

Transport og miljø i Europa

Økende transportvolumer fører til økt press på miljøet, særlig når det gjelder klimaendring og tap av biologisk mangfold. Dagens innsats for å motvirke disse trendene vil i beste fall kunne bremse denne økningen.

Et positivt trekk er de teknologiske nyvinningene som, til tross for at trafikkvolumene øker, fører til en reduksjon i luftforurensningen fra veitransporten. Men det må likevel gjøres mer for å løse problemet med luftforurensning i byene.

Denne briefing ser nærmere på utviklingen fra tidlig på 1990-tallet til tidlig på 2000-tallet.

Trender i transportsektoren

Transportvolumene øker stadig

Et sentralt mål for EUs transportpolitikk har i flere år vært å frikople transportveksten fra den økonomiske veksten, men resultatene lar fortsatt vente på seg. Transportvolumene i EU har økt i nesten samme takt som økonomien, eller raskere: ca. 20 % innen passasjertransport og ca. 30 % innen godstransport.

Vei- og lufttransporten øker raskere enn andre transportmåter

Et annet sentralt mål for EUs transportpolitikk er å stabilisere fordelingen på transportmåter på 1998-nivå innen 2010.

Transportøkningen på 1990-tallet var imidlertid størst innen vei- og lufttransport, mens andre transportmåter som jernbane, buss og innlands vannveier syntes å stagnere eller gå tilbake. Lufttransport var den transportmåten som økte raskest, med en årlig vekst på 5 % eller mer.

Utvidet transportinfrastrukturen

I løpet av det siste tiåret har nettverket av motorveier blitt utvidet med over 12 000 km i de gamle medlemsstatene og med ca. 1 000 km i de nye.

Investeringene i EUs transeuropeiske transportnettverk er hovedsakelig konsentrert om å knytte sammen nettverkene for høyhastighetstog og veier over landegrensene, og investeringene i veinettet er langt høyere enn investeringene i jernbanenettet.

Samlet lengde på motorveinettet økte dermed raskt, mens omfanget av infrastrukturen for konvensjonell jernbane og innlands vannveier langsomt avtok.

Generelle prisstrukturer understøtter ikke målene for EUs transportpolitikk

Det er gjort små framskritt med å omstrukturere transportavgiftene i retning av en bedre internalisering av eksterne kostnader, noe som

ville bidratt til å redusere det totale behovet for transport og transportinfrastruktur, og også optimalisere fordelingen på transportmåter.

Eksempelvis favoriserer prisene fortsatt privatbilismen i forhold til offentlig transport. Totalkostnaden for biltransport, dvs. både innkjøps- og driftskostnader, har holdt seg stabil, mens kostnadene for andre transportmåter har økt. Dette tyder på at mobiliteten for dem som ikke har tilgang til bil, har blitt dårligere.

Reguleringstiltak med sikte på å dekke inn noen av utgiftene til infrastruktur blir iverksatt for jernbane- og veitransport, og kravet om å innføre drivstoffavgifter på flygninger internt i EU får stadig sterkere tilslutning.

Miljøtrender

Utslippene av skadelige forurensende stoffer synker

Det har vært en betydelig nedgang i utslippene av skadelige forurensende stoffer fra kjøretøyer. Nedgangen kan tilskrives EUs utslippsstandarter for kjøretøyer, som siden begynnelsen av 1990-tallet gradvis er blitt skjerpet, en prosess som fremdeles pågår. Utslippene av regulerte forurensende stoffer er redusert med 24 % til 35 % (internasjonal flytrafikk og skipsfart er ikke inkludert).

Til tross for at luftforurensningen fra veitransporten er blitt mindre, er det likevel fortsatt alvorlige problemer med luftkvaliteten i byområdene. Det er behov for ytterligere tiltak for å redusere folks eksponering overfor helseskadelige forurensende stoffer.

Å sikre at testsykluser gjenspeiler de reelle kjøreforholdene, herunder såkalt 'chip-tuning' av dieslbiler, kan være like viktig som en ytterligere innstramning av standardene for kjøretøyer.

Utslippsstandarter for jernbanelokomotiver og innlandsfartøy vil først bli innført i 2005. Internasjonale utslippsstandarter for luftfartøy har eksistert i mange år og disse ble skjerpet på 1990-tallet.

Standardene gjelder imidlertid bare utslipp på og ved flyplasser. Utslipp fra fly i marsjhøyde — som bidrar til den globale oppvarmingen — er ikke tatt i betraktning.

Utslippene av klimagasser øker

Personbilene er blitt mer effektive og CO₂-utslippene er redusert. Denne reduksjonen har imidlertid blitt mer enn oppveid av veksten i transportvolumene. Resultatet er en netto økning i CO₂-utslippene fra veitransporten på ca. 20 %.

De forpliktelser som bilindustrien pr. i dag har påtatt seg om å redusere CO₂-utslippene fra biler, utløper i 2008/2009. Det er derfor behov for å få klarhet i framtidens ordning på området, utvide virkeområdet til å gjelde varebiler og sikre at testsykluserne gjenspeiler reelle kjøreforhold og faktisk bruk av utstyr som klimaanlegg.

Også luftfarten bidrar med betydelige og stadig økende CO₂-utslipp. Med den raske veksten i lufttransporten vil innvirkningene på klimaet fra lufttrafikken snart overstige innvirkningene fra personbiler, og det er anslått at innvirkningene på klimaet vil være dobbelt så store innen 2030. Luftfart og internasjonal skipsfart er ikke regulert under Kyoto-protokollen.

Presset mot habitatene øker

Transportinfrastrukturen legger press på habitater og biologisk mangfold gjennom direkte bruk av landområder, støy- og lysforstyrrelser, luftforurensning og fragmentering av landskapet. Etter hvert som infrastrukturen utvides, vil stadig flere områder som er utpekt som naturområder komme under press. Gjennomsnittlig halvparten av de utpekte områdene i Europa er allerede påvirket av transport. Det er store regionale forskjeller som er nært knyttet til variasjoner i befolkningstetthet, men transport har en alvorlig innvirkning selv i fjerne arktiske områder.

Referanser

Ten key transport and environment issues for policymakers, EEA-rapport nr. 3/2004, Det europeiske miljøbyrå (EEA), København, 2004.

Det europeiske miljøbyrå
Kongens Nytorv 6
1050 København K
Danmark

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

Nettsted: www.eea.eu.int
Henvendelser: www.eea.eu.int/enquiries

NO

