

EMOTTATT

18 MAI 2011



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Amund Bolstad - 22073771

Vår referanse:
2010/101094-009

Deres referanse:

Vår dato:
13.05.2011

Hvitbok om EUs transportpolitikk fram mot 2050

Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 13. april 2011. Her følger innspill fra Statens vegvesen.

1. I det alt vesentlige er det lett å være enig med Kommisjonen i at det settes høye mål for energiomstilling og klima (primære drivkrefter for endringer) og trafikksikkerhet med samtidige tilpasninger til en aldrende befolkning og økende urbanisering. Samtidig sies det at mobiliteten ikke skal reduseres men snarere økes. Utfordringer som er nevnt i hvitboken står også sentralt i rapporten fra utredningsfasen i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023.

2. Dette medfører, i følge Kommisjonen, at transportsystemet i 2050 må være radikalt forskjellig fra dagens. Vi vil her peke på de mange ukjente/uavklarte faktorer vedrørende omtalte virkemidler som skal føre til disse målene som alternative drivstoff, effektivisering, sosiale tilpasninger etc. Transport er i dag ca. 96 % oljeavhengig med mål om en nær halvering av dette i 2050. Realismen vil være avhengig av hvordan en videre får til samarbeid, vilje og satsing i EU/EØS og globalt, herunder sterk fokus på innovasjon og teknologi. Innen forskning og utvikling bør det også settes ytterligere fokus på finansieringen, ikke minst over landegrensene, og ha systemer som sikrer at ikke kostnadsnivået i enkelte land får for stor vekt i utvelgelsen.

3. Hovedproblemene er globale, og vi er enige i at transportpolitikken må ha en felles internasjonal grunnramme.

4. Nærhetsprinsippet (subsidiarity) kompliserer utformingen av en felles fullt integrert transportpolitikk, men selv om Kommisjonen har begrenset kompetanse på mange områder er den samtidig en viktig tilrettelegger og inspirator også der avgjørende beslutninger tas i de enkelte medlemsland og EØS-land som gjennom grønnbøker, samarbeid med myndigheter og organisasjoner m.v. Løsninger finnes for øvrig ikke bare innen transportsektoren selv men er også knyttet til andre policyområder som areal/bebyggelsesplaner, miljøpolitikken etc.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

5. I en del tilfeller kan det synes som Kommisjonens definisjon og omfang av ulike problemstillinger og utfordringer tar utgangspunkt i de tett befolkede områdene på kontinentet. Det kan være et langt sprang derfra til den lokale virkelighet i Norge og andre mer perifere områder. Eksempelvis settes det mål om at mer enn 50 % av gods i segmentet +300 km skal overføres fra veg til bane (30 % i 2030) og tilsvarende for passasjertransport. I områder av Europa (Norge) med både små godsmengder og små byer kan det vise seg lite miljøeffektivt å sette så høye mål for overføring. Det er viktig at lovgivning og tilrådinger gir rom for de nyanser dette tilsier.

6. Den overgang som synes å måtte komme fra stor grad av frihet som fortsatt oppleves innen vegtransportssystemet til økede avgifter og styring og et mer gjennomregulert system, trenger innsats og tid både politisk og for allmenn aksept.

7. Hvilken framtid har vegtransporten? Blir den i viss grad en salderingsfaktor i streben mot energi- og klimamålene? Alternative drivstoff, nye kjøretøykonsept og teknologi kan løse noe men ikke trengselsproblemene. Selv med prognoserte sterke tall for økning i person- og godstransport på henholdsvis rundt 50 % og 80 % fram mot 2050 (fra 2005-nivå), peker helheten i hvitboken i retning av at biltrafikken må reduseres på lang sikt - ikke minst ut fra den store andel av befolkningen som vil bo i by.

8. Bytransport: Både i EU og i Norge legges en forventet kraftig videre befolkningsvekst i byene til grunn. Byutvikling er primært et lokalt ansvar (nærhetsprinsippet) men Kommisjonen åpner for at mobilitetsplaner kan bli obligatoriske for byer over en viss størrelse. Finansielle mekanismer for slike planer er aktuelt innen EU. Byene representerer det største mulighetsrom for ulike mobilitetsløsninger, og her legges det opp til store omstillinger:

- Utfasing av biler med fossilt drivstoff i 2050 – halvering til 2030. Avhengig av utvikling av alternative drivstoff/kjøretøy behøver ikke dette nødvendigvis i seg selv redusere biltrafikken i byene men det framgår at en uansett, av andre hensyn, må forvente nødvendigheten av en drastisk nedgang i bilbruk i storbyene.
- Skape et fullgodt alternativ? Bedret kollektivtilbud og ikke minst bedret reiseinformasjon er viktige tiltak som må vektlegges. Tiltak for bedre utnyttelse av bilparken, som for eksempel bildeling og leiebiler, må inkluderes. Tilrettelegging for gang- og sykkeltransport, herunder god ivaretagelse av de sårbare trafikantgruppene, er lite omtalt i hoveddokumentet men vi viser til og støtter påpekninger i Kommisjonens arbeidsdokument hvor det blant annet heter at gang- og sykkeltransport kan erstatte en stor del av reisene under 5 km og at de således må bli en integrert del av mobilitets-/byplanleggingen. En slik endring av transportformer i større omfang er imidlertid også avhengig av en tilpasning til en ny livsform og livskvalitet i byene.
- På godssiden fokuseres det på mer effektiv organisering av "last mile transport" med bruk av mindre og renere kjøretøy - et utgangspunkt vi støtter.

9. Hvitboken bruker det mer begrensede begrepet tilgjengelighet (accessibility), noe vi oppfatter som et viktig steg på veien mot det mer omfattende begrepet universell utforming som er blitt et av hovedmålene i Nasjonal transportplan.

10. Lokal/regional transport under 300 km: Det er lite som tyder på at vegtransport ikke fortsatt vil være dominerende for distanser under 300 km. Det regionale og lokale vegnettet

står for en stor andel av transportarbeidet og er for alle land av avgjørende betydning for landets funksjon og økonomi. I Norge utgjør for eksempel vegtransporter under 300 km rundt 50 % av samlet godstransportarbeid på veg og det overveiende antall turer. Rundt 70 % av alt gods fraktes på distanser under 50 km.

11. Ivaretagelse av eksisterende vegnett (utenom TEN-T): Det økende forfall og mangler på midler til rehabilitering her er et sentralt problem for mange land. Selv om dette vegnettet ikke er del av det nett som EU følger opp (TEN-T) bør utfordringene adresseres innen den helhetlige felles transportpolitikk og være en del av den felles agenda. Dette synes å være utelatt i hvitboken men generelt kort nevnt i Kommisjonens arbeidsdokument (pkt. 3.1 side 95). Som tiltak fokuseres dog også her bare utviklingen av et ”backbone network” av utvalgte høytrafikk korridorer (TEN-T core network).

12. Eliminering av barrierer mellom transportformer og nasjonale systemer er blant sentrale virkemidler for en ønsket revitalisering av det indre marked. Ett transportdokument for sømløs dør-til-dør transport av gods vil kunne være et viktig effektiviseringstiltak for bedrede intermodale løsninger. Overføringsmålene for gods til sjø og bane over 300 km kan som nevnt bli vanskelige å nå for oss, og det vil være en utfordring å gi alle viktige knutepunktshavner jernbanetilnytning.

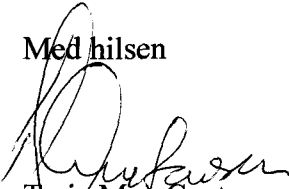
For gods på veg bør en kunne enes om felles brukeravgifter og felles regler for kontroll/tilsyn etc. Bildet er nok mer nyansert når det gjelder mål om å fjerne alle restriksjoner på kabotasje og spørsmålet om vektor og dimensjoner. For sistnevnte skal Kommisjonen foreta videre konsekvensanalyser, og vi håper dette kan føre til en bredere positiv holdning for utnyttelse av transportkapasitet/større kjøretøy på det vegnett som er egnet for dette.

13. Trafikksikkerhet: Vi støtter de ambisiøse trafikksikkerhetsmålene – en halvering til 2020 og nær ingen drepte i 2050. Med bakgrunn i en oppnådd reduksjon i perioden 2001-2010 på ca. 40 % kan dette være et realistisk mål å jobbe med fram mot 2020 og en god visjon for 2050. Ulikheten i forhold til vår nullvisjon er at denne også omfatter hardt skadde. Vi er positive til å delta i arbeidet med å utvikle en felles definisjon for hardt skadde. Hovedinnsatsen fra EUs side synes fokusert mot trafikant og kjøretøy med stor vekt på utvikling av ITS, mens tiltak på veg har fått mindre oppmerksomhet enn tilfellet er i norsk trafikksikkerhetspolitikk.

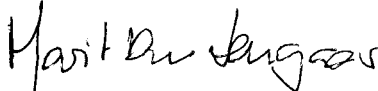
14. Internalisering av eksterne kostnader: Vi er enige i satsingen på et slikt harmonisert tiltak for styring av transportforbruk med en ”riktig” prissetting som inkluderer som minimum vedlikeholdskostnader, kø samt luft- og støyforurensning. Ulykkeskostnader er ikke nevnt.

Det forutsettes en fullt gjennomført obligatorisk internalisering innen 2020 for veg- og jernbanetransport. Når det gjelder eventuell bruk av inntekter fra dette i finansieringssammenheng er det så langt svært mange land som er lite villige til at slike midler øremerkes.

Med hilsen



Terje Moe Gustavsen
vegdirektør



Marit Due Langaas