

107232-1325804

<b>Navn og organisation: Johannes Sloth, HUR</b>
<p>1. <b>Trængsel og fremkommelighed.</b> Økonomisk vækst giver normalt voksende trafik. Infrastrukturen kan vanskeligt følge med. Der må sættes mål, og tilrettelægges metoder. Kollektiv trafik, herunder busser både i byer og på indfaldsveje, kan med beskedent arealforbrug i trafikken være en del af løsningen.</p>
<p>2. <b>Intermodalitet "rette transportmiddel på rette sted og tid".</b> Turmønstre med længere og mere spredte ture – herunder pendling – peger i sammenhæng med infrastrukturens begrænsede kapacitet i retning af "rette transportmiddel på rette sted og tid" for at sikre fleksibilitet og effektiv udnyttelse af infrastrukturen. Skift i den kollektive trafik og mellem individuel og kollektiv trafik vil øges. Kvaliteten og mulighederne må bedres ved løft til store og små terminaler, etablering af P&amp;R mv.</p>
<p>3. <b>Cost-effektive løsninger, "mest transport for pengene".</b> Hvordan udnyttes anvendelse af måske 200 mia kr over nogle år bedst. I storbyer og regioner kan forholdsvis højklassede løsninger i en del tilfælde gavne flere end helt højklassede. Sporbusser, letbaner, busser i eget trace mv bør spille en rolle i det samlede system. Derved kan den kollektive trafiks image gives et helt nødvendigt løft.</p>
<p>4. <b>Miljø.</b> Olieknaphed, drivhuseffekt og bl a sundhedsproblemer med lokale emissioner vil skærpe fokus på trafikens voksende bidrag til miljøproblemerne. Kollektiv trafik kan i samspil med andre transportformer, nye drivmidler og reviderede afgiftssystemer give mål opfyldelse.</p>
<p>5. <b>Informatik.</b> De uudnyttede muligheder for via IT at sikre optimal trafikafvikling, samt give trafikanterne viden og valgmuligheder før og under rejsen er store og bør udnyttes. Rejseplanen har for mange betydet helt nye muligheder, men det er kun en lille flig af de foreliggende muligheder.</p>

Forud for konferencen har I bedt om bidrag fra branchernes side omkring de udfordringer som ses. Jeg vil i den sammenhæng nævne at det bidrag som I har modtaget fra Niels Banche Petersen fra Arla Foods i høj grad repræsenterer de problemstillinger vi ser. Jeg vil dog tilføje et par forhold yderligere:

- såfremt Trafikministeriets egne prognoser for godstransporten holder, hvilket vil sige at godsmængden forventes at forøges med 75% frem til år 2025, vil det selvsagt stille voldsomme krav til vej-kapaciteten. Og hvis dette kombineres med detailhandelens øgede krav til hyppige leveringer, udvidede åbningstider (måske endda 24 timer /7dage) ja så bliver problemet omend muligt endnu større. Arla's problemstillinger sammen med de øvrige leverandører af "fast moving consumer goods" i at sikre en effektiv og økonomisk rentabel logistik, må derfor også være en væsentligt bidrag i den videre diskussion af mulige løsningsforslag.
- Der fokuseres på at øge godstransporten med tog, hvilket miljømæssigt mindsker belastningen, men det har endnu ikke vist sig særligt fleksibelt og man kan også stille spørgsmålstegn ved om det nuværende banenet kan bære mere godstransport? Praktikken synes at vise at kapaciteten for godstransport er tæt på opbrugt...

Jeg håber I får en god konference...

Med venlig hilsen  
Arla Foods amba

Dan Kolding  
Division Danmark  
dan.kolding@arlafoods.com

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference  
”Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund”

Navn og organisation: Adm. dir. (Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (DTL))
1. Transporterhvervets produktivitet vil blive udhulet af offentlighedens stigende krav til blandt andet miljø og sikkerhed. (Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (DTL))
2. Konkurrencen om infrastrukturens sparsomme kapacitet vil blive skærpet yderligere ikke mindst mellem person- og godstransporten. (Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (DTL))
3. Transporterhvervets image skal markant forbedres for at kunne rekruttere arbejdskraft, rejse kapital og få bedre offentlige rammebetingelser. (Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (DTL))
4. Transporterhvervet har den særskilte udfordring at få skabt bred politisk og folkelig accept af og opbakning til, at Danmark som nation vinder på at være et transportland og at være et hub for nordeuropæisk transport, logistik og distribution. (Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (DTL))
5. Landtransporten skal gå fra at være et uddannelsesmæssigt lavstatusområde til at være et videnserhverv, hvor knowhow og kompetencer skal løfte den enkelte transport - fra kran til kabine. (Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (DTL))
6. Landtransporten skal - som luftfarten - kunne basere sine dispositioner og operationer på et tilpasset netværk af teknologiske hjælpemidler, som regulerer brugen af infrastrukturen. (Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (DTL))
7. Globaliseringen og den voksende, internationale arbejdsdeling vil forsat øge godsmængderne og især transport over lange afstande. Det vil øge energiforbruget og dermed presset på fortsatte energieffektiviseringer og fremskaffelse af alternative brændstoffer. (Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (DTL))

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference "Transportsystemet 2030 – vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Navn og Organisation: Orla Petersen, 3F
<b>1. Udbud før efterspørgsel</b> Mange steder er den kollektive personbefordringskapacitet nået bristepunktet, specielt i myldretiderne. Før man kan gøre sig håb om at nedbringe privatbilismen, er det derfor nødvendigt, at kapaciteten i det offentlige trafiknet udvides, hvilket ikke kan ske inden for de nuværende økonomiske rammer.
<b>2. Tilgængelighed</b> I planlægningen af den kollektive trafik har der manglet fokus på tilgængeligheden af offentlig personbefordring både i bus og tog. For pendlere i oplandet er der begrænset eller ingen mulighed for eksempelvis at anvende bus til og fra togstationer. Frekvens og tilgængelighed er utilstrækkelig, både når det drejer sig om at komme til en togstation og i mindre omfang, når det drejer sig om at komme fra endestation til arbejdssted. Derfor vælger mange at tage privatbilen hele strækningen. Privatbilen bør i stedet indgå som en del af transportmønstret, og der bør sættes øget fokus på parkeringsmuligheder ved både bestående og nyanlagte opsamlingssteder. Det såkaldte park and ride-princip.
<b>3. Konkrete infrastrukturprojekter</b> For at lette trafikafviklingen vil jeg pege på en række projekter, som bør prioriteres og eventuelt fremskyndes i forhold til eksisterende planlægning. Det drejer sig om etableringen af en Femern Bælt-forbindelse, det drejer sig om etableringen af en langsgående tunnel under Københavns havn med statslig medfinansiering, og endelig vil jeg pege på en ekstra forbindelse under Limfjorden. Det eksisterende vejvedligeholdelsesefterslæb skal indhentes (se også punkt 4.)
<b>4. Arbejds miljø</b> Udviklingen af den trafikale infrastruktur kan ikke ses adskilt fra det arbejdsmiljø, de professionelle brugere udsættes for, ligesom den trafikale udvikling påvirker de personer, der vedligeholder vejene og arealerne omkring disse. Der skal derfor særlig fokus på det vedligeholdelsesefterslæb, der eksisterer på en stor del af det danske vejnet. Et efterslæb jeg desværre tror bliver uddybet som følge af kommunalreformen. Udover de langsigtede økonomiske konsekvenser af den dårlige vedligeholdelsesstand, hvor omkostningerne ved den manglende vedligeholdelse vil stige eksponentielt, har vejenes tilstand en direkte negativ indflydelse på arbejdsmiljøet, idet huller og revner kan sidestilles med dårligt udførte vej bump. Elementer hvorom det vides, at de medfører blandt andet rygskader. Trængselsproblemerne medfører endvidere stress udover de allerede opgjorte økonomiske omkostninger. En afhjælpning af disse problemer vil samtidig forbedre arbejdsmiljøet.
<b>5. Det eksterne Miljø</b> Emissionerne fra alle former for transportmidler belaster vores ydre miljø (udover det også påvirker personerne, der er i nærkontakt med disse emissioner negativt på deres helbred). Udover tekniske løsninger, så som montering og eftermontering af partikelfiltre, vil jeg pege på, at man i forbindelse med nyanlæg af fremtidige infrastrukturelementer i højere grad end tilfældet er nu, ser på den eksterne miljøpåvirkning, både hvad angår emissioner af partikler, men i lige så høj grad støj. Dette krav rejses i fuld erkendelse af, at dette vil fordyre de kommende investeringer, men jeg anser det for nødvendigt af hensyn til de borgere, der bor og arbejder i nærheden af de nye faciliteter.

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference "Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Navn og organisation:  Jens Loft Rasmussen, Dansk Cyklist Forbund
1. Arbejdet i Infrastrukturkommissionen skal danne afsæt for regeringens arbejde med en ny investeringsplan på transportområdet. Sammensætningen af udvalget peger i retning af, at det er erhvervslivets ønsker, der skal belyses. Det nævnes dog, at der også lægges vægt på gode pendlingsmuligheder.  I hvilket omfang skal Infrastrukturkommissionen beskæftige sig med persontransport?
2. Cyklen er inden for de seneste år blevet overset i den danske trafikplanlægning og i ressourceallokeringen, mens vi i andre lande oplever en stigende interesse for at medtage cykelfremme i den nationale transportplanlægning.  Skal det være attraktivt og trygt at cykle i Danmark? Er vi parate til at afsætte midler til sammenhængende, finmaskede og komfortable cykelstinet?  Hvis vi forkæler cyklisterne, vil flere vælge cyklen som transportmiddel. Er vi interesseret i at gøre det lækkert at cykle?
3.  Hvordan kan man med økonomiske midler tilskynde folk til at lade bilen stå hjemme oftere end nu? (skatte- og afgiftsregler, benzinafgifter, trængselsafgifter, roadpricing, parkeringsafgifter mv.)
4.  Hvordan kan vi bedre udnytte vore nabolandes trafikale erfaringer? (Norge, Sverige, Finland, Tyskland og Holland)
5.  Skal folkesundhed, miljø og livskvalitet medregnes i de samfundsøkonomiske beregninger, som danner grundlag for fremtidens trafikpolitiske beslutninger?

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

**Navn og organisation:**

**(Martin Aabak, Direktør Danske Speditører)**

Danske Speditørers bedømmelse sker ud fra en godssynsvinkel. Speditørerne optimerer hele godsflowet

**1. Hvilke udfordringer står sektoren overfor?**

Sv.: Det handler i bund og grund om dansk konkurrenceevne. Behovet for udbygningen af infrastrukturen er velkendt – det handler om mere og bedre infrastruktur. Men det handler også om at udnytte den til enhver tid værende struktur bedst muligt. Og her spiller speditøren en væsentlig rolle.

Vi skal i dialog med transportkøberne om mere intelligent udnyttelse af kapaciteten.

Den økonomiske integration mellem produktions- og forbrugscentre verden over øger mængden af gods, der skal flyttes og giver store ubalancer i godsstrømmene. Finpudsningen af produktion og afsætning og den fortsatte nedbygning af lagerkapacitet gør, at speditionens opgave med at konsolidere gods, vælge kombination af transportmidler og logistik og overholde terminer får en stadig større rolle i det samlede økonomiske billede. Man kan sige, at speditionens værdiskabelse øges relativt til de andre led i produktions- og konsumtionskæden.

UDFORDRINGEN snævert set fra branchen er så at være god nok til det. Og at skaffe de folk, der skal til. I et bredt perspektiv – bliver logistikoptimering og samspil mellem transportformerne helt centralt.

Transport og udvikling kan ikke dekobles. Med en forventet stigning i godsmængden til og fra Danmark på ikke mindre end 75 % frem til år 2025 bliver det interessante spørgsmål ikke hvilken transportform der vinder kampen om markedet.

– der vil være brug og behov for *alle* transportformer til at løfte den kommende opgave og godsmængder.

Det interessante spørgsmål bliver derfor hvilken transportform der vil være bedst egnet til en konkret opgave og dermed fokus på hvem og hvordan der kan organiseres hele effektive transport- og logistikkæder.

Vi kan ikke alene løse kapacitetsmanglen ved stigende priser og en effektiv infrastruktur og i dag ved f. eks at sætte flere lastbiler i kø på landevejene.

Alle parter i logistikkæden skal se på alternative løsninger, f. eks i multimodale løsninger og hensyn til *hvordan* og *hvornår* opgaverne bliver løst bedst muligt.

Måske får vi også et bud på;

Hvorfor der ikke er nogen til at betjene ramperne kl. 14

fredag eftermiddag?

Eller hvorfor alle skal have gods leveret mandag og fredag og i det tidsrum hvor der er mest trængsel på vejene? **(Martin Aabak, Direktør Danske Speditører)**

2.

Effektivitet er intelligente transportsystemer og skiltning på vejene.

Effektivitet er også at have adgang til relevant viden om markedet. Vi savner statistikker og prognoser over godsstrømme og sammensætning af vareflowet for effektivt at kunne tilrettelægge transporten. **(Martin Aabak, Direktør Danske Speditører)**

3.

Transportmarkedet, er under forandring. Transportkøberne fokuserer i stigende omfang på optimering af forsyningskæderne, hvorved transportpolitikken løftes fra det operationelle til det strategiske niveau, og flyttes ind på direktionsgangene og bestyrelseslokalerne. Politikerne i Danmark og i Europa har en tilsvarende interesse for effektive transport- og logistikløsninger. Ikke kun af hensyn til den europæiske konkurrenceevne, men også af hensyn til de stigende fremkommelighedsproblemer samt hensynet til miljø og sikkerhed.

Nye koncepter ændrer transportsystemernes rolle, idet information og viden indgår med stadig stigende vægt. Samtidig er kompleksiteten voksende, og det stiller store krav til forandringsevne og -vilje i de enkelte speditors og transportvirksomheder og hos den enkelte medarbejder. Danmark har skabt respekt om vores viden om transport og logistik i hele verdenen, og mulighederne er store, hvis vi kender vor besøgstid. Det er nu, at vi skal konsolidere den strategiske viden på logistik områder, og det er nu, at myndighederne skal forstå speditørernes rolle og betydning for fremtidig udvikling og succes indenfor transport og logistik. **(Martin Aabak, Direktør Danske Speditører)**

4.

Dansk infrastrukturplanlægning bør ske med udgangspunkt i en storregional tankegang hvor f.eks. Trelleborg og Hamburg-Maschen som terminalpunkter er en del af dansk infrastruktur. Og ses i langsigtet perspektiv. Danske speditører mener at der bør fastsættes et reguleret beløb til vedligeholdelse af infrastrukturen på finansloven, der sikre optimal vedligeholdelse. Reparation og vedligehold bør ikke være et forhandlingsobjekt.

Infrastrukturen skal kunne håndtere så mange forskellige kombinationer af transportbehov og dækning af transportbehov som muligt.

Vægten bør ligge på knudepunkter, hvor transportmidler kan udveksle gods og hvor gods kan skifte mellem alternative kanaler. Forbilledet er "grid"-modellen i energi- og telenet, f.eks. udviklingen af trunklinjerne, hvor jordkablet København-Århus blev redupliceret af en radiokædeforbindelse i en anden tracé (**Martin Aabak, Direktør Danske Speditører**)

5. Offentlige investeringer bør forbeholdes steder og projekter, hvor privat finansierede anlæg ikke vil være rentable - og omvendt (**Martin Aabak, Direktør Danske Speditører**)

Venlig hilsen



**Martin Aabak**  
Direktør

Danske Speditører - Børsen - 1217 København K

Telefon: 72 25 56 60 - Mobil: 20 80 56 60 - Fax: 70 13 12 01  
Mail: [maa@dasp.dk](mailto:maa@dasp.dk) - Besøg os [www.dasp.dk](http://www.dasp.dk) - Tilmeld dig [Cirkulære](#)

Denne mail kan indeholde fortrolig information. Modtager du ved en fejltagelse mailen, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svar-funktionen samt slette mailen i dit system uden at videregende eller kopiere den.

---

Denne mail er blevet scannet af <http://www.virus112.com>

---

## **Bidrag til Transport- og Energiministeriets konference "Transportsystemet 2030 – vejen til et stadigt mere mobilt samfund"**

Efter aftale med administrerende direktør (Thomas Møller Thomsen FDM) fremsendes hermed FDMs bidrag.

### **1. At udbygge vejnettet og infrastrukturen i takt med borgernes voksende behov for udfoldelsesmuligheder**

Vejnettet er det afgørende element i den danske infrastruktur, da det bærer 92 % af al persontransport. Det spiller en vigtig rolle for borgernes individuelle udfoldelsesmuligheder, og vejene er uundværlige når balancen mellem arbejde, fritid, bolig, økonomi m.m. skal hænge sammen for det enkelte menneske. Derfor mener FDM, at den helt overordnede udfordring må være, at vejnettet også i fremtiden kan udbygges i takt med borgernes behov. (Thomas Møller Thomsen FDM)

### **2. At sikre effektivitet, fleksibilitet og kvalitet i den tid og de transportformer den enkelte vælger**

Infrastrukturen skal afspejle borgernes behov og ønsker. Derfor skal den være effektiv, fleksibel og af en ordentlig kvalitet. Af samme årsag er det nødvendigt at få de forskellige transportformer til at arbejde bedre sammen end i dag, så der er reelle alternativer for den enkelte. (Thomas Møller Thomsen FDM)

Det gælder i forhold til de individuelle transportformer, som varetager over 80 % af trafik mængden, og i forhold til den kollektive trafik. "Park and ride" er bare et eksempel på transportformer der arbejder sammen, og derved sikrer høj grad af fleksibilitet for brugerne. Kvaliteten i den enkelte transportform er afgørende for den enkeltes valg. (Thomas Møller Thomsen FDM)

### **3. At inddrage bredere planlægningshensyn ved udbygning af infrastrukturen**

Mobilitet skal ses i et bredere perspektiv end blot transportpolitik. Graden af mobilitet og den enkeltes frihed hænger nøje sammen, derfor afspejler adgangen til transporten et vigtigt element i den enkeltes adfærd og valgmuligheder af bopæl, fritidsaktiviteter samt arbejdsliv. (Thomas Møller Thomsen FDM)

### **4. At finde finansiering af infrastrukturen som i højere grad afspejler afvejningen mellem velfærdshensyn og de enkelte gruppers brug af infrastrukturen**

I dag betaler bilisterne stort set hele infrastrukturen ved afgifter og moms på i alt 55 mia. kr. årligt. Det bør overvejes, hvorledes man kan finde en bredere finansiering, således at finansieringen i højere grad afspejler velfærdshensyn og de enkelte gruppers brug af infrastrukturen. (Thomas Møller Thomsen FDM)

### **5. At begrænse af skadevirkningerne ved mobilitet**

Mobilitet og transport har – uanset transportformen – skadevirkninger på såvel mennesker som på miljøet. Det bliver derfor en central udfordring at arbejde for, at brugen af infrastrukturen begrænser de negative miljøpåvirkninger og fremmer trafiksikkerheden mest muligt. Tekniske krav til de enkelte transportformer spiller en væsentlig rolle, idet både mængden af trafik - men også den tekniske standard af det enkelte køretøj/transportmiddel har betydning for miljøpåvirkningen. (Thomas Møller Thomsen FDM)

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference  
"Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Navn og organisation:  (Bjarne Mathiesen, Århus Havn)
1. At formulere en vision for den samfundsstruktur, som generer det transportbehov, som vores fremtidige transportsystem skal fungere i. Hvorledes forventes de modsat rettede kræfter – regional udvikling ("alle skal med") vs. krav om effektivitet, konkurrencedygtighed osv. – at kunne balanceres? (Mikrovisionen) (Bjarne Mathiesen, Århus Havn)
2. Rationel kapacitetsudnyttelse i mange led forhindres ofte af utidssvarende og uflexible overenskomstforhold. Hvorledes kan dette ændres? (Bjarne Mathiesen, Århus Havn)
3. At formulere en vision for den danske transportstrukturs integrering i Østersøområdet og dette områdes integrering i den europæiske transportstruktur. (Makrovisionen) (Bjarne Mathiesen, Århus Havn)
4.
5.

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference  
"Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Navn og organisation: (Adm. Dir. Jesper Hansen, Banedanmark)
1. <b>Øget pendling i og omkring de større danske byer. Manglende fremkommelighed</b> Jernbanen er et godt alternativ til bilkørsel ved pendling. Hvordan udbygger vi jernbanen i og omkring de større danske byer? (Adm. Dir. Jesper Hansen, Banedanmark)
2. <b>Øget pendling i og omkring de større danske byer. Manglende fremkommelighed</b> Jernbanen er et godt alternativ til bilkørsel ved pendling. Hvordan udbygger vi jernbanen i og omkring de større danske byer? (Adm. Dir. Jesper Hansen, Banedanmark)
3. <b>Bedre kapacitet på det danske jernbanenet</b> Det eksisterende banenet har ikke kapacitet til at bære en markant større andel af transportarbejdet i DK. Hvordan øger vi kapaciteten? (Adm. Dir. Jesper Hansen, Banedanmark)
4. <b>Forbedring af mulighederne for mere transit godstrafik</b> "mindre gods på vejen – mere på banen" (Adm. Dir. Jesper Hansen, Banedanmark)
5.

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

## NOTAT

### Transportsystemet 2030 – udfordringer og ideer til Infrastrukturkommissionen

14. november 2006

<p><b>Navn og organisation:</b> Formand for (Danske Havne, borgmester Uffe Steiner Jensen) Fredericia Kommune</p>
<p>1. Den samlede godstransport vil i 2030 være 200 – 300 % større end i dag, og im- og eksport vil øges endnu mere. Danske Havne håndterer i dag 75 % af al im- og eksport. Kan havnene klare fremtiden, og får de mulighed for det? (Danske Havne, borgmester Uffe Steiner Jensen)</p>
<p>2. Produktion i Danmark vil 2030 være mindre råvare og halvfabrikata og mere færdigvarer. Det vil sprede lokaliseringen af produktion, øge transportarbejdet og øge im- og eksport af gods. (Danske Havne, borgmester Uffe Steiner Jensen)</p>
<p>3. Behov for levering af varer til tiden er meget forskelligt fra varegruppe til varegruppe. Varer med kort holdbarhed kræver levering nu, mens andre varegrupper kan være uger under vejs, bare de er der til tiden. Sådan vil det også være i 2030, og her vil logistikudviklingen kunne effektivisere og billiggøre transport. Er intermodale transportcentre vejen frem i stedet for sektorvis udvikling af vej-, bane-, sø- og lufttransport? (Danske Havne, borgmester Uffe Steiner Jensen)</p>
<p>4. Vedvarende energi skal dække 80 – 90 % af energiforsyningen i 2030. Nye transporttunge anlæg til produktion af bioethanol skal lokaliseres, men hvor? (Danske Havne, borgmester Uffe Steiner Jensen)</p>
<p>5. Ny global dagsorden: F.eks. vandstanden i verdenshavene er i 2030 øget med 75 cm og den globale bevidsthed om enorme miljømæssige udfordringer sætter ny dagsorden. Produktion og forbrug reduceres og transportbehovet reduceres dramatisk. Hvordan kan statslige infrastrukturinvesteringer fremme et robust mix af transportanlæg, der kan klare de udfordringer. (Danske Havne, borgmester Uffe Steiner Jensen)</p>



Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference "Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Navn og organisation:  (Jens Loft Rasmussen, Dansk Cyklist Forbund)
1. Arbejdet i Infrastrukturkommissionen skal danne afsæt for regeringens arbejde med en ny investeringsplan på transportområdet. Sammensætningen af udvalget peger i retning af, at det er erhvervslivets ønsker, der skal belyses. Det nævnes dog, at der også lægges vægt på gode pendlingsmuligheder.  I hvilket omfang skal Infrastrukturkommissionen beskæftige sig med persontransport? (Jens Loft Rasmussen, Dansk Cyklist Forbund)
2. Cyklen er inden for de seneste år blevet overset i den danske trafikplanlægning og i ressourceallokeringen, mens vi i andre lande oplever en stigende interesse for at medtage cykelfremme i den nationale transportplanlægning.  Skal det være attraktivt og trygt at cykle i Danmark? Er vi parate til at afsætte midler til sammenhængende, finmaskede og komfortable cykelstinet?  Hvis vi forkæler cyklisterne, vil flere vælge cyklen som transportmiddel. Er vi interesseret i at gøre det lækkert at cykle? (Jens Loft Rasmussen, Dansk Cyklist Forbund)
3.  Hvordan kan man med økonomiske midler tilskynde folk til at lade bilen stå hjemme oftere end nu? (skatte- og afgiftsregler, benzinafgifter, trængselsafgifter, roadpricing, parkeringsafgifter mv.) (Jens Loft Rasmussen, Dansk Cyklist Forbund)
4.  Hvordan kan vi bedre udnytte vore nabolandes trafikale erfaringer? (Norge, Sverige, Finland, Tyskland og Holland) (Jens Loft Rasmussen, Dansk Cyklist Forbund)
5.  Skal folkesundhed, miljø og livskvalitet medregnes i de samfundsøkonomiske beregninger, som danner grundlag for fremtidens trafikpolitiske beslutninger? (Jens Loft Rasmussen, Dansk Cyklist Forbund)

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference  
"Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

DEPARTEMENTET

Navn og organisation: (Carsten Falk Hansen, Færdselsstyrelsen)
1. Økonomisk vækst og globalisering medfører fortsat stigning i person- og godstransporten med trængsels- og fremkommelighedsproblemer til følge (Carsten Falk Hansen, Færdselsstyrelsen)
2. Stigning i person- og godstransporten kan medføre afledte trafiksikkerheds- og miljøproblemer (Carsten Falk Hansen, Færdselsstyrelsen)
3. Økonomisk vækst og den demografiske udvikling kan medføre rekrutteringsproblemer i transportsektoren (Carsten Falk Hansen, Færdselsstyrelsen)
4.
5.

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference  
"Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Navn og organisation:  Anne-Grethe Foss, Ørestadsselskabet
1.  <u>Globalisering:</u> Øget international transport af mennesker og gods
2.  <u>Velstandsstigning:</u> Øget biltrafik og dermed forringelse af den kollektive trafiks konkurrenceevne
3.  <u>Terrortrusselen:</u> Øgede krav til sikkerhed, beredskab og overvågning
4.  <u>Øget konkurrence:</u> Effektiv infrastruktur, herunder med højt teknologisk indhold, afgørende for konkurrenceevne
5.  <u>Miljø:</u> Øget krav om balance mellem hensynene til hhv. miljø og mobilitet

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference  
"Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

DEPARTEMENTET

Navn og organisation: (Danmarks Skibsmæglerforening)
1. Det stigende krav om mere og mere overskud i de offentlige erhvervshavne vil yderligere fordyre maritime transporter og dermed modarbejde bestræbelserne på at overføre last fra land til sø. (Danmarks Skibsmæglerforening)
2. Mange afskibere, transportører, speditører, politikere etc. har for lille viden om maritime transporter og denne mulighed bliver derfor slet ikke udnyttet tilstrækkeligt. (Danmarks Skibsmæglerforening)
3. Særbehandling af landtransporter er til skade for maritime transporter.  Togene betaler ikke fuld pris ved passage af Storebælt Miljøtilskud til jernbanetransporter Betydeligt enklere administrative regler og procedurer for landtransport (Told, Veterinære, Farlig gods etc.) (Danmarks Skibsmæglerforening)
4.
5.

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference "Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Navn og organisation: (Svend Flyvbjerg, Rederiforeningen for Mindre Skibe)
1 Øget sammenkædning af transportformerne (Svend Flyvbjerg, Rederiforeningen for Mindre Skibe)
2. Transportcentre placeret ved havne med adgang til godt vej- og jernbanenet. Centret skal have stor lagerkapacitet, som kan være bufferlager for virksomheder. (Svend Flyvbjerg, Rederiforeningen for Mindre Skibe)
3. Effektiv omladning mellem tog, skib, bil og lager: (Svend Flyvbjerg, Rederiforeningen for Mindre Skibe)
4. Udvikling af systemer, som kan koordinere transportløsninger, der kan dække fremtidens transportbehov under hensyn til miljø og energi. (Svend Flyvbjerg, Rederiforeningen for Mindre Skibe)
5.

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

Navn og org.: John Bergholdt, Danske Busvognmænd

1. Sikkerhed
2. Fremkommelighed
3. Hastighed
4. Bæredygtighed
5. Offentligt/privat trafiksystem

Det er mit bidrag til konferencen den 30.11.

På gensyn

John Bergholdt



DEPARTEMENTET

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Navn og organisation: Peder Andersen, Det Økonomiske Råds Sekretariat
<b>1. Infrastrukturinvesteringer og vejbenyttelsesafgifter skal ses i sammenhæng.</b> Trængselsproblemer og miljøomkostninger forårsaget af trafik vil stige i de kommende år. Det vil være optimalt at kombinere infrastrukturinvesteringer, udbygning af kollektiv trafik og brug af vejbenyttelsesafgifter (roadpricing), også set i lyset af de den teknologiske udvikling. Det vil ikke være samfundsøkonomisk fornuftigt at forsøge alene at bygge sig ud af trængselsproblemer.  Det er et markant behov for at benytte en sammenhængende model, der inddrager alle tre områder, således at infrastrukturinvesteringerne foretages i sammenhæng med beslutninger om vejbenyttelsesafgifter og brugen af tog og busser.
<b>2. Den nuværende pakke af beskatning af transport er uhensigtsmæssig og bør justeres</b> Den nuværende beskatning af transport er sammensat uhensigtsmæssigt, både ud fra mobilitets hensyn, provenu hensyn og miljø hensyn.  Dette gælder, uanset om det samlede provenu i fremtiden justeres op eller ned.
<b>3. Brugen af Cost-Benefit analyser på transportområdet bør bevares og udbygges</b> Det er prisværdigt, at der på transportområdet er en god tradition for at anvende C-B-analyser. Disse kan videreudvikles og inddrages i behandlingen af forslagene under 1 og 2. Desuden kan de anvendes til at belyse omkostningerne ved at tilgodese specifikke prioriterede mål, f.eks. regionalpolitiske mål, udvalgte miljømål, f.eks. en ønsket biodiversitet.
<b>4. OPP-modellers samfundsøkonomiske gevinster bør belyses.</b> Den stigende interesse for at organisere store trafikinvesteringer i et samspil mellem det offentlige og private investorer og operatører nødvendiggør en konkret vurdering af de samfundsøkonomiske fordele og ulemper ved denne form for outsourcing.
5.

## Bidrag Dansk Industri, Bjarne Palstrøm

- Danmark i globaliseringen. Øget international samhandel og arbejdsdeling stiller krav til en velfungerende infrastruktur og velfungerende transportformer som sikre maksimal tilgængelighed således at Danmark kan blive et godt sted at producere i og handle ud fra - herunder være i stand til at tiltrække udenlandske investeringer. Hvordan sikres det? (Dansk Industri, Bjarne Palstrøm)
- Som led i at styrke konkurrenceevnen udvikler virksomhederne stadig mere avancerede logistiksystemer. Systemer hvor også transportdelen spiller en central rolle .Hvordan sikres en infrastruktur og rammevilkår som understøtter denne udvikling som bl.a. ofte kræver dør til dør leveringer inden for snævre tidsrammer. (Dansk Industri, Bjarne Palstrøm)
- Det øgede transportbehov af gods gør det ønskeligt at jernbanen revitaliseres .Hvorledes udvikles et konkurrencepræget godsjernbanemarked? (Dansk Industri, Bjarne Palstrøm)
- Undersøgelses og beslutningsprocessen vedrørende etablering af trafikal infrastruktur er meget lang. Det betyder at der går meget lang tid fra et behov konstateres til der sættes ind her overfor. Dette medføre unødvendigt store samfundsmæssige tab. Der er derfor behov for at analysere de enkelte led i processen herunder særligt administrativ og bevillingsmæssige forhold med henblik på at processen kan optimeres/ forkortes. (Dansk Industri, Bjarne Palstrøm)
- Hvorledes kan offentlig private samarbejde bidrage til at sikre Danmark en velfungerende infrastruktur? (Dansk Industri, Bjarne Palstrøm)

*Bidrag til konferencen " Transportsystemet 2030 – vejen til et mere mobilt samfund"*

## **Centrale udfordringer for transportsektoren frem mod 2030.**

### **Tilstrækkelig vejkapacitet i 2030**

*Hvordan sikres den fornødne vejkapacitet på det overordnede vejnet i 2030 så landet er effektivt bundet sammen og gode forbindelser til resten af Europa? (Vejdirektoratet)*

- Det danske vejnet afvikler i dag over 90% af al trafik.
- Det kommende statsvejnet, der udgør 5% af det samlede offentlige vejnet, afvikler i dag 40% af trafikken. I 2030 forventes det at være 50 %
- Pendlingsstrømme og godstransporter koncentrerer sig i stigende grad i de overordnede korridorer.
- Den årlige vækst på de mest overordnede veje er 3- 4 % pa.

### **Yderområdernes økonomiske udvikling kræver balanceret indsats**

*Hvordan sikres en balanceret udvikling, hvor de eksisterende vækstregioner fortsat kan afvikle trafikken samtidig med at yderområderne tilgodeses med attraktiv infrastruktur, der kan sikre disse områders tilgængelighed og understøtte erhvervsudviklingen (Vejdirektoratet)*

- 25 % af landets erhvervsjendomme ligger indenfor 2,2 km fra motorvejsnettet, 50 % ligger indenfor 6 km
- Den største andel af erhvervsbyggeri finder sted i umiddelbar tilknytning til motorvejsnettet
- Ifølge Landsplanredegørelse 2006 er det en national forpligtelse at sørge for, at alle områder af landet kan være attraktive at leve og drive virksomhed i.

## Stadigt længere pendlingsafstande kræver nye transporttilbud

*Hvordan sikrer vi en udvikling således at store trafikmængder over længere afstande og mellem væsentlige knudepunkter, tilbydes attraktive kollektive trafikløsninger, som kan aflaste vejnettet? (Vejdirektoratet)*

- Sjælland har udviklet sig som et stort pendlingsopland til Hovedstadsområdet. Antallet af pendlingsregioner er faldet fra 45 i 1992 til 27 i 2004.
- Over 1,2 mio. danskere pendler nu over kommunegrænsen – vækst på 45 % siden 1980.
- Pendlingen mellem byerne og de fjerne landkommuner og også pendlingen mellem byerne er vokset kraftigt de seneste år.
- Arbejdsmarkederne i den østjyske bybånd "smelter" sammen.
- Stærk vækst i pendlingen over Øresund og Storebælt.

## Informationsteknologiens muligheder for styret trafikafvikling skal udnyttes

*Hvordan kan trafikinfrastrukturens kapacitet øges og trafiksikkerheden højnes igennem brug af informationsteknologi? Uanset udbygningstakt af vejnettet så vil fokus være på at udnytte infrastrukturen mere intelligent være nødvendig. (Vejdirektoratet)*

- Både motorveje og landeveje er i stigende grad ved at nå kapacitetsgrænsen. Et mix af virkemidler skal anvendes herunder ITS (Intelligent Transport Systems), men i hvilket omfang?
- Udenlandske analyser indikerer at kapacitetsudnyttelsen kan øges med op til 15 – 20 %.
- Skal Danmark være et informationsteknologisk foregangsland når det gælder ITS på vejene? Er der industripolitiske muligheder i ITS på veje der endnu ikke er overfyldte?
- Hvordan skabes rammer for privat-offentligt samarbejde vedr. udvikling og afprøvning af nye ITS løsninger?
- ITS systemer forudsætter nye tværgående samarbejder mellem transportsektorens mange aktører.

## Det gode liv kræver fortsat en indsats

*Hvordan sikrer vi en målrettet indsats indenfor transportområdet for at tage bedre hensyn til befolkningens sundhed og livskvalitet med hensyn til ulykker, støj, luftforurening og naturbevarelse? I et langsigtet perspektiv med vækst i samfundsøkonomien vil trafikulykker, støj og øvrige miljøpåvirkninger kunne forventes at blive mindre og mindre acceptabelt. (Vejdirektoratet)*

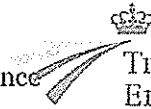
- Der dør årligt ca. 300 personer i trafikken og ønskeligt at antal dræbte og kvæstede i trafikken yderligere reduceres
- 150.000 stærkt vejstøjbelastede boliger og 17.000 stærkt støjbelastede boliger lang banestrækninger (over 65 dBa). 700.000 boliger er belastet af støj over 55 dBa.
- Støj giver forøget risiko for hjertekarsygdomme og undersøgelser viser at trafikstøj er skyld i mellem 200 til 500 årlige dødsfald.
- Stigende bilrådighed og trafik i byerne giver pres på byens arealer og øgede miljøgener
- I stærkt trafikerede gaderum kan summen af trafikformer bidrage med op til ca. 40 % af partikelforureningen. Forurening med ultrafine partikler menes at være skyld i ca. 800 for tidlige dødsfald om året alene i hovedstadsområdet pga af hjerte-kar sygdomme, luftvejslidelser og kræft

## Velfærd og trafikafvikling som kommer hele landet til gode

Hvordan får vi koblet investeringer i infrastruktur med mål for den økonomiske udvikling og dermed velfærden i Danmark? Hidtil har det været et aktiv for Danmark, at internationale virksomheder anser Danmark som et attraktivt land at lokalisere sig i bl.a. på grund af gode trafikforhold og en veluddannet arbejdsstyrke. (Vejdirektoratet)

- Erhvervslivet prioriterer højt at medarbejderne kan pendle let mellem bolig og arbejde, fordi det dermed er lettere at tiltrække den rette arbejdskraft.
- Især for vidensvirksomheder er høj tilgængelighed og mobilitet af stor betydning for en effektiv innovation.
- Globalisering og øgede krav til erhvervslivets logistiksystemer øger betydningen af effektive godstransportsystemer.
- Behov for større dialog med erhvervslivet om den fremtidige erhvervsudvikling og transportudvikling og afledte krav til trafikinfrastrukturen.
- Vækstmuligheder i hele landet hænger sammen med, at de store byregioners styrkepositioner udnyttes. "Udviklingen skal komme hele landet til gode."

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference  
"Transportsystemet 2030 - vejen til et stadig mere mobilt samfund".



Transport- og  
Energiministeriet

DEPARTEMENTET

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Navn og organisation: (Otto Petersen ERHVERVSFLYVNINGENS SAMMENSLUTNING)
1. Krav foranlediget af voksende indenrigs og udenrigs lufttrafik. (Otto Petersen Erhvervsflyvningens sammenslutning)
2.
3.
4.
5.

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10.  
november 2006.

Vores "indgangsbøn":

*Det er vigtigt at holde sig for øje, at transporten ikke er sin egen "raison d'être". Transport er betinget af den øvrige aktivitet i samfundet, således af behovet for at flytte varer og efterspørgslen efter at flytte mennesker på arbejde eller på ferie.*

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@tm.dk

Navn og organisation:

(Niels Banche Petersen. Landbrugsraadet)

### 1. Ændrede produktions- og distributionsmønstre

Produktionsmønstre ændrer sig, så slutprodukter færdiggøres i forbrugerlandet eller færdiggøres i lavtlønslande og reimporteres. Det betyder, at halvfabrikata i højere grad transporteres. Produktionen har hidtil foregået samlet.

Detailhandlen efterspørger i stigende grad, mindre, men hyppigere leverancer. Åbningstiderne udvides stadigt, hvilket afstedkommer øget trafik også på tidspunkter, hvor der traditionelt ikke forekom godstrafik. Miljømæssige tiltag som f.eks miljøzoner omkring satørre byer, krav om citylogistik kørselsforbud på visse tidspunkter af døgnet etc. . Viker umiddelbart som hindringer for en smidig transportafvikling, men er naturligvis i sig selv gode initativer.

Dette understreger nødvendigheden af ikke blot samspil mellem transportformerne, men i meget høj grad samspil imellem en række ministerier, bla. Miljø-, Skatte- Beskæftigelses- Ervervs- & Økonomi- samt Justitsministeriet.

Uden dette vil initativer på området ikke får den tilsigtede virkning; at skabe de bedst mulige vilkår for en effektiv person- & godstransport, ikke blot i Danmark, men i hele EU. (Niels Banche Petersen. Landbrugsraadet)

### 2. Tilgængelighed af kvalificeret arbejdskraft. Produktinformation og sporbarhed i hele produktkæden bliver et større og større emne. Derfor er der brug for, at transporterhvervet kan rekruttere veluddannet personale, som bl.a, kan betjene og kender betydningen af den øgede elektroniske maskinpark i bla. førerhuset. Ikke blot i den fysiske udførende del af erhvervet er manglen på arbejdskraft stor, også den administrative side skal styrkes med relevante og kompetence givende tilbud.

Der er ligeledes brug for et teknologisk samspil mellem trafikstyringsteknologier, elektroniske toldsystemer og muligheden for at koble private transportkæde-oplysningsteknologi sammen. (Niels Banche Petersen. Landbrugsraadet)

### 3. Den store globale container transport vil danne øgede flaskehalsproblemer



# TRAFIKINSTRUKTIONER TIL ANBRUG AF TYPOGRAFI I DOKUMENTER.

Side 2/2

ved Europæiske og andre havne. Infrastrukturen i, omkring og bag havnene er derfor vigtigt at have fokus på. Danmark har med sine moderne havne faciliteter især i Århus Havn (som den største containerhavn) gode muligheder for at tiltage sig en stor rolle som aflastningshavn for nordeuropæiske havne som Hamburg og Bremerhaven. Ligeledes er vores beliggenhed ift. de Baltiske lande oplagt til at skabe den kritiske masse, der kan sikre fortsatte investeringer, de politiske rammebetingelser for at fortsatte projekter sættes i værk skal skabes. (Niels Banche Petersen. Landbrugsraadet)

4. Der er behov for et øget samspil mellem internationale godspapirer, der er forskellige alt efter bane-, fly-, skib- eller vejtransport. (Niels Banche Petersen. Landbrugsraadet)

5.

Harmonisering af regler på EU plan. Af uhensigtsmæssigheder kan bla. nævnes visse medlemslandes modstand imod modulvogntog, forskellige vægtbestemmelser og akseltryksbestemmelser for lastbiler. Forskellige bestemmelser mht. kørselsforbud og weeend-bans. Vejafgifter forskellig administration af køre- & hviletids bestemmelser osv.

Al denne manglende harmonisering internt i EU betyder øgede omkostninger = mindre effektivitet, bla. som følge af store administrative byrder med at holde styr på de forskellige regler, samt begrænsninger i den optimale udnyttelse af transportmateriellet. (Niels Banche Petersen. Landbrugsraadet)

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

DEPARTEMENTET

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Navn og organisation:  (Niels Boserup, Københavns Lufthavne A/S)
Globaliseringen fordrer velfungerende og smidige adgangsveje til og fra Danmark. Ensartede internationale regler vedr. personbefordring og gods-transport er det bedste fundament for en velfungerende international trafik. (Niels Boserup, Københavns Lufthavne A/S) 1.
Sikkerhedskrav til transportsektoren skal være udtryk for en <u>bred</u> samfundsmæssig prioriteret indsats for at forbedre befolkningens sikkerhed helt generelt. Kravene til transportsektoren (og sektorens enkelte områder) skal være i balance med kravene til andre brancher og indsatsen på andre områder. For flytrafik er kravet, at Danmark skal arbejde for ensartede sikkerhedsstandarder for hele verden gennem ICAO. (Niels Boserup, Københavns Lufthavne A/S) 2.
Langsigtet udvikling og vedligehold af Danmarks infrastruktur er centralt. Infrastrukturudbydere har behov for et solidt og langsigtet juridisk og økonomisk fundament, hvorudfra der kan planlægges og prioriteres. (Niels Boserup, Københavns Lufthavne A/S) 3.
4. Trængsel (congestion) på veje og på skinner bliver en af de store udfordringer fremover for transportsektoren. Offentlig transport skal være et konkurrencedygtigt, integreret, nemt og pålideligt alternativ til den voksende privatbilisme (Niels Boserup, Københavns Lufthavne A/S)
5.

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

DEPARTEMENTET

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

<p>Navn og organisation: (Kent Bentzen, FDT) – Foreningen af Danske Transport Centre</p> <p>Centrale udviklingsperspektiver for godstransporten frem til 2030</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Fra omkostning til værditilvækst</li><li>- fra transport til logistik</li><li>- fra "nok gods" til "for meget gods"</li><li>- fra regional til global</li><li>- fra individuelt samarbejde til integreret netværk</li><li>- fra erfaringsbaseret til innovationsforpligtet</li><li>- fra ekstern transportservice til virksomhedsintern produktionsstøtte</li><li>- fra IT-støttet til IT-baseret</li><li>- fra infrastrukturmulighed til infrastrukturkonkurrence</li><li>- fra nord-syd til øst-vest</li><li>- fra godt politisk samarbejde til mere forpligtende offentligt – privat partnerskab</li><li>- fra transportformspecifik til samordnet modalitet (co-modalitet)</li></ul> <p>Disse udviklingsperspektiver kan indgå i Infrastrukturkommissionens arbejde ved bl.a.</p>
<p>1. at sikre sammenhængende, effektive transportkæder (transportkorridorer) i og med tilknytning til Danmark (Kent Bentzen, FDT)</p>
<p>2. at fremme intermodale transportcentres funktion som facilitator for globalisering (Kent Bentzen, FDT)</p>
<p>3. at styrke godstransporterhvervets samspil med øvrige markeds- og politiske aktører (Kent Bentzen, FDT)</p>
<p>4. at prioritere godstransportens værdiskabelse (Kent Bentzen, FDT)</p>
<p>5.</p>

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference "Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".



Transport- og  
Energiministeriet

DEPARTEMENTET

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Navn og organisation: (Underdirektør Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening)
1. Sikring af den optimale strukturudvikling af havne – herunder specialisering og konsolidering. (Underdirektør Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening)
2. Konkurrencesituationen mellem transportformerne skal sikre, at hver enkelt udfylder sin naturlige rolle. (Underdirektør Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening)
3. Danmarks rolle i det europæiske transportnetværk. (Underdirektør Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening)
4. Danmark som indgang til Østersøen. (Underdirektør Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening)
5.

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

### **Fokus på trafikale investeringer i Hovedstadsregionen**

Københavnertunnelgruppen ser med forventning frem til resultaterne af infrastrukturkommissionens kommende arbejde med til 1/1-2008 at udarbejde en sammenhængende landsdækkende plan for de væsentligste infrastruktur investeringer på det trafikale område.

Københavnertunnelgruppen lægger vægt på, at regeringen og folketinget vil kunne træffe hurtige beslutninger om iværksættelse og anlæg af Fehmarnforbindelsen, Københavns Metrocityring og Københavnertunnelen. Nødvendigheden af anlægget af disse investeringer skal også ses i lyset af den forestående udvikling af områderne omkring Københavns Havn og Refshaleøen.

(københavnertunnelgruppen)

### **Forventet stigning i transportbehov i takt med økonomisk vækst og udvikling**

Københavnertunnelgruppen konstaterer med tilfredshed, at prognoserne for væksten i Københavns Lufthavn peger på en stigning i passagerantallet - efter en forestående investering til 5 mia. kr. - fra de nuværende ca. 19 millioner til ca. 25 millioner passagerer i 2020. Antallet af køretøjer, der passerer over Øresundsforbindelsen vil på få år stige fra de nuværende ca. 17.000 til ca. 35.000 pr. døgn. Udbygningen af Ørestad med DR-byen og Bella center, som er et af Nordens største kongres- og udstillingscentre og en lang række andre virksomheder, boligområder og institutioner vil betyde et stærkt stigende transportbehov til og fra disse områder, som ikke alene vil kunne forventes at blive dækket af gode offentlige transporttilbud. (københavnertunnelgruppen)

### **Københavnertunnelprojektet**

Københavnertunnelgruppen peger, som et væsentligt bidrag til løsningen af de trafikale udfordringer i Hovedstadsregionen, på etableringen af Københavnertunnel projektet med vejforbindelsen fra Lyngbyvej til Nordhavnen og derfra i en tunnel under havneløbet til Sydhavnen, hvor tunnelen tilsluttes motorvejsnettet mod syd og til Københavns Lufthavn (og videre til Sverige).

Københavnertunnelen vil på en miljørigtig, hurtig og sikker måde kunne lede en meget stor del af den trafik, som i dag unødigt kører gennem City, uden om København og via sine til- og frakørsler kunne reducere trængselsproblemerne i Københavnsområdet. (københavnertunnelgruppen)

### **Cityterminalen (Pendlerpakeringen)**

Den i tilknytning til Københavnertunnelprojektet påtænkte etablering af en Cityterminal (pendlerterminal) med 4600 parkeringspladser til personbiler og 2-300 busparkeringspladser (offentlige & turistbusser) med direkte adgang til Metroen vil være et særdeles god alternativ til at skulle finde parkeringspladser i Cityområdet. (københavnertunnelgruppen)

### **Forbedring af økonomien på Metrocityringen**

For dels at få optimal udnyttelse af Cityterminalen, som forventes finansieret af privat investor og dels at forbedre Metrocityringens økonomi, vil det være hensigtsmæssigt mellem Kgs. Nytorv og Østerport at ændre Metroens linieføring, så den flyttes et par hundrede meter mod Havnen (Cityterminalen) og at der anlægges en station mere ved Churchillparken (dokumentation for fordelene foreligger)

Desuden er der fra Cityterminalen projekteret rullende fortove til Operaen (en forbindelse som Københavns Kommune i sin tid har forpligtiget sig til at etablere). (københavnertunnelgruppen)

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference "Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Navn og organisation:  (Lars Thykier, Danmarks Rejsebureau Forening – DRF)
1. I fremtiden er danskerne langt mere individuelle i deres krav & forventninger når de skal på rejse, både indenfor og udenfor Danmark. Dette umuliggør salg af standardiserede rejseprodukter, og stiller dermed store krav til infrastrukturens evne til at tilpasse sig alle krav. (Lars Thykier, Danmarks Rejsebureau Forening – DRF)
2. I fremtiden kræver udenlandske gæster til Danmark at de byer de besøger har et velfungerende offentligt transportsystem som bringer dem både til byernes attraktioner og til byernes konferencecentre. (Lars Thykier, Danmarks Rejsebureau Forening – DRF)
3. I fremtiden forventer rejsende til og fra Danmark, at lufthavne er placeret centrale steder i Danmark, og fungerer effektivt såvel ifm afrejse som ankomst. Alle danske lufthavne er således i 2026 "state of the art" indenfor lufthavne og er dimensioneret til at håndtere mindst 20% flere passagerer end der findes på det pågældende tidspunkt. (Lars Thykier, Danmarks Rejsebureau Forening – DRF)
4. Fremtidens rejsende KRÆVER, at al transport/alle rejser foregår på den mest bæredygtige måde for miljøet. Dette stiller krav til såvel leverandører af alle de anvendte transportmidler, dels til de købere af transportydelser, som aftager ydelserne. Der skal således findes såvel miljøbevidste producenter som miljøbevidste forbrugere af rejse-/transportprodukter. (Lars Thykier, Danmarks Rejsebureau Forening – DRF)
5. I 2026 er det et ufravigeligt krav fra alle interessenter, at der findes miljøvenlige højhastighedstog på alle hovedstrækninger i og til/fra Danmark som medfører, at langt de fleste rejsende til de nære destinationer (mellem alle hovedbyer i Danmark samt byer udenfor Danmark i en afstand af op til i hvert tilfælde 6-800 km fra Danmarks grænser) anvender denne transportform ved udlandsrejser. (Lars Thykier, Danmarks Rejsebureau Forening – DRF)

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference  
"Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

<p>Navn og organisation:</p> <p>Mogens Therkelsen, formand ITD</p>
<p>1. For at sikre fremtidig vækst og beskæftigelse i dansk erhvervsliv er det en central udfordring – i forbindelse med planlægning og etablering af <u>infrastrukturforbedringer - at få flyttet fokus fra regulering/begrænsning til erhvervsudvikling/konkurrenceevne.</u></p>
<p>2. Med de stigende godsmængder og stigende kompleksitet på transportmarkedet er det en central udfordring, at der sikres <u>øget fleksibilitet</u> i relation til virksomhedernes muligheder for tilvejebringelse og anvendelse af produktionsapparatet (chauffører og biler).</p>
<p>3. Det er en central udfordring for erhvervslivet at håndtere de reelle <u>produktivitetsforringelser</u> i godstransporten, der både skyldes flaskehalsproblemer på arbejdsmarkedet og på vejene, og i lige så høj grad genereres af unødvendige særreguleringer/-kontroller og en manglende accept af nytten/værdien af et effektivt transporterhverv.</p>
<p>4. <u>Professionalisering af erhvervet</u> er en central udfordring via bla. bedre muligheder for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft, øget fokus på udbud og anvendelse af efteruddannelse (herunder videreførelse af Danmarks Transport Akademi), FoU-fokus på logistik- og forretningsudvikling i stedet for regulering, fokus på hele forsyningskæden (fx betydningen af kunders åbningstider, lagerplaceringer, mv.).</p>
<p>5. <u>Miljø, trafiksikkerhed, arbejdsmiljø, fødevarerikkerhed, terror og kriminalitet</u> bliver i endnu højere grad centrale udfordringer – herunder udviklingen af alternative brændstoffer, miljørigtige og trafiksikre køretøjer, ledelsesværktøjer og egenkontrollsystemer, mv. Det er afgørende, at der etableres langsigtede strategier/politikker, som virksomhederne kan have tillid til i relation til fremtidige investeringer og tilpasninger.</p>

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, jth@erm.dk, senest 10. november

DEPARTEMENTET

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Navn og organisation:  (Otto Anker Nielsen, DTU)
1. Undgå totalt sammenbrud af vejtrafikken og fremkommelighed i især Hovedstadsområdet (virkemidler hertil kan både være investeringer i vej- og kollektiv trafik og fremme af cykeltrafik), således at der fortsat er et samlet arbejdsmarked i Hovedstadsområdet og virksomheder i Hovedstadsområdet ikke får forøgede logistik og godsomkostninger. (Otto Anker Nielsen, DTU)
2. Sikre robusthed af transportsystemet (og lokaliseringspolitik) i forhold til mulig fremtidig knaphed på og/eller stærkt forøgede priser på olie. (Otto Anker Nielsen, DTU)
3. Udvikling af Kastrup som international hub, og derved København som attraktiv lokalitet for multinationale firmaer. (Otto Anker Nielsen, DTU)
4. Udvikling af det nationale banenet til hurtige forbindelser mellem de største byer, således at bane er et attraktivt alternativ til vej. Sammenkobling af det danske banenet med det internationale højhastighedsnet. (Otto Anker Nielsen, DTU)
5. Stærk reduktion af trafikdrab og uheld i transportsektoren. (Otto Anker Nielsen, DTU)

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference  
"Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Navn og organisation:  (Per Jacobsen, Trafikstyrelsen )
1. For Danmark vil (fortsat) velfungerende infrastruktur være en central og skærpet parameter i evnen til at fastholde og tiltrække nye virksomheder. (Per Jacobsen, Trafikstyrelsen )
2. Trængslen i større byer og på indfaldsveje vil fremover stige markant, og traditionelle fysiske udbygningsmuligheder vil være begrænsede. (Per Jacobsen, Trafikstyrelsen )
3. Der vil være en betydelig udfordring i at undgå vedligeholdelses- og fornyesefterslæb på den i dag kendte infrastruktur med henblik på at minimere driftsforstyrrelser i både vej- og banetrafik. (Per Jacobsen, Trafikstyrelsen )
4. Kvaliteten af kollektiv trafik i form af frekvens, rettidighed og hastighed er af afgørende betydning for de rejsendes valg af transportmiddel. (Per Jacobsen, Trafikstyrelsen )
5. Mulighederne for forøgelse af godstransport i Europa på vejene er begrænsede og der er i EU regi fokus på forbedring af godstransport på bane og ad søvejen. Banekapaciteten i Danmark sætter snævre grænser for forøgelse af godstransporten ligesom der er behov for en optimering af intermodal transport skib-bane-lastbil. (Per Jacobsen, Trafikstyrelsen )

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference "Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

DEPARTEMENTET

Navn og organisation:

**(Direktør Petter Møller, Öresundskomiteen)**

Öresundskomiteen har sammen med 25 andre nationale, regionale og kommunale aktører gennemført projektet "Öresundsregionens infrastruktur og byudvikling" med scenarier for en fremtidig udvikling af regionen år 2045. Dette projektarbejde har inspireret til nedenstående bidrag.

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

1.

**Öresundsregionen (Sjælland inkl. Bornholm + Skåne) vil være et Europæisk vækstcenter år 2045 med ca. 4,5 mio. indbyggere – dvs. ca. 800.000 flere indbyggere (hovedparten på den svenske side) og 550.000 flere arbejdspladser (hovedparten på den danske side) end i dag. Op mod 100.000 forventes at pendle over sundet, heraf 50.000 i bil. Hvor skal disse indbyggere bo, arbejde og studere? Hvordan sikres høj tilgængelighed og god mobilitet i den danske side af regionen? (Direktør Petter Møller, Öresundskomiteen)**

2.

**Danmark indgår i et Europæisk netværk af højhastighedstog, der understøtter Kastrup Lufthavns internationale hub-funktion. Det vil sige højhastighedstog fra f.eks. Stockholm via Kastrup lufthavn og videre ned over Femern til Hamburg, Berlin m.fl. Dette vil som udgangspunkt medføre etablering af en fastforbindelse til Tyskland. (Direktør Petter Møller, Öresundskomiteen)**

3.

**Den fremtidige godsmængde vil stige væsentligt i forhold til i dag. Hvordan sikre man et fremtidsrettet trafiksystem, der kan håndtere gods i et Skandinavisk/nordeuropæisk perspektiv? (Direktør Petter Møller, Öresundskomiteen)**

4.

5.

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.



10. november 2006

## Bidrag til "Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Som ønsket, følger her de 5 udfordringer vi har valgt at sætte fokus på ved denne lejlighed. Rækkefølgen er uprioriteret.

<p>Navn og organisation: Søren Bülow, sekretariatschef i Dansk Vejforening</p>
<p>1. <b>Stigende behov for indsigt i færdselsulykker.</b> Hvis antallet af færdselsulykker skal nedbringes, herunder antallet af dræbte jf. Færdselssikkerhedskommissionens målsætninger, skal der tilvejebringes et mere kvalificeret indblik i antallet af og omstændighederne ved færdselsulykker. Det gælder eksempelvis en mere dækkende registrering og statistik over færdselsulykker. I dag registreres kun 10-20% af de ulykker, der ikke har dødsfald eller svære kvæstelser som udgang. Der er derfor ikke reelt viden om ulykkernes omfang, baggrund og deres effekt på trafikken. I denne sammenhæng vil en fremtidig udfordring være at få en bedre forståelse af samspillet mellem bil og vej – ikke mindst i lyset af den kraftige teknologiske udvikling som bilerne undergår. (Dansk vejforening, søren bulow)</p>
<p>2. <b>Tendens til spredt og ukoordineret trafikplanlægning</b> En række udviklingstræk truer med at føre til en usammenhængende trafikplanlægning. Det gælder f.eks. tendensen til, at kapacitetsudvidelser er "brandslukning" af kortsigtede trafikproblemer i stedet for at være rettet mod fremtidige behov. Et andet eksempel er lokale ønsker om f.eks. bompunge ordninger som truer med at skabe flaskehalse i transportnettet. Et tredje eksempel kan være manglende samtænkninng mellem transportformerne – f.eks. mangel på parkeringspladser ved stationerne. (Dansk vejforening, søren bulow)</p>
<p>3. <b>Manglende markedsorientering i vejsektoren</b> Leverandørerne til vejsektoren eksperimenterer i stigende grad med nye organisations- og samarbejdsformer. Endvidere begynder private investorer at vise interesse for trafikinfrastrukturen. På vejområdet står myndighederne dog i de fleste tilfælde stadig i en traditionel bestillerrolle og det sætter nogle snævre grænser for,</p>

hvor meget samarbejdsformerne kan udvikles. Der er behov for at infrastrukturforvalterne i vejsektoren bliver forretningsmæssigt orienteret. F.eks. ved at omdanne Vejdirektoratet til et statsligt selskab, ved at anlægge og drive veje baseret på skyggetold eller ved at tilbageføre midler fra beskatningen af trafikken således, at der skabes en sammenhæng mellem trafikomfang og investeringer/reinvesteringer i vejnettet. (Dansk vejforening, søren bulow)

4.

#### **Vejnettet er for sårbart**

Vejnettet lider flere steder under en kraftig underkapacitet, hvilket medfører en upålidelig trafik. Samtidig er der problemer med et ujævnt kvalitetsniveau, bl.a. som følge af utilstrækkelig vedligeholdelse. Endeligt er det overordnede vejnet mange steder énstrengt (eksempelvis Storebæltsbroen). Dvs. at enkeltstående hændelser (lige fra simple ulykker til terroranslag) kan skabe store forsinkelser og afbrydelser i trafikken. På kapacitetsområdet er der behov for at tænke i et alternativt rutenet – enten via udbygning af alternative ruter eller nybygning. Tilstrækkelig kapacitet drejer sig også om tilstrækkelige parkeringsfaciliteter og om bedre udnyttelse af ITS. Mht. et jævnt kvalitetsniveau kræver det f.eks. acceptable minimumskrav til vejens indretning og tilstand i stedet for blot vejledende retningslinjer. (Dansk vejforening, søren bulow)

5.

#### **Imødekomme såvel behovet for trafik som miljøhensyn**

Allerede i årtier har miljøeffekter af trafikken i form af røg, støj og møg været centrale emner. Takket være den teknologiske udvikling er især luftforureningsproblemerne nedbragt, men støj er stadig et større problem fordi mere trafik – og især trængsel – medfører støjbelastning. Trafikken hverken kan eller skal reduceres på kunstig vis for den er nøglefaktoren i den samfundsøkonomiske udvikling. Men ny teknologi f.eks. i form af støjsvage belægninger, striber og bump kan nedbringe støjgenerne væsentligt, hvis der satses massivt på dem. Det samme gælder tiltag – som ITS – der kan medvirke til en mere glidende trafikafvikling. Udfordringen består i at finde den rette balance mellem at imødekomme den stigende efterspørgsel på trafik og lokale miljøhensyn. Det ene hensyn må ikke være "konge" over det andet. (Dansk vejforening, søren bulow)

## Synspunkter vedrørende den kommende infrastrukturkommission

- Strategidannelsen bør tage udgangspunkt i en vision, der tager udgangspunkt i to bærende mål, nemlig **mobilitet** og **samfundsnytte**. Mobilitet relaterer sig implicit til fremkommelighed, **trængsel**, tid, effektivitet m.v., mens samfundsnytte knytter sig til, at beslutninger skal drives af den samfundsmæssige nytteværdi, hvilket igen skaber et sundt grundlag for beslutningstagen og prioritering. **Målet med infrastrukturen er at sikre den bedst mulige tilgængelighed og et højt afkast af investeringer i infrastruktur.**
- Kravene til mobilitet varierer fra borger og virksomhed. Det er afgørende, at **arbejdspladstrafik** og **erhvervs trafik** prioriteres for at sikre mobiliteten for de værdiskabende aktiviteter i samfundet.
- Det er afgørende, at der tilvejebringes en reel **langsigtehed** i dannelsen af de trafikpolitiske mål og strategier. Det er væsentligt at have **de lange værdikæder**, som styrer samfundsudviklingen, i fokus.
- Det er væsentligt, at fokus er på **det samlede transportsystem**, herunder ikke mindst på samspillet mellem de forskellige transportformer.
- **Tidshorisonterne** bør være længere end 20 år. Det er nødvendigt at arbejde med flere tidshorisonter, og der bør være tale om horisonter på 25 år op til 40 – 50 år.
- Fokus bør rettes mod at søge **balance i udbud og kapacitet**.
- Trafikformerne er **komplementære** i det moderne samfund. Der skal være plads alle trafikformer. Der bør ikke være tale om et ideologisk enten-eller valg mellem for eksempel biltrafik og kollektiv trafik. Begge trafikformer tilbyder unikke fordele, der i indbyrdes balance kan komplementere hinanden til stor samfundsmæssig nytte. Tilsvarende gælder godstrafikken, hvor skib, tog og lastbil alle har deres respektive fordele.
- **Infrastruktur skal forstås i bredest mulig forstand**. Havne og lufthavne, terminaler for gods og personer, trafikknudepunkter må inddrages i udformningen af den fremadrettede infrastrukturpolitik i Danmark.
- **Globaliseringen** et rammevilkår – også for den danske infrastruktur. Infrastrukturen skaber sammenhænge og det er væsentligt, at udviklingen af den danske infrastruktur knyttes til den globale og den europæiske infrastruktur.
- Udvikling af **realistiske udviklingsscenerier**. Det er vigtigt, at der i god tid opstilles realistiske scenarier for tænkelige udviklinger, så det proaktive element kan indbygges i beslutningerne. I de langsigtede scenarier må udviklingen i relevante makroøkonomiske faktorer som for eksempel de fossile drivmidler, udviklingen af alternativer drivmidler m.m. indgå.
- Valg af **virkemidler** til at styre kapacitetsudnyttelsen på den samlede infrastruktur, herunder brug af afgiftsmæssige, teknologiske og andre adfærdsregulerende mekanismer.
- **Organisering** af infrastrukturektoren, herunder privatisering af dele af infrastrukturen. Kunne vi skabe Dansk Infrastruktur A/S?
- **Finansierings- og betalingsmodeller**, herunder OPP m.v. Kan der skabes mere og bedre infrastruktur for de samme ressourcer.
- Yderligere ressourcer.
- Infrastrukturen og ikke mindst tilgængeligheden, herunder lokalt, er et produkt af en lang række andre politikområder, der ikke altid spiller sammen. Det gælder miljøpolitik,

erhvervspolitik, skattepolitik m.fl. Den tværpolitiske dimension må ikke undervurderes i udformningen af den fremtidige infrastrukturpolitik.

- Permanente løsninger. Arbejdet i infrastrukturkommissionen må gøres permanent eksempelvis i form af et **Instit for infrastrukturvurderinger** eller en infrastrukturstyrelse, hvor den samlede infrastruktur ressortmæssigt samles.

Michael Svane, 12.11.2006

HTS-A, Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen



DEPARTEMENTET

Erhvervs- og Færdselskontoret

Karoline Lolk  
Telefon 33 92 33 21  
klo@trm.dk

Skema til returnering af bidrag til Transport- og Energiministeriets konference "Transportsystemet 2030 - vejen til et stadigt mere mobilt samfund".

Navn og organisation: Vagn Lehd Møller, Maersk Line
1. København og Aarhus er allerede infrastrukturelle flaskehalse med et havneareal omgivet af byområde. Eksempelvis vil Aarhus kunne få svært ved at tage del i væksten på container-området grundet utilstrækkelig infrastruktur.
2. Transportindustrien (både på land og til vands) er ikke den mest attraktive industri for unge mennesker, og det er derfor anset som vanskeligt at tiltrække tilstrækkelige mængder af arbejdskraft.
3. Transportindustriens store indflydelse på miljøet, herunder efterspørgslen efter miljøvenlige transportløsninger.
4. De meget strikte regler og regulativer for lastbilchauffører har både stor betydning for omkostningerne i industrien og for for brugerne, men også betydning for leveringstiden for varer.
5. IT-løsninger skal udforskes yderligere i transportindustrien, da det ofte synes at vi er bagud i forhold til andre industrier. Eksempelvis indenfor oceanbåret shipping, hvor kravene til papirdokumentation ofte giver anledning til flaskehalse i værdikæden.

Indsendes til projektmedarbejder Jan Thane, [jth@trm.dk](mailto:jth@trm.dk), senest 10. november 2006.