



Transportministeren

Europaudvalget
Folketinget

18. maj 2022

2022-3117

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Europaudvalget har i brev af 6. maj 2022 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Christoffer Aagaard Melson (V).

Spørgsmål nr. 4:

Hvilke fordele og eventuelle ulemper vurderer ministeren det er ved at blive udpeget til et byknudepunkt.

Svar:

Byknudepunkterne udgør ofte start- og slutdestinationen for den interregionale og internationale transport på TEN-T-nettet. Tilføjeelsen af flere byknudepunkter på TEN-T-nettet kan derfor være med til at sikre en mere effektiv og smidig transport for både varer og passagerer.

Samtidig giver udpegelsen også mulighed for, at det pågældende byknudepunkt kan søge om EU-støtte fra EU's infrastrukturfond, Connecting Europe Facility.

At blive udpeget som byknudepunkt medfører dog samtidig, at den pågældende by skal leve op til en række infrastrukturkrav. Kravene dækker både over krav som fastsat i TEN-T-forordningen, samt krav til byknudepunkter som fastsat i Kommissionens forslag til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR). For så vidt angår kravene i TEN-T-forordningen fremgår de af forslaget artikel 40. Af større krav kan nævnes:

- Udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik.
- Indsamling og indsendelse af data om bytrafik til Kommissionen.
- Sikre bæredygtig, gnidningsløs og sikker sammenkobling for både passager- og godstransporten for de forskellige transportformer i byerne.



- Sikre, at passagerer har mulighed for at få adgang til oplysning samt booke billetter digitalt.
- Sikre udviklingen af multimodale passagerknudepunkter

Sammenligner man forordningsforslagets krav med den eksisterende TEN-T-forordning (EU 1315/2013) ses det, at der med revisionen stilles markant flere krav til infrastrukturen i byerne.

Henset de økonomiske konsekvenser, som kravene forventes at medføre, finder regeringen det vigtigt, at der i udpegningen af byknudepunkter på TEN-T-nettet foretages en proportionalitetsafvejning, hvor de økonomiske og administrative omkostninger vejes op imod den grænseoverskridende EU-merværdi, som byerne forventes at tilføre til den internationale og interregionale transport.

I udpegningen af byknudepunkter mener regeringen derfor, at det er vigtigt, at man benytter en snæver metodisk definition, hvor et byknudepunkt defineres ud fra indbyggertallet i et byområde og ikke indbyggertallet i den pågældende kommune.

Valget af den definition skyldes, at de internationale og interregionale transportstrømme til og fra TEN-T-nettet som oftest vil være koncentreret omkring byområdet. Herved søger regeringen at undgå, at kommuner med store indbyggertal, men hvor de internationale og interregionale transportstrømme til og fra TEN-T-nettet er begrænset som følge af det relativt lille byområde, ikke pålægges unødige økonomiske og administrative byrder.

Med venlig hilsen

Trine Bramsen