

## **Mer tog og veipricing i EU**

**Hvordan kommer EU-landens energi og klimastrategi til å endre landskapet i Rogaland. Kommer satsinger på hurtigtog stjele penger fra veitunneller og GPS-basert veipricing ta over over for andre veiskatter ?**

I desember klarte EUs ledere til slutt å bli enige om hvordan de skal klare gjennomføre sin ambisiøse 20-20-20 strategi – energi og klimastrategien som skal senke CO2-utslippet i EU med 20% frem til 2020.

EU-landene har fått skreddersydde mål (basert på knallharde kompromisser) og kan selv til en stor grad styre hvordan de skal nå disse målene.

Noen verktøy kommer imidlertid til å brukes mer generelt:

**Veipricing:**

Alle EU-landene har allerede eller er i ferd med å innføre slike ordninger. Mange regioner har bompenger for å finansiere veiprosjekter, noen byer som London og Stockholm har mer klimaorienterte betalingssystemer og flere land diskuterer mer ambisiøse "roadpricing" systemer der du betaler avgift per km du kjører. Nederland ser ut til å bli de første til å innføre et fullstendig GPS-basert "roadpricing" system for lastebiler og biler i 2016.

**Satsing på tog:**

Hurtigtogene sprer seg raskt rundt i hele EU og med skandinaviske satsinger som [www.europakorridoren.se](http://www.europakorridoren.se) og danske prosjekter om å binde sammen Sjælland og Jylland så nærmer hurtigtogene seg Norge. Hurtigtogindustrien i Europa er også sterk og eksportorientert og blir sikkert høyt prioritert i EU-landens økonomiske krisepakker.

**Energi i byene:**

Over 80% av EUs BNP kommer fra byene og dermed også en stor del av CO2 utslippet. Over 100 byer, inkludert Stavanger, kommer derfor i februar til Brussel for å undertegne EUs "Convenant of Mayors", der byene forplikter seg til å senke CO2-utslippet med mer enn EUs krav på 20%. Man kan sikkert forvente en liten klimarevolusjon i de ledende europeiske byer i årene fremover.

I Stavangerregionen er også disse tema høyt på agendaen – men alle de verktøy har et stort problem: Ingen politikere vinner velgere på hurtigtog om dette settes opp mot tunneller og veier, få vil betale ekstra for å kjøre bil og fortsatt ser det heller ikke ut til at energiforbruk er viktig for boligkjøpere og utbyggere. Her stilles der store pedagogiske krav til politikere og andre opinionskapere.

Stavangers deltagelse i Convenant of Mayors er et positivt signal som bør kunne lede til at hoteller vurderes ut fra energiforbruk og ikke bare antall etasjer – at hurtigtogprosjekter tas like alvorlig som tunneller og at man tar et riktig tak i bytrafikken slik at man kan følge etter Paris som har lyktes med å senke trafikken med 10%.

Tekst: Pål Jacob Jacobsen

Publisert i Rosenkilden, januar 2009