

Beveger vi oss i riktig retning?

Indikatorer for
transport og miljøintegrasjon i EU

TERM 2000

Sammendrag

Layout: Dorte Kristiansen
Omslag: Rolf Kuchling

Merknad

Innholdet i denne rapporten gjenspeiler ikke nødvendigvis den offisielle holdningen til Europakommisjonen eller andre institusjoner i Det europeiske fellesskap. Verken Det europeiske miljøbyrå eller personer eller selskaper som handler på byråets vegne er ansvarlig for den bruk som eventuelt måtte bli gjort av informasjonen i denne rapporten.

Denne rapporten finnes på Internett: <http://www.eea.eu.int>

Det finnes mer informasjon om Den europeiske unionen på Internett. Tilgang til informasjonen fås gjennom Europa-serveren (<http://europa.eu.int>).

©EEA, København, januar 2000

Reproduksjon tillatt dersom kilde oppgis.

Printed in Belgium

Trykket på resirkulert papir bleket uten klor.

Det europeiske miljøbyrået

Kongens Nytorv 6
DK-1050 København K
Tlf.: +45 33 36 1 00
Faks: +45 33 36 1 99
E-post: eea@eea.eu.int

Forord

Et effektivt, rasjonelt og fleksibelt transportsystem er en forutsetning for økonomisk aktivitet og for livskvalitet. For å komme seg på arbeid, skole og fritidsaktiviteter etterspør og forventer folk hensiktsmessige måter å forflytte seg på som de også har råd til. Men det transportsystemet som har utviklet seg i EU for å møte disse behovene, utgjør en betydelig og stadig større trussel mot miljøet og menneskets helse, og ødelegger til og med for seg selv ("for mye trafikk kveler trafikken").

Nøkkelen til å finne en balanse mellom slike tilsynelatende motsatte hensyn er å utvikle en politikk som integrerer miljøhensyn og andre bærekraftshensyn i beslutningsprosessen innenfor transport og på beslektede områder. Bærekraft, både i transportsektoren og i andre sektorer, er faktisk et av EUs mål i henhold til Amsterdam-traktaten – og her må det gjøres framskritt.

"Du har ingen kontroll med det du ikke kan måle". I hvilken grad en integrert politikk vil lykkes, kan bare vurderes dersom vi identifiserer nøkkelindikatorer som kan spores og evalueres i forhold til konkrete målsetninger for politikken ("benchmarking"). Det er nettopp i denne hensikt den såkalte Transport- og miljørapporteringsmekanismen – Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) – er utarbeidet.

Dette er den første indikatorbaserte TERM-rapporten. Den skal bidra til at EU og medlemslandene kan overvåke framskrittene de gjør med sine integrasjonsstrategier i transportsektoren, identifisere endringer i de viktigste områdene for politisk handling (som investeringer, økonomiske virkemidler, arealplanlegging og infrastrukturtilbud), samt stå ansvarlig overfor samfunnet for resultatet. Det ventes at denne rapporten vil danne mønster for andre sektorindikator-rapporter på EU-nivå.

Bildet som tegnes i rapporten er ganske urovekkende. Den tradisjonelle tilnærmingen til miljølovgivning, som å fastsette kjøretøy- og drivstoffstandarder, har gitt en betydelig forbedring. Men mye av gevinsten blir raskt oppveid av at transportvolumene stadig øker, noe som særlig gjelder transport med privatbil og fly, og av at kjøretøyene stadig blir tyngre og kraftigere. I tillegg til de miljø- og helseproblemer trafikkforurensningen medfører, er det mange som skades eller omkommer i trafikkulykker.

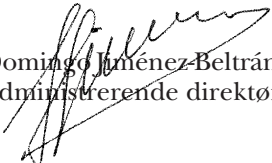
4 Beveger vi oss i riktig retning?

Det må gjøres en kraftinnsats for å løse opp bindingen mellom transport og økonomisk vekst. Dette fordrer en endring av politikken, bort fra de siste tiårs hovedsakelig tilbudsorienterte transportpolitikk (som særlig har fokusert på veitransportinfrastruktur og tilbudet på markedet av biler) og til en mer integrert, etterspørselsstyrt politikk som tar sikte på å bedre tilgjengeligheten samtidig som veksten i den motoriserte trafikken begrenses. Dette forutsetter for eksempel bedre koordinert areal- og infrastrukturplanlegging og rettferdig og effektiv prissetting, telekommunikasjoner og folkeopplysning. Skal vi klare å oppfylle målene fastsatt i Kyoto og komme enda videre (ettersom det vil bli nødvendig med ytterligere utslippsreduksjoner når det gjelder klimagasser), er det også vesentlig å oppnå en betydelig reduksjon i bruken av fossilt brensel innenfor transportsektoren. Dette alternativet utgjør en såkalt "vinn-vinn"-løsning ettersom vi, ved å redusere bruken av fossilt brensel, også vil redusere andre alvorlige luftforurensningsproblemer (sur nedbør, luftforurensning i byene, eutrofiering).

Forskjellige grupper har sin rolle å spille i integrasjonsprosessen. Prosessen vil bare være effektiv dersom politikere (innenfor transport, miljø, økonomi, regionalutvikling og arealplanlegging) i EU og på nasjonalt, regionalt og lokalt plan samarbeider. Industrien, transportbransjen og brukerne vil også måtte ta sin del av ansvaret.

TERM er en medbestemmelsesprosess som i henhold til et mandat fra Rådet involverer EEA, Europakommisjonen (DG Transport, DG Miljø og Eurostat) og medlemslandene. Vi tar med glede imot kommentarer og tilbakemeldinger fra politikere og interessegrupper. Bare slik vil vi kunne forbedre indikatorene og gjøre dem bedre tilpasset politikernes og allmennhetens behov for informasjon.

Jeg har tro på at både denne og framtidige TERM-indikatorrapporter vil bidra til å gjøre transportsektoren både mer miljøeffektiv (dvs. gi mer velferd for mindre innsats av naturressurser) og mer ansvarlig.



Domingo Jiménez-Beltrán
Administrerende direktør

Innhold

Beveger vi oss i riktig retning?	6
31 TERM-indikatorer som svar på 7 integrasjonsspørsmål	10
Integrasjonsspørsmål 1: Er transportsektoren blitt mer miljøvennlig?	12
Integrasjonsspørsmål 2: Er vi blitt flinkere til å styre etterspørselen etter transport og til å få i stand en bedre fordeling mellom de ulike transportmåtene?	15
Integrasjonsspørsmål 3: Koordineres areal- og transportplanleggingen bedre i den forstand at etterspørselen etter transport nå er avpasset behovet for tilgjengelighet?	18
Integrasjonsspørsmål 4: Klarer vi å utnytte transportinfrastrukturenes kapasitet bedre og sikre et mer likevektig intermodalt transportsystem?	20
Integrasjonsspørsmål 5: Går utviklingen i retning av et mer rettferdig og effektivt system for prising som sikrer dekning av eksterne kostnader?	22
Integrasjonsspørsmål 6: Hvor raskt blir forbedret teknologi implementert og hvor effektivt brukes kjøretøyene?	25
Integrasjonsspørsmål 7: Hvor effektivt tas miljøstyring- og miljøovervåkingsverktøyene i bruk for å underbygge politikk og beslutningstaking?	28
Framtidig TERM-agenda	30

Beveger vi oss i riktig retning?

Amsterdam-traktaten identifiserer integrasjon av miljøpolitikk og sektorpolitikk som veien fram mot bærekraftig utvikling. På toppmøtet i Cardiff i 1998 anmodet Det europeiske rådet Kommisjonen og transportministrene om å konsentrere innsatsen om utviklingen av integrerte transport- og miljøstrategier. På grunnlag av et innledende arbeid Det europeiske miljøbyrået hadde gjennomført om indikatorer på transport og miljø anmodet det felles Transport- og miljøråd samtidig Kommisjonen og EEA om å utarbeide en Transport- og miljørapporteringsmekanisme (TERM) for å sette politikerne i stand til å måle framgangen for den integrasjonspolitikken de har iverksatt.

Denne analysen oppsummerer funnene i den første indikatorbaserte TERM-rapporten. Den tar opp sju spørsmål som politikere i EU betrakter som avgjørende for å vurdere i hvilken grad gjeldende politiske tiltak og virkemidler påvirker interaksjonene transport/miljø i bærekraftig retning (se ramme 1).

Ramme 1: Sju nøkkelspørsmål når det gjelder integrasjon

1. Er transportsektoren blitt mer miljøvennlig?
2. Er vi blitt flinkere til å styre etterspørselen etter transport og til å få i stand en bedre fordeling mellom de ulike transportmåtene?
3. Koordineres areal- og transportplanleggingen bedre i den forstand at etterspørselen etter transport er avpasset behovet for tilgjengelighet?
4. Klarer vi å utnytte transportinfrastrukturens kapasitet bedre og sikre et mer likevektig intermodalt transportsystem?
5. Går utviklingen i retning av et mer rettferdig og effektivt system for prising som sikrer dekning av eksterne kostnader?
6. Hvor raskt blir forbedret teknologi implementert og hvor effektivt brukes kjøretøyene?
7. Hvor effektivt tas miljøstyrings- og miljøovervåkingsverktøyene i bruk for å underbygge politikk og beslutningstaking?

Inntil nylig var miljølovgivning det viktigste instrumentet for å bekjempe transportens miljøkonsekvenser, hovedsakelig i form av standarder for kjøretøyer og drivstoffkvalitet. Denne rapporten viser at samtidig som slike "end-of-pipe"-tilnærminger har ført til framgang på enkelte områder, blir ofte fordelene oppveid av økende transportvolumer og bruken av tyngre og kraftigere kjøretøyer. Dette har ført til at transportnæringen er blitt en av de største bidragsyterne til flere store miljøproblemer (klimaendring, forsuring, lokal luftforurensning, tap av biologisk mangfold og støy). Selv om det har vært en betydelig forbedring de siste tiårene, forårsaker trafikkulykkene fremdeles mange dødsfall og omfattende personskader og materielle skader.

For å nå internasjonale og nasjonale miljømål er det nødvendig å gi politiske virkemidler økt kraft for å løse bindingen mellom etterspørsel etter transport og økonomisk vekst og for å utvide bruken av mindre miljøskadelige transportmåter. Dette forutsetter at flere forebyggende tiltak treffes av de berørte departementer (transport og planlegging), som i all hovedsak er ansvarlig for "drivkreftene". Handlingsplanen for Den felles transportpolitikken (CTP) for 1995-2000 har allerede lansert enkelte strategier som på lengre sikt kan bidra til å snu ugunstige trender, f.eks. rettferdig og effektiv prissetting, satsing på jernbanen, fremme kombinert transport og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Gjennomføringen av disse strategiene er imidlertid langt fra uproblematisk, og de har ennå ikke gitt noen merkbar endring i transportaktiviteten. Videre må begrepene styring av etterspørselen, tilgjengelighet og miljøeffektivitet innarbeides bedre i EUs transportpolitikk.

Selv om rapporten hovedsakelig fokuserer på utvikling innenfor EU, kan vi også trekke lærdom av å sammenligne resultatene for de enkelte land, for her kan det ligge mye nyttig informasjon om effektiviteten ved politiske tiltak. Dette er bakgrunnen for at TERM skal utvikles til å bli et referanseverktøy.

Medlemslandene har flere fellestrekk. F.eks. øker etterspørselen etter transport, energiforbruket og CO₂-utslippene i de fleste landene. Transporten skjer i økende grad på vei, og lufttransport øker raskt på bekostning av mer miljøvennlige transportmåter. Det

8 Beveger vi oss i riktig retning?

finnes imidlertid betydelige forskjeller i tilnærmingen til problemet med å få på plass transportsystemer som bedre ivaretar bærekraftshensyn. F.eks. har de nordiske landene i langt høyere grad enn Sør-Europa tatt i bruk avgifter, andre prismekanismer og arealbruksplanlegging. Enkelte land, som Østerrike, Danmark, Finland, Nederland og Sverige, har utarbeidet miljøhandlingsplaner og satt opp mål for transportsektoren.

Enkelte har også fastlagt vilkår for å gjennomføre strategiske miljøvurderinger av transportpolitikk og transportplaner og -programmer. Dette har resultert i en styrket integrasjon av miljøhensyn og sikrer at miljømyndigheter og befolkningen tas med i beslutningsprosessen.

Tabell 1: Kvalitativ evaluering av trender for nøkkelindikatorene

Integrasjons- spørsmål	Nøkkel- indikator	Integrasjonsmål	Evaluering av indikatorentrender															
			A	B	D	DK	E	F	FIN	GR	I	IRL	L	NL	P	S	UK	EU
1	Utslipp av: CO ₂ NMVOCs NO _x	Oppfylle internasjonale mål for utslippsreduksjoner	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️
			😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
			😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
2	Persontransport	Oppheve bindingen mellom økonomisk aktivitet og etterspørselen etter persontransport	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Øke andelen jernbane, offentlig transport, gåing og sykling	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	Godstransport	Oppheve bindingen mellom økonomisk aktivitet og etterspørselen etter godstransport	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Øke andelen jernbane, innlands vannveier, nærsjøfart	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
3	Gjennomsnittlig reiselengde til arbeid, butikker, utdanning, fritid	Bedre tilgangen til basistilbud med miljøvennlige transportmåter	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	
4	Investeringer i transportinfrastruktur	Oppmuntre til bruk av jernbane og offentlig transport ved hjelp av prismekanismen	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
5	Reelle prisendringer for transport	Oppmuntre til bruk av jernbane og offentlig transport ved hjelp av prismekanismen	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
	Grad av internalisering av eksterne kostnader (1)	Full dekning av alle miljø- og ulykkeskostnader	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
6	Energiintensitet	Redusere energiforbruk per transportenhet	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	
7	Gjennomføring av integrerte transportstrategier (1)	Integrere miljø- og sikkerhetshensyn i transportstrategiene	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊

😊 positiv trend (utvikling i retning av målet);

😊 en viss positiv utvikling (men tilstrekkelig til å nå målet);

☹️ ugunstig trend (langt igjen til målet);

? kvantitative data ikke tilgjengelig eller utilstrekkelige

(1) ingen tidsserier tilgjengelig; evalueringen gjenspeiler dagens situasjon, ikke en trend.

Denne evalueringen er hovedsakelig utarbeidet på bakgrunn av indikatorentrender. Ettersom det er en uunngåelig tidsforsinkelse fra politikken utarbeides og gjennomføres til virkningene kommer til syne gjennom indikatorentrendene, betyr ikke en "negativ" trend nødvendigvis at det ikke har vært noen positiv utvikling av politikk for å endre parametrene. Overvåking av disse nøkkelindikatorne er første skritt i retning av en styring av nåværende og framtidige politiske tiltak. Feks. er sporing av priser til bruker, slik det gjøres i UK og Danmark, viktig for å styre tiltakene for å sikre en rettferdig og effektiv prissetting.

31 TERM-indikatorer som svar på 7 integrasjonsspørsmål

Det viktigste resultatet av TERM vil være jevnlig indikatorbaserte rapporter som gjør det mulig å overvåke transport- og miljøintegrasjonsstrategier. Tabell 2 er en oversikt over de indikatorene som utgjør kjernen i TERM. Oversikten er utarbeidet i samråd med ulike kommisjonstjenester, nasjonale eksperter, andre internasjonale organisasjoner og forskere. Indikatorene er valgt ut og gruppert omkring de sju nøkkelspørsmålene i ramme 1.

Indikatorene dekker alle de viktigste aspektene ved transport- og miljøsystemet (drivkrefter, belastninger, miljøtilstand, konsekvenser og tiltak – den såkalte DPSIR-rammen) og innbefatter indikatorer for miljøeffektivitet.

Denne oversikten viser hvordan vi på lang sikt ser for oss en "ideell" liste, for enkelte av indikatorene som er satt opp i oversikten, kan ikke kvantifiseres på det nåværende tidspunkt. Der manglende tilgang til opplysninger har vært til hinder for en analyse på EU15-nivå, er nasjonale eksempler eller foreløpige indikatorer brukt.

Nedenfor gis et sammendrag av funnene i den første TERM-rapporten. En del nøkkelindikatorer presenteres for å illustrere de viktigste trendene innenfor hvert politikkområde. Tabell 1 gir en kvalitativ vurdering av indikatortrender for enkelte "integrasjonsmål". Der det har vært mulig, er det brukt internasjonalt omforente kvantitative mål (f.eks. målene fra Kyoto for reduksjon i utslippene av klimagasser) for å evaluere indikatortrendene. For flere indikatorer er det ennå ikke satt opp mål nasjonalt eller på EU-plan, og for disse er det brukt mer kvalitative "integrasjonsmål".

De data som indikatorene er basert på, er hentet fra Eurostats statistikk-kompendium om transport og miljø, som utgis parallelt med denne rapporten.

Tabell 2: Foreløpig oversikt over TERM-indikatorer (nøkkelindikatorer i fet)

Gruppe	Indikator	Posisjon i DPSIR	Gjennomførbarhet	Data-kvalitet
Transport og miljøresultater				
Miljøkonsekvenser av transport	1. Sluttforbruk og primærforbruk av energi i transportsektoren, samt andel av totalt forbruk (fossilt brensel, kjernekraft, fornybar energi) etter transportmåte	D	++	+
	2. Transportutslipp og andel av totale utslipp av CO₂, NO_x, NMVOCs, PM₁₀, SO_x etter transportmåte	P	++	+
	3. Overskridelse av målene for luftkvalitet	S	++	+
	4. Trafikkstøy	S og I	-	-
	5. Infrastrukturpåvirkning av økosystemer og habitater ("fragmentering") og verneområders nærhet til transportinfrastruktur	P og S	-	-
	6. Transportinfrastrukturers arealforbruk	P	+	+
	7. Antall trafikkulykker, dødsfall, skadde, ulykker som medfører forurensning (av land, luft og sjø)	I	++	-
Etterspørsel etter transport og transportintensitet	8. Persontransport (etter transportmåte og formål): • totalt antall personer • totalt antall personkm • personkm per innbygger • personkm per BNP	D	++	-
	9. Godstransport (etter transportmåte og varegruppe): • totalt antall tonn • totalt antall tonnkm • tonnkm per innbygger • tonnkm per BNP	D	++	+
	Bestemmende faktorer for transport/miljøsystemet			
	10. Gj.sn. personreisetid og -lengde etter transportmåte, formål (arbeid, innkjøp, fritid) og sted (by/land)	D	-	-
Arealplanlegging og tilgjengelighet	11. Tilgang til transporttjenester, f.eks.: • antall motorkjøretøyer per husholdning • % av alle innbyggere på et sted som har et knutepunkt for offentlig transport innen 500 meters radius	D	-	-
	12. Transportinfrastrukturens kapasitet, per transportslag og typ av infrastruktur (motorvåg, riksvåg, kommunal våg, etc.)	D	-	-
Transporttilbud	13. Investeringer i transportinfrastruktur per innbygger og etter transportmåte	D og R	++	+
	14. Reelle endringer i prisen for persontransport etter transportmåte	R	-	-
Pris-signaler	12. Drivstoffpriser og avgifter	D	++	+
	13. Transportavgifter	R	-	-
	14. Offentlige tilskudd	R	-	-
	15. Reiseutgifter per person etter inntektsgruppe	D	+	-
Teknologi og kapasitetsutnyttelse	16. Andelen infrastruktur- og miljøkostnader (inkl. knyttet til korker) som prisen dekker	R	-	-
	20. Samlet energieffektivitet for person- og godstransport (per personkm og per tonnkm og etter transportmåte)	P/D	-	-
	21. Utslipp per personkm og per tonnkm for CO ₂ , NO _x , NMVOCs, PM ₁₀ , SO _x etter transportmåte	P/D	-	-
	22. Beleggsprosent for personkjøretøyer	D	-	-
	23. Lastfaktor for godstransport på vei (lette og tunge nyttekjøretøyer)	D	+	-
	24. Bruk av renere brensel (blyfri bensin, elektrisitet, alternative drivstoffer) og antallet kjøretøyer med alternativt drivstoff	D	++	+
	25. Størrelsen på kjøretøyparken og gjennomsnittsalder	D	-	+
26. Andelen av kjøretøyparken som oppfyller visse krav når det gjelder luftforurensning og støy (etter transportmåte)	D	-	-	
Integrasjon av styringsverktøyet	27. Antallet medlemsland som har implementert en integrert transportstrategi	R	+	-
	28. Antallet medlemsland som har innført nasjonale transport- og miljøovervåkingssystemer	R	+	+
	29. Bruk av strategiske miljøvurderinger i transportsektoren	R	+	+
	30. Bruk av miljøstyringssystemer etter transportselskap	R	-	-
	31. Bevissthetsnivå blant befolkningen samt atferd	R	-	-

D = drivkraft, P = (miljø-) belastning, S = miljøtilstand, I = konsekvens, R = tiltak

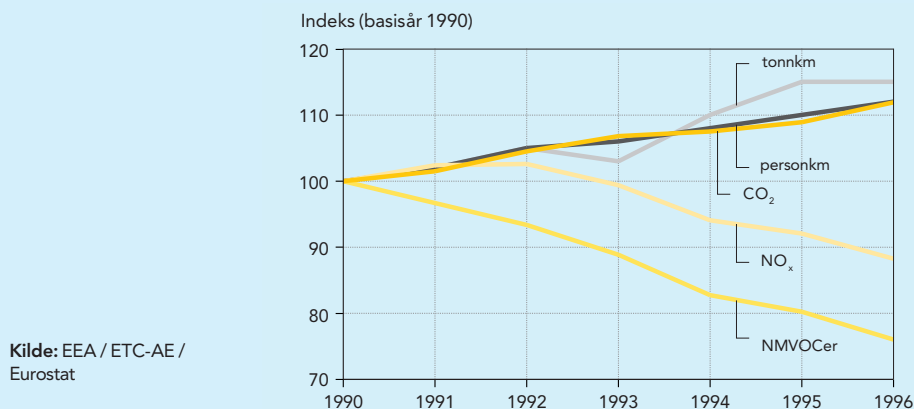
Gjennomførbarhet: ++ nå; + snart, en del arbeid gjenstår; - mye arbeid gjenstår; - - uklare situasjoner.

Kvalitet: ++ fullstendig, pålitelig, harmonisert; + ufullstendig; - upålitelig/uharmonisert; - - alvorlige problemer

Integrasjonsspørsmål 1: Er transportsektoren blitt mer miljøvennlig?

Nøkkelindikator: Transportutslipp (EU)

De økende CO₂-utslippene i transportsektoren gjør at EU kan få problemer med å oppfylle sine mål i henhold til Kyoto-protokollen. Miljølovgivning med utslippskrav har siden begynnelsen av 1990-tallet gitt en nedgang i utslippene av NO_x og NMVOC, men den effektivisering ny teknologi har medført, er delvis oppveid av økende transportvolumer og bruken av tyngre og kraftigere kjøretøyer.



Transportsektoren er en av de viktigste kildene til CO₂-utslipp, som har gått opp med 40 % siden 1985 på grunn av trafikkøkningen og den derav følgende veksten i forbruket av (fossilt) brensel. Det har vært liten bedring å spore når det gjelder energieffektiviteten. Innen 2010 forventes utslippene å ha økt med ytterligere 30 %, og dermed vil EU etter all sannsynlighet ikke klare å oppfylle målene i Kyoto-protokollen om 6-8 % reduksjon i utslippene av klimagasser før 2008-2012.

Utslippene av NMVOC og NO_x har gått ned siden tidlig på 1990-tallet. Det betyr at miljølovgivningen, og særlig en skjerping av utslippskravene for kjøretøyer, til en viss grad har virket.

Imidlertid har den økte etterspørselen etter transport delvis oppveid gevinsten av teknologiske forbedringer. I det store og hele har utslippsreduksjonene vært større i andre sektorer, og derfor har transportens andel av de samlede utslipp gått opp. Transportsektoren forventes også i framtiden å være en av de viktigste kildene til forurensning og til problemene med luftkvalitet.

Auto Oil-programmet har vært et viktig verktøy i Fellesskapets håndtering av luftkvalitetsproblemer forårsaket av veitransport. Selv om luftkvaliteten er blitt bedre de siste tiårene (spesielt i større urbane områder), opplever nesten alle som bor i byer overskridelser av EUs krav til luftkvaliteten i byene, og de fleste steder opplever ozonepisoder hver sommer.

Trafikkstøy er et annet alvorlig problem i byene, men likevel mangler vi fortsatt harmonisert informasjon og data for hvert land. Takket være tekniske framskritt og innføringen av støygrenser er støyen fra enkeltkjøretøyer – personbiler og lastebiler – redusert med 85-90 % siden 1970-årene. På samme måte er moderne jetfly ni ganger mindre støyende enn fly i 1970-årene. Likevel er trafikkstøy fortsatt et problem, for i samme periode er transportvolumet doblet og farten har økt. Mer enn 30 % av EUs befolkning plages av kraftig trafikkstøy, rundt 10 % av høy jernbanestøy og kanskje like mange av flystøy. Fellesskapet er i ferd med å utarbeide en støypolitikk, med et grunnleggende regelverk og fastsettelse av mål som skal sikre harmonisering av data og indikatorer i hele EU.

Transportinfrastruktur dekker 1,2 % av EUs totale landareal, hvorav veiinfrastruktur er den klart største arealforbrukeren (93 %). I perioden 1990-1996 la nye motorveier beslag på gjennomsnittlig 10 ha mer land daglig. Infrastruktur til vei og bane anlegges hovedsakelig på jordbruksland, men også på utbygde arealer, i skogsområder, kulturlandskap og våtmarker. Lineære infrastruktur kan utgjøre hindringer som gjør at lokalsamfunn blir stykket opp. Transportinfrastrukturene legger også alvorlige hindringer i veien for vern av naturen ved at de fragmenterer og forstyrrer habitater og øver press på naturvernområder. Hele 65 % av særlige verneområder for fugl og Ramsar-områder (våtmarker) ligger i nærheten av større infrastrukturprosjekter. Selv om miljøkonsekvensvurderinger nå utføres rutinemessig for større infrastrukturprosjekter, tar de ofte ikke hensyn til f.eks. alternative traseer, og at viktige naturområder blir berørt, er helt vanlig.

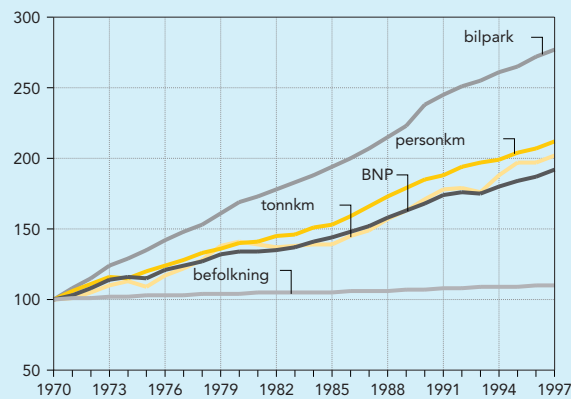
14 Beveger vi oss i riktig retning?

Fastsettelsen av krav til teknisk sikkerhet og fartsgrenser har bidratt til å redusere ulykkestallene, antallet trafikkofre gikk faktisk ned med 40 % fra 1970 til 1996. Mens Nederland, Finland og Sverige hadde den største nedgangen, gikk dødstallene opp i Hellas, Spania og Portugal (som hadde sterkest vekst i persontransporten). Imidlertid har bedringen ikke vært like markant de siste par årene, og med mange tusen døds ofre hvert år (44 000 i 1996), om lag 40 ganger så mange personskader, samt betydelige materielle skader, koster veitrafikken samfunnet fortsatt mye. Det må gjøres en kraftinnsats for å nå målet i Fellesskapets handlingsprogram for trafikksikkerhet – en reduksjon i antallet trafikkofre hvert år med minst 18 000 i forhold til dagens nivå, innen år 2010.

Integrasjonsspørsmål 2: Er vi blitt flinkere til å styre etterspørselen etter transport og til å få i stand en bedre fordeling mellom de ulike transportmåtene?

Nøkkellindikator: Etterspørselen etter person- og godstransport (EU 15)

Indeksår (1970=1)



Etterspørselen etter person- og godstransport øker langt mer enn både den økonomiske veksten og befolkningsveksten. Drivkraften her er nettopp privatbilparken.

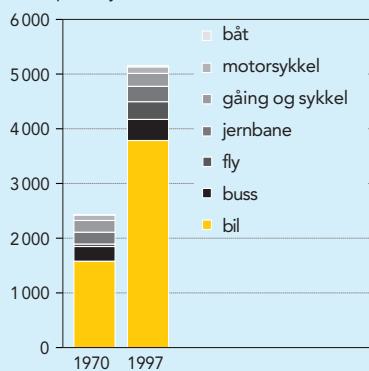
Kilde:
Eurostat,
DG Transport

Nøkkellindikator: Etterspørsel etter person- og godstransport fordelt etter transportmåte (EU 15)

I løpet av de siste tiårene har veitransporten dekket en betydelig større del av transportbehovet.

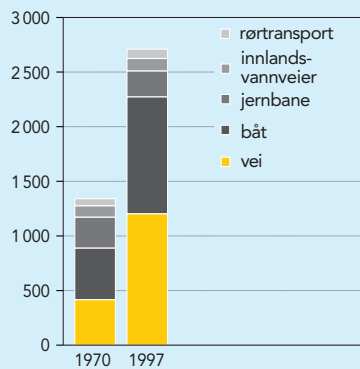
Persontransport

mrd. passasjerer



Godstransport

mrd. tonnkm



Kilde:
Eurostat,
DG Transport

16 Beveger vi oss i riktig retning?

Transportvolumet er den viktigste drivkraften bak denne sektorens innvirkning på miljøet. I EU er etterspørselen etter transport i høyeste grad knyttet opp mot økonomisk aktivitet. Som en følge av dette er person- og godstrafikken mer enn doblet de siste 25 årene, med sterkest vekst på luft- og veitrafikk, da særlig motorveitransport. Å løse opp bindingen mellom økonomisk vekst og etterspørselen etter transport er derfor en av de viktigste utfordringene som Den felles transportpolitikken (CTP) står overfor. Heldigvis ser vi nå framveksten i enkelte land av en politikk som nettopp tar sikte på å styre etterspørselen etter transport.

Både innenfor CTP og på nasjonalt plan i en rekke land blir det nå utarbeidet strategier for å påvirke etterspørselen etter de ulike transportmåtene i ønsket retning, men dette har vist seg vanskelig å gjennomføre i praksis. Virkningene av dagens politikk for å fremme bruken av jernbane, innlands vannveier og offentlig transport har ennå ikke medført noen forskyvning når det gjelder fordelingen mellom transportmidlene.

I de senere tiår har det vært en dramatisk endring innenfor persontransporten slik at privatbilen i perioden 1970-1997 har økt sin andel fra 65 til 74 %. Luftfarten, som fortsatt er den minst energieffektive av alle transportmåter, økte sin andel fra 2 til 6,7 %. Jernbanen tapte terreng, fra 10,1 til 5,8 %, og gåing og sykling er blitt klart sjeldnere. Videre er 50 % av alle bilturer på mindre enn 6 km – en distanse som ofte vil være raskere tilbakelagt med sykkel enn med bil, ihvertfall i byene, og 10 % av bilturene er på mindre enn 1 km – en ideell avstand for en spasertur.

Antallet privatbiler er også nært knyttet opp mot den økonomiske veksten, og er en betydelig faktor. Bilparken i EU er økt med 150 % siden 1970, og den private kjøretøyparken er nå oppe i 454 per 1000 innbyggere. Samtidig som enkelte land nok kan ha nådd sitt metningsnivå, blir privatbilparken andre steder stadig større. Redusert utnyttelsesgrad har også bidratt til veksten i persontransporten. Ulike initiativer som bildeleringer og tilsvarende ordninger dukker opp som en motvekt mot denne trenden, men de er ennå for få til å ha noen særlig betydning.

Godstransporten foregår også i stadig større grad på veiene – tungtransporten står nå for 45 % av godstransporten totalt (mot 30 % i 1970). Globaliseringen av økonomien og liberaliseringen av det indre marked har gjort at avstanden fra råvareutvinning via vareproduksjon (og resirkulering) til sluttforbruker har økt.

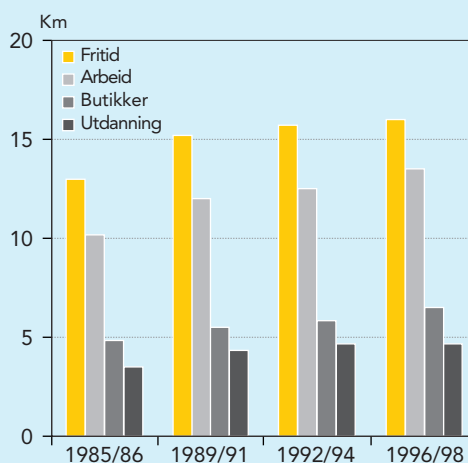
Resultatet er mer transport av varene, og over større avstander. Endringer i produksjons- og leveringssystemer, økte avstander og lav lastfaktor (turer uten last utgjør fortsatt ca. 30 % av det totale antall kjøretøykilometer) har ført til en dobling i antall godskilometer fra 1970 til 1997, med den største årsveksten på vei (gjennomsnittlig 4 %) og nærsjøfart (3 %). Fellesskapets handlingsplaner for godstransport har gitt en økning i nærsjøfarten, men de har ennå ikke klart å snu tendensen og øke andelen for transport med jernbane og på innlands vannveier. En vesentlig årsak er utviklingen av "just-in-time"-prinsippet for levering, som krever en fleksibilitet og en pålitelighet som jernbanen og skipsfarten vanskelig kan tilby, men de flytter store varebeholdninger fra lagrene og ut på veien.

Integrasjonsspørsmål 3: Koordineres areal- og transportplanleggingen bedre i den forstand at etterspørselen etter transport nå er avpasset behovet for tilgjengelighet?

Nøkkelindikator: Gjennomsnittlig reiselengde etter formål (Storbritannia)

Data fra mange land viser at folk må tilbakelegge stadig større avstander for å få tilgang til basistilbud som butikker, arbeid og utdanning.

Kilde: Department of the Environment, Transport and the Regions (1999)



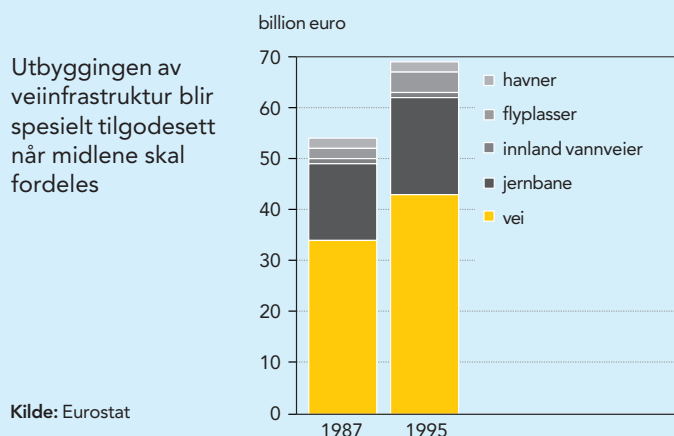
Endret arealbruksmønster (f.eks. urbanisering) har ført til at både reiselengde og antallet reiser har økt. Velferdsveksten har ikke bare ført til at folk flytter til forstedene, der bebyggelsen er mer spredt, men har også ført til forfall i de indre byområder og til økt etterspørsel etter transport. Folk handler i stadig større grad på kjøpesentre utenfor bykjernen, som ofte har rikelig med parkeringsplasser men dårlige forbindelser med offentlig transport. Industrien velger å etablere seg ved knutepunkter i motorveinettet. Redusert tilbud, kvalitet og pålitelighet når det gjelder offentlig transport, et økende antall privatbiler, prioriteringen av veiinfrastruktur, samt endret reiseatferd gjør at man i stadig større grad er nødt til å ta i bruk veitransport for å komme seg dit man skal.

Transportpolitikken vil vanligvis ta sikte på å bedre mobiliteten ved å øke tilbudet av og kvaliteten på transportinfrastruktur, med særlig fokus på veitransport. Nasjonale undersøkelser viser imidlertid at økt tilgang til veitransport ikke alltid har resultert i en sammenlignbar (og rettferdig) økning i tilgjengeligheten av basistilbud (butikker, arbeid, fritid og utdanning). I Storbritannia anser f.eks. 30 % av husholdninger som ikke har bil at det blir vanskeligere og vanskeligere å få tilgang til basistilbudet. Når korkene øker (på veier og flyplasser), blir adkomsten til byene vanskeligere og vanskeligere. Derfor bruker folk også stadig mer tid på vei til og fra arbeid, og det fører til kostbare forsinkelser i leveringene.

Selv om arealplanlegging kan være effektivt for å påvirke reisebehov og reisemønstre, har dette området fått liten oppmerksomhet fra transportpolitikere og planleggere de siste tiårene. Siden begynnelsen av 1990-årene har denne tilnærmingen imidlertid fått en viss fornyet interesse. Enkelte land (og byer) har tatt initiativ til å sikre at regionalplanlegging, byplanlegging og transportplanlegging samordnes for å øke tilgjengeligheten samtidig som behovet for privatbiltransport reduseres, f.eks. ved en sammenstilling av urbane funksjoner, soneregulering, parkeringsregulering og styrket kollektivtilbud. "Bilfrie byer"-nettverket, som er et informasjonsutvekslingsinitiativ. Kommisjonen har igangsatt, den såkalte European Local Transport Information Service og databasen for byforvaltning og bærekraft (Urban Management and Sustainability) er tiltak som bidrar til å utbre "god transportsjikk".

Integrasjonsspørsmål 4: Klarer vi å utnytte transportinfrastrukturenes kapasitet bedre og sikre et mer likevektig intermodalt transportsystem?

Nøkkellindikator: Investeringer i transportinfrastruktur i EU (mrd euro)



Transportpolitikk har generelt fokusert på å utvide eksisterende infrastruktur, spesielt veier, som svar på økt etterspørsel. Selv om jernbanen mottar en større andel av bevilgningene enn hva dens andel av den totale etterspørsel skulle tilsi, har bevilgningene ikke vært store nok til å motvirke den gradvise reduksjonen i tilbud, kvalitet og pålitelighet (og dermed bruk) av jernbanen. Lengden på infrastrukturen er bare et begrenset mål på kapasitet, men den stadige forlengelsen av veiinfrastrukturene siden 1970 betyr at veinettet har fått økt sin kapasitet på bekostning av jernbanen og innlands vannveier. Motorveienes lengde har økt med mer enn 50 % siden 1970 mens lengden på det konvensjonelle jernbanenettet og innlands vannveier er redusert med ca. 8 %. Det positive er at infrastrukturen for høyhastighetstog forventes å gi en betydelig styrking av jernbanesystemets kapasitet.

Imidlertid fører enhver utvidelse av infrastrukturkapasitet til økt transport og dermed til en etterspørsel etter enda mer infrastruktur. Erfaringen tilsier at utbygging av ny transportinfrastruktur ikke er en bærekraftig løsning på kapasitetsproblemene (f.eks. på veier og flyplasser), men snarere bare forskyver problemet i rom og tid.

Telematikk brukes stadig mer til å styre trafikkstrømmene og optimere utnyttelsen av eksisterende infrastruktur, men også disse fordelene blir oftest spist opp i løpet av noen år fordi trafikkvolumene øker igjen. Denne onde sirkelen kan bare brytes dersom infrastrukturtilbudet følges opp av hensiktsmessige tiltak for å styre etterspørselen, men å få aksept for denne tilnærmingen går tregt både på nasjonalt og internasjonalt politisk plan.

Gjennom satsingen på De transeuropeiske transportnettene (TEN) prøver Fellesskapet å snu investeringsmønsteret for større infrastrukturprosjekter og særlig gi jernbanen og kombinert transport en vitamininnsprøytning. Investeringene på TEN-programmet (anslått til over EUR 400 milliarder fram til år 2010) skal fordeles med 60 % på jernbanen og 30 % på motorveier, og når det gjelder jernbanen vil investeringene hovedsakelig gå til høyhastighetsnett. Gjennomføringen av det planlagte TEN-programmet for veinettet er imidlertid kommet mye lenger enn utbyggingen av høyhastighetslinjer, og finansieringen fra Fellesskapet og internasjonale banker (som Den europeiske investeringsbanken) gjenspeiler ennå ikke den oppsatte fordelingen mellom transportmåter. Med mindre det innføres tiltak for å styre etterspørselen, må vi bare forvente at TEN vil føre til ytterligere etterspørsel etter transport, som kan oppveie enhver positiv virkning av innsatsen som er gjort for å påvirke fordelingen mellom transportmåtene.

Kombinert med andre tiltak vil investeringer i infrastruktur kunne bedre det offentlige transporttilbudet og redusere trafikken i byene (f.eks. rundkjøringer som gjør at trafikken flyter bedre og blir tryggere). Dersom mulighetene for å skifte fra en transportmåte til en annen bedres (f.eks. togforbindelser til flyplassene, tilbringertjeneste til/fra parkeringsanlegg, knutepunkter der de ulike transportmåtene møtes), vil også forholdet mellom de ulike transportmåtene bli bedre. I 1990-årene er det i enkelte medlemsland nedlagt et betydelig arbeid i å heve kvaliteten på det offentlige transporttilbudet (f.eks. nye transportsystemer basert på trikk og bybane, styrket lokaltogtilbud og mer fleksible former for offentlig transport), men dette har ennå ikke resultert i noen reell nedgang i trafikken på veiene.

Integrasjonsspørsmål 5: Går utviklingen i retning av et mer rettferdig og effektivt system for prising som sikrer dekning av eksterne kostnader

Nøkkelindikator: Reelle endringer i prisen for transport

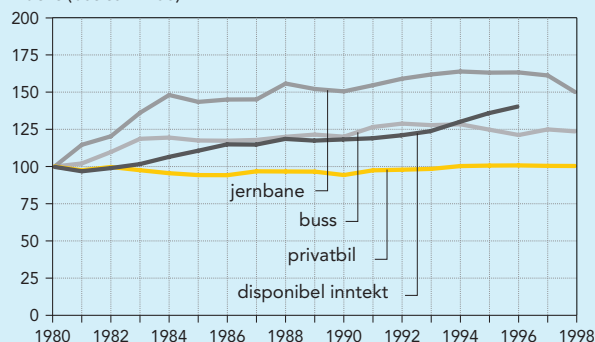
Dagens prisordninger oppmuntrer til å bruke privatbil i stedet for offentlige transportmidler. Transport med privatbil er langt billigere i dag sett i forhold til disponibel inntekt og offentlig transport enn for 20 år siden.

Mindre enn halvparten av de eksterne miljø- og ulykkesrelaterte kostnadene for veitransport og jernbanetransport (forsøksvis anslått til 4 % av BNP i EU) blir internalisert ved spesifikke avgifter som betales for disse tjenestene.

Kilder: Danmarks Statistik; Department of the Environment, Transport and the Regions, UK

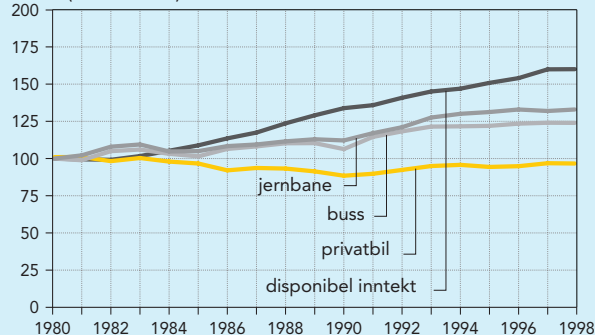
Danmark

Indeks (basisår 1980)



Storbritannia

Indeks (basisår 1980)



Kommisjonens strategi for rettferdig og effektiv prising bør på lengre sikt sikre at den prisen brukeren betaler, dekker alle eksterne kostnader (miljøkostnader og andre) ved transport. Forbedringen av avgiftsordningene er hovedelementet i denne strategien. Gjennomføringen av denne strategien er imidlertid ikke uproblematisk.

Endringene i etterspørselen etter transport og i fordelingen på transportmåter kan delvis forklares ved endringene i prisene på transport. På grunn av begrensninger i dataene er det umulig å vurdere denne indikatoren på EU-plan. På grunnlag av data fra Storbritannia og Danmark kan vi imidlertid si at samlede kostnader i faste priser for biltransport (kjøp, vedlikehold, forsikring, avgifter og drivstoff inkludert) har vært omtrent konstante siden 1980-tallet. Videre har grensekostnadene (dvs. drivstoffprisen i faste priser), som ofte styrer beslutninger som gjelder bilbruk, i enkelte land gått ned. Derimot har kostnaden ved offentlig transport økt mye raskere enn kostnadene ved biltransport i forhold til disponibel inntekt. Dette har resultert i priser som klart oppmuntrer til bruk av privatbil fremfor offentlig transport.

Drivstoffprisene varierer svært mye mellom medlemslandene – i noen land går prisene opp, i andre ned. Blyholdig bensin var 4-17 % dyrere enn blyfri bensin i 1998 og inntil 57 % dyrere enn diesel. Den høyeste prisen på blyfri bensin i 1998 fant vi i Finland, Sverige og Italia, og de laveste i Luxembourg, Hellas og Portugal. Bildet er omtrent det samme når det gjelder diesel (der er Storbritannia med blant landene i høyprisgruppen). Avgiftene på drivstoff står for 70-80 % av den totale prisen på blyfri bensin og 60-80 % av prisen på diesel. Luxembourg, Portugal, Irland, Spania og Hellas har de laveste avgiftssatsene på bensin (under 70 %), og Frankrike og Storbritannia de høyeste (rundt 80 %).

Drivstoffavgiftene er i mange land supplert med andre transportavgifter (f.eks. bompengavgifter på veier og broer, Eurovignette (veavgift tyngre kjøretøyer avkreves for bruk av visse infrastrukturlegg), registreringsavgifter). Et annet viktig spørsmål når det gjelder internaliseringspolitikken er den rollen transporttilskuddene spiller. Det finnes imidlertid ingen omfattende harmoniserte data om tilskuddene og om de ulike transportavgiftene (utenom på drivstoff), og en EU-vurdering av disse indikatorene krever ytterligere arbeid.

24 Beveger vi oss i riktig retning?

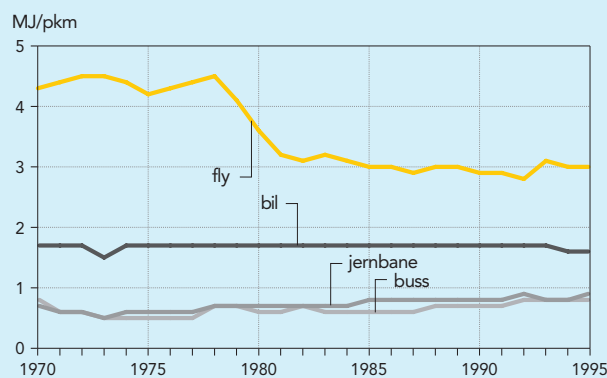
De eksterne kostnadene ved vei- og jernbanetransport i EU som er knyttet til miljøskader (støy, lokal luftforurensning og klimaendringer) og ulykker er anslått til omkring 4 % av BNP. Og da har vi ikke tatt med kostnadene ved infrastrukturslitasje, trafikkorker og mange andre miljøproblemer som vanskelig lar seg kvantifisere. En viktig målsetning for EUs strategi for en rettferdig og effektiv prising er å internalisere alle eksterne kostnader (basert på prinsippet om at brukeren skal betale). Men det er vanskelig å etablere et riktig nivå på markedsprisene, for vi har ennå dårlig forståelse av de vanskelighetene som nettopp ligger i å beregne eksternkostnader og av priselastisitet.

Selv om tallene er usikre som følge av metode- og dataproblemene, internaliseres i dag anslagsvis bare 30 % av infrastruktur- og miljøkostnadene for vei og 39 % for jernbanen. Dette innebærer at transportinntekter (gjennom avgiftene) fortsatt ikke dekker alle eksterne kostnader. Den høyeste inndekningen finner vi i Frankrike, Østerrike, Danmark og Spania.

Integrasjonsspørsmål 6: Hvor raskt blir forbedret teknologi implementert og hvor effektivt brukes kjøretøyene?

Nøkkelindikator: Energiintensitet for person- og godstransport (8 EU-land)

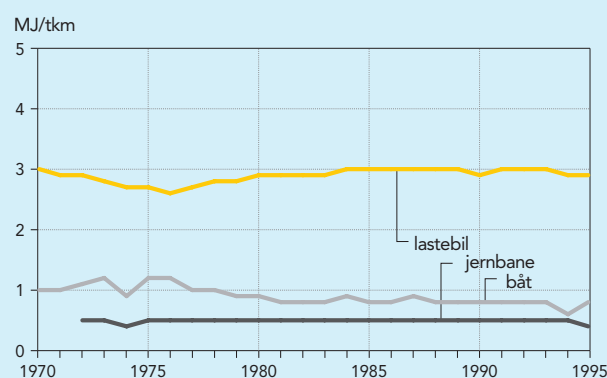
Persontransport



Det har vært liten eller ingen bedring i energiintensiteten for person- og godstransporten i løpet av det siste tiåret.

Teknologiske forbedringer har gjort kjøretøyene mer drivstoffbesparende, men det økende omfanget av tyngre og kraftigere kjøretøyer, sammen med redusert beleggspersent og lastfaktor, har oppveid denne gevinsten

Godstransport



Kilde:
International Energy Studies,
Lawrence Berkeley Laboratory,
satt sammen av anerkjente
nasjonale kilder

Transportsektorens energiintensitet og spesifikke utslipp (energiforbruk og utslipp per transportenhet) avhenger av kjøretøyparkens teknologiske nivå og anvendelse (beleggsprosent, lastfaktor og kjøremønster).

Det har vært liten eller ingen bedring å spore i energiintensiteten for person- og godstransport i løpet av det siste tiåret.

Teknologiske forbedringer har gjort motorene mer drivstoffbesparende, men det økende omfanget av tyngre og kraftigere kjøretøyer, sammen med redusert beleggsprosent og lastfaktor, har oppveid denne gevinsten. De frivillige avtalene som er inngått med bilindustrien om å redusere gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye biler, burde gi en bedring, og gjennomføringen av slike avtaler bør følges nøye.

Innføringen av utslippskrav til biler i 1992-93 (med krav om katalysatorer) og tilsvarende krav til tyngre kjøretøyer har i en del land ført til en betydelig nedgang i utslippene av NO_x og NMVOC. Ifølge data fra Østerrike og Nederland har utslippene av NO_x og NMVOC per personkm og tonnkm gått svært mye ned for vei-, jernbane- og lufttransport. Men denne utviklingen er delvis motvirket av det økende transportbehovet. Videre er per i dag bare 48 % av bensindrevne biler i EU utstyrt med katalysator, og variasjonene landene imellom er store. Nyere forskning har bekreftet at utslippene øker systematisk med kjørelengden, og at det blir store avvik mellom målingene avhengig av om de foretas i en forsøkssituasjon eller i en reell situasjon. Dette viser hvor viktig det er å gjennomføre regelmessige vedlikeholdsprogrammer.

Utfasingen av blyholdig bensin er et eksempel på at integrasjonsstrategien kan være vellykket. Blyfri bensin er nå oppe i en markedsandel på hele 75 % som følge av at virkemidler som avgifter og teknologiske standarder (katalysatorsystemer) er tatt i bruk. Blyholdig bensin forventes å være så godt som utfaset i år 2000 og totalt utfaset i år 2005. Til tross for EUs anstrengelser for å fremme alternative (strøm, naturgass, brenselceller) og fornybare (biobrensel) energikilder for transport, er disse fremdeles lite utbredt.

Redusert fornyelse av bilparken i EU har ført til at gjennomsnittsalderen har gått opp fra seks år i 1980 til sju år i 1997, med tilsvarende redusert innføringstakt for mer moderne teknologi. Hellas, Portugal, Finland og Sverige har den eldste bilparken, mens Luxembourg, Irland og Belgia kan vise til raskest fornyelse. Den høye gjennomsnittsalderen for kjøretøyer i

Portugal, Hellas, Sverige og Finland har sammenheng med den kraftige kjøretøybeskatningen og den økonomiske situasjonen i disse landene.

Flere medlemsland (Hellas, Danmark, Spania, Frankrike, Irland og Italia) har i 1990-årene innført ordninger for bilskraping. Selvfølgelig gir slike ordninger miljøforbedringer bare dersom de nye bilene har vesentlig lavere utslipp enn de gamle og dersom konsekvensene for miljøet av produksjonsprosessen og senere demonteringen av kjøretøyet blir mindre. Det er nettopp dette som skal sikres med det planlagte direktivet for skrapbiler.

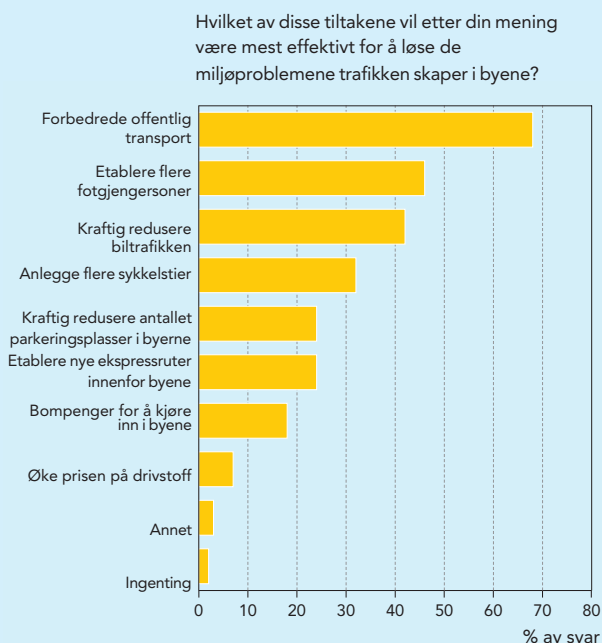
EUs politikk (f.eks. Auto Oil-programmet) fokuserer hovedsakelig på teknologi og drivstoffkvalitet for å øke effektiviteten. Andre initiativer inkluderer ordninger for skraping av gamle biler og frivillige avtaler med bilindustrien om CO₂-utslipp. Dette må suppleres med tiltak som påvirker kjøpe- og kjøremønster (forbrukerinformasjon, føreropplæringsprogrammer, miljøstyrings- og miljørevisjonsordninger for næringslivet samt ordninger for bildeling – bildelinger).

Integrasjonsspørsmål 7: Hvor effektivt tas miljøstyring- og miljøovervåkingsverktøyene i bruk for å underbygge politikk og beslutningstaking?

Nøkkelindikator: Hvordan mener folk flest transportproblemene bør løses? (representativt utvalg av 16 000 innbyggere i EU)

Utbygging av offentlig transport og bedre tilrettelegging for syklistene og fotgjengere, sammen med restriksjoner på bilbruk i visse områder anses å være mest effektivt. Prising synes å være et langt mindre akseptabelt virkemiddel. I tillegg klarer ikke folk ennå helt å sette sin egen atferd inn i en større sammenheng.

Kilde:
Eurobarometer, 1999



Ennå er det bare noen medlemsstater som har implementert integrerte transport- og miljøstrategier. Åtte land er i ferd med å utarbeide slike strategier, men for de fleste vedkommende gjenstår ennå både godkjenning, finansiering og gjennomføring. Bare Østerrike og Finland har så langt kommet med en indikatorrapport etter TERMS linjer. Sverige planlegger å gjøre det. Cardiff-prosessen burde også anspore til rapportering om framdriften i arbeidet med integrasjon på sektornivå. TERM kan

brukes som en felles mal for nasjonal rapportering og vil bli nært samordnet med nasjonale aktiviteter på området.

Internasjonalt er det økende konsens om strategiske miljøvurderinger (SEA) som et viktig verktøy i arbeidet med å integrere miljøhensyn i transportpolitikken og transportplanene på nasjonalt/regionalt/lokalt plan. Her må det også tas hensyn til arealpolitikken og arealplanene som blir berørt. SEA vil også bidra til at allmennheten og miljømyndighetene til fulle trekkes med i beslutningsprosessen. Vi ser nå framveksten av SEA-praksis i transportsektoren i flere land. Forbindelsene mellom SEA og selve beslutningsprosessen er imidlertid generelt svake ettersom de juridiske rammene rundt SEA ofte er trege og institusjonelle hindre rett og slett hemmer aksept for SEA.

På bedriftsnivå innfører stadig flere bedrifter i transportsektoren miljøstyringssystemer (spesielt ISO 14001 og EMAS) som et kostnadseffektivt verktøy for å bedre miljøresultatene.

Så mange som 45 % av innbyggerne i EU betrakter trafikkorker som et alvorlig problem i sitt lokalmiljø, 40 % luftforurensning og 30 % støy. En forbedring av det offentlige transporttilbudet og tilrettelegging for syklistene og fotgjengere sammen med restriksjoner på bilbruk i visse områder betraktes av allmennheten som de mest effektive løsningene. Prising synes å være et langt mindre akseptabelt virkemiddel. Folk har tendens til å mene at lokale, regionale og nasjonale myndigheter (og i noen mindre grad EU) har ansvaret for å løse disse problemene – de klarer ennå ikke helt å sette sin egen atferd inn i en større sammenheng.

Framtidig TERM-agenda

TERM skal være en kontinuerlig prosess der data og metoder gradvis forbedres.

Denne første TERM-rapporten er begrenset på grunn av hull i dataene. Noen av de indikatorene som er tatt med, lar seg ennå ikke kvantifisere (vi har måttet bruke foreløpige indikatorer i stedet), mens vi for andre bare kan legge fram data for et begrenset antall land. Forbedringer hva gjelder datamateriale og metoder er også nødvendig for å øke vår forståelse av:

- årsaksforholdet mellom drivkreftene bak etterspørselen etter transport
- hvordan disse øver press på og har konsekvenser for miljø og mennesker
- effektiviteten ved politiske tiltak for å motvirke presset og konsekvensene.

Tiltak for å harmonisere den metodologiske tilnærming og strømlinjeforme datainnsamlingen nasjonalt og internasjonalt er viktige saker på TERM-agendaen. Medlemslandene, Eurostat, EEA og Miljøbyråets Europeiske emnesentre er de viktigste aktørene. Kommisjonens Transport RTD-program kan brukes som grunnlag for å rette det internasjonale forskningsarbeidet spesielt inn mot spesifikke TERM-behov.

Listen over TERM-indikatorer vil hele tiden bli revidert for å ta hensyn til nye informasjonsbehov som følger av nye integrasjonstrategier, -målsetninger og -mål. Arbeidet med å innlemme søkerlandene i TERM-prosessen og tilpasse indikatorlisten tilsvarende vil også snart måtte begynne.

Etter hvert som data og metoder gradvis blir forbedret, vil det bli mulig å oppnå en sikrere evaluering av effektiviteten ved konkrete politiske tiltak. Den regelmessige indikatorrapporten kommer til å bli supplert av fokusrapporter om bestemte emner innenfor det aktuelle politikkområdet som krever en grundigere behandling. I tillegg vil muligheten for at indikatorrapportene kan inkludere scenarier basert på prognoser, bli utredet.

Vi ser nå framveksten av en rekke nasjonale indikator-rapporteringssystemer, og det vil bli nødvendig å koordinere disse for å sikre sammenlignbarhet mellom de nasjonale vurderingene og sikre feedback til TERM. For å unngå dobbeltarbeid er det viktig at det fortsatt etableres nettverk med andre internasjonale organisasjoner (som Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling, Verdens Helseorganisasjon, Den europeiske transportministerkonferansen og FNs Økonomiske kommisjon for Europa).

Det er klart at alt dette må skje gradvis, og det forutsetter tilstrekkelige bevilgninger innen medlemslandene og til EEA og Eurostat.