

Brautin rudd fyrir stækkun ESB

**Vísbendingar um samþættingu
samgöngu- og umhverfismála
TERM 2002**

Yfirlit

**Verkefnisstjórar:
Ann Dom
Wouter de Ridder
Umhverfisstofnun Evrópu**



Umslag: EEA
Hönnun og umbrot: Brandenburg a/s

Athugasemd

Efni þessarar skýrslu er ekki endilega í samræmi við opinbera skoðun framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins eða annara stofnana Evrópusambandsins. Umhverfisstofnun Evrópu, og einstaklingar eða stofnanir sem koma fram á vegum stofnunarinnar, er ekki heldur ábyrg fyrir hvernig þær upplýsingar sem er að finna í skýrslunni eru notaðar.

Mikið af upplýsingum um Evrópusambandið er að finna á Internet og er til dæmis aðgengilegt á Evrópuvefnum (<http://europa.eu.int>)

Skráningarnúmer skýrslunnar er að finna í lok hennar

Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2002

ISBN: 92-9167-546-6

© EEA, Kaupmannahöfn, 2002

Vistvæn afurð

Þetta efni er prentað samkvæmt ströngustu umhverfisstöðlum

Prentað í Danmörku af Scanprint A/S

Umhverfissvottorð ISO 14001

Gæðavottorð: ISO 9001: 2000

EMAS skráð — leyfi nr. DK- S-000015

Viðurkennt fyrir prentun með norræna Svans umhverfismerkinu, leyfi nr. 541 055

Prentað á endurnýttan klórlausan pappír.



Umhverfisstofnun Evrópu
Kongens Nytorv 6
DK – 1050 København K
Danmörk
Sími: (45) 33 36 71 00
Fax: (45) 33 36 71 99
Netfang: eea@eea.eu.int
Veffang: <http://www.eea.eu.int>

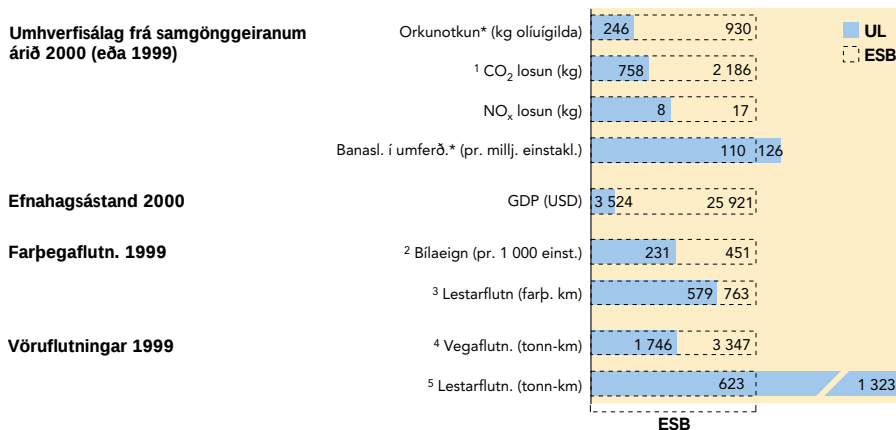
Þótt upphafsforsendurnar séu mismunandi taka umsóknarlöndin óðum upp ósjálfbæra samgöngumáta aðildarlandanna

Endurskipulagning umsóknarlandanna (UL) á stjórn málasviðinu og á sviði efnahagsmála á síðustu 10 árum hefur haft í för með sér verulegar breytingar á samgöngum og flutningum. Samgöngur og flutningar minnkuðu verulega á samdráttarskeiðinu fyrri hluta tíunda áratugarins en hafa nú aukist aftur í kjölfar efnahagsbatans. Þáttasamsetningin (markaðshlutdeild hinna ýmsu samgönguhátta) — sem er að vísu enn miklu betri en í ESB — er að breytast þannig að flutningar á vegum færast í vöxt. Þróunin í þessum málum er því svipuð í umsóknarlöndunum og er í aðildarlöndunum, þ.e. hún samræmist ekki því sem að er stefnt í sambandi við sjálfbæra þróun, þ.e. að vöxtur samgangna og flutninga hætti að haldast í hendur við vöxtinn á efnahagssviðinu, að járnbrautarflutningar, flutningar á sjó, ám og vötnum, svo og almenningssamgöngur, komi í stað flutninga á vegum.

Orkunotkun samgöngugeirans í umsóknarlöndunum með tilheyrandi losun gróðurhúsalofttegunda er ennþá, miðað við höfðatölu, ekki nema þriðji eða fjórði hluti þess sem er í ESB, og losun köfnunarefnisoxíð, einnig miðað við höfðatölu, er um helmingi lægri. Vega- og járnbrautakerfin eru ekki eins þéttiðin og því er sundurhlutun landsins ekki eins mikil. Á þessu eru að verða örar breytingar.

Eins og í ESB löndunum er losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngugeiranum, svo og orkunotkunin, að aukast. Hraðbrautir hafa lengst um helming á undanförunum 10 árum og valdið aukinni sundurhlutun lands. Bílarnir eru að jafnaði um fjórum til fimm árum eldri svo að umsóknarlöndin eru nokkrum árum á eftir aðildarlöndunum hvað snertir hreinni tækni og eldsneyti. Sú minnkun sem orðið hefur í losun vissra loftmengandi efna (t.d. NO_x) sýnir að umsóknarlöndin eru komin nokkuð áleiðis í því að brúa tæknibilið. Hins vegar eru loftgæði í borgum enn ekki mikil. Vegna þess að umferðin er alltaf að aukast dregur stöðugt úr áhrifum framfara í öryggismálum hvað snertir bíla og innviði samfélagsins. Fjöldi látinna í umferðinni í þessum löndum er nú að festa sig í sessi með um 21 000 á ári í umsóknarlöndunum, miðað við u.þ.b. 41 000 í aðildarlöndunum.

Mynd 1

Hlutföll umhverfisálags, vergrar landsframleiðslu og frammistöðu flutningageirans (í óbreyttum tölum) miðað við höfðatölu**Aths.:** * Árið 1999.¹ Kýpur, Malta og Tyrkland ekki með talin í tölum umsóknarlandanna.² Búlgaría og Tyrkland ekki með talin í tölum umsóknarlandanna.³ Eistland og Tyrkland ekki með talin í tölum umsóknarlandanna.⁴ Búlgaría, Kýpur, Malta, Lýðveldið Slóvakía og Tyrkland ekki með talin í tölum umsóknarlandanna.⁵ Tyrkland ekki með talið í tölum umsóknarlandanna.**Heim.:** IEA, 2001a; EEA, 2002a-e and EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; World Bank, 2002

Núverandi stefnumörkun miðast að því að styrkja innviði og tryggja setningu betri reglna um tæknileg málefni og eldsneyti. Ekki er enn farið að samþætta vinnubrögðin

Á undanförunum áratugum hefur ESB miðað stefnumörkun sína í málefnum samgangna og flutninga við að styrkja innviðina (t.d. Sam-evrópska samgöngunetkerfið (TEN-T)) og efla reglugerðasmíði fyrir umhverfis- og öryggismál. Svipað mynstur er að koma fram í umsóknarlöndunum. Það kemur ekki á óvart vegna þess að innþætting sameiginlegs réttar (acquis) ESB er forsenda fyrir inngöngu þeirra. Vísbendingarnar sem fram koma í skýrslunni sýna ótvíræða kosti þess að staðlar ESB um ökutæki, eldsneyti, umhverfismál og öryggismál verði teknir upp sem fyrst í umsóknarlöndunum.

Vandað, samþætt innviðakerfi fyrir samgöngur og flutninga er gríðarlega mikilvægt fyrir samfélagið, fyrir flutninga og samgöngur og fyrir væntanlega aðild umsóknarlandanna að ESB. Uppbygging TEN-T og framlenging kerfisins til austurs er þess vegna eitt af forgangsverkefnum í sambandi við sameiginlega stefnumörkun í málefnum samgangna og flutninga. Samt er ekki enn búið að útbúa umhverfismat á TEN-T og framlengingu þess til austurs. Ekki er heldur búið að meta efnahagslegan og félagslegan ávinning kerfisins.

Gögn um hvað lagt hefur verið til innviðauppyggingar eru gömul, en nýjar tölur frá alþjóðlegum bönkum um fjármögnun innan þessa málaflokks gefa til kynna að vegaframkvæmdum sé gert meira undir höfði en uppbyggingu lestarsamgangna. Út frá þessum gögnum er ástæða til að óttast að hlutur járnbrautanna í samgöngukerfum umsóknarlandanna minnki enn frá því sem verið hefur.

En undanfarið hefur stefnumörkunin í ESB sveigst að því að reyna að hefta aukningu flutninga og að bæta hlutfallið milli hinna ýmsu þátta. Hér er um að ræða innhverfun ytri kostnaðar, frjálsa samninga við iðnaðinn, enduruppbyggingu járnbrautakerfisins og flutningakerfis á ám, vötnum og skipaskurðum innanlands, setningu markmiða til lengri og skemmri tíma, bættu samhæfingu

svæðaskipulaga og hagnýtingu framvirks umhverfismats til að styðja við áætlanagerð fyrir innviði samfélagsins. Nokkrar framfarir hafa orðið á þessu sviði í ESB. Umsóknarlöndin þurfa að læra af reynslu aðildarlandanna hvernig á að beita þessum tiltölulega nýju verkfærum.

Síðan á leiðtogafundinu í Cardiff á árinu 1998 hafa 7 aðildarríki þróað hjá sér samþætta stefnumörkun í málefnum samgangna, flutninga og umhverfis, og 7 hafa komið eða eru að koma á fót hjá sér vísbendingatengdum vöktunarkerfum. Samgangna- og flutningaráðið hefur einnig boðið væntanlegum aðildarlöndum að hagnýta samþættingarreglur ESB. Hins vegar vantar enn samþætтар sóknaráætlanir og vísbendingatengd vöktunarkerfi í umsóknarlöndunum.

TERM – forsaga og nánari skýring

Þetta er þriðja vísbendingatengda skýrslan sem unnin er í Skýrslugerðarkerfinu fyrir samgöngur og umhverfismál (TERM) og fylgir hún í fótspor fyrri skýrslna (TERM 2000, TERM 2001). Nú eru í fyrsta skipti tekin með löndin sem sótt hafa um aðild að ESB, svokölluð umsóknarlönd. Í skýrslunni er þróunin í þessum löndum skoðuð í ljósi nýjustu framvindu í ESB löndunum.

Helstu markmiðin með TERM eru að fylgjast með framförum og virkni sóknaráætlana um samþættingu samgangna og umhverfis á grundvelli helstu vísbendinga. TERM vísbendingarnar voru valdar og þeim raðað saman til að finna svör við sjö mikilvægum spurningum.

1. Verður vart framfara hjá flutningageiranum á sviði umhverfismála?
2. Gengur okkur nú orðið betur að hafa stjórn á kröfum um aukna flutninga og að bæta hlutföll hinna ýmsu þátta innan geirans?
3. Er farið að samhæfa betur svæðaskipulag og áætlanagerð í flutningageiranum svo að kröfur er lúta að samgöngum og flutningum samræmist betur þörfinni fyrir aðgang?
4. Hefur okkur tekist að hámarka gagnsemi innviða núverandi samgöngukerfis og eru innbyrðis hlutföll hinna ýmsu þátta flutningageirans að lagast?
5. Er í augsýn virkara og sanngjarnara verðlagningarkerfi sem tryggir innhverfun ytri kostnaðar?
6. Hvernig gengur að taka upp hreina tækni og hve hagkvæm er bílanotkunin?
7. Hve vel er úrræðum fyrir stjórnun og vöktun umhverfismála beitt til að styðja við stefnumótun og ákvarðanir?

Þessar spurningar — að undantekinni þeirri þriðju, sem ekki eru til næg gögn til að svara — mynda rammann utan um kynninguna á stefnu framvindunnar (eins og hún er í aðalatriðum) og ábendingunum, sem hvort tveggja er sett fram hér á eftir í yfirliti þessu.

Helstu ábendingar

Eins og í undanfarandi skýrslum, er í skýrslunni TERM 2002 *Brautin rudd fyrir stækkun ESB* lagt mat á það hvaða stefnu framvindan tekur ef miðað er við þær vísbendingar er fyrir liggja, þ.e. hvernig hefur gengið að uppfylla núverandi ‘samþættingar’ markmið bæði þegar á heildina er litið og á einstök mál*. Markmiðin eru í samræmi við skjöl ESB um markmiðasetningu. Dæmi: Sjötta Framkvæmdaáætlun Evrópusambandsins (6EAP), sameiginlega markmiðasetningin fyrir flutninga og samgöngur, sóknaráætlun ESB fyrir sjálfbæra þróun og ýmsar tilskipanir í tengslum við umhverfismál, flutninga og samgöngur.

* Á bls. 17 er lýsing á viðkomandi efni um stefnumörkun í samgöngu- og umhverfismálum

Andlitinu við hverja vísbendingu er ætlað að gefa til kynna með einföldum hætti hvaða stefnu framvindan hefur tekið í umsóknarlöndunum:

- 😊 jákvæð þróun sem stefnir að því að settu markmiði verði náð
- 😐 Nokkur þróun fram á við, en annað hvort ónóg til að ná settu markmiði eða frmvindan er mismikil í hinum ýmsu þáttum vísbendingarinnar
- 😞 óæskileg þróun sem stefnir frá settu markmiði
- ❓ Ekki hægt að meta stefnu framvindunnar vegna ófullnægjandi upplýsinga eða vegna þess að markmið hafa ekki verið sett.

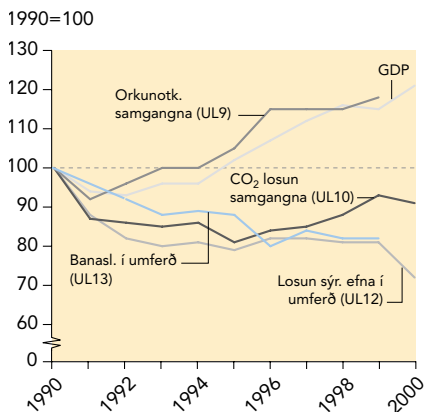
Er frammistaða samgöngu- og flutningageirans í umhverfismálum að skána (1)?

- ☹ Orkunotkun geirans eykst hratt, einkum vegna aukinna flutninga á vegum
- ☹ CO₂ losun samgöngu og flutningageirans í umsóknarlöndunum minnkaði fyrstu árin eftir 1990 en hefur aukist síðan vegna vaxandi umferðar
- ☹ Loftmengandi losun samgöngu og flutningageirans í umsóknarlöndunum minnkaði fyrstu árin eftir 1990 og hefur staðið í stað eftir það
- ☹ Loft í borgum fer skánandi en borgarbúar búa samt enn við heilsuspillandi loftmengun
- ☹ Banaslysum í umferðinni í umsóknarlöndunum fækkaði fyrstu árin eftir 1990 en standa nú í stað með um 21 000 á ári

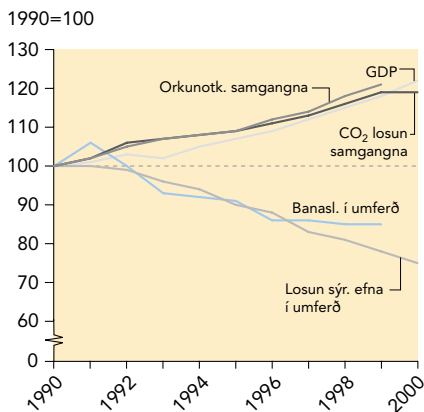
Umhverfisálag frá flutningum í umsóknarlöndunum og ESB-löndunum fimmtán, 1990–2000

Mynd 2

Umsóknarlönd



Aðildarlönd



Aths.: Orkunotkunin innifelur vegaumferð, járnbrautir, innanlands- og utanlandsflug, siglingar innanlands, olíuleiðslur, og óskilgreinda umferð (í UL-9 eru undanskilin Balkanlöndin og Slóvenía vegna skorts á gögnum frá 1990 og 1991) Gögn um losun ná til allra tegunda flutninga og samgangna nema alþjóðlegs flug og kaupskipaútgerðar; í UL-10 vantar Kýpur, Möltu og Tyrkland, í UL-12 vantar Möltu.

Heim.: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e og EMEP, 2002; UNECE, 2001b; Eurostat, 2002a; World Bank, 2002.

Er frammistaða samgöngu- og flutningageirans í umhverfismálum að skána (2)?

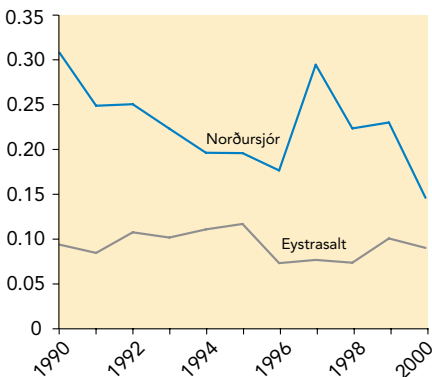
- ☹ Meira land er lagt undir umferðarmannvirki
- ☹ Sundurhlutun lands í umsóknarlöndunum er minni en í ESB, en eykst um leið og innviðirnir styrkjast
- ☹ Stækkun innviðanetsins eykur álagið á vernduð svæði
- ☹ Tilvikum ólöglegrar olíulosunar frá skipum fjölga ekki í Eystrasalti, en ekki er fylgst með þeim í Svartahafi.
- ☹ Gert er ráð fyrir að aflögðum bílum og ónýtum hjólbörðum fjölgi mikið

Mynd 3

(a) Árlegur fjöldi fundinna olúflekka pr. flugstund í Eystrasalti og Norðursjó og **(b) meðhöndlun úrgangshjólbarða í ESB+3**

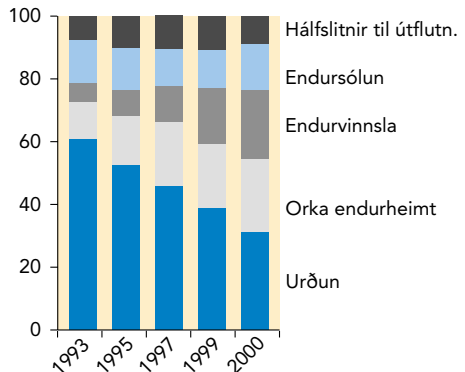
(a)

Fjöldi olíubletta pr. flugstund



(b)

% hlutfall



Aths.: Með ESB+3 er átt við ESB og Ísland, Liechtenstein og Noreg. Prósentin eru miðuð við tonn af börðum.

Heim.: Helsinki sáttmálinn (<http://www.helcom.fi/>); Bonn samningurinn (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

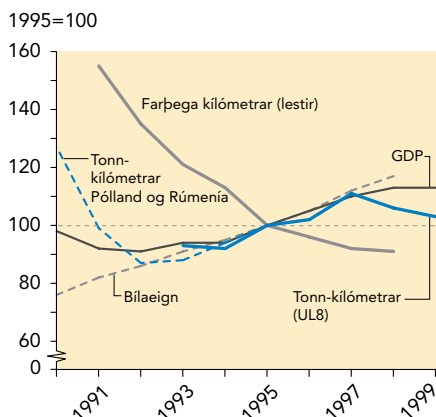
Gengur okkur betur að hafa stjórn á kröfum um aukna flutninga og samgöngur og að bæta hlutfall hinna ýmsu samgöngumáta?

- ☹️ Vöruflutningahlutfallið (tonn-km miðað við einingu atvinnustarfsemi) minnkar í umsóknarlöndunum en er samt ennþá fimm sinnum hærra en í ESB
- ☹️ Vöruflutningar í umsóknarlöndunum fara í auknum mæli eftir vegunum, en hlutur járnbrauta er samt enn miklu hærri en í ESB
- ❓ Farþegaflutningar aukast í umsóknarlöndunum en ekki eru til næg gögn til að fullyrða um umsvifin.
- ☹️ Farþegaflutningar fara í auknum mæli fram á vegum eða í flugi í umsóknarlöndunum, en hlutur járnbrautanna í þeim löndum er samt enn vel yfir meðaltali í ESB-löndunum

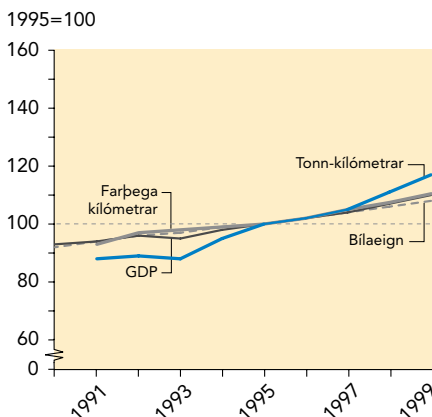
Flutningamagn, GDP og bílaeign, 1990–99

Mynd 4

Umsóknarlönd



Aðildarlönd



Aths.: GDP á verðlagi 1995. Vöruflutningar innifela flutninga á vegum, með lestum og á ám, vötnum og skipaskurðum. Gögn frá umsóknarlöndunum eru frá Lýðveldinu Tékklandi, Eistlandi, Ungverja-landi, Lettlandi, Litháen, Póllandi, Rúmeníu og Slóveníu. Farþegaflutningar (ESB) ná til fólksbíla, strætisvagna og langferðabíla, lesta, sporvagna naðanjarðarbrauta, og flugsamgangna innanlands, milli Evrópulanda og milli Evrópulanda og annarra landa. Gögn um farþegaflutninga á vegum í umsóknarlöndunum eru ófullkomin, línan sem táknar bílaeign er birt með fyrirvara um nákvæmni.

Heim.: UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; World Bank, 2002.

Hagnýtum við möguleika núverandi innviða flutninga- og samgöngugeirans að fullu og er hlutfall hinna ýmsu samgöngutækja í heildinni að batna?

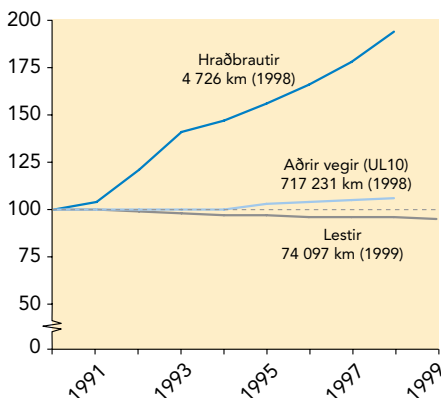
- ② Hraðbrautir í umsóknarlöndunum hafa lengst um næstum helming á 10 árum en veganetið er samt ekki enn orðið jafn þétttriðið þar og í ESB
- ② Takmarkaðar upplýsingar eru um framlög til vegamála, en þær benda til þess að vegaframkvæmdir hafi forgang yfir aðrar framkvæmdir

Mynd 5

Þróun hvað snertir lengd vega og annarra umferðamannvirkja í umsóknarlöndunum og ESB, 1990–99

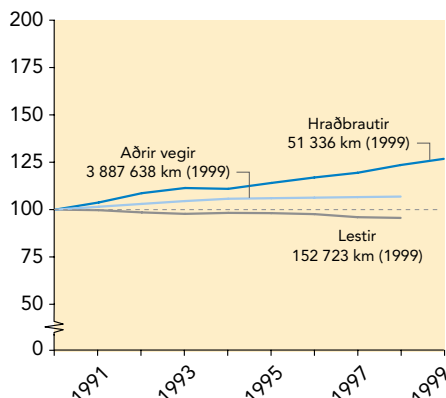
Umsóknarlönd

1990=100



Aðildarlönd

1990=100



Aths.: Vegir, aðrir en hraðbrautir: Miðað er við UL-10 (Lýðveldið Tékkland, Eistland og Tyrkland eru ekki með). Litlar sem engar breytingar urðu hvað snertir olíuleiðslur, svo og ár, vötn og skipaskurði innanlands. Þessir liðir eru því ekki með á gröfunum.

Heim.: UNECE, 2001a (og Eurostat, 2002a til uppfyllingar).

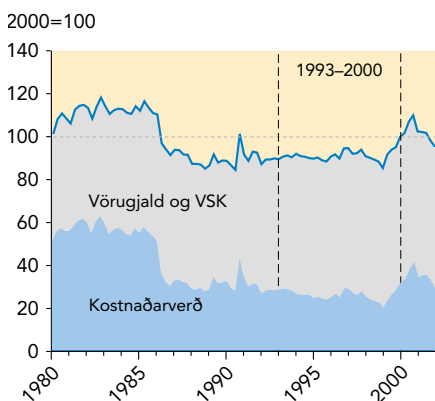
Er í augskýrn virkara og sanngjarnara verðlagningarkerfi sem tryggir innhverfun ytri kostnaðar

- ❓ Ytri kostnaður vegna flutninga liggur ekki enn fyrir hvað varðar umsóknarlöndin
- ☹️ Fá úrræði eru fyrir hendi í umsóknarlöndunum til að tryggja innhverfun ytri kostnaðar
- ☹️ Verðlagsþróun eldsneytis hvetur ekki til þess að teknir séu upp flutningahættir sem spara eldsneyti

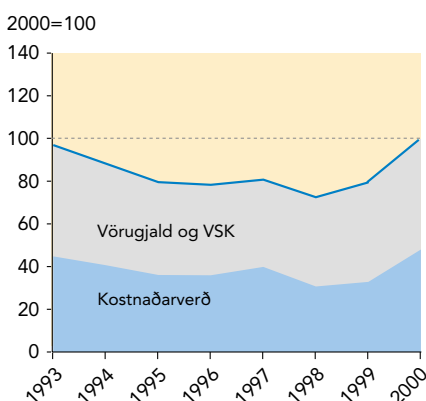
Vegið meðal-kostnaðarverð eldsneytis (ESB) og dísilolíu (UL), VSK og vörugjöld

Mynd 6

Fjögur umsóknarlönd



Aðildarlönd



Aths.: Á ESB grafinu er vegið meðal-kostnaðarverð blýlauss bensíns og dísilolíu, skv. sölutölum. Þar eð sölutölur liggja ekki fyrir hvað snertir aðildarlöndin (Lýðveldið Tékkland, Ungverjaland, Pólland og Tyrkland), er aðeins dísilolían sýnd. Takið einnig eftir tímamismun á gröfunum tveimur.

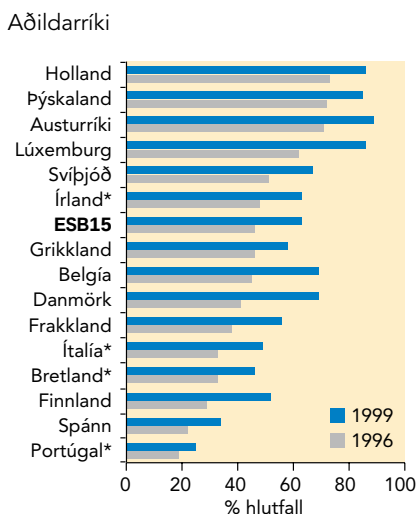
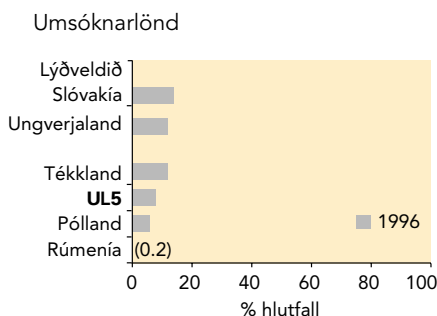
Heim.: IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

Hvernig gengur að taka upp hreina tækni og hve hagkvæm er bílanotkunin?

- ② Engar heimildir eru um orkunýtingu í umsóknarlöndunum. Í ESB löndunum má sjá nokkurn bata hjá öllum tegundum flutningatækja, nema hvað snertir járnbrautirnar.
- ② Engin gögn eru frá umsóknarlöndunum um losun frá farartækjum í tilteknu samhengi (loftmengandi losun pr. flutningseiningu); Ökutæki í ESB hafa batnað verulega
- ☹ Bílar í umsóknarlöndunum eru að jafnaði fjórum til fimm árum eldri en bílar í aðildarlöndunum
- ☹ Viðurkenning staðla fyrir ökutæki og eldsneyti eykst, en útbreiðsla hvatakúta er enn lítil í umsóknarlöndunum

Mynd 7

Hundraðshluti bensínknúinna bíla með hvatakúta í umsóknarlöndunum (1996) og ESB (1996 og 1999)



Aths.: Gögn frá Írlandi, Ítalíu og Portúgal eru frá árunum 1996–98 í stað 1996–99.

Heim.: Eurostat, 2002a; REC, 1998; UNECE, 2001a.

Eru stjórnunar- og vöktunarúrræði hagnýtt eins vel og kostur er?

- ☹ Samþættingu áætlana í samgöngu- og flutningageiranum, annars vegar, og í umhverfismálum, hins vegar, vantar í umsóknarlöndunum
- ☹ Samvinna stofnana á sviði samgangna og umhverfismála er að hefjast í umsóknarlöndunum, en hefur ekki enn fengið formlegt yfirbragð
- ☹ Umsóknarlöndin hafa ekki vöktun umhverfis-samþættingar með í stefnumótun sinni fyrir samgöngur og flutninga
- ☹ Í nokkrum umsóknarlöndum eru gerðar lagakröfur um umhverfismat til að byggja áætlanir á, en í flutningageiranum er þeim ekki beitt nema í tilraunaverkefnum

Yfirlit yfir stjórnunarleg samþættingarúrræði í umsóknarlöndunum

Tafla 1

	Samþættar áætlanir í samgöngumog umhv.-málum	Samvinna stofnana	Vöktun samgangna og umhverfis	umhverfismat sem grundvöllur áætlana
Búlgaría		✓		✓
Eistland				
Kýpur		✓		✓
Lettland		✓		
Litháen				
Lýðveldið Tékkland		✓*		
Malta		✓*	ÍÞ	
Pólland				
Rúmenía	✓		ÍÞ	✓
Slóvakía				
Slóvenía	✓	✓		✓
Ungverjaland			ÍÞ	
Týrkland				

Aths.: ✓ Tekið upp, er til, eða til staðar.

ÍÞ Í þróun.

* Einungis búið að mynda vinnuhópa til bráðabirgða.

Heim.: EEA, 2001b; REC, 2001.

Næstu aðgerðir

Lögð er áhersla á það í þessari skýrslu að verulega vantar á að næg gögn séu til um sumar vísbendingarnar. Sömuleiðis vantar oft samræmi milli gagna sem koma frá mismunandi alþjóðlegum stofnunum. Þetta á oftast við um umsóknarlöndin, en staðtölur frá núverandi aðildarríkjum eru iðulega ófullkomnar eða gallaðar. Samhæft átak ýmissa alþjóðlegra stofnana þarf til að bæta gögnin og gera þau sambærilegri en nú er. Löndin þurfa einnig að leggja áherslu á að bæta gagnaflæðið til þessara stofnana, og bæta gögn er varða járnbrautasamgöngur, skipaflutninga, loftferðir og samgöngur þar sem vélarafi kemur ekki við sögu (göngur, hjóltreiddar).

Skortur á skýrum markmiðum, sem hægt væri að bera vísbendingar um stefnu þróunarinnar saman við, er annað vandamál. Einnig er óvíst hvort skynsamlegt er að yfirfæra markmið aðildarríkjanna, eins og þau eru á hverjum tíma, óbreytt yfir á umsóknarlöndin. Umhverfis- og samgöngumálamarkmiðin fyrir þennan geira, eins og þau voru sett fram í Hvíttri bók um sameiginlega markmiðasetningu fyrir samgöngur og flutninga, gætu orðið ákjósanlegur grundvöllur fyrir umræður um slík mál.

Þegar tekið er tillit til þess að TERM nær yfir mjög stórt svæði og haft er í huga að fjármagnið er af skornum skammti, kann að vera nauðsynlegt að takmarka starfið í framtíðinni við færri vísbendingar og lengja bilið milli skýrsluútgáfunnar. Þess í stað mætti leggja meiri áherslu á matsstörf og úrvinnslu gagna.

Upplýsingablöðin um TERM vísbendingar mynda tilvísana- og upplýsingakerfið sem þessi skýrsla byggist á. Þau er hægt að hlaða af vefsíðu Evrópsku umhverfisstofnunarinnar (EEA):
http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators

Skjöl sem tengjast markmiðasetningu í samgöngumálum og umhverfismálum

Þrjú helstu skjöl frá Framkvæmdastjórninni, sem snerta TERM, eru:

1. Sjálfbæra þróunaráætlunin (SDS)
2. Sjötta Framkvæmdaáætlun Evrópusambandsins (6EAP)
3. Hvít bók um Sameiginlega stefnumörkun fyrir samgöngur og flutninga (CTP)

Hér fyrir neðan er stutt yfirlit yfir forgangsatriðin sem tilgreind eru í þessum skjölum og snerta einkum samgöngur og flutninga, umhverfið og útvíkkun ESB.

SDS Samkvæmt þeirri stefnu sem hér er mörkuð þurfa umsóknarlöndin að »leggja sig fram um að framfylgja áformunum [þ.e. eflingu sjálfbærrar þróunar]«. »Að tryggja sjálfbæra þróun« er eitt helsta forgangsverkefnið. Niðurstaða leiðtogafundarins þar sem þessi stefnumið voru ákveðin var á þá leið að koma þyrfti á sjálfbæru samgöngukerfi til að takast á við hina gífurlegu aukningu umferðar.

6EAP Helstu forgangsmál Sjöttu Framkvæmdaáætlunar Evrópusambandsins eru sem hér segir:

- að tryggja að fullu að sameiginlegur réttur (acquis) á umhverfissviðinu sé virtur
- setning markmiða og beiting aðferða sem stuðla að sjálfbærri þróun, m.a. með því að efla umhverfismat sem gagnast við áætlanagerð (SEA) og með því að stuðla að samþættingu umhverfismarkmiða/–stefnumarka og annarra sviða;
- að styðja við valkosti í stað vegaumferðar, t.d. með nýjum áherslum í styrkveitingum;
- að skipleggja vegaumferð og –flutninga með þeim hætti að bæir og borgir, náttúran og dýrlífið verði ekki fyrir skakkaföllum.

CTP Forgangsmálefni Hvítu bókarinnar eru:

- að tryggja að sameiginlegur réttur (acquis) í samgöngumálum sé virtur að fullu;
- að samtengja innviði umsóknarlandanna og landanna sem fyrir eru í ESB og efla innviði umsóknarlandanna frá því sem nú er;
- að hagnýta til fulls hið háþróaða net járnbrautarkerfisins og þekkingu í tengslum við það til að koma á eðlilegu hlutfalli milli hinna ýmsu samgöngutækja í stækkaðri Evrópu.

Ítarlegar upplýsingar um markmiðin með stækkun ESB og á hvaða stigi stækkunarferlið er, má finna á vefsíðunni http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html

Brautin rudd fyrir stækkun ESB

Visbendingar um samþættingu samgöngu og umhverfismála

TERM 2002

Yfirlit

Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities

2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm

ISBN 92-9167-546-6