

Är vi på rätt väg?

Indikatorer för integreringen av
transporter och miljöintressen inom EU

TERM 2000

Sammanfattning

Europeiska miljöbyrån



Omslag, foto och layout: Rolf Kuchling

Reservation

Innehållet i denna rapport återspeglar inte nödvändigtvis Europeiska gemenskapernas eller andra EG-institutioners officiella ställningstaganden. Varken Europeiska miljöbyrån, personer eller någon företag som agerar på uppdrag av byrån är ansvarig för hur informationen i denna rapport används.

En stor mängd övrig information om Europeiska unionen är tillgänglig på Internet via Europa-servern (<http://europa.eu.int>).

Denna rapport är tillgänglig på Internet via <http://eea.eu.int>

© EEA, Köpenhamn, januari 2000
Kopiering tillåten med angivande av källan.

Printed in Belgium

Tryckt på returpapper med klorfri blekning.

Europeiska miljöbyrån
Kongens Nytorv 6
DK-1050 Köpenhamn K
Tel: (45) 33 36 1 00
Fax: (45) 33 36 1 99
E-post: eea@eea.eu.int

Förord

Ett ändamålsenligt, effektivt och flexibelt transportsystem är av största vikt för den ekonomiska verksamheten och livskvaliteten. Människorna kräver och förväntar sig praktiska lösningar till överkomliga priser, som tillgodoser behoven av rörlighet när det gäller arbete, utbildning och fritidsverksamhet. Men transportsystemet som vuxit fram inom EU för att möta dessa behov utgör ett betydande och växande hot mot miljön och människornas hälsa, och motverkar till och med sina egna syften ("alltför mycket trafik dödar trafiken").

För att kunna skapa ett jämviktsläge mellan dessa till synes oförenliga intressen måste man utveckla politiska handlingsprogram där miljöintressen och andra frågor som rör en på sikt hållbar utveckling införlivas med beslutsprocesserna inom transportsektorn och med därmed sammanhängande politikområden. En hållbar utveckling inom transportsektorn och andra sektorer utgör nu ett mål för EU enligt Amsterdamfördraget – och vi måste göra framsteg.

"Det man inte kan mäta, kan man inte hantera." Den enda möjligheten att bedöma resultatet av den nutida och framtida integrationspolitiken är att fastställa ett antal nyckelindikatorer som kan spåras och jämföras med konkreta policymål (benchmarking). TERM, mekanismen för transport- och miljörapportering, har inrättats speciellt i detta syfte.

Detta är den första indikatorbaserade TERM-rapporten. Den har till uppgift att hjälpa EU och medlemsstaterna att övervaka hur strategierna för transportintegrering avancerar, att fastställa förändringar i de viktigaste punkterna för policyåtgärder (t.ex. investeringar, ekonomiska styrmedel, fysisk planering och tillgång till infrastruktur), och att göra det möjligt att redovisa resultaten för allmänheten. Den förväntas fungera som modell för indikatorbaserade rapporter inom andra sektorer på EU-nivå.

Rapporten visar en situation som ger upphov till allvarlig oro. Traditionella styrmedel inom miljöområdet, t.ex. införande av normer för fordon och bränslen, har medfört betydande förbättringar. Men mycket av vinsterna ointetgörs snabbt av de ökande transportvolymerna, i synnerhet för privatbilismen och flyget,

4 Är vi på rätt väg?

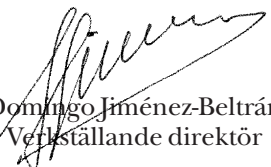
och genom att tyngre och starkare fordon införts. Utöver miljö- och hälsoproblemen i samband med föroreningarna från trafiken orsakar trafikolyckorna fortfarande ett stort antal dödsfall och personskador.

Det krävs uppenbart betydande ansträngningar för att minska kopplingen mellan transporter och ekonomisk tillväxt. Det blir då nödvändigt att ändra politik från de senaste årtiondenas huvudsakligen tillgångsorienterade transportpolitik (som i synnerhet koncentrerades på infrastrukturer för vägtransporter och på fordonstillgången) till en mera integrerad, efterfrågestyrd politik som syftar till att förbättra tillgängligheten samtidigt som motortrafikens tillväxt begränsas. Detta kräver t.ex. bättre samordning av den fysiska planeringen och infrastruktur planeringen, samt rättvis och effektiv prissättning, telekommunikation och allmän undervisning. För att nå Kyoto-målen och ännu längre (eftersom det kommer att behövas ytterligare minskningar av växthusgasutsläppen) är det också av stor vikt att i betydande mån minska användningen av fossila bränslen för transporter. Det skulle finnas mycket att vinna på denna åtgärd, eftersom vi samtidigt skulle angripa andra svåra luftföroreningsproblem (de sura nedfallen, luftföroreningarna i städerna och övergödningen).

Olika grupper måste delta i integreringsprocessen. För att processen skall bli verkningsfull krävs det samarbete mellan de politiskt ansvariga inom EU och på nationell, regional och lokal nivå (inom områdena transporter, miljö, ekonomi, regional utveckling och fysisk planering). Industrin måste också delta, liksom transportföretagen och användarna.

TERM är en process som kräver medverkan av flera deltagare – miljöbyrån, Europeiska kommissionen (GD för transport, GD för miljö, samt Eurostat) och medlemsstaterna enligt ett mandat från rådet. Vi vore tacksamma för kommentarer och reaktioner från politiskt ansvariga och intressegrupper. Detta skulle kunna hjälpa oss att förbättra indikatorerna och göra dem bättre anpassade till de politiskt ansvarigas och allmänhetens informationsbehov.

Jag är övertygad om att denna och kommande TERM-rapporter kommer att bidra till att göra transportsektorn både miljöeffektivare ("mer välfärd från mindre natur") och mera ansvarsfull.



Domingo Jiménez-Beltrán
Verkställande direktör

Innehåll

Är vi på rätt väg?	6
31 TERM-indikatorer som skall ge svar på 7 integrationsfrågor	10
Integrationsfråga nr 1: Håller transportsektorns miljörelaterade prestationer på att förbättras?	12
Integrationsfråga nr 2: Har vi efterhand blivit bättre på att hantera transportefterfrågan och förbättra uppdelningen på olika transportslag?	15
Integrationsfråga nr 3: Börjar det bli bättre samordning mellan den fysiska planeringen och transportplaneringen, så att efterfrågan på transporter anpassas till behovet av tillgänglighet?	18
Integrationsfråga nr 4: Optimerar vi utnyttjandet av transportinfrastrukturens nuvarande kapacitet, och är vi på väg mot ett mera välavvägt system för kombinerade transporter?	20
Integrationsfråga nr 5: Är vi på väg mot ett rättvisare och effektivare prissättningssystem, som ser till att de externa kostnaderna blir täckta?	22
Integrationsfråga nr 6: Hur snabbt införs tekniska förbättringar och hur effektivt används fordonen?	25
Integrationsfråga nr 7: Hur effektivt används verktygen för miljöstyrning och miljöövervakning som stöd för beslutsfattandet?	28
Framtida uppgifter för TERM	30

Är vi på rätt väg?

Enligt Amsterdamfördraget går vägen mot en hållbar utveckling via integrering av miljöpolitik och sektorpolitik. Vid sitt toppmöte i Cardiff 1998 anmodade Europeiska rådet kommissionen och transportministrarna att inrikta sina ansträngningar på att utveckla integrerade transport- och miljöstrategier. Samtidigt, och efter Europeiska miljöbyråns inledande arbete med transport- och miljöindikatorer, uppmanade det gemensamma transport- och miljörådet kommissionen att inrätta en mekanism för rapportering om transporter och miljö (TERM), som skulle göra det möjligt för politiskt ansvariga att bedöma framstegen för den egna integrationspolitiken.

I denna genomgång sammanfattas rönen i den första indikatorbaserade TERM-rapporten. Vi tar upp sju frågor som politiskt ansvariga inom EU anser vara av särskild vikt när det gäller att utröna i vad mån dagens policyåtgärder och styrmedel påverkar samspelet mellan transporter och miljö i riktning mot en hållbar utveckling (se ruta 1).

Ruta 1: Sju viktiga frågor om integrationen

1. Håller transportsektorns miljörelaterade prestationer på att förbättras?
2. Har vi efterhand blivit bättre på att hantera transportefterfrågan och förbättra uppdelningen på olika transportslag?
3. Börjar det bli bättre samordning mellan den fysiska planeringen och transportplaneringen, så att efterfrågan på transporter anpassas till behovet av tillgänglighet?
4. Optimerar vi utnyttjandet av transportinfrastrukturens nuvarande kapacitet, och är vi på väg mot ett mera välavvägt system för kombinerade transporter?
5. Är vi på väg mot ett rättvisare och effektivare prissättningssystem, som ser till att de externa kostnaderna blir täckta?
6. Hur snabbt införs tekniska förbättringar och hur effektivt används fordonen?
7. Hur effektivt används verktygen för miljöstyrning och miljöövervakning som stöd för beslutsfattandet?

Ända tills helt nyligen har miljörelaterade regleringar varit det viktigaste verktyget när det gällt att minska transporternas påverkan av miljön, främst genom fastställande av normer för fordonen och för drivmedlens kvalitet. Vår utvärdering visar att även om sådana metoder i slutet av en kedja har medfört framsteg på vissa områden, har vinsten ofta motverkats av ökade transportvolymen och användningen av tyngre och kraftigare fordon. Till följd härav har transporterna blivit en av de viktigaste bidragande faktorerna till flera viktiga typer av miljöpåverkan (klimatförändring, förorening, lokala luftföroreningar, minskad biologisk mångfald, samt buller). Trafikolyckorna skördar fortfarande många liv och orsakar många personskador och materiella skador, även om betydande förbättringar uppnåtts under de senaste årtiondena.

För att det skall bli möjligt att nå de internationella och nationella miljömålen krävs det ökad kraft i policysatsningarna för att minska kopplingen mellan efterfrågan på transporter och ekonomisk tillväxt, och för att få vågskålen att väga över till förmån för mindre miljöskadliga transportslag. Då måste ministerierna för de sektorer som främst ansvarar för "drivkrafterna" (transport- och planeringsministerierna) vidta fler förebyggande åtgärder. Den gemensamma transportpolitikens åtgärdsplan för 1995–2000 har redan tagit initiativ till ett antal strategier som på längre sikt kan bidra till att ändra ogynnsamma tendenser, t.ex. rättvis och effektiv prissättning, ny livskraft till järnvägarna, främjande av kombinerade transporter och bästa möjliga användning av befintlig infrastruktur. Genomförandet av dessa strategier stöter emellertid på många svårigheter, och de har ännu inte medfört någon signifikant ändring i transportverksamheten. Dessutom måste begreppen efterfrågestyrning, tillgänglighet och miljöeffektivitet avspeglas bättre i EUs transportpolitik.

Även om bedömningen främst var inriktad på utvecklingen på EU-nivå, kan viktig kunskap också erhållas genom att jämföra prestationer på nationell nivå, eftersom detta skulle kunna ge nyttiga upplysningar om policyåtgärdernas effektivitet. TERM kommer att utvecklas till ett jämförelseverktyg i detta syfte.

8 Är vi på rätt väg?

Det finns flera gemensamma drag på medlemsstatsnivå. Efterfrågan på transporter ökar t.ex. i flertalet länder, liksom energiförbrukningen och CO₂-utsläppen. Vägtransporternas andel av den totala transportvolymen blir allt större, och flygtransporterna ökar snabbt, på bekostnad av mera miljövänliga transportslag. Det finns emellertid betydande skillnader när det gäller metoderna att tillhandahålla transportsystem som tar mer hänsyn till en hållbar utveckling. De nordiska länderna använder sig t.ex. mycket mer av skatter, andra prisbildningsmekanismer och fysisk planering än länderna i Sydeuropa. Några länder, t.ex. Danmark, Finland, Nederländerna, Sverige och Österrike, har utvecklat åtgärdsplaner för miljön och sätter upp mål för transportsektorn. En del har också skapat förutsättningar för genomförande av strategiska miljörelaterade bedömningar av vissa handlingsprogram och planer inom transportsektorn. Härigenom ökar integreringen av miljöhänsynen, och miljömyndigheterna och allmänheten blir involverade i beslutsfattandet.

Tabell 1: Kvalitativ bedömning av tendenser för viktiga indikatorer

Integrationsfråga	Viktiga indikatorer	Integrationsmål	Bedömning av tendenser för indikatorerna																
			A	B	D	DK	E	F	FIN	GR	I	IRL	L	NL	P	S	UK	EU	
1	Utsläpp af:	att uppfylla de internationella målen för utsläppsreduktion																	
	CO ₂		😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	
	NMVOCs		😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	
	NO _x		😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	
2	Person-transporter	att bryta sambandet mellan ekonomisk verksamhet och efterfrågan på persontransporter	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	
		att öka andelarna för järnväg, kollektivtrafik, förflyttning till fots och cykling	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	
	Gods-transporter	att bryta sambandet mellan ekonomisk verksamhet och efterfrågan på godstransporter	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	
		att öka andelarna för järnvägs, flod- och insjötransporter och närsjöfart	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	
3	Genomsnittlig reslängd till arbetet, för inköp, utbildning, fritidsaktiviteter	att förbättra tillgången till bastjänster genom miljövänliga transportslag	?	?	😊	😊	?	?	?	?	?	?	?	?	?	😊	?		
4	Investeringar i transportinfrastruktur	att prioritera utveckling av miljövänliga transportslag	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	
5	Reella förändringar av priserna för transporter	att främja järnväg och kollektivtrafik med hjälp av prissättningen	?	?	?	😊	?	?	😊	?	?	?	?	?	?	😊	?		
	Internaliseringsgraden för externa kostnader (1)	fullständig täckning av miljö- och olycksrelaterade kostnader	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊		
6	Graden av energi-användning	att minska energianvändningen per transportenhet	?	?	😊	😊	?	😊	?	?	😊	?	?	😊	?	😊	😊	?	
7	Genomförandet av integrerade transport strategier (1)	att införliva miljö- och säkerhetshänsyn med transportstrategierna	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	



positiv tendens (går mot målet);



viss positiv utveckling (men inte tillräcklig för att nå målet);



ogynnsam tendens (långt från målet);



kvantitativa uppgifter saknas eller är otillräckliga

(1) tidsserie saknas: bedömningen gäller den rådande situationen, inte tendenserna

Denna bedömning har i huvudsak skett på grundval av tendenserna för indikatorerna. Eftersom det oundvikligen uppstår en tidsfördröjning mellan utarbetandet av en policy, genomförandet och uppträdandet av effekter på indikatorer, innebär en "negativ" tendens inte nödvändigtvis att det saknas reell policyutveckling i syfte att ändra dessa parametrar. Övervakningen av dessa viktiga indikatorer är ett första steg när det gäller att styra nuvarande och framtida policyåtgärder. Spårningen av konsumentpriser som sker i Storbritannien och Danmark är t.ex. av största betydelse för styrningen av åtgärder i syfte att främja en rättvis och effektiv prissättning.

31 TERM-indikatorer som skall ge svar på 7 integrationsfrågor

Det viktigaste resultatet av TERM blir en serie regelbundet återkommande, indikatorbaserade rapporter med hjälp av vilka man skall kunna övervaka effektiviteten hos strategier för integrering av miljö och transporter. Tabell 2 ger en översikt över indikatorerna som utgör själva kärnan i TERM. Listan har sammanställts i samråd med kommissionens olika avdelningar, nationella experter, andra internationella organisationer och forskare. Indikatorerna valdes och indelades i grupper som skulle besvara de sju viktiga frågorna i ruta 1.

Indikatorerna täcker alla de viktigaste aspekterna av transport- och miljösystemet (**D**riving forces [drivkrafter], **P**ressures [tryck], **S**tate of the environment [miljösituationen], **I**mpacts [påverkan], och societal **R**esponses [samhällets åtgärder] – den s.k. DPSIR-ramen) och innefattar indikatorer för miljöeffektivitet.

Den nu aktuella listan försöker visa hur en "idealisk" lista på sikt skulle kunna se ut, och en del av de föreslagna indikatorerna kunde inte kvantifieras på detta stadium. I de fall då bristen på data omöjliggjort en analys för EU 15, kom exempel från enskilda stater eller ersättningsindikatorer till användning.

I de följande avsnitten sammanfattas rönen i den första TERM-rapporten. De viktigaste tendenserna inom varje politikområde visas med hjälp av ett antal viktiga indikatorer. Tabell 1 ger en kvalitativ bedömning av indikatorendenserna i fråga om några integrationsmål. Där så varit möjligt, har internationellt erkända kvantitativa mål (t.ex. Kyoto-målen för minskade utsläpp av växthusgaser) använts för bedömning av indikatorendenserna. I fråga om flera indikatorer har EU-mål eller nationella mål ännu inte utarbetats, och i stället användes mera kvalitativa "integrationsmål".

Uppgifterna som utgör underlag för indikatorerna återfinns i Eurostats statistiska kompendium för transport och miljö, som publiceras samtidigt med denna rapport.

Tabell 2: lista över planerade TERM-indikatorer (nyckelindikatorer i fetstil)

Grupp	Indikatorer	Roll i "DPSIR"	När?	Data-kvalitet
Resultat på transport- och miljöområdena				
Transporternas miljökonsekvenser	1. Transportsektorns slutenergi- och primärenergiförbrukning, och andelen av den totala energimängden (fossil, nukleär, förnybar) per transportslag	D	++	+
	2. Transportsektorns utsläpp och andel av totalutsläppen CO₂, NO_x, NMVOCs, PM₁₀, SO_x per transportslag	P	++	+
	3. Överskridanden av luftkvalitetsmålen	S	++	+
	4. Exponering för, och olägenheter av trafikbuller	S och I	- -	- -
	5. Infrastrukturens påverkan av ekosystem och biotoper ("fragmentering") och transportinfrastrukturernas närhet till skyddsområden	P och S	-	-
	6. Markareal som övertagits av transportinfrastruktur	P	+	+
	7. Antalet transportolyckor, dödsfall, skadade och olycksfall som vållat föroreningar (till lands, till sjöss och i luften)	I	++	-
Transport efterfrågan och transportintensitet	8. Persontransporter (per transportslag og syfte): • totalt antal passagerare • summa personkm • personkm per capita • personkm per BNP	D	++	-
	9. Godstransporter (per transportslag och varugrupp) • summa ton • summa tonkm • tonkm per capita • tonkm per BNP	D	++	+
Avgörande faktorer för transport/miljösystemet				
Fysisk planering och tillgänglighet	10. Genomsnittlig restid och reslängd per person för varje transportslag, syfte (pendling, inköp, fritid) och läge för området? (tätort/landsbygd)	D	-	-
	11. Tillgången till transporttjänster, t.ex., • antalet motorfordon per hushåll, • procentuell andel av personerna på en plats som har tillgång till multimodalt centrum för kollektivtrafik inom ett avstånd av 500 m	D	-	-
Tillgång till transporter	12. Transportinfrastrukturnätens kapacitet, per transportslag och typ av infrastruktur (motorväg, riksväg, kommunal väg, etc.)	D	-	-
Pris-signaler	13. Investeringar i transportinfrastruktur per capita och transportslag	D och R	++	+
	14. Reella förändring av priset för persontransport per transportslag	R	-	-
	15. Drivmedelspriser och drivmedelsskatter	D	++	+
	16. Skatter och avgifter på transporter	R	-	-
	17. Subventioner	R	-	-
	18. Utgifter för personlig rörlighet per person och inkomstgrupp	D	+	-
	19. Proportionell andel av infrastruktur- och miljökostnaderna (inklusive kostnaderna för trafikstockningar) som täcks av priset	R	-	-
	20. Generell energieffektivitet för person- och godstransporter (per personkm, tonkm och transportslag)	P/D	-	-
Teknik och användnings-effektivitet	21. Utsläpp av CO ₂ , NO _x , NMVOCs, PM ₁₀ , SO _x per personkm och tonkm för varje transportslag	P/D	-	-
	22. Platsbeläggning i fordon för personbefordran	D	-	-
	23. Lastfaktorer för godstransporter på väg (LDV, HDV)	D	+	-
	24. Användning av renare drivmedel (blyfri bensin, eldrift, alternativa drivmedel) och antalet fordon för varje slag av alternativt drivmedel	D	++	+
	25. Fordonsparkens storlek och genomsnittliga ålder	D	-	+
	26. Andel av fordonsparken som uppfyller vissa normer för utsläpp i luft och bullerutsläpp (per transportslag)	D	-	—
Management integration	27. Antalet medlemsstater som genomför integrerade transportstrategier	R	+	-
	28. Antalet medlemsstater med nationella system för transport- och miljöövervakning	R	+	+
	29. Transportsektorns införlivande av strategiska miljöbedömningar	R	+	+
	30. Transportföretagens införlivande av miljöstyrningssystem	R	-	-
	31. Allmänhetens medvetenhet och uppträdande	R	-	-

D = Drivkraft, P = Tryck (miljörelaterat), S = Miljösituationen, I = Påverkan, R = Åtgärder

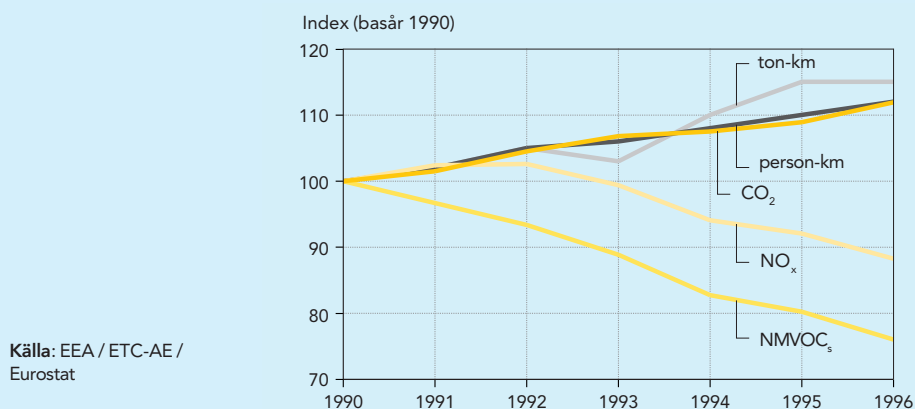
När: ++ nu; + snart, en del insatser behövs; - betydande insatser behövs; - - oklart läge.

Data-kvalitet: ++ fullständiga, tillförlitliga, harmoniserade data; + ofullständiga; - otillförlitliga/ej

Integrationsfråga nr 1: Håller transportsektorns miljörelaterade prestationer på att förbättras?

Nyckelindikator: Utsläpp från transporter (EU)

De ökande CO₂-utsläppen från transportsektorn medför en risk för att EU inte skall kunna uppnå sina mål enligt Kyoto-protokollet. Sedan början av 1990-talet har miljöförordningar om utsläppsnormer medfört en minskning av NO_x- och NMVOC-utsläppen, men dessa tekniska effektivitetsökningar har delvis neutraliserats av ökade transportvolymerna och användningen av tyngre och starkare fordon.



Transporterna är en av de viktigaste källorna till CO₂-utsläppen, vilka har ökat med 40 % sedan år 1985 till följd av de ökande trafikvolymerna och den därmed sammanhängande ökningen av energiförbrukningen (i form av fossila bränslen). Det har inte skett några större framsteg i riktning mot ökad energieffektivitet. Fram till år 2010 antas utsläppen komma att öka med ytterligare 30 %, vilket gör det osannolikt att EU kommer att kunna nå sina mål enligt Kyoto-protokollet: en minskning på 6–8 % av växthusgasutsläppen fram till år 2008–2012.

Utsläppen av NMVOC och NO_x har minskat sedan början av 1990-talet. Detta visar att regleringar på miljöområdet, och i synnerhet skärpningen av utsläppsnormerna för fordon, i viss utsträckning

har varit effektiva. Den ökande efterfrågan på transporter har emellertid delvis neutraliserat de tekniska framstegen. Totalt sett har det skett större minskningar av utsläppen inom andra sektorer, och därför har transporternas andel av de totala utsläppen ökat. Transporterna antas även i fortsättningen komma att vara en av de viktigaste bidragande faktorerna till föroreningen och luftkvalitetsproblemen.

“Auto-Oil”-programmet är ett viktigt verktyg som gemenskapen använder för att åtgärda luftkvalitetsproblem orsakade av vägtransporterna. Även om luftkvaliteten förbättrats under de senaste årtiondena (i synnerhet i stora tätortsområden), får så gott som alla invånare i tätorter uppleva tillfällena då EUs gränsvärden för luftkvaliteten i tätorter överskrids. Varje sommar överskrids gränsvärdena för ozon i de flesta delarna av Europa.

Trafikbuller är ett allvarligt tätortsproblem, men det finns fortfarande ingen harmoniserad information rörande de olika medlemsländerna och det saknas data. Tekniska framsteg och lagstiftningen om högsta tillåtna ljudnivåer har medfört en minskning av bullret från enskilda bilar och lastbilar med 85–90 % sedan 1970-talet. På liknande sätt har bullret från moderna jetplan minskat nio gånger i förhållande till 1970-talets flygplan. Problemen med trafikbullret kvarstår emellertid, eftersom transportvolymerna fördubblats under perioden och hastigheterna i trafiken ökat. Mer än 30 % av befolkningen i EU är utsatt för kraftigt buller från vägtrafiken, omkring 10 % utsätts för kraftigt buller från järnvägstrafiken, och troligen drabbas ungefär lika många av flygplansbuller. En bullerpolicy för gemenskapen håller på att utarbetas; den skall fastställa en lagstiftningsram och målsättningar som bör leda till en harmonisering av data och indikatorer över hela EU.

Transportinfrastrukturerna upptar 1,2 % av den totala landarealen inom EU, och härvid är det vägarna som använder den absolut största ytan (93 %). Under perioden 1990–1996 förvandlades varje dag i genomsnitt 10 hektar mark till nya motorvägar. Det är främst jordbruksmark som används till infrastruktur för vägar och järnvägar, men även bebyggd mark, skogsmark, “halvnaturlig” mark och våtmarker kommer i fråga. Rätlinjiga infrastrukturer kan utgöra betydande hinder som delar hela samhällen. Transportinfrastrukturer innebär också ett betydande hot mot naturskyddet genom att de styckar upp och stör biotoper, och utsätter naturskyddsområdena för tryck. Redan befinner sig 65 % av de särskilda fågelskyddsområdena och

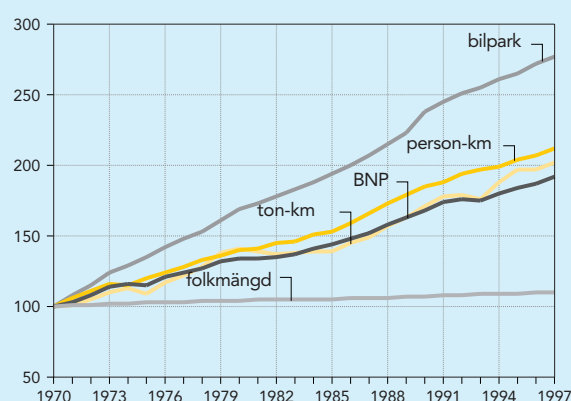
14 Är vi på rätt väg?

områdena som skyddas genom Ramsar-konventionen (våtmarker) i närheten av viktigare infrastrukturer. Miljökonsekvensutredningar genomförs visserligen rutinmässigt i fråga om viktigare infrastrukturer, men de underlåter ofta att beakta alternativa vägdragningslösningar – det är fortfarande vanligt med intrång i naturskyddsområden.

Införandet av tekniska säkerhetsnormer och hastighetsbegränsningar har bidragit till att minska olycksfrekvensen: antalet döda i trafiken sjönk med 40 % mellan 1970 och 1996. Nederländerna, Finland och Sverige uppvisade de kraftigaste minskningarna, medan dödsolyckorna ökade i Grekland, Spanien och Portugal (där volymökningen för persontransporterna varit snabbast). Förbättringstakten har emellertid minskat de senaste åren, och vägtrafiken ställer fortfarande stora krav på samhället med många tusen dödsfall per år (44 000 år 1996), omkring 40 gånger så många skadade personer och betydande materiella skador. Det kommer att krävas betydande satsningar för att nå det mål som gemenskapens åtgärdsprogram för trafiksäkerheten satt för år 2010: en minskning av antalet döda i trafiken med minst 18 000 i förhållande till dagens nivå

Integrationsfråga nr 2: Har vi efterhand blivit bättre på att hantera transportefterfrågan och förbättra uppdelningen på olika transportslag?

Nyckelindikator: Efterfrågan på person- och godstransporter (EU 15)



Efterfrågan på person- och godstransporter ökar mer än både den ekonomiska tillväxten och befolkningstillväxten. Det är det privata bilägandet som styr utvecklingen.

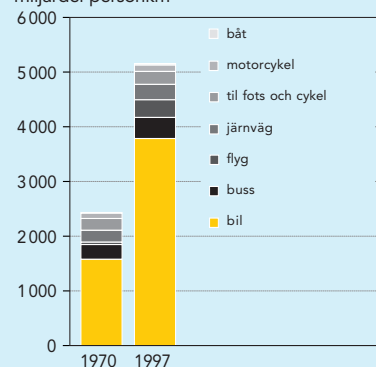
Källa: Eurostat, GD för transport

Nyckelindikator: Efterfrågan på person- och godstransporter med uppdelning på olika transportslag (EU 15)

Under de senaste årtiondena har det skett en omfattande övergång till vägtransporter.

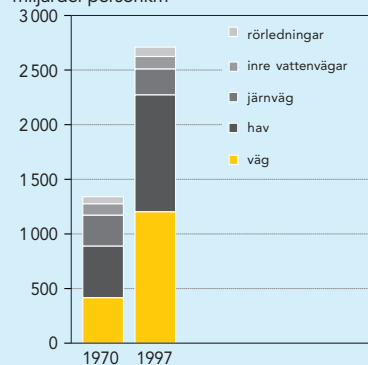
Persontransporter

miljarder personkm



Godstransporter

miljarder personkm



Källa: Eurostat, GD för transport

16 Är vi på rätt väg?

Transportvolymerna är den viktigaste drivkraften när det gäller sektorns påverkan av miljön. Inom EU har efterfrågan på transporter ett nära samband med den ekonomiska aktiviteten. Person- och godstransporterna har därför mer än fördubblats under de senaste 25 åren, varvid flyget och vägtrafiken (i synnerhet på motorvägar) svarar för den kraftigaste ökningen. Ett av de viktigaste målen för den gemensamma transportpolitiken är därför att minska kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och transportefterfrågan. Men handlingsprogram för styrning av transportefterfrågan utvecklas endast långsamt i några länder.

Strategier för att förbättra proportionerna mellan de olika transportslagen håller på att tas fram inom ramen för den gemensamma transportpolitiken och i flera länder, men de visar sig svåra att genomföra. De nu aktuella handlingsprogrammen i syfte att främja järnvägar, inre vattenvägar och kollektivtrafik har ännu inte givit några påtagliga effekter på de rådande tendenserna vad gäller uppdelningen på olika trafikslag.

Under de senaste årtiondena har det i fråga om persontransporter skett en dramatisk förändring till fördel för privatbilismen: personbilarnas andel av transporterna ökade från 65 % år 1970 till 74 % år 1977. Andelen för flygtransporterna, som fortfarande är det minst energieffektiva transportslaget, ökade från 2 till 6,7 %. Järnvägarnas andel minskade från 10,1 till 5,8 %, och förflyttningarna till fots och per cykel har också minskat markant. Dessutom är 50 % av alla bilfärder kortare än 6 km – sträckor som ofta tillryggeläggs snabbare per cykel än med bil (i tätortsområden), och 10 % av bilfärderna är kortare än 1 km – en idealisk sträcka för en promenad.

Det privata bilinnehavet, som också har ett nära samband med den ekonomiska tillväxten, är en viktig faktor. Bilparken inom EU har ökat med 150 % sedan år 1970, så att det nu i genomsnitt finns 454 bilar per 1000 invånare. Medan en mättnadsnivå kanske håller på att uppnås i vissa länder, ökar fortfarande bilägandet kraftigt på andra ställen. En minskning av antalet åkande per bil har också bidragit till ökningen för persontransporterna. Det tas diverse initiativ, t.ex. samåkningsarrangemang, för att motverka denna tendens, men de har hittills haft liten verkan.

Godstransporterna övergår också alltmer till vägbefordran: lastbilstrafiken svarar nu för 45 % av den totala godstransporten (30 % år 1970). Globaliseringen av ekonomin och liberaliseringen av den gemensamma marknaden har ökat

avstånden mellan platserna för råvaruutvinningen, tillverkningen (och återvinningen) och den slutliga användningen av varorna. Resultatet blir fler och längre varutransporter. Förändringar i produktions- och försörjningssystemen, ökande avstånd och låga lastfaktorer (tomkörningarna utgör fortfarande omkring 30 % av det totala antalet fordonskm) har medfört en fördubbling av antalet fraktkm mellan 1970 och 1997, varvid den största årliga tillväxten hänförde sig till vägtrafiken (i genomsnitt 4 %) och närsjöfarten (3 %). Även om gemenskapens åtgärdsplaner för godstransporterna medfört bättre resultat för närsjöfarten har de ännu inte kunnat motverka de allt mindre andelarna för järnvägarna och de inre vattenvägarna. "Just-in-time"-leveranserna har betytt mycket för utvecklingen: de kräver en flexibilitet och pålitlighet som järnvägs- och fartygstransporter inte kan erbjuda, och medför att lagren töms på artiklar som i stället fraktas omkring på vägarna.

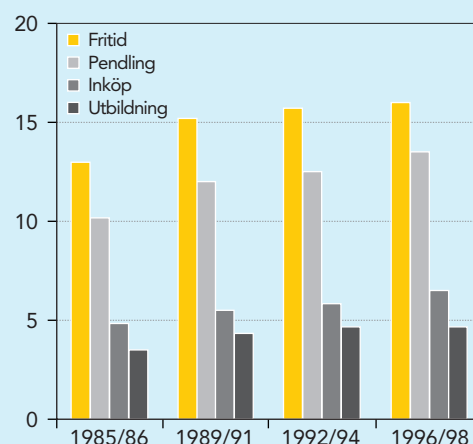
Integrationsfråga nr 3: Börjar det bli bättre samordning mellan den fysiska planeringen och transportplaneringen, så att efterfrågan på transporter anpassas till behovet av tillgänglighet?

Nyckelindikator: Genomsnittlig färdväg till olika resmål (Storbritannien)

Data från ett antal länder visar att folk måste färdas allt längre sträckor för att få tillgång till bastjänster, t.ex. inköp, arbete och utbildning

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

Genomsnittlig färdväg till olika resmål



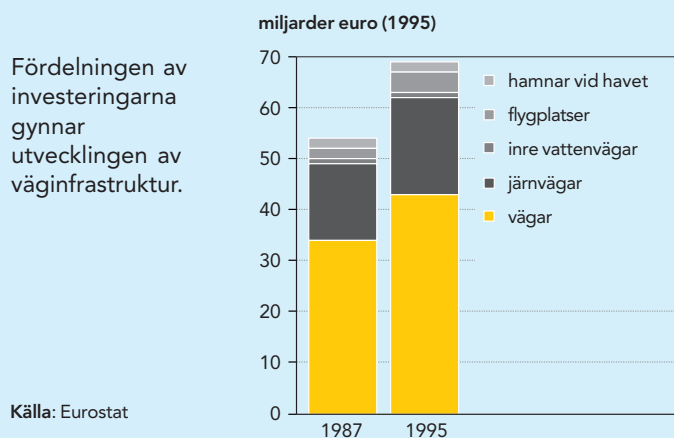
Förändrade fysiska strukturer (t.ex. bebyggelsespridning) har medfört en ökning av såväl resornas längd som resornas antal. Det ökande välståndet har inte endast motiverat människor att bosätta sig i mera rymliga förortsområden, utan har också medfört att innerstäderna övergivits och har skapat ett ökat behov av transporter. Inköpen sker allt oftare på centra utanför städerna, där det ofta finns gott om parkeringsplatser medan det är dåligt med anslutningar till kollektivtrafik. Industrier väljer lägen i närheten av motorvägskorsningar. Den minskade tillgången till kollektiva transportmedel, kollektivtrafikens försämrade kvalitet och pålitlighet, det ökade bilinnehavet, en förkärlek för väginfrastrukturer vid investeringar och ändrade resvanor är faktorer som alla medfört att människor blivit allt mer beroende av vägtransporter för att komma dit de vill.

Flertalet handlingsprogram inom transportområdet syftar till att förbättra rörligheten genom att öka tillgången till transportinfrastruktur och kvaliteten på denna, med särskild tonvikt på vägtransporterna. Nationella undersökningar visar emellertid att en ökad tillgång till vägtransporter inte alltid resulterar i en jämförbar (och rättvis) ökning av tillgängligheten för bastjänster och verksamheter (inköp, arbete, fritid och utbildning). I Storbritannien blir det t.ex. allt svårare för hushåll utan bil (30 % av hushållen) att komma åt bastjänsterna. Den ökade trängseln (på vägar och flygplatser) gör det också allt svårare att komma in i städerna. Trafikstockningarna på vägarna leder också till att pendlare tillbringar allt mer tid i bilköer på väg till arbetet, och till att det uppstår kostsamma förseningar av leveranser.

Den fysiska planeringen kan vara ett effektivt redskap när det gäller att påverka resbehoven och resmönstren, men under de senaste årtiondena har den inte uppmärksammats i någon större utsträckning av de politiskt ansvariga och av planerarna. Sedan början av 1990-talet har emellertid intresset för denna taktik vaknat igen. En del länder (och städer) har tagit initiativ till bättre samordning av den regionala fysiska planeringen, stadsplaneringen och transportplaneringen för att förbättra tillgängligheten samtidigt som efterfrågan på biltransporter minskar, t.ex. genom en kombination av tätortsfunktioner, zonindelning, parkeringspolitik och förbättrad kollektivtrafik. Kommissionens olika initiativ för informationsutbyte, t.ex. nätet för bilfria städer, Europeiska informationstjänsten för lokala transporter och databasen för stadsförvaltning och bärkraftig utveckling, bidrar till spridningen av god praxis.

Integrationsfråga nr 4: Optimerar vi utnyttjandet av transportinfrastrukturens nuvarande kapacitet, och är vi på väg mot ett mera välavvägt system för kombinerade transporter?

Nyckelindikator: Investeringar i transportinfrastruktur i miljarder euro (EU)



Transportpolitiken har i allmänhet inriktats på utbyggnad av infrastruktur, i synnerhet vägar, för att tillgodose den ökande efterfrågan. Även om järnvägarnas andel av de totala investeringarna är större än deras andel av den totala efterfrågan, har detta inte varit tillräckligt för att motverka den successivt minskade tillgången på järnvägsförbindelser och järnvägarnas försämrade kvalitet och tillförlitlighet (och därmed också den minskade användningen).

Även om infrastrukturernas längd endast är ett indirekt mått på kapaciteten, visar den kontinuerliga ökningen av väginfrastrukturernas längd sedan år 1970 att vägkapaciteten ökat på järnvägarnas och de inre vattenvägarnas bekostnad. Motorvägarnas längd har ökat med mer än 50 % sedan år 1970, medan längden för vanliga järnvägslinjer och inre vattenvägar minskade med omkring 8 %. En mera positiv omständighet är att utbyggnaden av infrastruktur för höghastighetståg tros komma att öka järnvägssystemets kapacitet i betydande omfattning.

Ökningar av transportinfrastrukturens kapacitet leder emellertid till fler transporter och i sin tur till ett krav på ännu mer infrastruktur. Erfarenheten visar att ny transportinfrastruktur inte är en hållbar lösning på problemen med trafikstockningar (t.ex. på vägar och flygplatser), resultatet blir endast att problemet skjuts framåt i tiden eller flyttas till något annat ställe.

Telematik används allt oftare för styrning av trafikflöden och för att optimera användningen av befintlig infrastruktur, men även här brukar vinsterna redan efter några år ha neutraliserats av de ökade trafikvolymerna. Denna onda cirkel kan brytas endast om tillhandahållandet av infrastruktur åtföljs av lämpliga åtgärder för styrning av efterfrågan, men det tar tid för detta synsätt att bli accepterat på nationell och internationell policynivå.

Genom att utveckla det transeuropeiska transportnätet (TEN) försöker gemenskapen rätta till investeringsmönstren i fråga om större infrastrukturprojekt, och i synnerhet ge ny livskraft till järnvägar och kombinerade transporter. Av investeringarna i TEN (som beräknas överstiga 400 miljarder euro fram till år 2010) förutses 60 % gå till järnvägar och 30 % till motorvägar, varvid järnvägsinvesteringarna i huvudsak gäller höghastighetsnätet. Genomförandet av det vägprogram som planerats inom ramen för TEN ligger emellertid långt före utvecklingen av höghastighetsjärnvägarna, och finansieringen från gemenskapen och internationella banker (som Europeiska investeringsbanken) avspeglar ännu inte denna målsättning i fråga om fördelningen mellan olika transportslag. Om inte åtgärder för styrning av efterfrågan införs, förväntas TEN komma att framkalla en ökad efterfrågan på transporter, något som kan omintetgöra allt man vunnit genom att ändra de proportionella andelarna för olika transportslag.

I kombination med andra åtgärder kan investeringar i infrastruktur få ett lyckat resultat när det gäller att förbättra kollektivtrafiken och lugna ner stadstrafiken (t.ex. rondeller som får trafiken att flyta bättre och gör den säkrare). Förbättrade möjligheter till byten mellan olika transportslag (t.ex. järnvägsstationer på flygplatser, terminalparkeringar, övergångsställen mellan olika transportslag) kan också bidra till en förbättring av fördelningen mellan olika transportslag. Under 1990-talet har betydande ansträngningar gjorts i en del medlemsstater att förbättra kollektivtrafikens kvalitet (t.ex. nya spårvägs- och "light-rail"-system, förbättrad lokal järnvägsservice och flexibla kollektiva transporttyper) men detta har ännu inte åstadkommit någon mera omfattande övergång från vägtransporterna.

Integrationsfråga nr 5: Är vi på väg mot ett rättvisare och effektivare prissättningssystem, som ser till att de externa kostnaderna blir täckta?

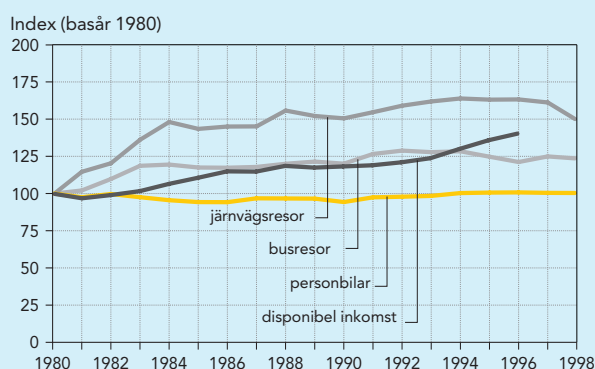
Nyckelindikator: Reella förändringar av priserna för transporter

Nuvarande prissystem gynnar privatbilismen till nackdel för kollektivtrafiken. Transporter med personbil är nu mycket billigare i förhållande till den disponibla inkomsten än vad som var fallet för 20 år sedan.

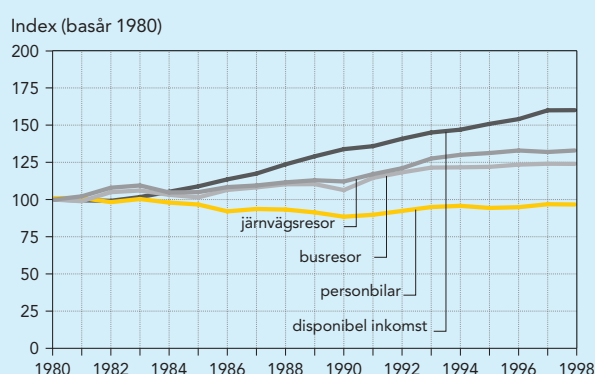
Mindre än hälften av de externa miljö- och olycksfallskostnaderna (experimentellt beräknade till c:a 4 % av BNP inom EU) internaliseras genom de skatter och avgifter som medborgarna betalar för dessa tjänster.

Källor: Danmarks Statistik; Department of the Environment, Transport and the Regions, UK (1999), Eurostat

Danmark



Storbritannien



Kommissionens strategi för rättvis och effektiv prissättning bör på längre sikt säkerställa att alla externa kostnader för transporter (både miljökostnader och andra kostnader) täcks av det pris som betalas av användaren. Förbättring av transportbeskattningen och transportavgifterna är nyckelkomponenter i denna strategi. Genomförandet av strategin är emellertid förbundet med många svårigheter.

Förändringen i transportefterfrågan och i andelarna för de olika transportslagen kan delvis förklaras med ändringar av priserna för transporter. Begränsningar i fråga om data omöjliggör en bedömning av denna indikator över hela EU. Data från Storbritannien och Danmark visar emellertid att att den reella totalkostnaden för personbilstransporter (i vilken ingår kostnader för bilinköp, underhåll, försäkring, skatt och drivmedel) har hållit sig i stort sett konstant sedan 1980-talet. Den upplevda gränskostnaden (d.v.s. det verkliga drivmedelspriset), som ofta styr besluten rörande bilens användning, har dessutom minskat i vissa länder. *Kostnaderna* för kollektivtrafiken har däremot ökat mycket snabbare än kostnaderna för personbilstransporter och den disponibla inkomsten. Detta har lett till priser som klart uppmuntrar till användning av privatbilar i stället för kollektivtrafik.

Drivmedelspriserna varierar åtskilligt mellan de olika medlemsstaterna, vissa länder uppvisar en uppåtgående tendens och andra en nedåtgående. Blyad bensin var 4–17 % dyrare än blyfri bensin år 1998, och upp till 57 % dyrare än dieselbränsle. De högsta priserna för blyfri bensin förekom år 1998 i Finland, Sverige och Italien, och de lägsta priserna i Luxemburg, Grekland och Portugal. På liknande sätt förhöll det sig med priserna för dieselbränsle (varvid Storbritannien också ingick i gruppen med höga priser). Skatterna på drivmedel svarar för 70–80 % av det totala priset för blyfri bensin, och för 60–80 % av priset för dieselbränsle. Luxemburg, Portugal, Irland, Spanien och Grekland har de lägsta skattesatserna på bensin (under 70 %), Frankrike och Storbritannien har de högsta (omkring 80 %).

Drivmedelsbeskattningen kompletteras i många länder med andra skatter och avgifter på transporter (t.ex. väg- och broavgifter, Eurovignette, registreringsskatt för fordon). En annan viktig fråga när internaliseringspolitiken övervägs är den roll som transportsubventionerna spelar. Det finns emellertid inga heltäckande och harmoniserade data om subventioner och skatter och avgifter på transporter (utom i fråga om drivmedel), och det

24 Är vi på rätt väg?

krävs ytterligare arbete för en utvärdering av dessa indikatorer inom hela EU.

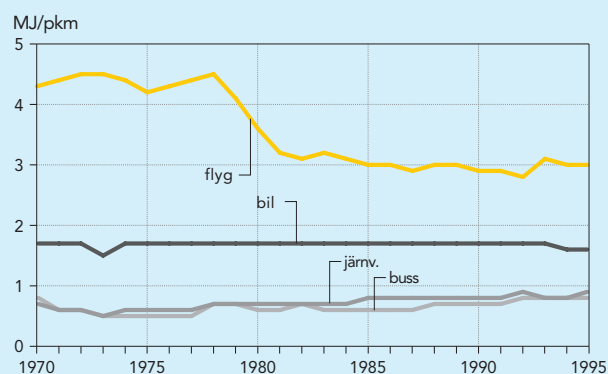
De externa kostnaderna för väg- och järnvägstransporterna i EU till följd av miljöskador (buller, lokal luftförorening och klimatförändring) och olyckor beräknas uppgå till omkring 4 % av BNP. Kostnader för infrastrukturförslitning, trafikstockningar och ett antal andra miljöproblem som är svåra att beräkna är härvid inte medräknade. Ett viktigt mål för EUs strategi för rättvis och effektiv prissättning är att alla externa kostnader skall internaliseras (på basis av principen att användaren skall betala). Det är emellertid en komplicerad uppgift att fastställa korrekta marknadsprisnivåer på grund av svårigheten att beräkna externa kostnader och eftersom kunskaperna om priselasticitetsmekanismerna är dåliga.

Även om siffrorna är osäkra på grund av metodologiska problem och bristfälliga uppgifter, beräknas den nuvarande internaliseringen av infrastruktur- och miljökostnader inte vara högre än c:a 30 % för vägarna och 39 % för järnvägarna. Detta innebär att transportintäkterna (via skatter och avgifter på transporterna) fortfarande inte täcker alla de externa kostnaderna. Kostnadstäckningen är högst i Frankrike, Österrike, Danmark och Spanien.

Integrationsfråga nr 6: Hur snabbt införs tekniska förbättringar och hur effektivt används fordonen?

Nyckelindikator: Person- och godstransporternas energiintensitet (8 EU-länder)

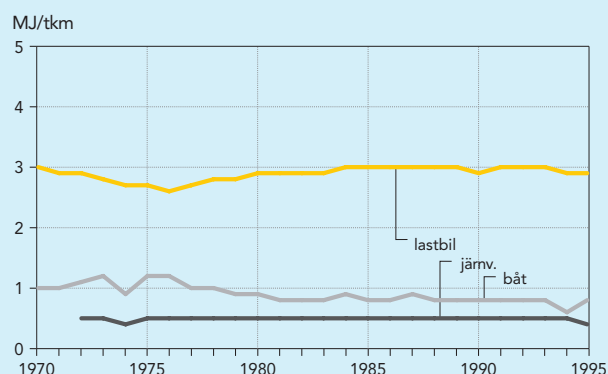
Persontransporter



Person- och godstransporternas energiintensitet har inte alls, eller endast i liten utsträckning förbättrats under det senaste årtiondet.

Tekniska förbättringar har gjort fordonen bränsleeffektivare, men detta har motverkats av den ökande marknadsandelen för tyngre och starkare fordon i kombination med en minskande platsbeläggning i fordonen och låga lastfaktorer.

Godstransport



Källa: International Energy Studies, Lawrence Berkeley Laboratory, sammanställning baserad på material från erkända nationella källor

Energiintensiteten och de specifika utsläppen inom transportsektorn (tillförd energi och utsläpp per transportenhet) bestäms av fordonsparkens tekniska egenskaper och av fordonens användning (antalet personer per fordon, lastfaktorer och körsätt).

Person- och godstransporternas energiintensitet har inte alls, eller endast i liten utsträckning förbättrats under det senaste årtiondet. Tekniska förbättringar har gjort fordonen bränsleeffektiva, men detta har motverkats av den ökande marknadsandelen för tyngre och starkare fordon i kombination med ett sjunkande antal passagerare per fordon och minskade lastfaktorer. Frivilliga avtal med bilindustrin om en minskning av de genomsnittliga CO₂-utsläppen från nya bilar bör kunna förbättra situationen, och genomförandet av sådana avtal måste nog övervakas.

När utsläppsnormer för bilar (med krav på katalytisk avgasrening) och liknande normer för lastbilar infördes 1992–93, ledde detta till en betydande minskning av de specifika NO_x- och NMVOC-utsläppen i en del länder. Enligt data från Österrike och Nederländerna har utsläppen av NO_x och NMVOC per personkm och tonkm minskat signifikant i fråga om väg-, järnvägs- och flygtransporter. Men dessa vinster har delvis neutraliserats av den ökande efterfrågan på transporter. Dessutom är fortfarande endast 48 % av de bensindrivna bilarna i EU utrustade med katalytisk avgasrening, och variationerna är stora mellan länderna. Forskning på senare tid har bekräftat att vissa utsläpp regelbundet ökar med ökande körsträcka, och att mätvärdena vid utsläppsprovning skiljer sig mycket från värdena vid körning på väg. Detta visar hur viktigt det är att genomföra regelbundna underhållsprogram.

Avvecklingen av blyad bensin har varit en verklig framgång ur integrationssynpunkt. Marknadsandelen för blyfri bensin har stigit till 75 % med hjälp av styrinstrument som skatter och tekniska normer (katalysatorsystem). Den blyade bensinen förväntas vara så gott som avvecklad år 2000, och fullständigt avvecklad senast år 2005. Trots EUs ansträngningar att främja användningen av alternativa (el, naturgas, bränsleceller) och förnybara (biobränslen) energikällor för transporter, är marknadsandelen för dessa energikällor fortfarande liten. Den minskade förnysetakten för bilparken inom EU medförde att bilarnas genomsnittsalder ökade från sex till sju år mellan 1980 och 1997, och att det följaktligen tog längre tid för modernare tekniska lösningar att komma in på marknaden. Grekland,

Portugal, Finland och Sverige har den äldsta bilparken, medan förnyelsetakten är högst i Luxemburg, Irland och Belgien. Bilarnas höga genomsnittsalder i Portugal, Grekland, Sverige och Finland står i samband med den höga fordonsbeskattningen och det ekonomiska tillståndet i dessa länder.

Flera medlemsstater (Grekland, Danmark, Spanien, Frankrike, Irland and Italien) införde bilsrottningsprogram på 1990-talet. Givetvis leder sådana program till miljöförbättringar endast om de nya fordonen har betydligt lägre utsläppsnivåer än de gamla modellerna, och om fordonstillverkningens och skrotningens miljöpåverkan minskas. Det föreslagna direktivet om uttjänta fordon syftar till att säkerställa detta.

Europeiska unionens politiska handlingsprogram (t.ex. "Auto-Oil"-programmet) inriktar sig för närvarande främst på tekniska lösningar och på drivmedlens kvalitet när det gäller att åstadkomma effektivitetsökningar. Bland andra initiativ kan nämnas skrotningsprogram för gamla bilar och frivilliga avtal med bilindustrin om CO₂-utsläppen. Sådana åtgärder måste kompletteras med åtgärder för att påverka köp- och körvanorna (konsumentinformation, utbildningsprogram för förare, miljöstyrnings- och miljörevisionssystem för företag, samåkningsprojekt).

Integrationsfråga nr 7: Hur effektivt används verktygen för miljöstyrning och miljöövervakning som stöd för beslutsfattandet?

Nyckelindikator: Allmänhetens åsikter om lösningar på transportproblemen (representativt urval av 16 000 EU-medborgare)

Förbättrad kollektivtrafik, åtgärder för cyklister och fotgängare, samt restriktioner för bilar i vissa områden är de lösningar som får mest stöd från allmänheten. Användningen av prisbaserade åtgärder är mycket mindre godtagbar för allmänheten. Dessutom inser allmänheten inte alltid sambandet mellan problemen och det egna beteendet.

Källa:
Eurobarometer, 1999



Hittills är det endast ett litet antal medlemsstater som genomför integrerade transport- och miljöstrategier. Åtta länder håller på att utveckla sådana strategier, men i flertalet fall är de ännu inte helt anpassade, finansierade eller genomförda. Endast Österrike och Finland har hittills utarbetat en indikatorbaserad rapport enligt TERMS principer. Sverige har planer på en sådan. Cardiff-processen bör ge ökad stimulans att rapportera om integreringens utveckling på sektornivå. TERM skulle kunna användas som en gemensam modell för de olika medlemsländernas

rapporteringsverksamheter, och kommer att nära samordnas med dessa.

På det internationella planet blir man allt mer ense om att strategiska miljöbedömningar (SEA) är mycket viktiga redskap när det gäller att införliva miljösynpunkterna med den nationella, regionala och lokala transportpolitiken och –planeringen (och med den därmed sammanhängande fysiska planeringen). SEA skulle också bidra till att miljömyndigheter och andra offentliga myndigheter blir helt involverade i beslutsprocessen. SEA håller på att bli praxis inom transportsektorn i åtskilliga länder. Kopplingarna mellan SEA och det faktiska beslutsfattandet är emellertid vanligen svaga, eftersom den rättsliga ramen för SEA ofta fungerar trögt och det finns institutionella hinder som försvårar ett accepterande av SEA.

På företagsnivå införs allt oftare miljöstyrningssystem inom transportsektorn (i synnerhet ISO 14001 och EMAS) som en kostnadseffektiv metod att förbättra miljöprestationerna.

Så många som 45 % av medborgarna i EU anser att trafikstockningar är ett svårt problem i deras egen lokalmiljö, 40 % respektive 30 % betraktar luftföroreningar och buller som ett svårt problem. Förbättringar av kollektivtrafiken samt åtgärder för cyklisterna och fotgängarna i förening med bilrestriktioner i vissa områden betraktas som de effektivaste lösningarna. Allmänheten verkar inte gärna acceptera prisbaserade åtgärder för att förbättra situationen. Människorna tycks anse att det är myndigheter på lokal, regional och nationell nivå (och i mindre utsträckning på EU-nivå) som skall ansvara för att de rådande problemen blir lösta – de inser inte alltid sambanden mellan miljöproblemen och sitt eget individuella beteende.

Framtida uppgifter för TERM

TERM är tänkt att vara en pågående process; data och metoder kommer successivt att förbättras.

Dataluckor har varit en begränsande faktor i denna första TERM-rapport. Några av de föreslagna indikatorerna går ännu inte att kvantifiera (ersättningsindikatorer fick användas i stället), medan andra endast kunnat redovisas för ett begränsat antal länder. Det krävs också bättre data och förbättrad metodik för att bättre kunna förstå,

- orsakssambanden mellan de olika drivkrafter som ligger bakom efterfrågan på transporter,
- hur dessa drivkrafter utövar tryck på och påverkar miljö och människor,
- effektiviteten för policyåtgärder i syfte att avhjälpa tryck och påverkan av detta slag.

Åtgärder i syfte att harmonisera metodiken och rationalisera datainsamlingsarbetet på nationellt och internationellt plan är viktiga för TERM-programmet. Medlemsstaterna, Eurostat samt EEA och dess europeiska ämnescentra är huvudaktörerna.

Kommissionens program för forskning och teknisk utveckling på transportområdet kan användas för att inrikta internationella forskningssatsningar på specifika behov inom ramen för TERM. Parallellt kommer TERM-listan över indikatorer att revideras regelbundet för att anpassa informationsbehoven till de nya integrationsstrategier och målsättningar som framkommer. Det blir snart aktuellt att inleda arbetet med att integrera de nya länder som ansluter sig till EU i TERM-processen och att anpassa indikatorlistan med hänsyn till detta.

Efterhand som datauppgifterna och metoderna successivt förbättras, blir det möjligt att göra bättre bedömningar av särskilda policyåtgärders effektivitet. Den vanliga indikatorbaserade lägesrapporten kommer att kompletteras med specialrapporter om specifika policyområden som kräver mera ingående behandling. Dessutom kommer möjligheten att ta med

prognosscenarier i lägesrapporterna att undersökas.

Ett antal nationella indikatorbaserade rapporteringssystem håller på att växa fram, och det kommer att krävas samordning för att säkerställa att de olika nationella bedömningarna blir jämförbara med varandra och för rapporteringen till TERM. Upprättandet av nät tillsammans med andra internationella organisationer (t.ex. OECD, Världshälsoorganisationen WHO, Europeiska transportministerkonferensen och Förenta Nationernas ekonomiska kommitté för Europa) måste fortsätta för att undvika dubblering av insatserna.

Det är tydligt att alla dessa åtgärder endast kan införas successivt och att de kräver att tillräckliga resurser ställs till förfogande i medlemsstaterna och för EEA och Eurostat.