

## Transport och miljö i Europa

Allt större transportvolym leder till ökad press på miljön, i synnerhet beträffande klimatförändringar och förluster i den biologiska mångfalden. De ansträngningar som görs nu för att motverka dessa trender minskar i dagsläget i bästa fall bara ökningstakten.

En positiv aspekt är att tekniska förbättringar leder till minskade luftföroreningar från vägtransporter trots att trafikvolymen ökar. Trots det krävs det mer för att lösa problemet med luftföroreningar i städer.

Detta nyhetsblad handlar om utvecklingen från början av 1990-talet fram till början av det tjugonde århundradet.

### Trender i transportsektorn

#### Transportvolymerna fortsätter att öka

Att frikoppla transportökningen från den ekonomiska tillväxten har varit ett huvudsakligt syfte med EU:s transportpolitik under flera år, men det har ännu inte uppnåtts. Transportvolymerna i EU ökade stadigt i ungefär samma takt som tillväxten eller snabbare; nästan 20 % för passagerartransport och ungefär 30 % för godstransport.

#### Väg- och lufttransporter ökar snabbare än andra transportslag

Ett annat huvudmål för EU:s transportpolitik är att, senast år 2010, stabilisera fördelningen mellan de olika transportslagen på den nivå de befann sig 1998.

Transporttillväxten på 1990-talet övervägdes av väg- och lufttransport medan andra transportslag såsom järnvägs-, busstransport och transport på

inre vattenleder tenderade att stanna av eller till och med minska. Lufttransport var det transportslag som ökade snabbast med en årlig ökning på 5 % eller mer.

#### Transportinfrastrukturen byggs ut allt mer

Under det sista decenniet byggdes motorvägsnätet ut med mer än 12 000 km i de gamla medlemsstaterna och med omkring 1 000 km i de nya.

Investeringar i det transeuropeiska nätverket för transporter har främst fokuserats på skillnader mellan olika länder i nätverken för höghastighetståg och vägar. Vägprogrammet har prioriterats före järnvägsprogrammet.

Följaktligen ökade den totala längden på motorvägar väsentligt medan utsträckningen av infrastrukturen för konventionella järnvägstransporter och transporter på inre vattenleder sakta avtar.

#### Prisstrukturerna i allmänhet bidrar inte till att uppnå målsättningarna i EU:s transportpolitik

Ändringen av transportavgifter så att externa kostnader ingår i avgifterna går sakta. En sådan ändring skulle hjälpa till att minska den totala efterfrågan på transporter och transportinfrastrukturer och även optimera fördelningen mellan de olika transportslagen.

Kostnaderna fortsätter till exempel att främja transport med egen bil istället för med offentliga kommunikationsmedel. Den totala kostnaden för biltransport, vilken omfattar både inköps- och driftskostnader, har förblivit oförändrad medan kostnader för andra transportsätt har ökat. Detta medför mindre tillgänglighet för de som inte har tillgång till bil.

Bestämmelser för att återföra delar av kostnaderna för infrastrukturer håller på att utarbetas för järnvägs- och vägtransport och efterfrågan blir allt större på införandet av en bränsleskatt på flygningar inom EU.



## Miljötrender

### Mindre farliga utsläpp

Farliga utsläpp från vägtrafikfordon har minskat avsevärt. Detta tack vare EU:s avgaskrav för vägtrafikfordon, som har skärpts efter hand sedan början av 1990-talet, en skärpning som pågår fortfarande. Utsläppen av reglerade föroreningar har minskat med 24 % till 35 % (internationella flygtransporter och sjötransporter ingår inte).

Trots att föroreningarna från vägtrafiken minskar, finns det fortfarande stora luftkvalitetsproblem i stadsområden. Det behövs fler initiativ för att minska människors exponering för hälsofarliga föroreningar.

Att säkerställa att testkör cyklerna speglar verkliga körvillkor, inbegripet 'chip-tuning' av dieslbilar, kan vara lika viktigt som att ytterligare skärpa avgaskraven för vägtrafikfordon.

Avgaskraven kommer först att införas för lokomotiv och fartyg som framförs på inre vattenvägar från och med 2005. Internationella avgaskrav för från flygplan har funnits i många år och de skärptes på 1990-talet. Men kraven omfattar bara utsläpp på och kring flygplatser, inte utsläpp från flygning på hög höjd, utsläpp som bidrar till global uppvärmning.

### Utsläpp av växthusgaser ökar

Personbilar har blivit mer effektiva. Men minskningen av koldioxidutsläpp från bilar som teknikförbättringarna har gett har mer än kompenseras av den ökade trafiken. Resultatet är en nettoökning på ca 20 % av koldioxidutsläpp från vägtrafik.

Bilindustrins nuvarande åtagande att minska koldioxidutsläppen från bilar löper ut 2008/2009. Det finns därför ett behov av att klargöra den framtida strategin inom detta område. Strategin måste även omfatta skåpbilar och måste kunna garantera att testkör cyklerna speglar verkliga körvillkor och användning av utrustning som t.ex. luftkonditionering.

Flygtrafiken bidrar också stort och allt mer till utsläpp av koldioxid. Eftersom flygtrafiken växer snabbt kommer utsläppen från flyget snart att påverka klimatet mer än utsläppen från passagerarfordon. År 2030 förväntas effekten vara två gånger så stor. Flygtrafiken, liksom den internationella sjöfarten, regleras inte i Kyoto-protokollet.

### Trycket ökar på livsmiljöer

Transportinfrastrukturen utsätter livsmiljöer och den biologiska mångfalden för press

genom direkt landanvändning, buller och ljusstörningar, luftförorening och fragmentering av geografiska områden. Allt eftersom transportinfrastrukturen expanderar kommer allt fler fredade naturområden att utsättas för påverkan. Ungefär hälften av de fredade områdena i Europa påverkas redan av transport. Det finns stora regionala skillnader, främst beroende på variationer i befolkningstätheten, men transporter påverkar även avlägsna områden i den arktiska regionen allvarligt.

### Referenser

'Ten key transport and environment issues for policymakers', Europeiska miljöbyråns rapport nr 3/2004, Europeiska miljöbyrån, Köpenhamn, 2004.

Europeiska miljöbyrån  
Kongens Nytorv 6  
1050 Köpenhamn K  
Danmark

Tfn: +45 33 36 71 00  
Fax: +45 33 36 71 99

Webbadress: [www.eea.eu.int](http://www.eea.eu.int)  
Frågor: [www.eea.eu.int/enquiries](http://www.eea.eu.int/enquiries)