

## Transport og miljø i Europa

De voksende transportmængder fører til øget belastning af miljøet, især i forbindelse med klimaændringer og tab af biodiversitet. De aktuelle bestræbelser på at imødegå disse tendenser bremser i bedste fald stigningstakten.

Det positive aspekt er, at de teknologiske forbedringer fører til en begrænsning af luftforureningen fra vejtransporten på trods af stigningen i trafikmængderne. Alligevel kræves der mere for at løse luftforureningsproblemet i byerne.

Denne briefing beskæftiger sig nærmere med udviklingen fra begyndelsen af 1990'erne til godt og vel begyndelsen af 2000.

### Tendenser inden for transportsektoren

#### Transportmængderne vokser stadig

En svækkelse af koblingen mellem vækst i transport og økonomisk vækst har været et centralt mål for EU's transportpolitik i flere år, men er endnu ikke blevet opfyldt. Transportmængderne i EU voksede støt i samme takt som økonomien eller hurtigere: næsten 20 % for personbefordring og omkring 30 % for godstransport.

#### Vej- og lufttransport vokser hurtigere end andre transportformer

Et andet centralt mål for EU's transportpolitik er i 2010 at stabilisere fordelingen mellem transportformerne på 1998-niveau.

Stigningen i transporten i 1990'erne var imidlertid domineret af vej- og lufttransport, mens der var tendens til, at andre transportformer såsom jernbane, bus og indre vandveje stagnerede eller endog tegnede sig for et fald. Lufttransport var den hurtigst voksende transportform med en årlig stigning på 5 % eller mere.

#### Transportinfrastrukturen udvides fortsat

I løbet af det seneste årti er motorvejsnettet øget med godt 12 000 km i de gamle medlemsstater og med ca. 1 000 km i de nye.

Investeringerne i EU's transeuropæiske transportnet har hovedsagelig været koncentreret om at afhjælpe mangler i det grænseoverskridende højhastighedstog- og vejnet, hvor vejbygningsprogrammet har været prioriteret langt højere end jernbanen.

Som følge heraf voksede den samlede motorvejslængde hurtigt, mens omfanget af det konventionelle jernbaneanet og de indre vandveje langsomt mindskedes.

#### Prisstrukturen støtter generelt ikke formålet med EU's transportpolitik

Der er kun sket langsomme fremskridt i omstruktureringen af transportafgifterne i retning af en bedre internalisering af de

eksterne omkostninger, hvilket ellers ville medvirke til at begrænse den samlede efterspørgsel efter transport og transportinfrastruktur og også optimere fordelingen på transportformer.

For eksempel begunstiger priserne stadig privatbilen i stedet for den offentlige transport. De samlede omkostninger ved biltransport, som omfatter såvel købs- som driftsomkostninger, har ligget stabilt, mens omkostningerne ved andre transportformer er vokset. Det indebærer, at mobiliteten er faldende for dem, der ikke har adgang til en bil.

Der er ved at blive indført bestemmelser om inddækning af en del af infrastrukturudgifterne til jernbane- og vejtransport, og der er voksende krav om at indføre brændstofafgifter på EU-interne flyvninger.



## Miljøtendenser

### Emissionerne af skadelige forurenende stoffer falder

Der er sket et væsentligt fald i emissionerne af skadelige forurenende stoffer fra landevejskøretøjer. Faldet kan tilskrives EU's emissionsstandarder for landevejskøretøjer, som er blevet strammet gradvist siden begyndelsen af 1990'erne, en proces, der stadig pågår. Emissionerne af regulerede forurenende stoffer er faldet med 24 % til 35 % (international luftfart og søfart ikke inklusive).

Trods begrænsningen af luftforureningen fra vejtransporten er der dog stadig alvorlige problemer med luftkvaliteten i byområder. Der er behov for yderligere initiativer til at begrænse eksponeringen for sundhedsskadelige forurenende stoffer.

Det kan vise sig at være lige så vigtigt at sikre, at testcyklusserne til typegodkendelse af køretøjer afspejler kørselsmønstret i den virkelige verden, herunder 'chip-tuning' af dieselmotorer, som at foretage en yderligere stramning af standarderne for landevejskøretøjer.

Der indføres først emissionsstandarder for jernbanelokomotiver og indlandsfartøjer fra og med 2005. Der har i mange år eksisteret internationale standarder for

luftfartøjsemissioner, og de blev strammet i 1990'erne. I disse standarder indgår dog kun emissioner ved og omkring lufthavne. Emissioner ved flyvning i højden, som bidrager til den globale opvarmning, medregnes ikke.

### Emissionerne af drivhusgas vokser

Personbilerne er blevet mere effektive. Det heraf følgende fald i CO<sub>2</sub>-emissioner per km. fra biler mere end opvejes dog af væksten i transporten. Resultatet er en nettostigning på ca. 20 % i CO<sub>2</sub>-emissionerne fra landevejstransporten.

Bilindustriens forpligtelser til at begrænse CO<sub>2</sub>-emissionerne fra biler udløber i 2008/2009. Derfor er der behov for at præcisere den fremtidige ordning på dette område ved at udvide anvendelsesområdet til også at omfatte varevogne og sikre, at testcyklusserne afspejler kørselsbetingelserne i den virkelige verden og brugen af udstyr såsom klimaanlæg.

Luftfarten bidrager også betydeligt og i stigende grad til CO<sub>2</sub>-emissionerne. Lufttransporten vokser hurtigt, og virkningerne på klimaet som følge heraf vil snart overstige virkningerne af personbilerne, og i 2030 forventes virkningerne at være to gange

større. Luftfart er sammen med international søfart ikke omfattet af bestemmelserne i henhold til Kyoto-protokollen.

### Belastningen af habitater øges

Transportinfrastrukturen belaster habitater og biodiversitet via direkte anvendelse af arealer, støj- og lysforstyrrelser, luftforurening og fragmentering af landskaber. Efterhånden som transportinfrastrukturen udvides, vil flere og flere fredede naturområder komme under pres. Gennemsnitligt er ca. halvdelen af de fredede områder i Europa allerede berørt af transport. Der forekommer store regionale forskelle, som hænger nøje sammen med udsving i befolkningstætheden, men transporten har alvorlige konsekvenser, selv i fjerne områder i den arktiske region.

### Referencer

Ten key transport and environment issues for policymakers, EEA's rapport nr. 3/2004, Det Europæiske Miljøagentur, København, 2004.

Det Europæiske Miljøagentur  
Kongens Nytorv 6  
1050 København K  
Danmark

Tlf.: +45 33 36 71 00  
Fax: +45 33 36 71 99

Web: [www.eea.eu.int](http://www.eea.eu.int)  
Forespørgsler: [www.eea.eu.int/enquiries](http://www.eea.eu.int/enquiries)

