



TERM 2001

Indikatorer for transport- og
miljøintegration i den europæiske union

Resumé





Omslag: Rolf Kuchling
Layout: Pia Schmidt

Meddelelse til læserne

Indholdet af denne rapport afspejler ikke nødvendigvis Europakommissionens eller andre EU-institutioners officielle holdning. Hverken Det Europæiske Miljøagentur eller enkeltpersoner eller selskaber, der optræder på agenturets vegne, kan gøres ansvarlige for den anvendelse, som måtte blive gjort af informationerne i denne rapport.

Yderligere oplysninger om EU fås på Internet via Europa-serveren (<http://europa.eu.int>).

Bibliografiske data findes bagest i denne publikation.

Luxembourg: Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer, 2001

ISBN: 92-9167-309-9

© EEA, København, 2001

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

Printed in Belgium

Trykt på ikke-klorbleget papir

Det Europæiske Miljøagentur
Kongens Nytorv 6
DK-1050 København K
Danmark
Tel: (45) 33 36 71 00
Fax: (45) 33 36 71 99
E-mail: eea@eea.eu.int
Internet: <http://www.eea.eu.int>

Bevæger vi os i den rigtige retning?

Både i Den Europæiske Union (EU) og i mange andre dele af verden er et mere bæredygtigt transportsystem blevet nødvendigt. Transportsektoren indtager derfor en fremtrædende plads i EU's sjette miljøhandlingsprogram (6EAP) og bæredygtige udviklingsstrategi. Det Europæiske Råd har på sit møde i Göteborg udpeget transportsektoren som det ene af fire prioriterede områder, hvor udarbejdelsen af en politik for bæredygtig udvikling skal fremskyndes.

Skal der ske fremskridt, må miljøhensyn integreres bedre i alle aspekter af transportplanlægningen. Lige så vigtigt er det at få et klart og kvantitativt billede af sektoren og dens udvikling. Denne pjece sammenfatter hovedresultaterne af TERM 2001, som er den anden indikatorbaserede rapport under EU's transport- og miljø-rapporteringsmekanisme (TERM). Rapporten bekræfter med sine hovedbudskaber mange af de tendenser, problemer og udfordringer, som er fremhævet i TERM 2000. Alt i alt viser rapporten, at transporten udvikler sig i mindre, og ikke i mere bæredygtig retning, og at integrationsindsatsen må forstærkes.

TERM 2001 — Indicators tracking transport and environment integration in the European Union findes sammen med de tilhørende detaljerede indikatordatablade på EEA's websted: <http://themes.eea.eu.int/theme.php/activities/transport>

TERM-statistikker offentliggøres af Eurostat i: *Transport and environment: statistics for the transport and environment reporting mechanism (TERM) for the European Union, 2001*. <http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/>





Er transportsektorens miljøindsats forbedret?

Den voldsomme stigning i vejtransporten og i mindre grad luftfarten har gjort transportsektoren til en af de væsentligste årsager til flere alvorlige miljøproblemer.

Fossile brændstoffer dækker stadig langt hovedparten af transportens energiforbrug, som bidrager med omkring en fjerdedel af den menneskeskabte emission af carbondioxid (CO₂) i EU. Den stigende emission af drivhusgasser fra denne sektor bringer opfyldelsen af EUs mål for emissionsbegrænsning i henhold til Kyoto-protokollen i fare. Transportens største kilde til CO₂-emission er vejtransporten, efterfulgt af luftfarten. Europa-Kommissionens frivillige aftale med bilindustrien om reduktion af CO₂-emissionen fra nye biler forventes at bremse stigningen i emissionen fra personbiler. Transportsektoren hører til en af de prioriterede indsatsområder i Fællesskabets handlingsplan for en bedre energiudnyttelse, der også kan bidrage til det europæiske klimaændringsprogram.

Anvendelse af katalysatorer til nedsættelse af emissionen af andre stoffer i udstødningen fra nye benzindrevne biler samt strengere bestemmelser for emissioner fra dieseldrøjetøjer og for brændstoffers kvalitet har alle haft positiv indvirkning på udviklingen. Dette har resulteret i gavnlig miljøvirkninger, hovedsagelig i form af en væsentlig bedre luftkvalitet i byerne.

Alligevel er luftkvaliteten i de fleste europæiske storbyer stadig dårlig og gør yderligere indsats nødvendig. Vej-, jernbane- og flytransport er hovedårsager til støjgener. Vej- og jernbaneinfrastrukturen inddrager fortsat arealer fra landbrug og bymæssig benyttelse og berører en lang række fra naturlandskaber og levesteder for dyr udpeget som bevaringsværdige.

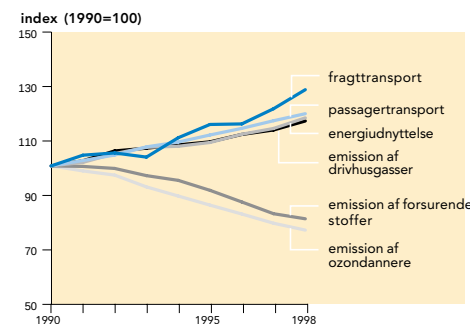


- Emissionen af NO_x (nitrogenoxider) og NMVOC (flygtige organiske forbindelser bortset fra metan) er faldende, men for at opfylde EUs emissionsmålsætning kræves en væsentlig yderligere reduktion.
- Skønt luftkvaliteten i byerne er i bedring, resulterer forureningsniveauet stadig i sundhedsrisici.
- Antallet af dødsulykker i transporten er faldende, men trafikuheldene koster stadig 41 000 mennesker livet årligt.

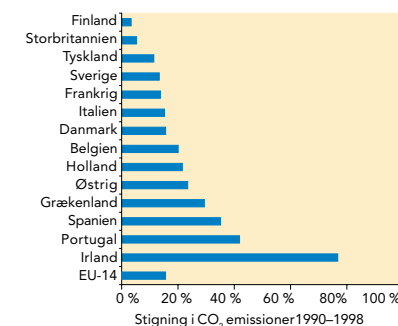


- CO₂-emission fra transport i EU steg med 15 % mellem 1990 og 1998.
- Det anslås, at over 30 % af befolkningen er udsat for et trafikstøjniveau, som kan være generende eller sundhedsskadeligt.
- EUs område bliver i stigende omfang opsplittet af vej- og jernbaneinfrastrukturen.
- Der sker stadig store uheld med olieudslip fra skibsfarten med vekslende mellemrum i EU, men flere oliepletter skyldes ulovlig udledning.

Miljøeffektivitet indenfor transport



Stigning i CO₂ emissioner fra transport





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

I Europa-Kommissionens strategi for bæredygtig udvikling og den nye Fælles Transportpolitik er det et krav, at væksten i transporten gøres uafhængig af den økonomiske vækst, og at modalsplit i 2010 skal være fastholdt på 1998-niveauet. I øjeblikket går udviklingen ikke i mod opfyldelsen af disse målsætninger.

Drivkræfterne bag stigningen i personbilkørslen er især det voksende antal bilejere, udviklingen i transportpriserne og dårlig fysisk planlægning (som fører til ukontrolleret og spredt byvækst). Forskydningen mod øget bilisme og luftfart fortsætter; de største vækstrater finder man for vej- og lufttransport. Turismen er det område, som vokser hurtigst.

Drivkræfterne for godstransportens vækst er primært økonomiens globalisering, det indre markeds liberalisering, kompleksiteten i handelsnetværk, specialiseringen af produktionsprocesser, kundernes præferencer og faldende transportomkostninger. Den nyligt vedtagne "jernbanepakke", der sigter mod at lukke op for konkurrence i den internationale godstransport med jernbane, kan medvirke til at øge jernbanens andel på transportmarkedet.

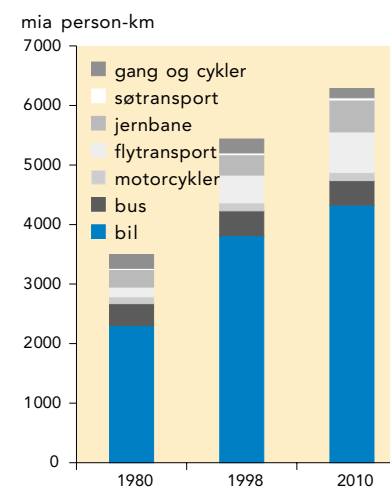


- På de længere strækninger har nærskibsfarten opnået ganske gode resultater: I 1998 var dens andel i det totale antal tonkilometer 42 %, svarende til 6 % af det samlede antal transporterede tons.

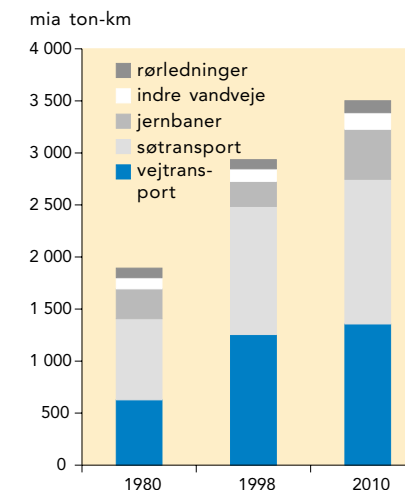


- Passagertransporten er gennem de seneste 20 år steget med ca. 55 % og forventes kun i ringe grad at være gjort uafhængig af den økonomiske vækst i 2010.
- Passagertransporten stiger stadig vej- og lufttransport.
- Godstransporten steg med 55 % mellem 1980 og 1998; stigningen forventes også fremover at være tæt forbundet til den økonomiske vækst.
- Godstransport ad vej udgør nu 43 % af det samlede antal tonkilometer og 80 % af det samlede antal transporterede tons.

Passagertransport



Godstransport





Er vi blevet bedre til at planlægge og koordinere transporten, så den passer til behovet for tilgængelighed?

Flere og flere mennesker rejser længere i takt med den øgede afstand mellem hjem, arbejdsplads, forretninger, skoler og fritidscentre. Privatbilernes stigende udbredelse fremmer spredt byvækst (og omvendt, så der opstår en ond cirkel). De fleste foretrækker bilen frem for mere miljøvenlige transportformer, selv når afstanden er passende for f.eks. gang eller cykling. For mange er bilen nærmest blevet uundværlig for adgangen til basale serviceydelser, og er den foretrukne transportform til andre formål.

Det er vigtigt, at der er sammenhæng mellem samhørighedspolitikkerne i Det Europæiske Fællesskabs og den fysiske og transportmæssige planlægning. Det er imidlertid omdiskuteret, om ny transportinfrastruktur udløser økonomisk vækst og styrker samhørigheden mellem regionerne.

Flere lande er i gang med at styrke koordineringen af regions, by- og transportplanlægningen. Dette kan dog først på langt sigt forventes at give resultater, og endnu er der ingen tydelig tendens til, at udviklingen er vendt.

Tiltag til fremme af bedre planlægningspraksis indgår i udviklingsplanen for EUs område, den fælles transportpolitik og den sjette miljøhandlingsplan. Også med det nye direktiv om strategisk miljøvurdering er det hensigten at sikre integration af miljøhensyn i den fysiske planlægning.

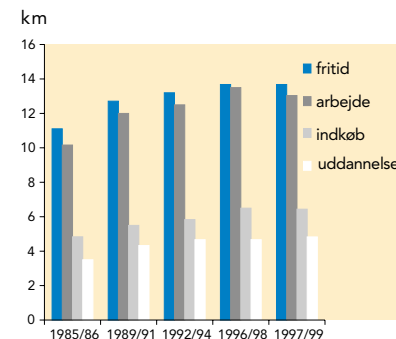


- Tilgængelighed ad vej og bane er stadig ulige fordelt mellem regionerne; bygning af infrastrukturer udløser ikke nødvendigvis økonomisk vækst.

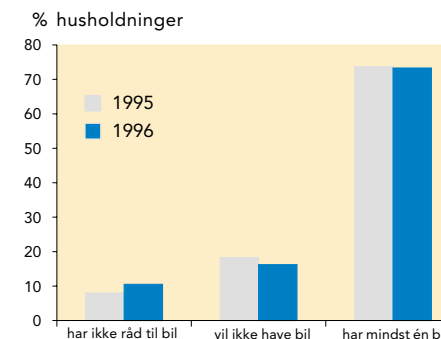


- I visse lande bliver der ved spredt byvækst større afstand til grundlæggende tjenesteydelser som indkøb, beskæftigelse og uddannelse og fritidsaktiviteter.
- I visse lande har husholdninger uden bil vanskeligere adgang til grundlæggende tjenesteydelser.

Gennemsnitlig rejselængde, fordelt på formål, Storbritannien



Husholdninger og privatejede biler i EU-15





Udnytttes transportinfrastrukturen bedst muligt, og bevæger vi os i retning af et mere afbalanceret kombineret transportsystem?

Beslutninger om transportinfrastruktur træffes stadig hovedsagelig som reaktion på flaskehalsproblemer i trafikken. Denne reaktive praksis fremmer udvidelse af vej- og lufthavnsinfrastrukturen.

Jernbanerne modtager en større andel af de samlede investeringer, end hvad der svarer til deres andel i den samlede efterspørgsel, men det har ikke gjort jernbanen tilstrækkelig fleksibel til at opfylde de nye transportbehov. Kvaliteten af jernbaner og kombinerede transportformer og tjenester samt aktiviteter må forbedres. Med 'jernbanepakken' sigtes der mod at øge jernbanernes effektivitet gennem lovgivning, som giver de nationale tjenester for godstransport og internationale passagertransport adgang til jernbanenet, og som forbedrer sikkerhed og samarbejde.

De fleste investeringer i EUs transeuropæiske net (TEN) går til motorvejene, skønt man havde forventet, at 60 % ville tilfalde jernbanerne, især til udbygning af højhastighedsbanerne. Der er foretaget forholdsvis store investeringer i bybaner, og i visse lande er der planer om flere cykelstier.

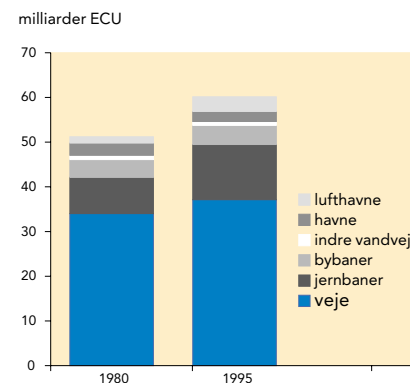


- Jernbanernes 28 %'s andel i infrastrukturinvesteringerne er større end deres andel i den samlede transport, men deres markedsandel er stadig faldende.

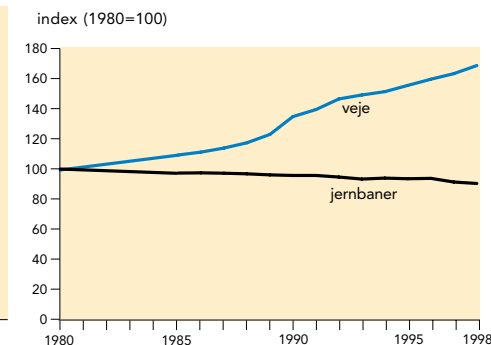


- De enkelte transportformers andel i investeringer til infrastruktur har stort set ikke ændret sig siden 1980; vejtrafikken er dominerende med en andel på 62 % (1995).
- Motorvejsnettet er siden 1980 blevet udvidet med over 70 %, hvorimod længden af konventionelle jernbanestrækninger og indre vandveje er mindsket med ca. 9 %.
- Målsætningen for den internationale finansiering af det transeuropæiske net (TEN) er, at 60 % skal gå til jernbaner, men den faktiske investering i TEN har stadig hovedvægten på motorveje.

Investeringer i transportinfrastruktur



Længden af motorvejene og jernbanerne, EU-15





Bevæger vi os i retning mod et mere rimeligt og effektivt prissystem, der sikrer, at eksterne omkostninger internaliseres?

Hovedmålet for EUs strategi for rimelig og effektiv prissættelse er at sikre, at samfundets marginale omkostninger, herunder omkostninger ved miljøskader, uheld og trafikpropper, dækkes af transportens pris. Dette mål er imidlertid langt fra opfyldt: Specielt vej- og flytrafik, som har de højeste eksterne omkostninger pr. transportenhed, bliver indirekte støttet af samfundet.

Der er dog tegn på fremskridt: De fleste medlemsstater bevæger sig hen mod en afgiftsstruktur, hvor der skelnes mellem transportformerne på grundlag af deres miljøomkostninger. Foranstaltningerne til internalisering retter sig hovedsagelig mod luftforurening i vejtrafiksektoren og støj i flytrafiksektoren, hvorimod næsten ingen vedrører trafikpres og CO₂-emission.

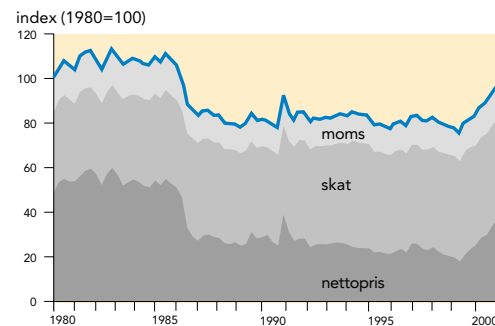
Når man skal 'fastsætte den rigtige pris', er der flere værktøjer til rådighed. Flytning af afgiftsbyrden fra faste skatter og afgifter (f.eks. i form af en årlig køretøjsafgift eller en årlig afgift for brug af motorveje) til variable skatter og afgifter (som bompenge, brændstofafgifter, vejkilometerafgifter) anses sædvanligvis for at være den mest hensigtsmæssige vej frem.



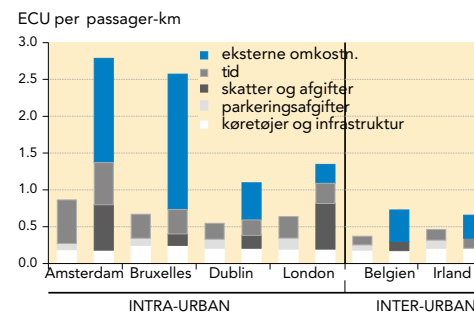
- De fleste lande skaber redskaber til internalisering, men der er stadig hindringer for gennemførelsen.
- Den nuværende udvikling i brændstofpriser tilskynder ikke til brændstofbesparende kørsel, men differentiering af afgifter er med til at fremme brugen af renere brændstoffer.



- Transportens eksterne omkostninger anslås til 8 % af BNP; personbiler, lastbiler og fly har de højeste eksterne omkostninger pr. transporteret enhed.
- Prisstrukturen afspejler ikke i tilstrækkelig grad transportens marginale samfundsomkostninger, navnlig i myldretiden og i byområder.
- I Storbritannien og Danmark er prisen for biltransport i de senere årtier steget mindre end prisen for offentlig transport.



Faktiske brændstofpriser, EU-15



Omkostninger ved biler og sociale omkostninger i myldretid, 2005





Hvor hurtigt bliver ny teknologi ført ud i livet og hvor effektivt udnyttes køretøjer?

I de seneste to årtier er biltransportens energiudnyttelse (og specifikke CO₂-emission) blevet en smule bedre. Dette er et resultat af tekniske fremskridt og den frivillige aftale med bilindustrien om at reducere CO₂-emissionen fra nye biler. Energiudnyttelse for lastbiltransport er ikke blevet bedre, hvilket til dels skyldes udnyttelse af lastkapacitet. Lastbiler bruger væsentligt mere energi pr. tonkilometer end jernbane- og skibstransport.

Som resultat af strengere emissionsnormer (f.eks. indførelse af katalysatorer) og bedre brændstofkvalitet er der sket en markant reduktion af emission af NO_x fra person- og lastbiler. Alternative brændstoffer — elektricitet, naturgas, brændstofceller og biobrændstoffer — er under udvikling, men har ringe gennemslagskraft på markedet. I strategien for en bæredygtig udvikling sigtes der mod, at de alternative brændstoffers andel i vejtransportens samlede brændstofforbrug skal øges til 7 % i 2010 og 20 % i 2020.

Skibs- og jernbanetransport har, sammenlignet med vejtransporten, meget gunstig energiudnyttelse pr. tonkilometer. Jernbanetransportens energiudnyttelse har imidlertid kun ændret sig lidt de seneste to årtier, hvilket viser, at mulighederne for yderligere energibesparende foranstaltninger bør undersøges, selv for jernbanesektoren.

Miljøpåvirkningen fra luftfart ventes at øges i takt med den voksende kløft mellem øget transportarbejde og tempoet i de teknologiske og driftsmæssige fremskridt. Kommissionen har erkendt, at der er tale om en ikke-bæredygtig udvikling, og har offentliggjort en strategi til forbedring af tekniske normer og normer for støj og emissioner for fly.



- Gennem teknologi forbedringer og renere brændstoffer er køretøjerne blevet mindre forurenende pr. transportenhed.

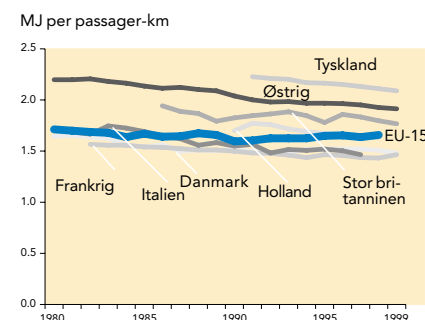


- For personbiltransporten vej er der sket en lille forbedring i energiudnyttelsen, men dette gælder ikke for godstransport ad vej.
- Skibs- og jernbanetransport er de reneste motoriserede transportformer, men de udviser ringe forbedring i energiudnyttelsen.

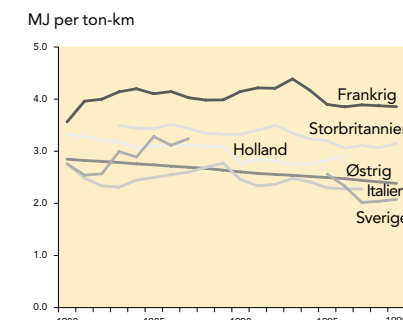


- Antallet af passagerer pr. personbil og lastningsandel for lastbiler er stadig lav; dette virker i modsat retning af de forbedringer i energiudnyttelsen, som er opnået gennem bedre teknologi og brændstof.
- Bilparkens gennemsnitsalder er steget, hvilket nedsætter hastigheden af forbedringer fra ny teknologi.
- Trods teknologiske og driftsmæssige fremskridt er flyvning den mest forurenende transportform, målt i emission pr. transportenhed.

Energiforbrug pr. personkilometer
— biler



Energiforbrug pr. tonkilometer
— lastbiler





Hvor effektivt anvendes miljøstyrings- og overvågningsværktøjer til støtte for politikker og beslutninger?

Efter henstillingen fra EU-topmødet i Cardiff i juni 1998 har de fleste lande formuleret eller er i færd med at formulere integrerede transport- og miljøstrategier. Mange af dem er dog endnu ikke fuldt ud godkendt, finansieret og gennemført.

De nationale strategier er ikke altid på linje med EU's strategier og politikker. Især må den manglende gennemførelse af internaliseringen af de eksterne omkostninger påpeges. Konkrete målsætninger savnes ofte.

I seks lande opstilles regelmæssige transport- og miljøindikatorer. Kun Østrig og Finland har etableret en særlig ordning for indberetning af indikatorer efter retningslinjerne i TERM. Sverige, Frankrig og den tyske delstat Baden-Württemberg har planer om at gøre det samme.

I flere lande bevæger man sig mod en systematisk anvendelse af strategisk miljøvurdering af transportpolitikker og -planer på nationalt eller regionalt plan. Dette fremmer integrering af miljøhensyn på forskellige niveauer for beslutninger og styrker offentlighedens indsigt og engagement.

En del lande er ved at gennemføre programmer, som skal øge bevidstheden omkring transport- og miljøproblemer, men offentlighedens forståelse resulterer ikke altid i de ønskede adfærdssændringer — dertil kræves stærke incitamenter.



- Der oprettes nationale transport-/miljøovervågningssystemer, som kan blive værdifulde elementer for TERM.



- Mindst 10 medlemsstater er i færd med at formulere integrerede transport- og miljøpolitikker, men ofte uden konkrete målsætninger.
- Strategiske miljøvurderinger vinder stigende udbredelse, men har kun svag forbindelse til beslutningsprocesserne.
- I de fleste lande er et formaliseret samarbejde mellem ministerierne for transport og miljø under etablering, men der er behov for, at det styrkes.



- Bevidstgørelse af offentligheden resulterer ikke altid i ændret adfærd.





Figurer og kilder:

Figur	Side	Kilde
Miljøeffektivitet indenfor transport	5	EEA – Det Europæiske Temacenter for Luftemission, 2001; Eurostat, 2001
Stigning i CO ₂ emissioner fra transport	5	EEA – Det Europæiske Temacenter for Luftemission, 2001
Passagertransport	7	Eurostat, 2001; Europa-Kommissionen, 1999; AEA Technology Environment, 2001
Godstransport	7	Eurostat, 2001; Europa-Kommissionen, 1999; AEA Technology Environment, 2001
Gennemsnitlig rejselængde, fordelt på formål, Storbritannien	9	Department of the Environment, Transport and the Regions, 2001
Husholdninger og privatejede biler i EU-15	9	Eurostat, 2001
Investeringer i transportinfrastruktur	11	Eurostat, 2001, (ECMT data)
Længden af motorvejene og jernbanerne, EU-15	11	Eurostat, 2001
Faktiske brændstofpriser, EU-15	13	CE Delft, 2000, (Eurostat data)
Omkostninger ved biler og sociale omkostninger i myldretid, 2005	13	TRENEN, 1999
Energiforbrug pr. personkilometer — biler	15	Odyssee, 2000
Energiforbrug pr. tonkilometer — lastbiler	15	Odyssee, 2000

Det Europæiske Miljøagentur

TERM 2001 — Indikatorer for transport- og miljøintegration i den europæiske union, Resumé

Luxembourg: Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer,

2001 — 17 s — 14.8 x 21 cm

ISBN 92-9167-309-9





Bestillingsformular

Send mig venligst eksemplarer af: *TERM 2001 — Indicators tracking transport and environment integration in the European Union*, EEA 2001, 60 s, ISBN 92-9167-307-2, katalognummer: TH-39-01-295-EN-C, pris i Luxembourg: 10 euros.

Formularen udfyldes med STORE BOGSTAVER og sendes til din boghandler eller en af Publikationskontorets salgssteder: <http://eur-op.eu.int/general/en/s-ad.htm>

Navn: _____

Dato: _____

Adresse: _____

Telefon: _____

Underskrift: _____

