

Tekst: Pål Jacob Jacobsen

Foto:

## Ny fart på transportpolitikken i EU

Transport har alltid vært sentralt på EUs agenda. Uten transport av varer og mennesker får man ikke et indre marked.

Idealet er et indre marked med fri bevegelse, utvikling av svakere regioner og samtidig bedre miljø. Det har imidlertid vist seg vanskelig å få til. EUs transportpolitikk har derfor blitt veldig kritisert og står idag frem som den sektoren som ikke klarer å redusere sine co2-utslipp.

Europakommisjonen har nå laget en ny strategi, ”A sustainable future for transport” for 2010-2020.

Strategien domineres av fire tema – grønn transport, trafiksikkerhet, integrasjon og smart bruk av teknologi.

Den grønne transporten innebærer strenge regler for utslipp og at de store TEN (Trans-European Network) prosjektene styres over mot jernbane. Ønsket er å skape en integrert og konkurransedyktig jernbane – både for gods og personer.

Visse land har kommet lenger enn andre. Fra 2011 kommer godshurtigtog inn på markedet i Frankrike. De skal frakte flygods mellom flyplasser og gå i 160km/t.

Gjennomsnittshastigheten på godstogene i Europa ligger rundt 20km/t og dette kan bli starten på en liten revolusjon på dette markedet.

Innenfor trafiksikkerhet så var målsetningen å halvere antall dødsfall i EU fra 50.000 i 2001 til 25.000 i 2010. De ser ut til å klare 35.000 men har fortsatt høye ambisjoner i den nye planen.

I IKT-programmet i EUs forskningsprogram kommer derfor en stor utlysning om ”ICT for Mobility of the Future” (deadline 30.april 2010) med trafiksikkerhet og holdbar bytransport som viktige tema.

Prissetting er også viktig ledd i politikken og i Nederland innfører man fra 2012 som første land automatisk veiprisering som både tar hensyn til avstand, forbruk og trafikk.

Noen særnorske modeller kommer også under press i samferdselspolitikken.

Postliberaliseringen for brev under 50g som innføres 2011/2013 slipper vi ikke unna og i 2013 forventer man at EU tar opp den siste delen av liberaliseringen av jernbane – lokal persontrafikk. Dette gjør at vi kanskje allerede i 2015 kan oppleve Deutsche Bahn på det nye dobbeltsporet.

Den siste norske skansen vår blir kryssubsidieringen av flyplasser – men her er sjansene veldig små for at EU skal endre direktivet som gir Avinor rett til å ta fra de rike og gi til de fattige.