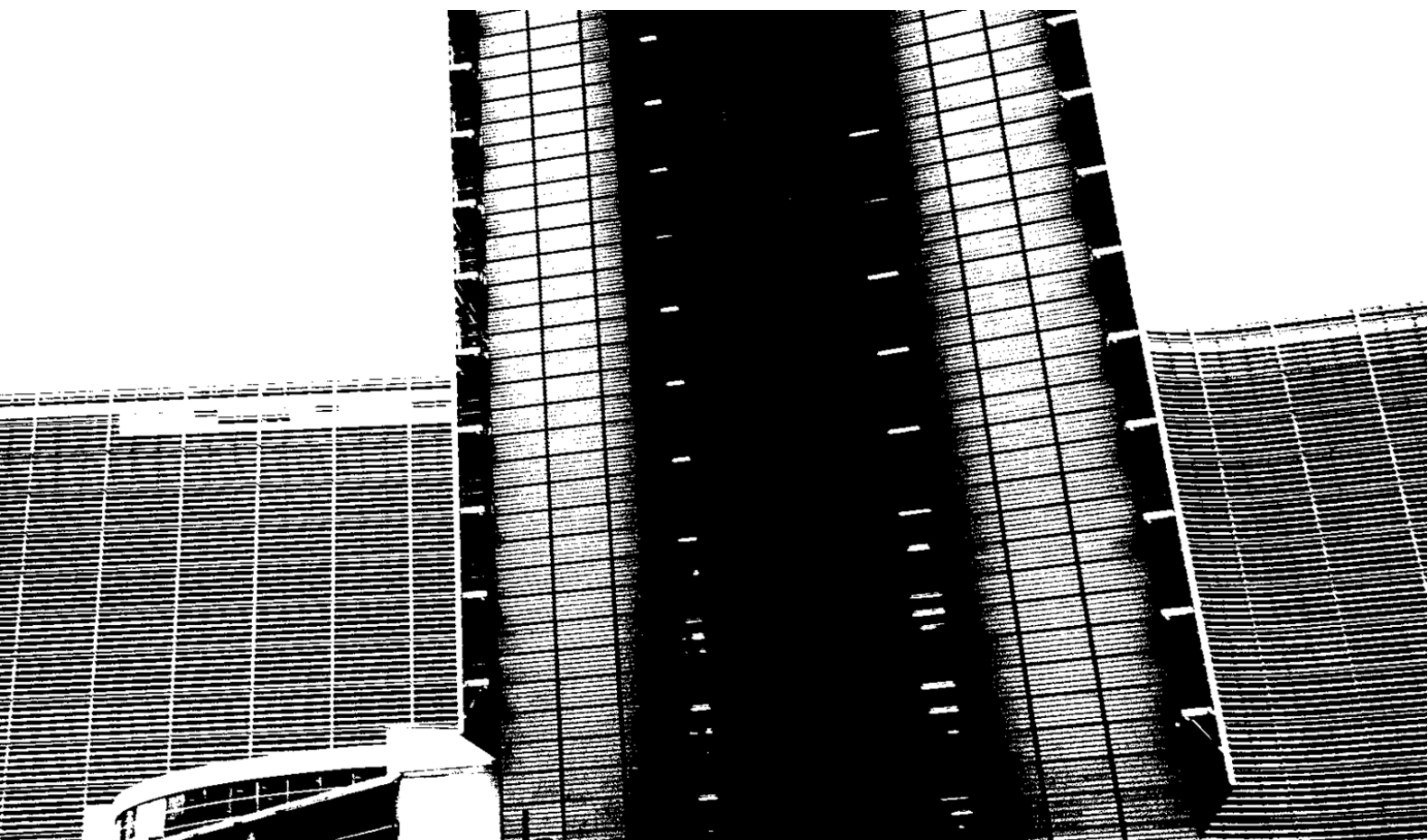


NTN studietur til Bruxelles 2024

Den 20 og 21. juni 2024 var Nordisk Transportpolitisk Netværk, NTN, på studietur i Bruxelles. Under besøget i Bruxelles blev der stillet skarpt på perspektiver og muligheder for udvikling af en grøn jyllandskorridor. Særlig med sigte på EU's politik og støtteprogrammer. Dette nyhedsbrev indeholder en introduktion, med baggrund og de præsentationer og dialog, som blev gennemført på turen. Herefter er den en beskrivelse af de enkelte punkter under besøget.

God læselyst



***Nordisk Transportpolitisk Netværk (NTN)** er et regionalt transportpolitisk samarbejde, der har eksisteret siden 1998. Netværket består af regioner med fælles interesser i forbindelser mellem regionerne og fra det vestlige Skandinavien til Centraleuropa. NTN arbejder for at skabe grundlag for transportpolitiske beslutninger og kvalificere regional planlægning på transport og infrastruktur. Transport og infrastruktur skal udnyttes på en effektiv og bæredygtig måde til at skabe regional udvikling. Deltagere i NTN er 3 norske fylkeskommuner og 3 danske regioner.*

Introduktion

Den fælles transportpolitik er sammen med klima- og miljøpolitik en vigtig del af EU's samlede indsatsområder. Logikken er, at et effektivt transportsystem er grundlaget for det indre marked og EU's konkurrenceevne globalt. Skal de globale udfordringer mht. klima og miljø, skal det koordineres og tilrettelægges internationalt.

På begge områder, dvs. både transport og klima, sættes dagsordenen for indsatsen nationalt i EU's medlemslande i vidt omfang af de fælleseuropæiske rammer, som fastlægges i EU.

Greening Freight Transport

EU-kommission har efteråret 2023 udsendt et politikpapir om godstransport i EU "Greening Freight Transport". Her beskrives grundlaget for transportpolitikken, der gøres status og de aktuelle udfordringer listes, endeligt beskrives de vigtigste tiltag, som kommissionen foreslår iværksættes i de kommende år. Notatet giver en god introduktion til EU's strategi og politikker, når det gælder godstransport.

Kommissionen pegede på, at strateginotatet i 2023 ville blive fulgt af konkrete initiativer i "the Greening Freight Package". Initiativerne var:

The revision of the Weights and Dimensions Directive (96/53/EC);

Regulation on the use of railway infrastructure capacity in the Single European railway area;

Regulation for a harmonised framework for greenhouse gas emissions accounting of freight and passenger transport services (CountEmissionsEU)

The revision of the Combined Transport Directive (92/106/EEC)

Link: "Greening Freight Transport":

https://transport.ec.europa.eu/document/download/c1472590-4276-49b8-9194-8300f6197e2c_en?filename=COM_2023_440.pdf

Valg til EU-parlamentet maj 2024

Besøget i Bruxelles skete kort tid efter det netop gennemførte valg til EU-parlamentet. Der var således på det tidspunkt usikkerhed om, hvordan parlamentet ville konstituere sig og om sammensætningen af kommissionen for den nye periode.

Som flere af indlægsholderne beskrev på deres indlæg, havde EU kommissionen med Ursula von Der Leyen, i den afsluttede periode haft et meget stærkt mandat til at styrke EU's sammenhængskraft og det grønne område. En række af de politikområder, som var emnet for besøget i Bruxelles var netop karakteriseret ved dette.

Det gælder fx den fælles europæiske transportpolitik og udviklingen af det transporteuropæiske netværk:

- Strategien: Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future.
- Ny opdateret forordning for det TEN-T netværket og klima og miljøpolitik:
- Strategien: The European Green Deal, der er fulgt op af initiativet "Fit for 55"

Ved valget til EU-parlamentet sommeren 2024 skete der en væsentlig forskydning i mod højre i sammensætning af EU-parlamentet.

Som det aktuelt ser ud, er der grund til at forvente, at de overordnede rammer for udviklingen i EU vil fortsætte i de kommende år - også efter valget til EU-parlamentet og den nye konstituering, som skete senere på sommeren .

Som Torsten Laksafoss Holbek fra Nordic Logistics Association påpegede, er det imidlertid også vigtigt at erkende, at EU på samme måde som medlemsstaterne er en "politisk kampplads". De konkrete udmøntninger af de enkelte initiativer sker i en politisk proces, hvor både kommissionen, EU-rådet (ministrene fra medlemsstaterne) og EU-parlamentet har afgørende indflydelse. Hertil kommer de mange interesseorganisationer, der gennem deres tilstedeværelse i EU bidrager med vurderinger og faglige indspil



De faglige indlæg på besøget i Bruxelles

Deltagerne i studieturen blev præsenteret for to indlæg fra medarbejdere fra kommissionen

Ny forordning for det fælleseuropæiske transportnetværk, TEN-T

EU's transportnetværk, TEN-T, spiller en afgørende rolle for sammenhæng i EU's transportsystemer. April 2026 blev et nyt opdateret forordning for TEN-T netværket færdiggjort fra EU. Den nye forordning betyder en markant udvikling af det fælles grundlag for udvikling af det overordnede trafiknetværk i EU. Martin Zeitler, rådgiver for EU-kordinator Pat Cox, præsenterede indholdet i den nye forordning.

EU's støtteprogrammer

En betydelig andel af det fælles europæiske budget anvendes til støtte af projekter, som kan sikre implementeringen af EU's mål og strategier. EU kommissionens støtteprogrammer har et samlet budget for perioden 2021 – 2027 på i alt 65 Mia Euro. CEF, Connecting Europe Facility, er det mest betydende finansielle program. Her er der i perioden fra 2021 til 2027 afsat i alt ca. 40 mia. Euro til at understøtte støtte infrastrukturinvesteringer i TEN-T nettet.

Et særligt program i CEF, Alternative Fuels Infrastructure Facility, indeholder støtte til omstilling fra "sorte til grønne drivmidler". Fra 2021 til 2023 er der givet tilsagn om støtte på i alt ca 1,3 mia Euro.

Cinea, som er del af EU-kommissionen, har ansvar for at fordele og administrere de mange midler der uddeles. Richard Ferrer head of Alternative Fuels Sector, Cinea, præsenterede programmet og gav eksempler på projekter, der har modtaget støtte.

Tre medarbejdere fra interesseorganisation i EU

De to indlæg fra medarbejdere i EU-kommissionen blev på besøget fulgt op at tre indlæg fra interesseorganisationer, der er repræsenteret i Bruxelles. De tre indlæg perspektiverede på forskellig måde EU's transportpolitik.

1. Torsten Laksafoss Holbek, Nordic Logistic Association, havde i sit indlæg fokus på vejgodserhvervet og deres konkurrenceevne
2. Akos Ersek, The International Union for Road-rail Combined Transport, UIRR, havde i sit indlæg fokus på rammebetingelserne for den kombinerede bil-bane transport.
3. Karin Jacobs, Conference of Pheriheral Maritime Regions, fortalte om CPMRs indsats med sigte på sammenhæng i EU med fokus på det regionale niveau.

Det regionale arbejde i Jyllandskorridoren

Alle regioner, som var repræsenteret på studieturen, har EU-kontorer i Bruxelles.

Medarbejdere herfra var inviteret til at deltage i programmet- På session gennemførte deltagerne i studieturen sammen med medarbejderne fra de regionale EU-kontorer en dialog: "Kan vi styrke arbejdet i Jyllandskorridoren ved udvikling af samarbejdet med de regionale kontorer?"

Nordsøkommissionens transportgruppe har i sit arbejde haft fokus på indspil til opdateringen af TEN-T forordningen. Et fokusområde har været at sikre bedre sammenhæng på langs af Jyllandskorridoren. Linda Ehnmark, gjorde status på dette arbejde og lagde op til diskussion af fremtidige prioriteter.

På de følgende sider, er de enkelte programpunkter på studieturen beskrevet.



The EU TEN-T network and development perspectives for the Scan Med corridor

Presented by:

Martin Zeitler, DG MOVE, Advisor to European Coordinator Pat Cox

Det fælleseuropæiske transportnet, TEN-T udgør grundstammen i den europæiske transportinfrastruktur. Rammerne for udviklingen af TEN-T nettet er fastlagt i en EU-forordning, dvs. en retsakt, som er bindende i forhold til medlemsstaterne. Der er netop sket en revision af EU's TEN-T forordning. Den blev endeligt godkendt af EU parlamentet 2024 og er fra midt juli 2024 det gældende retsgrundlag.

Martin Zeitler fortalte, at forordningen nu er opdateret i overensstemmelse med EU's overordnede prioriteter, som fastlagt i "European Green Deal" og "Sustainable and Smart Mobility Strategy".

De vigtigste prioriteter i de to strategier er:

Den europæiske grønne pagt:

- 90% reduktion af GHG-emissioner
- Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet:
- godstransport med bane skal forøges med 50% i 2030 og være fordoblet i 2050
 - Persontransport på højhastighedsjernbanenettet skal være fordoblet i 2030 og tredoblet i 2050
 - kollektivtransport på under 500 km skal være CO₂ neutral i 2030 inden for EU
 - mindst 100 klima-neutrale byer i Europe i 2030

Ny struktur

På en række områder er der sket en markant skærpelse af grundlaget, dvs. de principper der er udgangspunkt for udviklingen af TEN-T nettet. De vigtigste ændringer:

Ændret struktur af netværket: Hvor der tidligere var to elementer, er der nu tilføjet et tredje element "extended core network", så TEN-T nettet nu består af tre dele (med angivelse af milepæl for færdiggørelse):

- Core network (2030)
- Extended core network (2040)
- Comprehensive network (2050)

Der har tidligere været arbejdet med to typer af korridorer, der har været udgangspunkt for prioriteringen af indsatsen:

- TEN-T core network corridors
- Rail Freight Corridors

Det er nu fusioneret til 9 European Transport Corridors, ETC

Der er herudover introduceret 2 horisontale prioriteter ERTMS (et fælles europæisk kontrol- og styringssystem på banenettet).

European Maritime Space (se beskrivelsen heraf nedenfor i faktaboksen)

Nye skærpede krav til de standarder, som de enkelte elementer i core og extended core network skal opfylde 2030/2040 (gælder fx min hastighed for person- og godstog og akseltryk, krav til vanddybde og undersejlingshøjde på floder og kanaler, midterrabat på strækninger med modkørende trafik og niveaufri krydsninger på vejnettet)

Skærpede krav til den samlede ledelse af implementeringen af TEN-T nettet, det gælder både den overordnede organisering på tværs og krav til de enkelte medlemslandes indsats og rapportering.

Herudover er der beskrevet konkrete indsatser, som adresserer særlige politiske prioriteter:

- Modstandsdygtighed/klimasikring
- Krav til fremtidig vedligeholdelse
- Etablering af forbindelser til tredjelande og investeringer her. Ukraine og Moldavia udgør et særligt fokusområde, EU's transportnet er udvidet til disse to ikke medlemslande, og der er afsat betydelige støttemidler til investeringer her
- Knudepunkter/terminaler i byer skal sikre "last mile"
- Krav til kapacitet af godsterminalerne (særligt til de multimodale terminaler)

Som noget nyt, indeholder TEN-T nettet også Urban Nodes. Der er i TEN-T forordningen fokus på koblingen mellem trafikken i byerne og trafikken på TEN-T nettet, dvs. terminalerne eller som det er formuleret "last mile". Der er krav til, at medlemsstaterne udarbejder planer sustainable urban mobility plan (SUMP) og monitorerer udviklingen. Første rapport skal indsendes senest ved udgangen af 2027. Der er i forordningen udpeget de byer, hvor der skal arbejdes SUMP.

Governance og finansiering

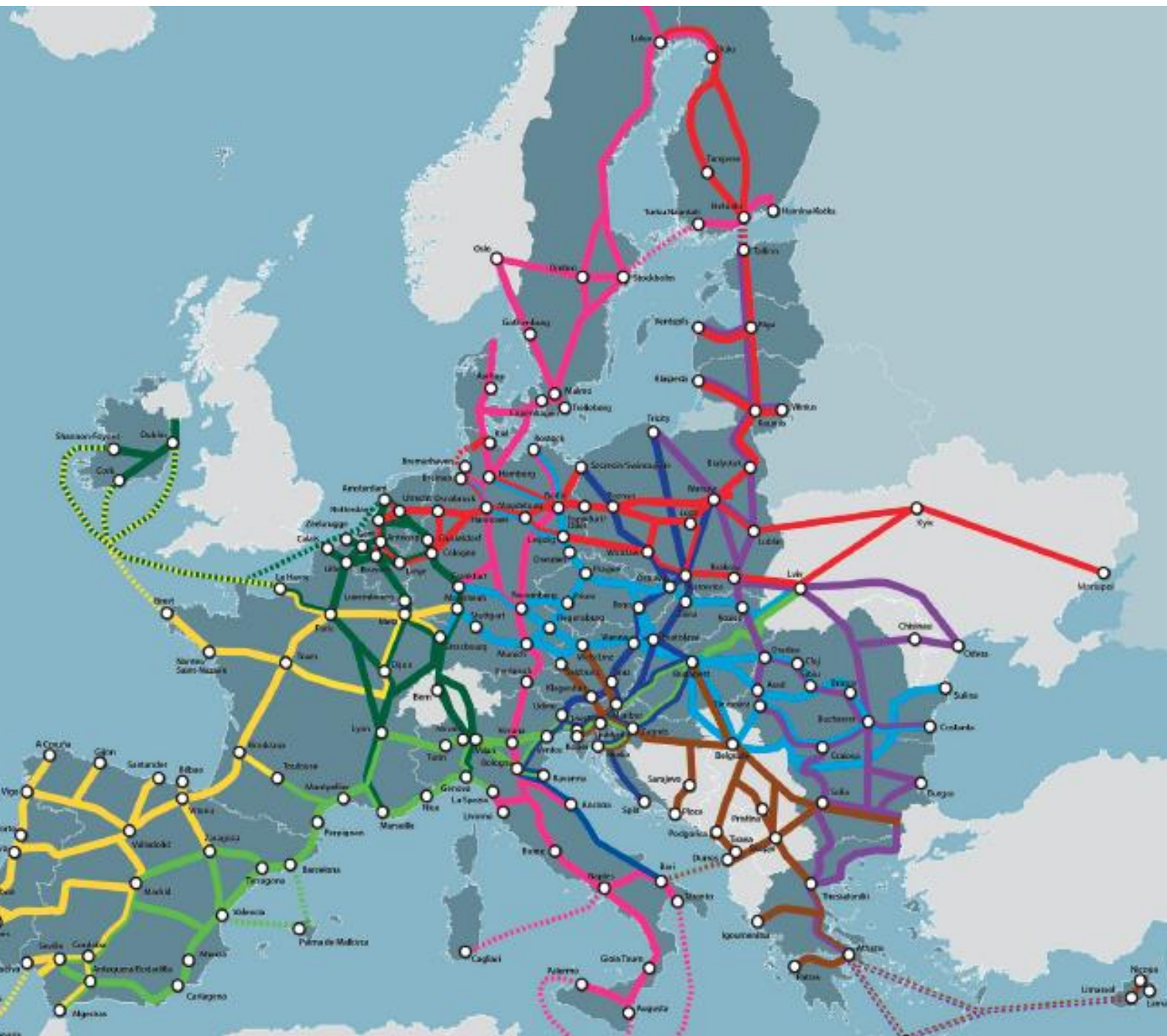
I forhold til de tidligere forordninger, er kravene til styring og ledelse (governance) skærpet væsentligt. Bl.a. vil de udpegede koordinatore for korridorerne få styrkede mandat. Der skal udarbejdes årlig rapportering for fremdrift af implementeringen, og der skal laves handlingsplaner hvert 4. år.

Martin Zeidler fortalte, at de samlede omkostninger ved at opfylde kravene til core og extended core network frem til 2040 er vurderet til ca. 840 mia. Euro. Hovedparten af udgifterne vil skulle afholdes af medlemslandene. Der er i CEF for perioden 2021 til 2027 afsat i alt ca. 40 mia. EURO, heraf er ca. 11 mia. EURO reserveret til cohesion countries, primært Ukraine.

Militære mobility

Udviklingen i forholdet til Rusland har betydet, at der er kommet øget fokus på sikkerhed og beredskab ved krisesituationer. Det militære netværk, som bl.a. indeholder luftbaser, overvågning og flådehavne er ikke del af TEN-T netværket. Udviklingen har betydet, at der også er kommet stigende fokus på den civile transportinfrastrukturs rolle i krisesituationer. Det gælder fx transport af krigsmateriel på tværs og modtagelse af forsyninger fra allierede som fx USA. Vi kan i dag se, at containerhavne og RO-RO havne udbygges med fokus på dette. Resilience dvs. modstandsdygtighed af infrastrukturen er i fokus, det kan fx gælde i Jyllandskorridoren, hvor banestrækningen langs vestkysten vil kunne fungere som backup, hvis banen langs Østjylland sættes ud af spil.

Der er i TEN-T forordningen fokus på at sikre synergi mellem TEN-T netværket og militær mobilitet. I CEF-midlerne, er der afsat 1,69 mia. EURO til at sikre militær mobilitet i TEN-T netværket.



Faktaboks: oversigt over de vigtigste krav til de enkelte transportformer (fra Martin Zeidlers slides på engelsk):

Railway transport

- High-quality infrastructure standards, notably electrification of entire network & 22.5 t axle load and 740 m train length on entire freight network
- Passenger railway lines on the core and extended core network shall allow trains to travel at 160 km/h or faster by 2040
- Freight lines on the core and extended core network shall allow trains to travel at 100 km/h by 2030 / 2040 respectively
- Facilitation of the carriage of semitrailers on rail to promote intermodal transport along main lines of the European Transport Corridors
- Firm push for ERTMS deployment:
 - ERTMS roll-out on the entire TEN-T network as the single European signaling system in Europe to make rail safer and more efficient.
 - National legacy 'class B' systems must be decommissioned progressively -> incentivize European industry to invest in ERTMS
- Operational priorities for rail freight services: limited dwelling time at border crossings; punctuality at scheduled time; freight slot allocation for 740 m freight trains
- Last mile connectivity: electrification, axle load and 740 m requirements on last mile!

Inland waterway transport

- Definition of the **Good Navigation Status (GNS)** with minimum requirements for good navigability (at defined reference water levels) to be met by 2030:
 - at least 2.50 m channel depth for rivers, canals, lakes, lagoons, inland ports and access routes
 - minimum height under non-openable bridges of at least 5.25 m
- **Complementary guidelines** to ensure a coherent approach of the application of the GNS
- **Inland ports** of the TEN-T network shall:
 - be connected to the road or rail infrastructure
 - offer at least one multimodal freight terminal open to all operators and users in a non-discriminatory way
- **Hinterland connections** to inland ports by rail and/or inland waterway have to respect TEN-T standards for rail and inland waterways

Maritime transport

- Introduction of the **European Maritime Space** aiming at:
 - promotion of Short Sea Shipping between two or more maritime ports on the EU territory (including between comprehensive ports and domestic connections) or between one or more ports of the EU with a port of a third country
 - further developing maritime ports as well as their hinterland connections to leverage modal shift
- Definition of **mandatory requirements for ports** and maritime transport:
 - all core ports and those comprehensive ports with a total annual cargo volume of more than 2 million tons are connected with the rail and road infrastructure and, where possible, inland waterways
 - at least one multimodal freight terminal open to all operators and users in a non-discriminatory way per port
 - sea canals, port fairways and estuaries which connect two seas, or which provide access from the sea to maritime ports meet the Good Navigation standards
 - ports connected to inland waterways are equipped with handling capacity for IWW vessels

Road transport

- TEN-T roads shall be specially designed, built, upgraded and maintained for motor traffic at high quality and safety standards and with high level of environmental protection
- Core (by 2030) and extended core network (by 2040) roads shall provide, separate carriageways for the two directions of traffic and not cross at grade with any road, railway/tram track, bicycle/footpath
- Rest areas shall be developed every 100 km on the comprehensive (2050) and every 60 km on the core and extended core network (2040)
- Safe and secure parking areas shall be developed every 150 km on average on core and extended core network by 2040
- Weigh in motion systems should be deployed every 300 km on average
- Means to detect safety-related events or conditions shall be deployed or used, and road traffic data, to provide road safety-related traffic information shall be collected
- Intelligent transport systems and alternative fuels infrastructure shall be deployed consistently, and interoperability of toll collection systems shall be ensured

Air transport

- Railway connection according to passenger volumes:
 - airports with an annual passenger traffic volume of more than 12 million passengers shall be connected to the TEN-T railway network, incl. the high-speed network, allowing for long distance rail services
 - airports with an annual passenger traffic volume between 4 and 12 million passengers shall be connected to the TEN-T railway network or to corresponding urban nodes by railway, metro, light rail, tramways, cable car or, exceptionally, other zero emission public transport solutions
- any airport of the TEN-T offers at least one terminal open to all operators and users in a non-discriminatory way
- airports with an annual passenger traffic volume of more than four million passengers shall provide infrastructure for pre-conditioned air supply at aircraft contact stands

Multimodal freight terminals

- Wide definition of TEN-T terminals incl. terminals located in or adjacent to TEN-T maritime, inland and airports as well as rail-road terminals and terminals along inland waterways
- Obligation for TEN-T terminals to be open to all operators and users in a non-discriminatory way and to apply transparent and non-discriminatory charges
- Member States to make all possible efforts to ensure sufficient multimodal freight terminal capacity, taking into account current and future traffic flows
- Obligation for Member States to conduct by 2027 a market and prospective analysis and to submit an action plan for the development of a multimodal freight terminal network on their territory
- Infrastructure requirements for terminals with regard to the deployment of alternative fuels, the deployment of interoperable digital tools, transshipment capacity and type of loading units to be handled as well as the accommodation of 740 m long trains

Urban nodes

- Adoption and monitoring of a sustainable urban mobility plan (SUMP) and collection and submission to the Commission of urban mobility data by 31 December 2027
- Designation of a national SUMP contact point and establishment of a national SUMP programme (one year after entry into force)
- Development of multimodal passenger hubs to facilitate first and last mile connections by 2030:
 - facilitating access to public transport infrastructure and active mobility
 - equipped with at least one recharging station dedicated to serve buses and coaches and if appropriate one hydrogen refuelling station
- Development, of at least one multimodal freight terminal with sufficient transshipment capacity within or in the vicinity of the node by 2040

Links:

The final agreement and related annexes (maps): https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/sustainable-and-resilient-transport-network-bringing-europe-closer-together-2024-06-13_en

TENtec interactive map viewer: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

[Coordinators Position Paper - Future of Financing](#)

[Decarbonisation of infrastructure construction - report](#)

CEF Transport Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF)

Presented by:

Head of Alternative Fuels Sector Richard Ferrer, CINEA, European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency

Richard Ferrer fortalte, at CINEA for perioden 2021 – 2027 forvalter i alt ca. 65 mia. Euro, som EU har allokeret som støtte til projekter. Der er mere end 600 ansatte i CINEA, i 2023 var den projektportefølje, der blev administreret på over 3000 projekter.

De programmer, CINEA administrerer er:

- CEF Connecting Europe Facility 2 (Transport and energy)
- Renewable energy Financing Mechanism
- Just Transition Mechanism (Public Sector Loan Facility Pillar)
- Innovation Fund
- Life Programme
- European Maritime Fisheries and aquaculture fund
- Horizon Europe (Climate, Energy and Mobility)

Richard Ferrer havde i sit indlæg fokus på EUs støttemidler i forhold til omstilling af energisystemerne i transport, Alternative Fuels Infrastructure Facility (CEFI).

De politiske rammer for programmet er defineret af TEN-T forordningen og 3 af indsatsområderne i FIT for 55:

- Fuel Maritime Initiative
- ReFuel EU Aviation Initiative
- Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)

De aktiviteter, som kan få støtte fra AFIF er beskrevet i skemaet på næste side. Som det fremgår, kan der gives tilskud til:

Jernbane: ladestationer til batteritog og tankning af brinttog (hydrogen)

Vej: ladestationer og tankningsfaciliteter for brint (hydrogen) for vare- og lastbiler, samt til kollektiv transport

Det maritime område: systemer til on-shore elforsyning af skibe, der ligger i havn, samt tankningsfaciliteter til

hydrogen, ammoniak og metanol. Bemærk, der gives ikke tilskud til tankning af LNG

Luffart: Elektrificering af de maskiner, der anvendes til ground handling i lufthavnene, samt systemer til tankning af fly med hydrogen og avancerede 2. generations biofuels og e-fuels.

Når det gælder vej, giver der ikke tilskud til ladning på private områder (bolig og kontor). Når virksomheder ønsker at etablere ladeparker ved deres terminaler/produktionsanlæg, er det et krav, at faciliteterne er offentligt tilgængelige.

Det er videre et krav, at de ladepunkter, der etableres, er ved TEN-T nettet eller ved en af de Urban Nodes, der er beskrevet i TEN-T forordningen.

Tilsvarende gælder for maritime og luffart, at lufthavne og havne skal være del af TEN-T nettet.

Der er i perioden fra 2021 til 2023 bevilget støtte på i alt 1,3 mia. Euro til 131 projekter.

Der er for den kommende periode defineret 3 ansøgningsrunder (se skemaet nedenfor):

Ansøgninger bliver vurderet ud fra 5 kriterier:

- Prioritet og vigtighed
- Modenhed
- Kvalitet
- Effekt
- Katalytisk effekt

	<i>Ansøgningsrunde 1</i>	<i>Ansøgningsrunde 2</i>	<i>Ansøgningsrunde 3</i>
<i>Deadline for ansøgning</i>	<i>24. september 2024</i>	<i>11. juni 2025</i>	<i>17. december 2025</i>
<i>Svar på ansøgning</i>	<i>Januar 2025</i>	<i>Oktober 2025</i>	<i>April 2026</i>
<i>Underskrift på aftale</i>	<i>Maj-Juni 2025</i>	<i>Februar-Marts 2026</i>	<i>August-September 2026</i>



Skema:

Oversigt over de formål, der kan gives tilskud til fra AFIF (NB engelsk fra Richard Ferrers plancher)

Rail	Road	Maritime	Aviation
<ul style="list-style-type: none"> • Already electrified • Focus on renewable electricity • Hybrid systems (battery or Hydrogen fuel cell) 	<ul style="list-style-type: none"> • Supply for zero-emission electric powertrains (LDV & HDV) • Supply for Hydrogen (LDV & HDV) • Including for public transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Push for on-shore power supply in ports • Hydrogen for waterborne transport • Ammonia & Methanol for waterborne transport • LNG => transition / no CEF support <p>NB: LNG => transition / no CEF support</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Electrification of airport ground handling services • Hydrogen • Advanced biofuels and e-fuels

The EU's transport policy – perspective from the transport industry

CEO Torsten Laksafoss Holbek, CEO Nordic Logistics Association

Nordic Logistics Association, NLA, er etableret af vognmandsorganisationer i de 4 nordiske lande:

- Danske Vognmænd., DTL (Danmark)
- Sveriges Åkeriföretag
- Norges Lastbileier-forbund
- FINNISH TRANSPORT AND LOGISTICS, SKAL

De 4 organisationer har i alt ca. 15.000 medlemmer, der disponerer ca. 85.000 lastbiler.

De vigtigste politiske indsatsområder for NLA i Bruxelles er:

- Den grønne dagsorden
- Revision af direktivet om vægt og dimensioner
- EU's vejpakke

Torstens gennemgang tog udgangspunkt heri.

Den grønne dagsorden – store krav til hurtig omstilling

EU's klimalov (the European Green Deal) og Fit for 55 har været en gamechanger fortalte Torsten. Der har i den netop afsluttede periode i parlamentet været et stærkt mandat til at leve op til Parisaftalens mål. For EU er det målsætningen, at CO₂ emissionerne skal reduceres med 55 % inden 2030, det vil i høj grad få indflydelse på udviklingen i vejgodserhvervet.

Fra 2027 vil landevejstransporterne blive del af CO₂ kvotesystemet, det vil betyde, at diesel vil blive ca. 0,9 kr dyrere pr liter.

EU har videre sat bindende mål for antal el-ladestander og brint tankstationer langs TEN-T nettet, og der er kommet nye forpligtigende mål for den gns. CO₂ reduktion for nye lastbiler, der sælges. Producenterne vil få store bøder, hvis de ikke lever op til kravene, det er derfor forventningen, at det i høj grad vil sætte standarden for de lastbiler, der markedsføres i de kommende år.

Der sker pt en hurtig teknologisk udvikling af ellastbilerne. De lastbiler, der pt er på markedet har imidlertid stadig store begrænsninger, når det gælder fleksibilitet og rækkevidde. Særligt for de små og mellemstore vognmandsvirksomheder kan den hurtige omstilling indebære betydelige risici og ekstra omkostninger.

Vægt om dimensioner

EU-kommissionen har fremlagt forslag til revisions af direktivet om vægt og dimensioner for lastbiler. I Skandinavien er vi langt med at indføre modulvogntog og øgede totalvægt for lastbilerne. I Finland kører der i dag lastbiler med en totalvægt på op til 80 ton.

EU lægger rammerne for totalvægten i de grænseoverskridende transporter, Den har hidtil været 40 ton, der bliver øget til 44 ton på europæisk niveau frem til 2035, herefter vil den højere grænse alene gælde nulemissionslastbiler.

Vejpakke 2 – opstramning af reglerne i den international lastbiltransport

Den øgede liberalisering af de internationale landevejstransporter har betydet, at andelen af lastbiler på de vesteuropæiske landeveje, der er indregistreret Østeuropa har været stigende. Der har været en række eksempler på meget lave lønninger og dårlige arbejdsvilkår for de chauffører, der kører i lastbiler indregistreret i Østeuropa. I forbindelse med revision af vejpakken har NLA været med til at sikre, at reglerne er blevet strammet op, bl.a. begrænsninger af muligheder for cabotagekørsel, krav til at de lange hvil holdes uden for lastbilens førerhus, at timelønnen tilpasses lønniveauet i de lande, der køres i, og at lastbilerne hver 8. uge skal returnere til hjemlandet for registrering.

En række Østeuropæiske lande har med Bulgarien i front lagt sag an ved EU-domstolen. Landende anfægter lovligheden af de opstramninger, der er sket i vejpakken.

Stigende problemer med at rekruttere chauffører

Der er stigende problemer med at rekruttere chauffører til lastbilhvervet. De organisationer, der er organiseret i NLA gør alle et stort arbejde med at understøtte rekrutteringen af unge til erhvervet.

NLAs hjemmeside:

<https://nla.eu>



Development of intermodal road rail transport in the EU

Presented by:

Ákos ÉRSEK, The International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR)

Intermodal er en meget ny transportform – oprindeligt opfundet af den amerikanske hær og fokuseret på interkontinentale forsyninger af våben og andet materiel. I første omgang en som metalboks, ikke standardiseret. I 50'erne kom de første skibscontainere i kommerciel drift. I den internationale ISO-organisation kom der hurtigt enighed om en standard for 40 og 20 fods ISO containeren.

Der kom for alvor gang i containertransporterne i den globale skibstransport i starten af 60'erne. Det er i dag, som vi alle ved, den langt dominerende transportform i den globale skibsfart.

Kombineret bil-bane transport

På jernbanen blev den kombinerede bil-banetransportform som koncept udviklet i 70'erne. Det skete, fortæller Akos Ersek, i lyset af olieprisen, hvor overflytning fra vej til bane (der i Centraleuropa var elektrificeret) kunne bidrage til at reducere afhængigheden af olie. Herudover skete der særligt i alperregionerne en vækst i den kombinerede bil-bane transport, både som uledsaget transport og som ledsaget transport (dvs. førerhus og chauffør er også med på toget).

I Danmark blev den første kombiterminal indviet i Padborg i 1987.

Udviklingen af den kombinerede bil-banetransport skal også, som det er sket for den globale skibstransport, ses som et middel til at effektivere jernbanetransporterne og dermed til at styrke anvendelsen af bane.

EU-kommissionen har som mål, godstransport med bane i 2030 skal være steget med 50 % (i forhold til 2020) og at den i 2050 skal være fordoblet. I 2030 er det målet, at ca 50 % af transporterne er kombitransport, i 2050 er det forventningen, at kombitransporter udgør størstedelen af godstransport med ban).

Udfordringen at tænke og agere horisontalt

Kombinerede bil-bane transporter sker ved anvendelse af standardiserede lastbærere, som kan omlæsses mellem bil og bane (og for skibscontainere også til skib). Det sker ved løft, som vi ser det i containerhavnene. Det er en "horisontal" transportform, som stiller krav om samarbejde og koordination på tværs af transportformer og de virksomheder, der er aktører i transportkæden. Heri ligger der en kritisk udfordring, som også stiller krav til rammebetingelser og det regelsæt, som regulerer transporterne.

På europæisk plan er dette rammesat i "Kombi-direktivet". Det første direktiv er fra 1972, det blev opdateret i 1992. Kommissionen har i 1998 og 2017 fremsat forslag til nye revideringer, de to forslag er begge trukket tilbage, da der ikke kunne opnås enighed. Akos Ersek fortalte, at der særlig fra de skandinaviske lande Danmark og Sverige har været modstand mod ændringerne, og det har været en væsentlig årsag til, at de ikke kunne vedtages.

Kommissionen har i 2023 fremsat nyt forslag, som nu er under behandling i EU.

Komitransporterne i vækst, men det går for langsomt, fortsætter Akos Ersek.

Siden 1990'erne den kombinerede bilbanetransport målt i tonkm steget med 300 %. Op gennem 90'erne steg trafikken med ca. 40 %, i det første årti i det nye årtusinde var der stort set ingen vækst. Fra 2011 til 2021 blev kombitrafikken fordoblet. Fra 2021 til 2023 er der sket et fald på 20 %.

Frem til 2010 var hovedparten af den kombinerede trafik nord-syd, dvs. mellem Italien og Centraleuropa. Væksten i de sendes 15 år er i høj grad sket som containertransport til og fra de store globale containerhavne. Nu sker en betydelig andel af væksten til/fra Østeuropa, og der har også været vækst i kombitransporterne i Spanien.

Der er imidlertid behov for handling, hvis EU-kommissionens målsætninger om fordobling af jernbanetransporterne frem til 2050 skal nås.

Behov for handling

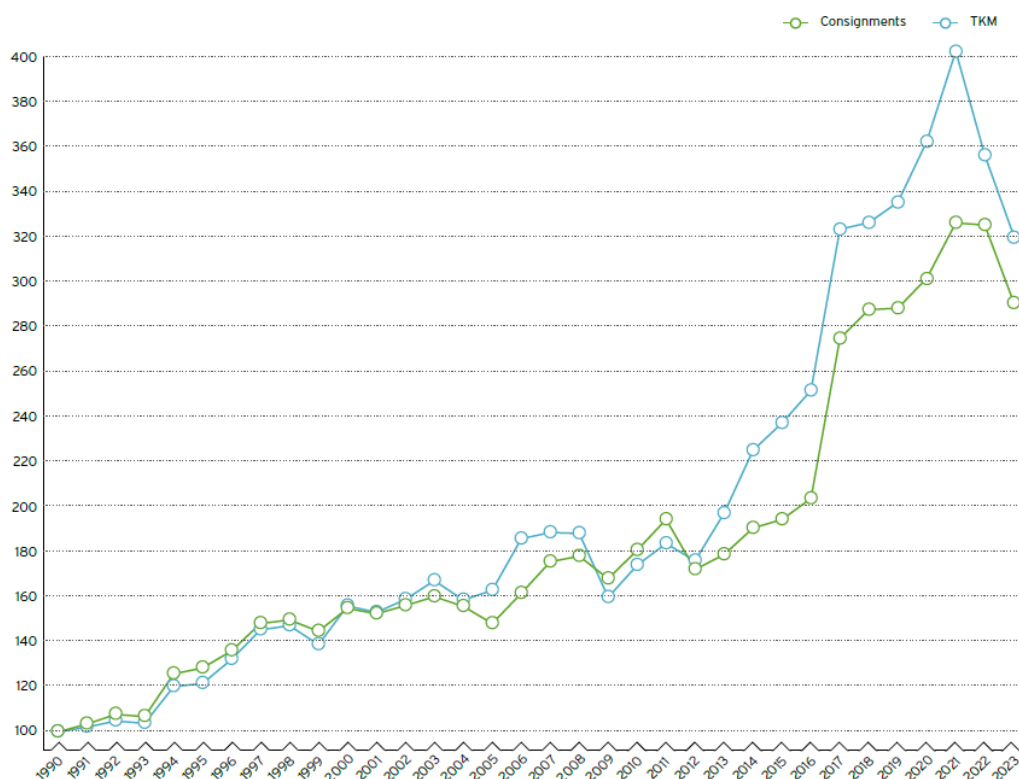
Arkos Ersek pegede på en række kritiske forudsætninger for en fortsat vækst i den kombinerede bil-bane transport: Først og fremmest kræver det en ændring af mentaliteten på tværs af transportkæden, "der er behov for en holistisk tilgang".

Det skal understøttes af de politiske rammebetingelser. En række lande, fx Tyskland og Østrig, har i deres masterplaner for godstransporten fastlagt mål og tiltag for at udvikle den kombinerede bil-banetrafik

Den kombinerede trafik indgår i den opdaterede TEN-T forordning, og EU-kommissionen har fremlagt forslag til opdatering af kombidirektivet.

Terminalerne udgør et kritisk element, der er imidlertid gode eksempler på, at det er muligt at tiltrække private investeringer til disse, men det er vigtigt, at de øvrige forudsætninger til stede.

*UIRR indeks over udviklingen i den kombinerede bil-bane transport
Enheder (consingments) og tonkm. Indeks 1990 =100*



Faktaboks: Konventionel jernbanetransport og intermodal jernbanetransport (karakteristika)

<p>Konventionelt bane godstransport</p> <ul style="list-style-type: none"> • integreret "understructure" og "superstructure" • behov for depot spor • forskellig artet og ofte tidskrævende læsse og losse processer • Halvdelen af turene er uden læs (returkørsel) • Ofte „unimodal“ dør til dør transport <p>ca. 90 % er nationale transportere</p>	<p>Intermodal bil-bane godstransport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enhedslastbærere (trailere eller containere) der omlæsses mellem bil og bane • kort turnaround tid / hurtig intermodal losse-/læsse teknik • ikke behov for depot spor – jernbanevogne og gods er altid i bevægelse • transport af gods i begge retninger (100%) • altid multimodale løsninger (både bil og bane) <p>Ca. 90 % er internationale transportere</p>
--	--

Diverse link:

UIRRs hjemmeside: www.UIRR.com

Eksempel på national masterplan (Østrig) for udvikling af godstransporten – herunder den kombinerede bil-bane transport:

https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:0b538113-e179-4bdc-90ff-8b5ce3414ef7/BMK_Monitoring_Bericht_MGV_UA.pdf

Kommissionens udkast til revideret kombidirektiv:

[https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM\(2023\)702&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM(2023)702&lang=en)

Status for behandlingen af kommissionens forslag til revideret kombidirektiv 2023

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=CELEX:52023PC0702>

Development of the EU's transport corridors seen from a CPMR perspective

Director for EU Transport and Energy Karin Jacobs, CPMR

CPMR, The Conference of Peripheral Maritime Regions, organiserer 150 regioner på tværs af EU's 24 medlemsstater. Der er i alt ca. 200 mio indbyggere i de regioner, der deltager i CPMR. Den overordnede vision for CPMR er en mere balanceret udvikling i hele EU på tværs af regionerne. CPMR er organiseret i 6 regionale kommissioner, bl.a. Nordsø kommissionen, hvor alle medlemmer af NTN deltager.

CPMR har defineret "5 politik områder":

Cohesion, Transport, Maritime, Climate and Energy, Migration

Karin Jacobs fortalte, at cohesion er den langt vigtigste aktivitet.

Input til TEN-T arbejdet

Der har i CPMRs kommissioner gennem lang tid været arbejdet med indspil til opdateringen af TEN-T forordningen.

I Nordsøkommissionen har der fx været fremlagt forslag om at forlænge ScanMed korridoren op gennem Jylland til Hirtshals og Frederikshavn. Som det er fremgået, er dette forslag nu implementeret i den nye forordning.

I forhold til den kommende implementering af den nye forordning, er det set fra CPMR en kritisk udfordring, at der ikke er tilstrækkelige midler i EU til at støtte investeringerne. De midler, der aktuelt er allokeret i EU's budget, er langt fra tilstrækkelige. Alene til at færdiggøre investeringerne i de grænseoverskridende projekter, vil der være behov for i alt ca. 100 mia. Euro. Der er i CEF aktuelt afsat 20 mia Euro til de samlede investeringer.

Det er et politisk statement fra CPMR, at der skal allokeres supplerende midler til CEF.

I forhold til det fremadrettede arbejde med transportkorridorer, ser Karin Jacobs følgende prioriteter fra CPMR:

- Udvikling af de maritime transporters
- Udvikling af de intermodale transporters
- Det nye element: "Urban Nodes". Ca. halvdelen af alle de byer, der er udpeget, ligger i regioner, som er medlem af CPMR.

Input til fremtidige opdateringer af TEN-T forordningen

Allerede nu starter arbejdet med at komme med indspil til den næste opdatering af TEN-T forordningen som formentligt først vil endeligt vedtaget om 5 – 10 år.

Karin Jacobs efterlyste input til dette arbejde.

På mødet kom der følgende input:

- Der mangler på TEN-T kortet færgeforbindelser mellem EU's medlemslande og nabostaterne, som ikke er medlem – fx Norge.
- Mere fokus på havnene som "entry punkter".
- De store fiskerihavne ikke indgår i TEN-T netværket. Landing af fisk indgår ikke i transportstatistikken.
- Der var en diskussion af de militære netværk, flådehavnene indgår ikke i TEN-T netværket.
- Militær mobilitet kommer til at betyde noget i forhold udvikling af infrastrukturen.
- Et andet perspektiv er militære forsyninger, "military supply", ind til EU-medlemslandene fra allierede. Det er i Jylland fx havnene i Esbjerg og Aarhus.

www.cpmr.org

The role and possibilities in developing transport corridors such as the Jutland corridor, a view from regional EU offices in Brussels

Panel discussion with representatives of the regional EU offices in Brussels

Sidste punkt den første dag på studieturen var en dialog med medarbejdere fra de regionale kontorer i Bruxelles: "kan vi styrke arbejdet i Jyllandskorridoren ved udvikling af samarbejdet mellem Grøn Jyllandskorridor og de regionale EU-kontorer?"

Tommy Tverdergaard Madsen indledte: "På dette arrangement, har vi en række faglige oplæg fra medarbejdere hos kommissionen og organisationer, der arbejder her i Bruxelles. Herudover har vi samlet medarbejdere de EU kontorer, som betjener regionerne både i Norge og Danmark. Der er blevet inviteret til at deltage i det samlede program og dermed til at lytte med på de faglige indlæg.

Han fortsatte: Dette punkt i programmet er et samtalepunkt, dels vil vi bede medarbejderne fra kontorer om at præsentere selv og de emner, I arbejder med hernede i Bruxelles. Herudover er det meningen, at vi skal have en samtale om, hvordan vi kan bruge hinanden.



Hvordan kan vi finde synergi og udvikle grøn jyllandskorridor?

Tommy indledte: "Vi har aktuelt et projekt om udvikling af den grønne jyllandskorridor. Projektet kører til og med 2025. Det er drømmen at vi i korridoren efter projektafslutning kan gennemføre en række konkrete større udviklingsprojekter, fx finansieret af EU.

Mit spørgsmål er: Har I overvågning af de mulige EU-midler til sådanne projekter?"

Maria (Region Midtjyllands EU-kontor): "Vi ser typisk på hvilke interesser vores bagland har, og herudfra vurdere relevante programmer. Det projekt og de typer aktiviteter, I aktuelt gennemfører, passer bedst ind i interreg. Det program er ved at udløbe, derfor vil der i den aktuelle programperiode være få midler tilbage. Nogle programmer som fx Horizon er meget top down, dvs. der er specifikke emner, der kan søges ind i."

Skal der laves et nye projekt af samme type som det aktuelle, vil det nok være mest optimalt at bruge Interreg. Men det kan være usikkert om EU vil støtte det samme projekt 2 gange, dvs. der skal i givet fald beskrives et nyhedselement.

EU-midler skal helst ikke udløse aktiviteter, men komme på toppen af aktiviteter. Derfor skal korridor netværk som udgangspunkt ikke EU finansieres.

Peder: "Det er vigtigt at vi har for øje, hvor er projektmidlerne. Mit håb er, at Grøn Jyllandskorridor projektet bidrager til at afdække hvor er udviklingspotentialerne og hvor er flaskehalsene. Det kan danne grundlag for investeringer i korridoren, og for vores politiske arbejde med at finde alliancer og sikre støtte fra nationalstaterne."

Positionering af Jyllandskorridoren

Der var en diskussion af hvad Jyllandskorridorens rolle er, og hvad det er for udfordringer den løser og hvad er samspillet med de norske prioriteringer. Det sidste skal ses i lyset af, at Norge ikke er medlem af EU.

I de nye TEN-T kort er Ukraine med i TEN-T prioriteringerne, medens Norge på kortet er hvidt. Peter foreslog, at der laves et kort med sammenhængen mellem de norske prioriterede transportkorridorer og Jyllandskorridoren.

Jon Alvar pegede på, at der i EU kommissionens udspil "Greening Freight Transport" ligger nogle interessante perspektiver i forhold til Jyllandskorridoren, fx vægt og dimensioner og kombineret gods.

Linda pegede på, at det kunne være et spændende udgangspunkt at se på, hvad de nye militære krav med hensyn til forsyningssikkerhed kunne betyde i forhold til jyllandskorridoren.

Maria pegede på, at "early warning", dvs. overvågning af EU-politik og støtte midler i forhold til transport og infrastruktur hidtil ikke har været et prioriteret opgave hos de regionale kontorer i Bruxelles. Men det kan jo blive en opgave, hvis området politisk opprioriteres.

Maria pegede på, at man i Jyllandskorridoren og NTN netværk skal overveje, hvad der skal løses i projekter og, hvad der evt. skal etableres i en organisation, som ikke er finansieret af støttemidler.

Organisering af korridorerne i Skandinavien

Der var en diskussion af organiseringen af korridorerne i Skandinavien, der er plads til både Jyllandskorridoren og String. Der er en risiko for, at Jyllandskorridoren vil blive lillebror og ikke være synlig fx i Bruxelles og i forhold til de nationale regioner i Danmark, Norge og Tyskland.

Peder vurderer på den baggrund, at String korridoren bliver "hovedkorridoren". Der skal som minimum være et samarbejde mellem de to korridorer, perspektivet er synergi og forsyningssikkerhed gennem komplementaritet.

TEN-T kortet og færgekorrider til Norge

Der var en diskussion om TEN-T kortets behandling af færgeforbindelser. Det indeholder i dag alene færgeforbindelser, som er mellem EU medlemsstater, kortet indeholder fx ikke færgeforbindelser mellem Danmark og Norge. Jon bemærkede, at der i den nye TEN-T forordning er åbnet op for, at forbindelser til ikke medlemslande kan inddrages (se faktaboksen under beskrivelsen af TEN-T forordningen).

Maria pegede på, at det typisk er de nationale prioriteringer, som er udgangspunkt for prioritering af midler i fx CEP. I Danmark fx Infrastrukturplan 2035. Det er typisk de projekter, der er prioriteret her, som får støtte fra dansk side i forhold til EU-ansøgninger.

I sidste ende er det den faktuelle brug af transportløsninger og infrastruktur, som er afgørende for, hvor transporterne sker.

Modsynspunkt: enig, det er i sidste ende brugerne, som gennem adfærd beslutter, hvor transporterne sker, men visioner kan være med til at påvirke dette og brugernes forståelse af muligheder.

Tommy samler op: "Det har været en spændende diskussion med interessante perspektiver. Jeg tør ikke rigtig drage konklusioner, men jeg er sikker på, at det at vi nu kender hinanden betyder at der er nyt og spændende udgangspunkt for nye samarbejder".



TEN-T and corridor related work in the CPMR NSC Transport Group

Presented by: North Sea Commission Transport group, Linda Ehnmark, Vestfold county (Coordinator of the TEN-T task force of the NSC transport group)

Linda indleder: Alle de regioner, der deltager i studieturen, er repræsenteret i Nordsøkommissionen, og deltager i arbejdet i Nordsøkommissionens transportgruppe.

2018 udarbejdede transportgruppen et forslag til en resolution om forlængelse af Scan Med korridoren til Hirtshals og Frederikshavn. Forslaget blev vedtaget på Nordsøkommissionens årsmøde juni 2018.

Den seneste revision af TEN-T indeholder denne forlængelse.

Det er vigtigt, at Jyllandskorridoren også er del af den norske nationale transportplan, NTP, og at der i øvrigt sker en samlet politisk koordinering på tværs af grænserne (i Jyllandskorridoren også Danmark-Tyskland). Udfordringen er særligt i Jyllandskorridoren i lyset af, at Norge ikke er medlem af EU og dermed ikke er del af TEN-T forordningen.

Linda fortalte, at arbejdet nu fortsætter i Nordsøkommissionen, her skal vi vurdere behov for opfølgning i forhold til det nu vedtagne forordning, og forberedelse af kommende opdateringer.

Jon: Der er den nye forordning åbnet for 3. lands forbindelser til 3. land, fx Hirtshals-Kristianssand/Larvik.

Linda fortalte, at der nu er nedsat en TEN-T fastforce i Nordsøkommissionen. Vi fremlagde et "Position Paper" i 2021, og vi har holdt et TEN-T seminar i Bruxelles sammen med Østersøkommissionen.

Arbejdet med at påvirke ind i processen er fortsat, bl.a. gennem deltagelse i Connection Europe Days april 2024 og ved deltagelse i møder i ScanMed Corridor Forum.

NTN nyt udgives af NTN

Kontakt:

Tommy Tvedergaard Madsen
Region Nordjylland

Mail: ttm@rn.dk

Tekst og fotografier:

Lars Dagnæs, TransECO2

Mere information på:

www.nten.dk

