

Bevæger vi os i den rigtige retning?

Indikatorer for transport- og miljøintegration i EU

TERM 2000

Resumé

Det Europæiske Miljøagentur



Cover design: Rolf Kuchling
Layout: Gitte R. Hansen

Meddelelse til læserne

Denne rapport's indhold afspejler ikke nødvendigvis den officielle holdning i Den Europæiske Union eller andre EU-institutioner. Hverken Det Europæiske Miljøagentur eller enkeltpersoner eller selskaber, der optræder på Miljøagenturets vegne, er ansvarlige for den anvendelse, som måtte blive gjort af informationerne i denne rapport.

Hele rapporten er tilgængelig på: **www.eea.eu.int**

Der er adgang til en lang række yderligere oplysninger om Den Europæiske Union på Internettet via Europa-serveren, **<http://europa.eu.int>**.

© EEA, Copenhagen, januar 2000

Gengivelse er tilladt under forudsætning af kildeangivelse.

Printed in Belgium

Trykt på klorfrit bleget genbrugspapir.

Det Europæiske Miljøagentur
Kongens Nytorv 6
DK-1050 København K
Tel: +45 33 36 1 00
Fax: +45 33 36 1 99
E-mail: eea@eea.eu.int

Forord

Et effektivt og fleksibelt transportsystem er vigtigt for 'økonomisk aktivitet' og livskvalitet. Folk kræver og forventer bekvem transport, som er overkommelig i pris til arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter. Imidlertid udgør det transportsystem, der har udviklet sig i EU til at imødekomme disse behov, en betydelig og voksende trussel mod miljøet og vores sundhed, og systemet modvirker endog sine egne mål, 'for meget trafik dræber trafikken'.

Nøglen til at finde en balance mellem disse tilsyneladende modsatrettede hensyn er at udvikle politikker, der integrerer miljøhensyn og andre hensyn til bæredygtigheden i beslutninger, der træffes om transport, og i de hermed forbundne politikker. Bæredygtighed for transportsektoren og andre sektorer er nu et mål for EU i henhold til Amsterdam-traktaten – og der er behov for fremskridt.

'Man kan ikke styre noget, som man ikke kan måle'. Man kan kun bedømme om nuværende og fremtidige integrerede strategier virker ved at identificere nøgleindikatorer, som kan spores og sammenlignes med konkrete politiske målsætninger (benchmarking). Transport- og miljørapporteringsmekanismen (TERM) er specifikt udarbejdet til dette formål.

Dette er den første indikatorbaserede TERM-rapport. Den er udarbejdet til at bistå EU og medlemsstater med at overvåge fremskridt i deres transportintegrationsstrategier, identificere ændringer i de vigtigste indsatsområder for politisk intervention, som f.eks. investeringer, økonomiske instrumenter, fysisk planlægning og udbud af infrastrukturer, og gøre resultaterne forklarlige over for samfundet. Rapporten forventes at fungere som en model for andre sektorspecifikke indikatorbaserede rapporter på EU-plan.

Det billede som rapporten tegner giver anledning til alvorlige bekymringer. Den traditionelle model for miljølovgivning såsom fastsættelse af normer for køretøjer og brændstof har resulteret i betydelige forbedringer. Meget af det, der er vundet, bliver imidlertid hurtigt opvejet af øget transport, især privatbilisme og luftfart, og af indførelsen af tungere og kraftigere køretøjer. Ud over de miljømæssige og helbredsmæssige problemer, der er forbundet med trafikforurening, kræver trafikulykker fortsat svære ofre i form af dødsfald og skader.

4 Bevæger vi os i den rigtige retning?

Der er klart behov for en omfattende indsats for at reducere forbindelsen mellem transport og økonomisk vækst. Dette kræver en ændring i politikken bort fra de seneste årtiers hovedsageligt udbudsorienterede transportpolitikker, som især fokuserer på vejtransportinfrastrukturer og udbud af biler, hen imod mere integrerede efterspørgselsbaserede politikker, som er udformet til at forbedre transportmulighederne samtidig med, at stigningen i trafikken med motorkøretøjer begrænses. Dette kræver f.eks. bedre koordineret fysisk og infrastrukturel planlægning, rimelig og effektiv prissætning, telekommunikation og samfundsoplysning. For at nå Kyoto-målene og endnu længere – efterhånden som der bliver behov for yderligere reduktioner i emissionen af drivhusgasser – er det også vigtigt i væsentligt omfang at reducere anvendelsen af fossile brændstoffer inden for transport. Følges denne linje, kan der med sikkerhed opnås succes, for ved at gøre dette, løser vi samtidig andre alvorlige luftforureningsproblemer som for eksempel syrerregn, luftforurening i byområder, eutrofiering.

Forskellige grupper spiller en rolle i integrationsprocessen. Hvor effektiv processen er, afhænger af samarbejdet mellem EU og politiske planlæggere på nationalt, regionalt og lokalt plan inden for transport, miljø, økonomi, regionaludvikling og fysisk planlægning. Industrien, transportselskaberne og brugerne må nødvendigvis også varetage deres del.

TERM er en deltagerstyret proces, som efter mandat fra Rådet omfatter Det Europæiske Miljøagentur, Europa-Kommissionen (GD for Transport, GD for Miljø og Eurostat) og medlemsstaterne. Kommentarer og tilbagemeldinger fra politiske planlæggere og interessegrupper hilses velkommen. Det vil hjælpe os til at forbedre indikatorerne og tilpasse dem bedre til de informationsbehov, som de politiske planlæggere og offentligheden har.

Jeg er overbevist om, at denne og fremtidige indikatorbaserede TERM-rapporter vil bidrage til at gøre transportsektoren både mere miljøeffektiv 'mere velfærd fra mindre natur' og mere ansvarlig.



Domingo Jiménez-Beltrán
Administrerende direktør
Januar 2000

Indhold

Bevæger vi os i den rigtige retning?	6
31 TERM indikatorer til besvarelse af 7 integrationsspørgsmål	10
Integrationsspørgsmål 1: Er transportsektorens miljøindsats forbedret?	12
Integrationsspørgsmål 2: Er vi blevet bedre til at styre transportefterspørgslen og til at vælge transportformer?	15
Integrationsspørgsmål 3: Er vi blevet bedre til at planlægge og koordinere transporten, således at den passer til efterspørgslen?	18
Integrationsspørgsmål 4: Er brugen af transport- infrastrukturerne blevet bedre, og bevæger vi os i retning af et mere afbalanceret kombineret transportsystem?	20
Integrationsspørgsmål 5: Bevæger vi os i retning mod et mere fair og effektivt prissætningssystem, der sikrer, at eksterne omkostninger dækkes?	22
Integrationsspørgsmål 6: Hvor hurtigt bliver forbedrede teknologier ført ud i livet, og hvor effektiv udnyttes køretøjer?	25
Integrationsspørgsmål 7: Hvor effektivt anvendes miljøstyrings- og overvågningsværktøjer til støtte for politikker og beslutningstagning?	28
Fremtidig TERM dagsorden	30

Bevæger vi os i den rigtige retning?

Amsterdam-traktaten identificerer integration af miljø- og sektorpolitikker som vejen frem mod en bæredygtig udvikling. På Det Europæiske Råds topmøde i Cardiff i 1998 blev Kommissionen og trafikministrene anmodet om at koncentrere sig om udviklingen af integrerede transport- og miljøstrategier. Efter Det Europæiske Miljøagenturs indledende arbejde vedrørende transport- og miljøindikatorer opfordrede Rådets fælles samling bestående af transport- og miljøministrene samtidigt Kommissionen og EEA til at skabe en transport- og miljørapporteringsmekanisme (TERM), som sætter politiske planlæggere i stand til at måle fremskridt i deres integrationspolitikker.

Denne analyse sammenfatter konklusionerne af den første indikatorbaserede TERM-rapport. Der behandles syv spørgsmål som politiske planlæggere i EU anser for at være nøglen til at forstå, om de nuværende politiske foranstaltninger og instrumenter påvirker interaktionen mellem transport og miljø i en bæredygtig retning (se Boks 1).

Boks 1: Syv centrale spørgsmål om integration

1. Er transportsektorens miljøindsats forbedret?
2. Er vi blevet bedre til at styre transportefterspørgslen og til at vælge transportformer?
3. Er vi blevet bedre til at planlægge og koordinere transporten, således at den passer til efterspørgslen?
4. Er brugen af transportinfrastrukturene blevet bedre, og bevæger vi os i retning af et mere afbalanceret kombineret transportsystem?
5. Bevæger vi os i retning mod et mere fair og effektivt prissætningssystem, der sikrer, at eksterne omkostninger dækkes?
6. Hvor hurtigt bliver forbedrede teknologier ført ud i livet og hvor effektivt udnyttes køretøjer?
7. Hvor effektivt anvendes miljøstyrings- og overvågningsværktøjer til støtte for politikker og beslutningstagning?

Indtil for nylig har det vigtigste instrument til begrænsning af de miljømæssige virkninger af transport været miljøforskrifter, hovedsageligt via fastsættelse af kvalitetsnormer for køretøjer og brændstof. Denne rapport viser, at selvom sådanne 'symptombehandlende' metoder har ført til fremskridt på visse områder, opvejes fordelene heraf ofte af øget trafik og anvendelse af tungere og kraftigere køretøjer. Som følge heraf er transport blevet en af de største bidragydere til flere alvorlige miljøbelastninger for eksempel klimaændring, forsuring, lokal luftforurening, tab af biodiversitet og støj. Trafikulykker er fortsat årsag til mange dødsfald, skader og materielle tab, selvom der er opnået betydelige forbedringer i de seneste årtier.

For at opfylde internationale og nationale miljømål er der behov for øgede politiske incitamenter, så koblingen mellem transportefterspørgsel og økonomisk vækst mindskes, og vægten i stedet lægges på mindre miljøskadelige transportformer. Dette kræver, at fagministerierne for transport og planlægning, som har hovedansvaret for de 'drivende kræfter', foretager flere forebyggende indgreb. I handlingsplanen for EU's fælles transportpolitik (FTP-handlingsplanen) for 1995-2000 er der allerede iværksat visse strategier, som på længere sigt muligvis kan bidrage til at vende ugunstige tendenser, f.eks. rimelig og effektiv prisfastsættelse, revitalisering af jernbaner, fremme af kombineret transport og bedst mulig udnyttelse af eksisterende infrastrukturer. Gennemførelsen af disse strategier er imidlertid forbundet med mange vanskeligheder, og virkningerne heraf har endnu ikke udmøntet sig i ændringer af betydning i transportaktiviteten. Endvidere er der behov for, at begreberne efterspørgselsstyring, tilgængelighed og miljøeffektivitet i højere grad afspejles i EU's transportpolitikker. begreberne begrebne

Selvom vurderingen hovedsageligt fokuserede på udviklingen i EU, kan der også høstes vigtige erfaringer ved at foretage en sammenligning af de nationale resultater, da dette kan give nyttige oplysninger om effektiviteten af de politiske foranstaltninger. TERM udvikles til dette formål til et benchmarkingværktøj.

Der er adskillige fællestræk på medlemsstatsplan. F.eks. er transportefterspørgslen, energiforbruget og CO₂-emissionerne stigende i de fleste lande. Fordelingen på transportformer går i stigende grad i retning af vejtransport, og lufttransporten er i kraftig stigning på bekostning af mere miljøvenlige transportformer. Der er imidlertid væsentlige forskelle i

8 Bevæger vi os i den rigtige retning?

indfaldsvinklen til levering af transportsystemer, som i højere grad tager hensyn til bæredygtigheden. F.eks. gør nordiske lande langt mere brug af skatter, andre prisfastsættelsesmekanismer og planlægning af arealanvendelse end lande i Sydeuropa. Visse lande som f.eks. Østrig, Danmark, Finland, Holland og Sverige har udarbejdet miljøhandlingsplaner og sat mål for transportsektoren. Nogle lande har også opstillet betingelser for gennemførelse af strategiske miljøvurderinger af visse transportpolitikker, -planer og -programmer. Dette medfører øget integration af miljøhensyn og sikrer, at miljømyndighederne og offentligheden inddrages i beslutningstagningen.

Tabel 1: Kvalitativ vurdering af nøgleindikatorernes udvikling

Integrations-spørgsmål	Nøgle-indikatorer	Integrationsmål	Vurdering af udviklingen i indikatorer															
			A	B	D	DK	E	F	FIN	GR	I	IRL	L	NL	P	S	UK	EU
1	Emissioner af:	Opfylde internationale mål for begrænsning af emission	CO ₂	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️	☹️
	NMVOCs		😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	NO _x		😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
2	Passager-befordring	Adskille 'økonomisk aktivitet' og efterspørgsel på passagerbefordring	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Fremme andelene af jernbanetransport, offentlig transport, gang, cykling	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	Godstransport	Adskille 'økonomisk aktivitet' og efterspørgsel på godstransport	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Fremme andelene af jernbanetransport, offentlig transport, gang, cykling	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
3	Gennemsnitlig rejselængde til arbejde, indkøb, uddannelse, fritidsaktiviteter	Fremme adgangen til grundlæggende tjenester via miljøvenlig transportformer	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	
4	Investeringer i transportinfrastruktur	Prioritere udviklingen af miljøvenlige transportsystemer	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
5	Ændringer i prisen for transport i faste priser	Fremme jernbanetransport og offentlig transport ved brug af prisinstrumenter	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
	Grad af internalisering af eksterne omk. (1)	Fuld internalisering af miljøomkostninger og omkostninger ved ulykker	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
6	Energiintensitet	Reducere energianvendelsen pr. transportenhed	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	
7	Gennemførelse af integrerede transportstrategier (1)	Integrere miljø- og sikkerhedshensyn i transportstrategier	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊

- 😊 positiv udvikling (bevæger sig mod målet);
- 😊 en vis positiv udvikling (men utilstrækkelig til at opfylde målet);
- ☹️ ugunstig udvikling (langt fra målet);
- ? kvantitative data foreligger ikke eller er utilstrækkelige;
- (1) der foreligger ingen tidsrække: vurderingen afspejler den nuværende situation og ikke en udvikling

Denne vurdering er hovedsageligt foretaget på basis af udviklingen i indikatorer. Da der uundgåeligt er et tidsinterval mellem udarbejdelsen af en politik, gennemførelsen af denne og virkningernes manifestation i indikatorudviklingen, betyder en 'negativ' tendens ikke nødvendigvis, at der ikke sker nogen positiv politisk udvikling med sigte på at ændre disse parametre. Overvågningen af disse nøgleindikatorer er første skridt på vejen til at styre de nuværende og fremtidige politiske tiltag. F.eks. er overvågning af brugspriser, som det sker i Storbritannien og Danmark, vigtig for at styre foranstaltninger, som fremmer en rimelig og effektiv prisfastsættelse.

31 TERM-indikatorer til besvarelse af de 7 spørgsmål om integration

TERM's væsentligste resultater bliver en række regelmæssige og indikatorbaserede rapporter, hvorigennem effektiviteten af transport- og miljøintegrationsstrategier kan overvåges. Tabel 2 indeholder en oversigt over de indikatorer, der udgør kernen i TERM. Denne liste er opstillet i samråd med en række af Kommissionens tjenestegrene, nationale eksperter, andre internationale organisationer og forskere. Indikatorerne blev udvalgt og grupperet for at besvare de syv hovedspørgsmål, der er opstillet i Boks 1.

Indikatorerne dækker alle de vigtigste aspekter af transport- og miljøsystemet (den såkaldte DPSIR-ramme – **D**Driving forces (Drivende kræfter), **P**Pressures (Belastninger), **S**State (Tilstand), **I**mpact (Påvirkning) og **R**esponses (Tiltag) – og omfatter miljøeffektivitetsindikatorer.

Den nuværende liste er en langsigtet vision om en 'ideel' liste, og visse af de foreslåede indikatorer har ikke på nuværende stadium kunnet kvantificeres. Hvor adgang til data har forhindret en EU15-analyse, blev der anvendt eksempler fra de enkelte lande eller indirekte (proxy) indikatorer.

I de følgende afsnit opsummeres resultaterne af den første TERM-rapport. Visse 'nøgleindikatorer' er vist for at illustrere de vigtigste udviklingstendenser inden for hvert enkelt område. Tabel 1 indeholder en kvalitativ vurdering af indikatorudviklingen for en række integrationsmål. Hvor det var muligt, er der anvendt internationalt aftalte kvantitative mål, f.eks. Kyoto-målene for begrænsning af emission af drivhusgasser, til at vurdere indikatorudviklingen. For flere indikatorer er der endnu ikke fastsat EU-mål eller nationale mål, og der blev i disse tilfælde anvendt mere kvalitative 'integrationsmål'.

Data, der ligger til grund for indikatorerne, findes i Eurostats statistiske kompendium om transport og miljø, der offentliggøres sideløbende med denne rapport.

Tabel 2: Liste over påtænkte TERM-indikatorer (nøgleindikatorer angivet med fed)

Gruppe	Indikatorer	Position i DPSIR	Tidspunkt	Data-kvalitet
Transport- og miljøindsats				
Miljø-mæssige konsekvenser af transport	1. Slutenergiforbrug og primærenergiforbrug til transport og andel af samlet forbrug (fossile brændstoffer, atomkraft, vedvarende energi) fordelt på transportform	D	++	+
	2. Emissioner hidrørende fra transport og andel af samlede emissioner for CO₂, NO_x, NMVOC, PM₁₀, SO_x fordelt på transportform	P	++	+
	3. Overskridelser af luftkvalitet	S	++	+
	4. Eksponering for og gener forårsaget af trafikstøj	S og I	-	-
	5. Infrastrukturens indvirkning på økosystemer og levesteder ("fragmentering"), og hvor nær transportinfrastrukturen er på områder bestemt hertil	P og S	-	-
	6. Inddragelse af friarealer til transportinfrastrukturer	P	+	+
	7. Antal trafikuheld, dødsulykker, tilskadekomne, forureningsuheld (på landjorden, i luften, til havs)	I	++	-
Transport efter-spørgsel og intensitet	8. Passagerbefordring (opgjort efter transportform og formål): · samlet antal passagerer · samlet antal person-km · person-km pr. indbygger · person-km per BNP	D	++	-
	9. Godtransport (opgjort efter transportform og varekategori): · samlet antal ton · samlet antal ton-km · ton-km pr. indbygger · ton-km pr. BNP	D	++	+
	Determinanter i transport/miljøsystemet			
	10. Gennemsnitlig passagerrejsetid og -længde pr. transportform, formål (pendling, indkøb, fritidsaktiviteter) og områdets placering	D	-	-
Fysisk planlægning og tilgængelighed	11. Adgang til transport, f.eks.: · antal motorkøretøjer pr. husholdning · % af personer et sted, der har adgang til et offentligt trafikknudepunkt inden for 500 meter	D	-	-
	12. Transportinfrastrukturens kapacitet, opgjort efter transportform og infrastrukturens type (motorvej, statslig vej, kommunal vej, osv.)	D	-	-
Transport-udbud	13. Investeringer i transportinfrastruktur/pr. indbygger, opgjort efter transportform	D og R	++	+
	14. Ændring i prisen for passagerbefordring i faste priser, opgjort efter transportform	R	-	-
Pris-signaler	15. Brændstofpriser og -afgifter	D	++	+
	16. Transportafgifter og -gebyrer	R	-	-
	17. Tilskud	R	-	-
	18. Udgifter til personlig mobilitet pr. person, opgjort efter indkomstgruppe	D	+	-
	19. Andel af infrastruktur- og miljøomkostninger (herunder omkostninger som følge af belastning af vejnettet), der dækkes af prisen	R	-	-
Teknologi og udnyttelses-effektivitet	20. Samlet energieffektivitet for passager- og godstransport (pr. person-km og pr. ton-km og opgjort efter transportform)	P/D	-	-
	21. Emissioner pr. person-km og emissioner pr. ton-km for CO ₂ , NO _x , NMVOC, PM ₁₀ , SO _x opgjort efter transportform	P/D	-	-
	22. Passagerbilens belægningsprocenter	D	-	-
	23. Belægningsprocenter for godstransport ad landevej (LDV, HDV)	D	+	-
	24. Overgang til renere brændstoffer (blyfri benzin, el, alternative brændstoffer) og antal køretøjer, der anvender alternative brændstoffer	D	++	+
	25. Vognparkens størrelse og gennemsnitsalder	D	-	+
	26. Andel af vognpark, der opfylder visse luft- og støjemissionsnormer (opgjort efter transportform)	D	-	-
Management-integration	27. Antal medlemsstater, der gennemfører en integreret transportstrategi	R	+	-
	28. Antal medlemsstater med nationalt transport- og miljøovervågningssystem	R	+	+
	29. Igangsætning af strategisk miljøvurdering inden for transportsektoren	R	+	+
	30. Transportsektorens igangsætning af miljøstyringssystemer	R	-	-
	31. Offentlighedens bevidsthed og adfærd	R	-	-

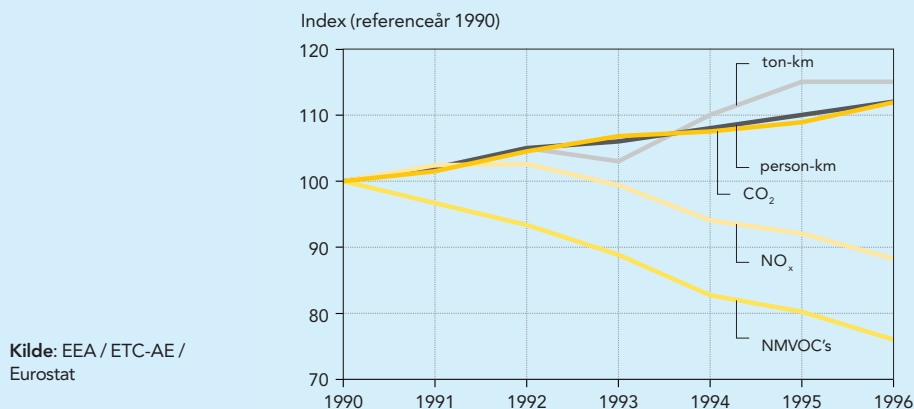
D = Driving force (drivende kræfter), P = Pressure (belastning af miljø), S = State (tilstand), I = Impact (påvirkning), R = Response (tiltag)
Tidspunkt: ++ nu; + snart, arbejde påkrævet; - en del arbejde påkrævet; - - situationen uklar.

Kvalitet: ++ komplet, pålidelig, harmoniseret; + ufuldstændig, - upålidelig/ikke harmoniseret; - - alvorlige problemer

Integrationssspørgsmål 1: Er transportsektorens miljøindsats forbedret?

Nøgleindikator: Emissioner fra transport (EU)

De stigende CO₂ emissioner fra transport risikerer at true EU's opfyldelse af sine mål i henhold til Kyoto-protokollen. Miljøregler om emissionsnormer har siden begyndelsen af 1990'erne ført til et fald i emissionerne af NO_x og NMVOC, men disse teknologiske effektivitetsfordele er til dels blevet opvejet af øget trafik og anvendelse af tungere og kraftigere biler.



Transport er en af hovedkilderne til CO₂-emissionerne, der er steget med 40 % siden 1985 som resultat af øget trafik og den dermed forbundne vækst i energiforbruget (fossile brændstoffer). Der er kun sket meget små fremskridt hen imod større energieffektivitet. I 2010 forventes emissionerne at stige med yderligere 30 %, hvilket gør det usandsynligt, at EU vil opfylde sine mål i henhold til Kyoto-protokollen, som er en begrænsning af emissionerne af drivhusgasser på 6-8 % i 2008-2012.

Emissionerne af NMVOC og NO_x har været faldende siden begyndelsen af 1990'erne. Dette viser, at miljøregler og især stramningen af normerne for emissioner fra køretøjer i en vis udstrækning har været effektive. Den stigende transportefterspørgsel har imidlertid til dels opvejet de teknologiske forbedringer. Som helhed er der opnået større

begrænsninger i emissionerne inden for andre sektorer, så transportens andel af de samlede emissioner har været stigende. Transporten forventes at blive ved med at være en stor kilde til forurening og problemer med luftkvaliteten.

Auto-olie-programmet er et vigtigt middel, som Fællesskabet bruger til at imødegå kvalitetsproblemer forårsaget af vejtransport. Selvom luftkvaliteten er blevet bedre i de seneste årtier, især i store byområder, oplever næsten alle byboere stadig overskridelser af EU-normer for luftkvalitet. Der sker hver sommer overskridelser af ozongrænserne de fleste steder i Europa.

Trafikstøj er et alvorligt problem i byområder, men der mangler fortsat harmoniserede og landsdækkende oplysninger og data. Tekniske fremskridt og lovgivning om maksimalgrænser for støj har ført til begrænsninger i støjen fra de enkelte biler og lastbiler med 85-90 % siden 1970'erne. Støjen fra moderne jetfly er tilsvarende blevet begrænset med en faktor på ni sammenlignet med 1970'ernes luftfartøjer. Der er imidlertid stadig problemer med trafikstøj på grund af fordoblingen af transportmængderne i perioden og stigende hastigheder. Mere end 30 % af EU's befolkning udsættes for høje støjniveauer fra vejtransport, ca. 10 % udsættes for høje støjniveauer fra jernbaner, og der er sandsynligvis et lige så stort antal mennesker, der udsættes for luftfartsstøj. Der er ved at blive udarbejdet en EF-støjpolitik, som skal danne retsgrundlag og fastsætte målsætninger, der efter planen skal føre til en harmonisering af data og indikatorer i hele EU.

Transportinfrastrukturen dækker 1,2 % af det samlede EU-landareal, hvoraf vejene (93 %) tegner sig for langt størstedelen. I 1990-1996 blev der i gennemsnit dagligt inddraget 10 ha jord til bygning af nye motorveje. Jorden, der anvendes til veje og jernbaner, har hovedsageligt været anvendt til landbrug, men har også været bebyggede områder, skove, delvis naturområder og vådområder. Den lineære infrastruktur kan udgøre en vigtig hindring, som opdeler samfund. Transportinfrastrukturene udgør også en betydelig trussel mod naturbevaring, da de splitter og forstyrrer levesteder og sætter områder bestemt til naturbeskyttelse under pres. 65 % af særlige beskyttede fugle- og Ramsarområder (vådområder) befinder sig allerede i nærheden af større infrastrukturer. Selvom der rutinemæssigt udføres miljøkonsekvensvurderinger af større infrastrukturer, undlades det ofte at tage hensyn til alternative ruter. Arealoverskridelse af udpegede naturområder er fortsat en almindelig foreteelse.

Vedtagelse af tekniske sikkerhedsnormer og fartgrænser har bidraget til at reducere ulykkesprocenterne. Dødsulykkerne på vejene faldt med 40 % mellem 1970 og 1996. De største fald kunne noteres i Holland, Finland og Sverige, mens dødsulykkerne steg i Grækenland, Spanien og Portugal, hvor

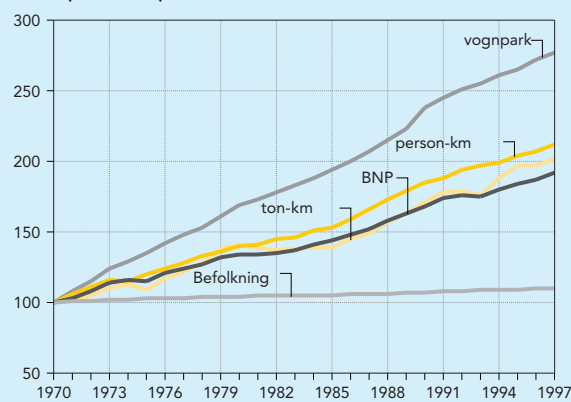
14 Bevæger vi os i den rigtige retning?

stigningen i passagertransporten har været hurtigst. Fremskridtet har imidlertid været langsommere i de seneste år, og med mange tusinde dødsulykker hvert år (44 000 i 1996) – ca. 40 gange så mange tilskadekomne og betydelig materiel skade – kræver vejtrafikken stadig meget af samfundet. Der er brug for en betydelig indsats for at nå målet for fællesskabshandlingsprogrammet vedrørende færdselssikkerhed for 2010: at nedbringe det årlige antal dødsulykker med mindst 18 000 i forhold til de nuværende niveauer.

Integrationsspørgsmål 2: Er vi blevet bedre til at styre transportefterspørgslen og til at vælge transportformer?

Nøgleindikator: Efterspørgsel på passager- og godstransport (EU 15)

Indeks (1970=100)



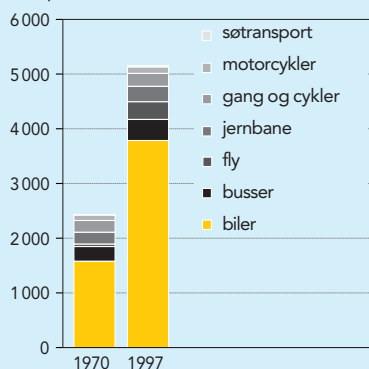
Efterspørgslen på passager- og godstransport overgår både den økonomiske vækst og befolkningstilvæksten. Bileje er den primære drivkraft.

Kilde: Eurostat, GD Transport

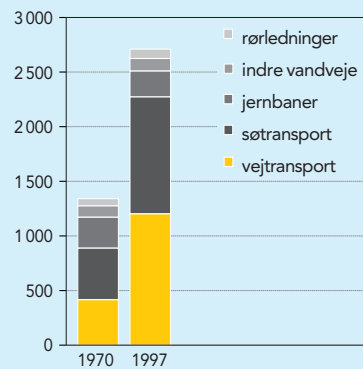
Nøgleindikator: Efterspørgsel på passager- og godstransport fordelt på transportformer (EU 15)

I de seneste årtier er der sket et større skift i retning af vej- og flytransport.

Passagertransport
mia person-km



Godstransport
mia ton-km



Kilde: Eurostat, GD Transport

16 Bevæger vi os i den rigtige retning?

Transportmængderne er de største drivende kræfter bag sektorens miljøbelastninger. I EU er efterspørgslen på transport i høj grad forbundet med 'økonomisk aktivitet'. Som resultat heraf er passager- og godstransporten mere end fordoblet i de sidste 25 år med den stærkeste stigning i luft- og vejtransport, især motorvejstransport. En formindskelse af forbindelsen mellem økonomisk vækst og transportefterspørgsel er derfor et af den fælles transportpolitik (FTP) hovedmål. Politikker til styring af transportefterspørgslen tager i visse lande meget lang tid undervejs.

Der er ved at blive udformet strategier til at forbedre fordelingen på transportformer under FTP og i flere lande, men de viser sig vanskelige at gennemføre. Virkningerne af de nuværende politikker for at fremme jernbanetransport, transport ad indre vandveje og offentlig transport er endnu ikke synlige i de nuværende udviklingstendenser i fordelingen på de respektive transportformer.

I de seneste årtier er der sket et drastisk skift i passagertransporten i retning mod privatbiler: andelen af biltransporten steg fra 65 til 74 % mellem 1970 og 1997. Luftfartsandelen, stadig den mindst energieffektive af alle transportformer, voksede fra 2 til 6,7 %. Andelen af jernbanetransport faldt fra 10,1 til 5,8 %, og gang og cykling er også faldet markant. Desuden er 50 % af alle bilture kortere end 6 km – over sådanne afstande er det i byerne ofte hurtigere at cykle end at køre i bil. 10 % er kortere end 1 km – en afstand, som det er ideelt at gå.

Bileje, der også er tæt forbundet med økonomisk vækst, er en vigtig faktor. EU's vognpark er steget med 150 % siden 1970, hvilket betyder at 454 ud af 1000 i gennemsnit er bilejere. Mætningspunktet er muligvis ved at være nået i visse lande, men andre steder er antallet af bilejere stadig i stærk stigning. Færre personer i hvert køretøj har også bidraget til væksten i passagertransport. Forskellige initiativer som f.eks. delebilsordninger er dukket op som modvægt til denne tendens, men de har ikke hidtil haft den store virkning.

Godstransport overgår også i stigende grad til vejtransport. Lastbilkørsel andrager nu 45 % af den samlede godstransport (30 % i 1970). Globalisering af økonomien og liberalisering af det indre marked har øget afstandene mellem råstofudvinding, fremstilling og genanvendelse af varer og slutforbrugeren. Som resultat heraf transporteres varer mere og over længere afstande. Ændringer i produktion og forsyningsystemer, større afstande og kørsel med tomme køretøjer – kørsel med tom vogn udgør stadig omkring 30 % af det samlede antal kørte km – har resulteret i en fordobling af antallet af fragt-km mellem 1970 og 1997 med den største årlige stigning inden for vejtransport (gennemsnitlig 4 %)

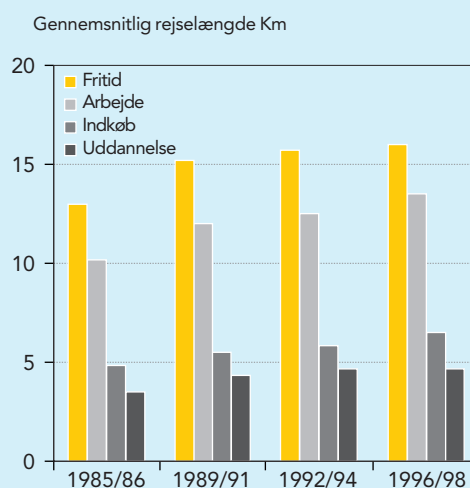
og søtransport over kortere afstande (3 %). Selvom Fællesskabets handlingsplaner for godstransport har resulteret i bedre resultater for søtransport over kortere afstande, har de endnu ikke vendt de faldende andele for jernbaner og indre vandveje. En vigtig udvikling har været levering 'til tiden': Sådanne leveringer kræver en fleksibilitet og driftssikkerhed, som jernbane- og søtransport ikke kan tilbyde, men de tegner sig for transport af store lagre fra pakhuse til veje.

Integrationsspørgsmål 3: Er vi blevet bedre til at planlægge og koordinere transporten således at den passer til efterspørgslen?

Nøgleindikator: Gennemsnitlige rejselængder, opgjort efter formål (Storbritannien)

Data fra en række lande viser, at folk skal rejse over stadig større afstande for at købe ind, komme på arbejde eller til uddannelsesinstitutionerne.

Kilde: Det Britiske Miljø-, Trafik og Regionsministerium, Storbritannien (1999)



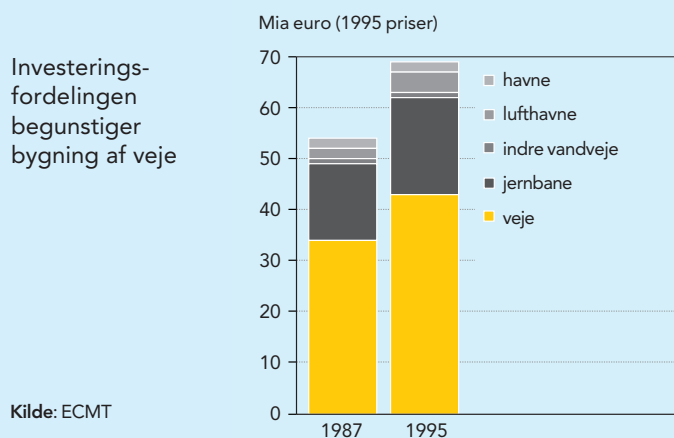
Ændrede fysiske mønstre, f.eks. byers uhæmmede vækst, har ført til stigninger i både rejselængde og antallet af rejser. Øget velfærd motiverer ikke blot folk til at slå sig ned i forstadsområder, hvor der er mere plads, men det betyder også, at de indre bydele bliver ladet øde, og at efterspørgslen på transport stiger. Indkøb foregår i stigende grad i centre uden for byen, ofte med gode parkeringsmuligheder, men med dårlige offentlige transportforbindelser. Industrier vælger beliggenheder i nærheden af motorvejsknudepunkter. Fald i udbuddet, kvaliteten og driftssikkerheden af den offentlige transport, et stigende antal bilejere, en skævhed i investeringer i retning mod vejinfrastrukturer og ændringer i rejsemønstre er alle faktorer, der resulterer i, at adgangsmulighederne bliver stadig mere afhængige af vejtransport.

De fleste transportpolitikker sigter efter at forbedre mobiliteten ved at øge udbuddet og kvaliteten af transportinfrastrukturen med særlig vægt på vejtransport. Nationale undersøgelser viser imidlertid, at øget adgang til vejtransport ikke altid har resulteret i en tilsvarende stigning i tilgængeligheden af grundlæggende tjenester og aktiviteter som indkøb, arbejde, fritidsaktiviteter og uddannelse. I Storbritannien bliver det f.eks. stadig vanskeligere for de 30 % af alle husholdninger, der ikke har bil, at skaffe sig adgang til grundlæggende tjenester. Stigende færdselstæthed på veje og i lufthavne hæmmer også i stigende grad adgangen til byerne. For stor færdselstæthed på vejene betyder, at folk bruger mere og mere tid på at komme til og fra arbejde, og at der opstår dyre forsinkelser i leveringer.

Geografisk planlægning kan anvendes til effektivt at påvirke behovet for at rejse og rejsemønstrene, men de politiske planlæggere har i de seneste årtier ikke fokuseret særlig meget på dette område. Der har dog, siden begyndelsen af 1990'erne, været en fornyet interesse for denne fremgangsmåde. Nogle lande og byer har taget initiativ til bedre koordinering af regional-, by- og transportplanlægningen for at forbedre tilgængeligheden samtidig med, at de har reduceret efterspørgslen efter transport i bil, f.eks. gennem en kombination af bymæssige funktioner, byplanlægning, parkeringspolitik og forbedret offentlig transport. Kommissionens initiativer vedrørende informationsudveksling som f.eks. netværket af bilfrie byer, den lokale mobilitetsinformationstjeneste og databasen vedrørende byforvaltning og bæredygtighed bidrager til at sprede god praksis.

Integrationsspørgsmål 4: Er brugen af transportinfrastrukturene blevet bedre og bevæger vi os i retning af et mere afbalanceret kombineret transportsystem?

Nøgleindikator: Investeringer i transportinfrastruktur i mia.euro (EU)



Transportpolitikker har generelt været fokuseret på at udvide infrastrukturene, især veje, som reaktion på den stigende efterspørgsel. Selvom jernbanerne får en større andel af de samlede investeringer end deres andel af den samlede efterspørgsel, har dette ikke været tilstrækkeligt til at modvirke den gradvise nedgang i udbud, kvalitet og driftssikkerhed, og dermed i udnyttelsen, af jernbaner.

Selvom infrastrukturens længde kun er et indirekte (proxy) mål for kapacitet, viser den støtte stigning i vejinfrastrukturens længde siden 1970, at vejkapaciteten er øget på bekostning af jernbaner og indre vandveje. Længden af motorvejsnettet er blevet øget med mere end 50 % siden 1970, mens længden af konventionelle jernbanelinjer og indre vandveje er faldet med ca. 8 %. Mere positivt er det, at udvidelsen af jernbaneinfrastrukturen til højhastighedstog forventes at øge jernbanesystemets kapacitet betydeligt.

Forøgelse af transportinfrastrukturens kapacitet fører imidlertid til yderligere transport, og dette fører igen til efterspørgsel på endnu mere infrastruktur. Erfaringen viser, at ny transportinfrastruktur ikke er en bæredygtig løsning af problemer med for stor trafikthed, f.eks. på veje og i lufthavne, men blot har en tendens til at skubbe problemet i tid og rum.

Telematik anvendes i stigende grad til at dirigere trafikstrømme og til at optimere udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur, men fordelene herved opvejes, også her, ofte inden for nogle få år af de øgede trafikmængder. Denne onde cirkel kan kun brydes, hvis udbuddet af infrastruktur ledsages af passende foranstaltninger til styring af efterspørgslen, men denne strategi er kun så småt ved at vinde anerkendelse blandt politikere på nationalt og internationalt plan.

Fællesskabet forsøger gennem udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN) at råde bod på investeringsmønstrene for større infrastrukturprojekter og navnlig at puste nyt liv i jernbanetransport og kombineret transport. Det påregnes, at TEN-investeringerne, anslået til over 400 mia. EUR frem til 2010, fordeler sig med 60 % til jernbaner og 30 % til motorveje, hvor investeringerne i jernbaner hovedsageligt går til højhastighedsbanerne. Gennemførelsen af det planlagte TEN-vejprogram er dog nået meget længere end udviklingen af højhastighedsbaner, og finansieringsmidlerne fra Fællesskabet og fra internationale banker, som f.eks. Den Europæiske Investeringsbank, afspejler endnu ikke dette mål for fordeling på transportformer. Medmindre der indføres foranstaltninger til styring af efterspørgslen, forventes det, at TEN vil skabe yderligere transportefterspørgsel, som kan udligne fordelene ved en ændring i fordelingen på transportformer.

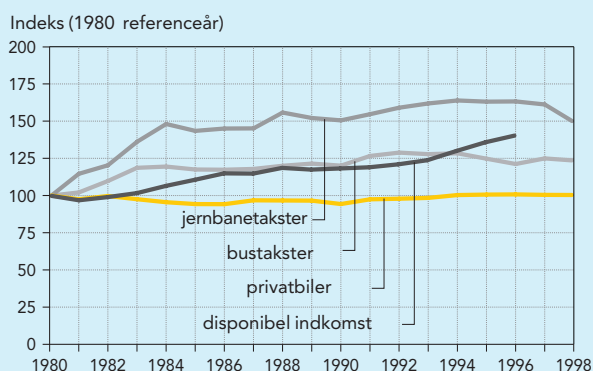
Infrastrukturelle investeringer kan muligvis i kombination med andre foranstaltninger forbedre den offentlige transport og skabe mere ro i trafikken i byerne, f.eks. rundkørsler, som gør trafikken mere glidende og sikker. Forbedring af omstigningsfaciliteter mellem transportformer, f.eks. jernbanestationer i lufthavne, terminalparkeringsfaciliteter, trafikknudepunkter med forskellige typer trafikmidler, kan også bidrage til at forbedre fordelingen mellem transportformer. I 1990'erne er der gjort en betydelig indsats i visse medlemsstater for at forbedre kvaliteten af den offentlige transport, f.eks. nye sporvogns- og bybanesystemer, forbedrede lokale togforbindelser og fleksible former for offentlig transport, men dette har endnu ikke resulteret i noget større skift bort fra vejtransport.

Integrationsspørgsmål 5: Bevæger vi os i retning mod et mere fair og effektivt prissætningsystem, der sikrer, at eksterne omkostninger dækkes?

Nøgleindikator: Ændringer i prisen for transport i faste priser

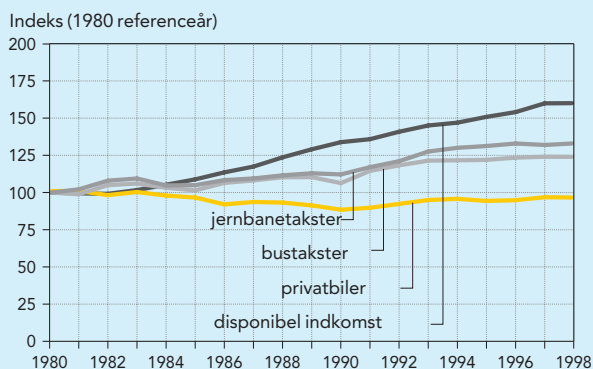
Nuværende prissystemer opmuntrer til brug af privatbiler frem for offentlig transport. Transport i bil er langt billigere i forhold til disponibel indkomst og offentlig transport, end den var for 20 år siden.

Danmark



Under halvdelen (forsøgsvis anslået til ca. 4 % af EU's BNP) af de omkostninger, der er forårsaget af miljøskader og trafikulykker bliver dækket ved hjælp af brugerbetaling, skatter og afgifter.

Storbritannien



Kilder: Danmarks Statistik; Det Britiske Miljø-, Trafik og Regionsministerium, Storbritannien (1999), Eurostat

Kommissionens rimelige og effektive prisfastsættelsesstrategi skulle på længere sigt sikre, at alle eksterne transportomkostninger, miljømæssige og andre, inddækkes i den pris, der betales af brugeren. Forbedringer i transportafgifter og -gebyrer er det vigtigste element i denne strategi. Gennemførelsen af denne strategi er imidlertid forbundet med mange vanskeligheder.

Ændringen i transportefterspørgslen og fordelingen på transportformer kan til dels forklares ved ændringer i transportpriser. Begrænsede data udelukker en vurdering af denne indikator på EU-plan. Data fra Storbritannien og Danmark viser imidlertid, at de samlede omkostninger til biltransport i faste priser, herunder køb, vedligeholdelse, forsikring, skatter og brændstofforbrug, har været mere eller mindre konstante siden 1980'erne. Desuden er brændstofprisen i faste priser ofte afgørende for beslutninger om at anvende biler, faldet i visse lande. I modsætning hertil er omkostningerne til offentlig transport steget langt hurtigere end omkostningerne til biltransport og disponibel indkomst. Dette har resulteret i priser, der klart ansporer til brug af privatbiler frem for offentlig transport.

Brændstofpriser varierer betydeligt i de enkelte medlemsstater. I nogle lande er tendensen stigende priser og i andre faldende priser. Blyholdig benzin var 4-17 % dyrere end blyfri benzin i 1998 og op til 57 % dyrere end dieselolie. De højeste priser på blyfri benzin i 1998 havde man i Finland, Sverige og Italien og de laveste i Luxembourg, Grækenland og Portugal. Billedet er det samme for priserne på diesel, hvor Storbritannien er med i højprisgruppen. Brændstofafgifterne tegner sig for 70-80 % af den samlede pris på blyfri benzin og 60-80 % af prisen på dieselolie. Luxembourg, Portugal, Irland, Spanien og Grækenland har de laveste afgifter på benzin (under 70 %), Frankrig og Storbritannien de højeste (omkring 80 %).

Brændstofafgifter suppleres i mange lande med andre transportafgifter og -gebyrer, f.eks. vej- og brogebyrer, eurovignettesystemet, registreringsafgifter på køretøjer). En anden vigtig faktor, når man ser på internalisering af de eksterne omkostninger, er den rolle, som transportstøtten spiller. Der foreligger ikke fyldestgørende og harmoniserede data om tilskud og transportafgifter og -gebyrer, ud over brændstofafgifter, og en vurdering af disse indikatorer på EU-plan kræver yderligere arbejde.

De eksterne omkostninger til vej- og jernbanetransport i EU forårsaget af miljøskader, som f.eks. støj, lokal luftforurening og klimaændring, og ulykker anslås til ca. 4 % af BNP. Heri indgår ikke omkostninger til slitage på infrastrukturer, for stor færdselstæthed og en række andre miljøproblemer, der er vanskeligt at kvantificere. Et vigtigt mål for EU's strategi for

24 Bevæger vi os i den rigtige retning?

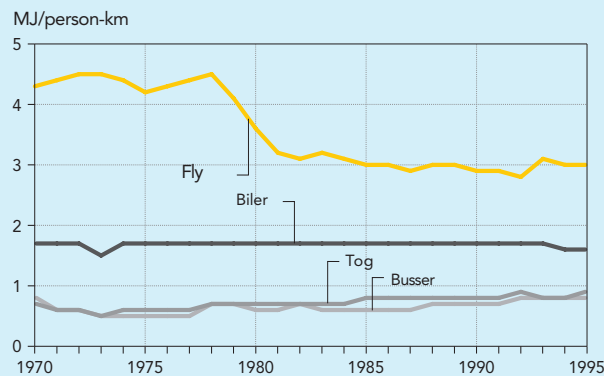
rimelig og effektiv prisfastsættelse er dækning af alle eksterne omkostninger, baseret på princippet om, at brugeren betaler. At finde frem til det rette markedspriseniveau kompliceres imidlertid af vanskelighederne ved at beregne de eksterne omkostninger samt manglende indsigt i priselasticitet.

Selvom tallene er usikre som følge af problemer med metodik og data, anslås den nuværende inddækning af infrastruktur- og miljøomkostninger kun til ca. 30 % for vejtransport og 39 % for jernbanetransport. Det betyder, at transportindtægterne via de pågældende afgifter og gebyrer stadig ikke dækker alle eksterne omkostninger. Frankrig, Østrig, Danmark og Spanien tegner sig for de højeste omkostningsinddækningsprocenter.

Integrationspørgsmål 6: Hvor hurtigt bliver forbedrede teknologier ført ud i livet og hvor effektivt udnyttes køretøjer?

Nøgleindikator: Energiintensitet for passager- og godstransport (8 EU-lande)

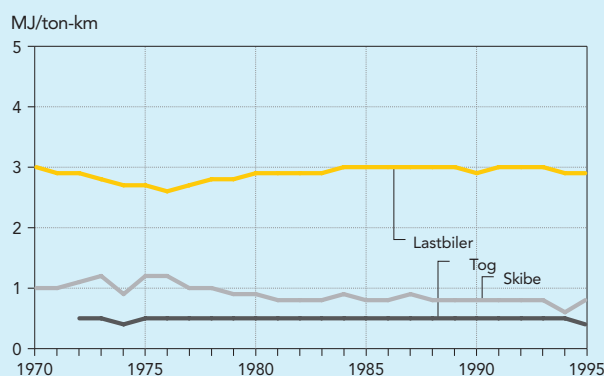
Passagerbefordring



I det seneste årti har der kun været en beskedent eller ingen forbedring af energiintensiteten for passager- og godstransport.

Teknologiske forbedringer har gjort køretøjer mere energieffektive, men en stigning i tungere og kraftigere køretøjer kombineret med en dårligere udnyttelse har udlignet disse forbedringer.

Godstransport



Kilde: International Energy Studies, Lawrence Berkeley Laboratory, som er indsamlet fra anerkendte nationale kilder

26 Bevæger vi os i den rigtige retning?

Transportsektorens energiintensitet og bestemte emissioner (energiinput og emissioner pr. transportenhed) afgøres af vognparkens teknologiske karakteristika og udnyttelse som belægningsprocenter, belastningsfaktorer og kørselsmønstre.

I løbet af det seneste årti har der kun været en beskedent eller ingen forbedring af energiintensiteten for passager- og godstransport. Teknologiske forbedringer har gjort motorer mere energieffektive, men det stigende antal tungere og kraftigere køretøjer samt faldende belægningsprocenter har opvejet disse forbedringer. Frivillige aftaler med automobilbranchen om at reducere de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler skulle forbedre situationen, og de fremskridt, der gøres ved at gennemføre sådanne aftaler, bør nøje overvåges.

Indførelsen i 1992-93 af emissionsstandarder (krav om katalysatorer) for biler og lignende standarder for lastbiler har ført til betydelige begrænsninger i specifikke emissioner af NO_x og NMVOC i visse lande. Ifølge data fra Østrig og Holland er emissionerne af NO_x og NMVOC pr. person-km og ton-km faldet betydeligt for vej-, jernbane- og lufttransport. Fordelene herved er imidlertid delvist opvejet af stigende efterspørgsel på transport. Desuden er det indtil videre kun 48 % af benzindrevne biler i EU, der er udstyret med en katalysator, og der er store forskelle landene imellem. Nyere forskning har bekræftet, at der sker en systematisk stigning i bestemte emissioner i takt med øget antal kørte km, og at der er store forskelle mellem prøveemissionsmålinger og målinger på vejene. Dette viser, hvor vigtigt det er at gennemføre regelmæssige vedligeholdelsesprogrammer.

Udfasning af blyholdig benzin er historien om et integrations-tiltag, der er lykkedes. Blyfri benzin er kommet op på markedets andel på 75 % gennem anvendelse af midler som afgifter og teknologistandarder (katalysatorsystemer). Blyfri benzin forventes at være delvist afskaffet i år 2000 og fuldstændigt i år 2005. Til trods for EU's forsøg på at fremme alternative energikilder, el, naturgas og brændstofceller samt vedvarende energikilder (biobrændstoffer) til transport bruges sådanne energikilder endnu i begrænset omfang.

Mellem 1980 og 1997 blev gennemsnitsalderen for EU's vognpark forøget fra seks til syv år da vognparken kun langsomt blev fornyet. Dette medførte en langsommere gennemslagskraft for mere moderne teknologier. Grækenland, Portugal, Finland og Sverige har den ældste vognpark, mens Luxembourg, Irland og Belgien har de hurtigste fornyelseshastigheder. Den høje gennemsnitsalder i Portugal, Grækenland, Sverige og Finland hænger sammen med høj beskatning af køretøjer og de økonomiske forhold i disse lande.

Medlemsstaterne Grækenland, Danmark, Spanien, Frankrig, Irland og Italien indførte bilskrøtningsordninger i 1990'erne. Sådanne programmer resulterer naturligvis kun i miljøforbedringer, hvis de nye køretøjer har betydeligt bedre emissionsniveauer end de ældre modeller. Desuden skal de miljømæssige virkninger af at bygge og skrotte køretøjer mindskes. Direktivforslaget om udtjente køretøjer tager sigte på at sikre dette.

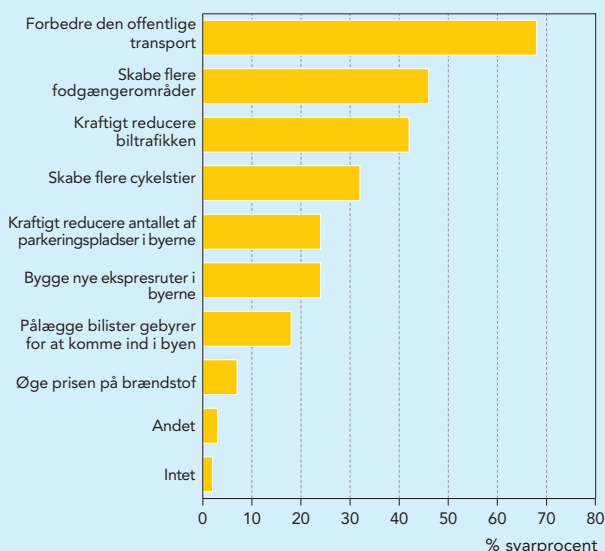
EU-politikker, som f.eks. auto-olie-programmet, fokuserer i øjeblikket hovedsageligt på teknologi og brændstofkvalitet for at opnå effektivitetsforbedringer. Yderligere initiativer omfatter skrøtningsordninger for gamle biler og frivillige aftaler med automobilindustrien om CO₂-emissioner. Sådanne foranstaltninger skal suppleres med foranstaltninger, der påvirker købe- og køreadfærd i form af forbrugeroplysninger, køretræningsprogrammer, miljøstyrings- og kontrolordninger for selskaber, bildeleordninger.

Integrationsspørgsmål 7: Hvor effektivt anvendes miljøstyrings- og overvågningsværktøjer til støtte for politikker og beslutningstagning?

Nøgleindikator: Den offentlige mening om løsninger på transportproblemer (repræsentativt prøveudsnit af 16 000 EU-borgere)

Hvilken af disse foranstaltninger ville efter Deres mening gøre det muligt mest effektivt at løse miljøproblemer i forbindelse med bytrafik?

Forbedringer af offentlig transport, regler om cykling og gang og begrænsning af biler i visse områder er de foranstaltninger, der blandt befolkningen menes at have størst støtte. Anvendelse af prismæssige foranstaltninger er langt mindre acceptabel for befolkningen. Desuden drages der ikke altid en forbindelse til egen adfærd.



Kilde:
Eurobarometer, 1999

Indtil videre er der ikke mange medlemsstater, der gennemfører integrerede transport- og miljøstrategier. Otte lande er i gang med at udvikle sådanne strategier, men i de fleste tilfælde er strategierne ikke fuldt ud vedtaget, finansieret og gennemført. Kun Østrig og Finland har indtil nu udarbejdet en indikatorbaseret rapport i overensstemmelse med TERM. Sverige har planer om at gøre det. Cardiff-processen skulle sikre et større incitament til at aflægge rapport om fremskridt i integrationen på sektorspecifikt plan. TERM kan anvendes som en fælles model for

nationale rapporteringsaktiviteter og vil blive nøje koordineret med disse.

Internationalt er der voksende enighed om, at strategisk miljøvurdering (SEA) er et væsentligt redskab til integration af miljøovervejelser i nationale/regionale/lokale transportpolitikker og -planer, og dermed forbundne fysiske politikker og planer. SEA bidrager også til at sikre, at offentlige myndigheder og miljømyndigheder er fuldt ud involveret i beslutningsprocessen. En praksis for strategiske miljøvurderinger (SEA) inden for transportsektoren er ved at blive etableret i adskillige lande. Forbindelserne mellem SEA og den faktiske beslutningstagning er imidlertid generelt dårlige, da den retlige struktur for SEA ofte er langsom og da de institutionelle hindringer hæmmer accepten af SEA.

På virksomhedsniveau tager transportsektoren i stigende grad miljøstyringssystemer i brug, især ISO 14001 og EMAS, som en omkostningseffektiv måde til forbedring af miljøindsatsen.

Helt op til 45 % af EU's borgere betragter stor færdselstæthed på vejene som et alvorligt problem for deres lokale miljø, 40 % anser luftforurening som et alvorligt problem, og 30 % betragter støj som et alvorligt problem. Forbedring af den offentlige transport, regler vedrørende cykling og gang i forbindelse med begrænsninger for bilkørsel i visse områder ses som de mest effektive løsninger. Der synes ikke at være særlig stor folkelig accept af prismæssige foranstaltninger som middel til at forbedre situationen. Folk er tilbøjelige til at mene, at lokale, regionale og nationale, og i mindre udstrækning EU, myndigheder er ansvarlige for at løse de nuværende problemer: De forbinder ikke fuldt ud problemerne med deres adfærd som enkeltpersoner.

Fremtidig TERM-dagsorden

TERM er udformet som en fortløbende proces. Data og metoder vil gradvist blive forbedret.

Manglerne i data har betydet, at denne første TERM-rapport har sine begrænsninger. Nogle af de foreslåede indikatorer kan endnu ikke kvantificeres – der måtte i stedet for anvendes indirekte (proxy) indikatorer, mens andre data kun kan vises for et begrænset antal lande. Der er også behov for forbedringer i data og metoder for at opnå en bedre forståelse af:

- årsagssammenhænge mellem transportefterspørgslens drivende kræfter;
- disses påvirkning og indvirkning på miljø og mennesker;
- effektiviteten af de politiske reaktioner for at afhjælpe dette pres og disse virkninger.

Aktioner med henblik på at samordne de metodiske modeller og strømline dataindsamlingen nationalt og internationalt er vigtige for TERM-dagsordenen. Medlemsstater, Eurostat, EEA og dets europæiske temacentre er de vigtigste aktører. Kommissionens program for forskning og teknologisk udvikling inden for transport kan anvendes til at fokusere på internationale forskningsbestræbelser vedrørende specifikke TERM-behov.

Sideløbende vil listen over TERM-indikatorer regelmæssigt blive revideret, så behovet for oplysninger tilpasses de integrationsstrategier og mål, der fremkommer. Snart skal der indledes aktiviteter for at inddrage tiltrædelseslandene i TERM-processen og tilpasse listen over indikatorer herefter.

Efterhånden som data og metoder gradvist forbedres, bliver det muligt bedre at kunne bedømme, hvor effektive specifikke politiske foranstaltninger er. Den regelmæssige indikatorbaserede rapport vil blive suppleret af fokusrapporter om bestemte politiske emner, som kræver uddybning. Endvidere vil gennemførligheden af at medtage scenarieprognoser i de indikatorbaserede rapporter blive undersøgt.

Adskillige nationale indikatorrapporteringssystemer ser nu dagens lys, og der bliver behov for koordinering for at sikre sammenligneligheden af nationale vurderinger og for at give tilbagemeldinger til TERM. Samarbejdet inden for netværk med andre internationale organisationer, som f.eks. Organisationen for

Økonomisk Samarbejde og Udvikling,
Verdenssundhedsorganisationen, Den Europæiske
Transportministerkonference og De Forenede Nationers
Økonomiske Kommission for Europa, bør fortsætte, så
overlapninger undgås.
Det er klart, at alle disse aktioner kun kan etableres gradvist og at
de kræver tilstrækkelige ressourcer i medlemsstaterne samt til
EEA og Eurostat.