

Fra Brüssel til Brynseng

Den norske avdeling av Nordisk Vegteknisk Forbunds årsmøte gikk av stabelen tirsdag. I den anledning hadde de invitert samferdselsråd Olav Grimsbo i Brüssel for å snakke om europeisk transportpolitikk. Han orienterte blant annet om EUs transportpolitiske strategi fram til 2010.

Hovedmålene for EUs transportpolitiske strategi for disse årene er: Styrket konkurransekraft, reduksjon av miljøulemper, fra veg til bane/sjø, bedre tilgjengelighet for alle og økt fokus på trafikksikkerhet.

Noen stikkord fra foredraget: Trafikksikkerhet er prioritert, og målet er blant annet å halvere antall ulykker, få bedre håndtering av kjøre- og hviletid og antikollisjonsradar. "kjøravgift" for jernbane og bruksavgift for havner og lufthavner. Videre er det en klar vridning mot svært store jernbaneprosjekter og "motorways of the sea", men det er strid om virkemiddelbruken og støtteprogrammer for å flytte transport fra veg til sjø og bane.

Det er også uenighet om avgiftspolitikken for jernbane, havner og lufthavner. På grunn av de nye medlemslandene blir det større fokus på øst-vest enn nord-sør-traseer. Generelt er det økt vekt på nytte-kostnadsanalyser og konsekvensutredninger enn før. EU er også opptatt av sikkerhet i forhold til terrorangrep, og det vil komme et eget regelverk for dette knyttet til veg- og jernbane.



“-Brussels betydning for Norge”

Årsmøtet NVF - Norsk avdeling,
Oslo, 8.mars 2005

Olav Grimsbo
samferdselsråd





Oversikt

- EUs transportpolitiske strategi
- Utbygging av europeisk infrastruktur
- Avgifter for bruk av infrastrukturen
- Trafikksikkerhetsprogrammet
- Ny utfordring - security i transport
- Sammenfatning - betydning og utfordringer





Transportpolitisk strategi 2010 - ligger fast

- *“Effektiv, miljøvennlig transport med et menneskelig ansikt” (Hvitbok 2001)*
- Styrket konkurransekraft - effektiv transport
- Reduserte miljøulemper - færre utslipp
- Modal shift - fra vei til bane/sjø
- Bedre tilgjengelighet for alle grupper
- Økt trafiksikkerhet - halvering av dødsulykker





Transportpolitikk 2010 - tildels strid om virkemidlene

- Fri og lik konkurranse i og mellom sektorer
- Infrastrukturutbygging og prising av bruk
- Tiltak for vekst i sjø- og banetransport
- Forsterket håndheving og kontroll
- Safety og security-tiltak i alle grener
- Alt er EØS-relevant - inn i norsk regelverk





Mission of Norway to the EU

17. mars 2005





TEN-T programmet 2020 - for bedre tilgjengelighet

- 30 prosjekter av “europeisk interesse”
 - vridning mot jernbane og “Motorways of the Sea”
 - flere prosjekter øst-vest enn nord - sør
 - Nordiske Triangel, Fehmarn Belt, MoS viktige for Norge
- Finansiering
 - Nasjonale planer og basisfinansiering
 - TEN-T budsjettet - inntil 20% av kostnadene
 - Regional og strukturfondene (store midler)
- Norge ikke med i finansiell mekanisme





Avgifter for bruk av infrastruktur

- Eurovignettedirektivet - kontroversielt!
 - Felles regler for godskjøretøyer på TEN-T veier
 - Direkte og eksterne kostnader - “polluter pays”
 - Uenighet om bl.a. bruken av inntektene, prispåslag/rabbater

- Norske bompenggeordninger synes forenlig

- Felles prinsipper i alle trafikkslag planlegges
 - Kjøreveisavgift jernbane
 - Bruksavgifter havner, og lufthavner





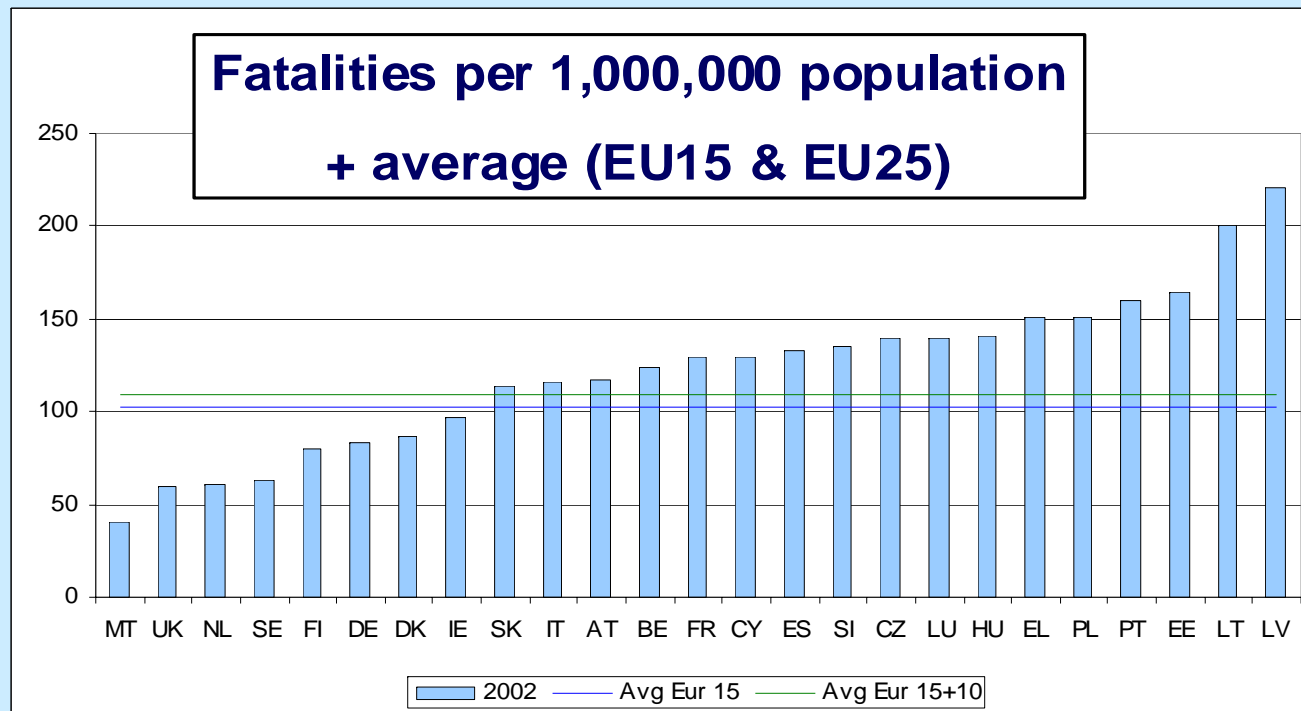
Trafikksikkerhet - meget høy prioritet

- Handlingsprogram 2010 - halvering av antall drepte
- Tunnelsikkerhetsdirektivet - norsk ekspertise med
- Nye initiativ underveis i nær fremtid
 - Bedre håndheving av kjøre/hviletid
 - Felles førerkort
 - Antikollisjonsradar og automatisk nødalarmer
- Norge anerkjent ekspertise - samarbeidsområde
 - EUs nye medlemsstater





Discrepancies between Countries ...





Beskyttelse av kritisk infrastruktur -framtidens utfordring selv i nord?

- Økende sårbarhetsproblemer
- Koordinering og lovgivning på Felleskapsnivå
- Regelverk for flyplasser og havner idag
- Landtransport - initiativ under planlegging
 - jernbane- og kollektivterminaler
 - transportkjeden og godsterminaler
 - farlig gods
 - kritiske ledd i veinettet





Oppsummering betydning og utfordringer

- Søking etter balanse mellom effektive og bærekraftige løsninger
 - Økt vekt på N/K-analyser og konsekvensanalyser
 - Ansvarsdelingen mellom Fellesskapet og MS i støpeskjeen
 - Økt fokus på gjennomføring/håndheving I
- All transportlovgivning må gjennomføres i Norge
 - Krever aktiv deltakelse i forberedelsesarbeidet
 - Utnytte norsk ekspertise enda bedre
 - Europeiske perspektiver grunnleggende for politikktutformingene

■ ***TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN!***

