

## **Den økonomiske krisen setter press på transportpolitikken i EU**

Transport har alltid vært et viktig politikkområde i EU. Uten vel fungerende transportnett for varer og mennesker kan ikke det indre markedet fungere fullt ut

Målsetningene for det indre markedet for transport er å styrke handel og konkurransekraft, utvikle svakere regioner og samtidig skape et bedre miljø. De to første målene har man lyktes med - men hittil på bekostning av miljøet.

Lastebilen og flyet har vært de store vinnerne på det indre marked og utslippene fra transportsektoren har øket jevnt og trutt til tross for felles miljøpolitikk og Kyoto-avtalen.

Da den økonomiske krisen kom i 2008 reagerte Europa med økonomiske krisepakker - fra nord til syd. Prosjekter ble fremskyndet og kravene rundt EUs regionalfond ble forenklet slik at landene best mulig kunne komme seg gjennom krisen gjennom å bygge veier, tog og havner.

Nå er man på vei ut av denne krisen og på vei inn i en mer langsiktig og vanskelig gjeldskrise som samtidig setter press på hele Eurosamarbeidet. Landene må kutte kraftig i sine offentlige budsjetter og dette slår hardt mot kostbare infrastrukturprosjekter. Portugal utsetter bygging av flere motorveier og legger planene for den nye flyplassen i Lisboa i skuffen. Det første den nye britiske regjeringen gjør er å stoppe byggingen av ny rullebane på Heathrow.

I Hellas blir det heller ikke mange nye motorveier fremover.

Det eneste som det ser ut til at man ikke stopper opp er togprosjektene. Hurtigtoglinjen mellom Madrid og Lisboa tør portugisiske regjeringen ikke gjøre noe med - tog har et sterkt globalt momentum og ingen vil bli etter på dette området.

En annen ting som ikke stopper opp er arbeidet med å senke utslippene fra transport i byene.

Her behøver man ingen tvang fra EU eller nasjonalstaten.

De fleste folkevalgte i byer i Europa forstår selv at byene mister sin attraksjon om de ikke klarer å få ned støy, utslipp og trafikkorkene.

Selv bilkaosbyen Brussel – som topper listen over byen med Europas lengste bilkøer - har nå mobilitet øverst på sin agenda. Det betyr økt satsing på offentlig transport, bilen får gi fysisk plass til trikker og sykkel og nye modeller for sykkelutleie og deling av bil blir testet. For å bevisstgjøre den bilglade befolkningen arrangerer de 19. september for 9.gang den bilfrie dagen, som ikke er frivillig som i Stavanger (hver dag i året er jo en

frivillig bilfri dag), men obligatorisk. Den bilfrie dagen har blitt til en ekstra fesivaldag i Brussel.

Mindre byer og landsbygden kan bli den store utfordringen på transportsiden. Et land som Frankrike har et fantastisk nettverk av hurtigtog mellom de store og mellomstore byene. De har også innovative mobilitetsløsninger i byene - men på landsbygden må man vente lenge eller forgivees på offentlig transport. Denne utfordringen har man i hele EU og den kommer til å ligge på regionens og fylkenes bord.

Mine tips om fremtidens transport i EU blir følgende:

- a) EU konsentrerer seg om å kontinuerlig stramme inn utslippsregelverk for biler, lastebiler, båter og fly - EU er bra på å lage regler og co2-utslippsregelverket har bidratt til en enorm innovasjon i bilindustrien .
- b) Byene kjemper om å gjøre seg attraktive for ungdom og næringsliv og tar selv tak i sine mobilitetsutfordringene
- c) Oljeprisen stiger og gjør alternativ transport mer lønnsom – i byer og på landet.

Pål Jacob Jacobsen  
Europakontoret  
[pal@onemarket.be](mailto:pal@onemarket.be)  
[www.stavangerregion.eu](http://www.stavangerregion.eu)