



TERM 2001

Indikatorer for transport
og miljøintegrasjon i Den Europeiske Union

Sammendrag

Det europeiske miljøbyrået





Omslags design : Rolf Kuchling
Layout: Lorena Marcaletti

Merknad

Innholdet i denne rapporten gjenspeiler ikke nødvendigvis den offisielle holdningen til Europakommisjonen eller andre institusjoner i Det europeiske fellesskap. Verken Det europeiske miljøbyrå eller personer eller selskaper som handler på byråets vegne er ansvarlig for den bruk som eventuelt måtte bli gjort av informasjonen i denne rapporten.

Denne rapporten finnes på Internett: <http://www.eea.eu.int>

Det finnes mer informasjon om Den europeiske unionen på Internett. Tilgang til informasjonen fås gjennom Europa-serveren (<http://europa.eu.int>).

Luxemburg: Kontoret for De Europeiske Fellesskapers Offisielle Publikasjoner, 2001

ISBN 92-9167-320-X

© EEA, København 2001

Printed in Belgium

Trykket på resirkulert papir bleket uten klor.

Det europeiske miljøbyrået
Kongens Nytorv 6
DK-1050 København K
Tlf.: (45) 33 36 71 00
Faks: (45) 33 36 71 99
E-post: eea@eea.eu.int
Internet: <http://www.eea.eu.int>



Beveger vi oss i riktig retning?

Framskritt i retning av et mer bærekraftig transportsystem er blitt helt nødvendig innenfor Den europeiske union (EU), som i mange andre deler av verden. Transport har derfor en framtrædende plass i EUs sjette handlingsprogram for miljø (6EAP) og strategi for bærekraftig utvikling. På sitt toppmøte i Gøteborg utpekte Det europeiske råd transportsektoren som ett av de fire prioriterte områdene der utviklingen av en bærekraftig politikk må framskyndes.

Framskritt krever bedre integrasjon av miljøhensyn på alle områder der det gjøres transportpolitiske vedtak. Like viktig er det å få et klart, kvantitativt bilde av sektoren og dens utvikling. Denne brosjyren gir et sammendrag av de viktigste funnene i TERM 2001, den andre indikatorbaserte rapporten under EUs rapporteringsmekanisme for transport og miljø (TERM).

Rapportens nøkkelbudskap bekrefter mange av trendene, problemene og utfordringene i TERM 2000. Generelt viser rapporten at transport blir mindre, ikke mer, bærekraftig, og at integrasjonsinnsatsen må forsterkes.

TERM 2001 er lagt ut sammen med detaljerte faktaark for indikatorene, på EEAs nettsted: (<http://themes.eea.eu.int/theme.php/activities/transport>).

TERM-statistikk er utgitt av Eurostat i: Transport og miljø: statistikk for rapporteringsmekanismen for transport og miljø (TERM) i Den europeiske union, 2001. <http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/>





Skjer det noen forbedring av transportsektorens miljøytelse?

Den ubønnhørlige veksten i veitransport og i mindre grad lufttransport har ført til at transportsektoren er blitt en vesentlig bidragsyter til flere viktige miljøproblemer.

Fossilt brensel er fortsatt den langt største transportenergikilden og står for om lag en firedel av alle menneskeskapte utslipp av karbondioksid (CO₂) i EU. Økte utslipp av drivhusgasser fra denne sektoren truer oppnåelsen av EUs mål for utslippsreduksjon i henhold til Kyoto-protokollen. Innenfor transportsektoren er veitransport den største kilden til CO₂-utslipp, etterfulgt av lufttransport. Europakommisjonens frivillige avtale med bilindustrien om å redusere CO₂-utslippene fra nye biler forventes å dempe utslippsveksten fra private kjøretøyer. Transport er et av de prioriterte målområdene for Fellesskapets handlingsplan for å øke energieffektiviteten, og det europeiske klimaendringsprogrammet.

Bruken av katalysatorer for å redusere utslippene av andre avgasser fra nye bensindrevne biler, samt strengere regulering av utslipp fra dieseldrevne kjøretøyer og av drivstoffkvaliteten, er alle del av en positiv utvikling. Dette har gitt noen viktige miljøgevinster, særlig en betydelig forbedring av luftkvaliteten i byene.

Likevel er luftkvaliteten i de fleste europeiske byer fortsatt dårlig, noe som indikerer behov for ytterligere innsats. Vei-, jernbane- og lufttransport er en vesentlig kilde til støypåler. Vei- og jernbaneeinfrastrukturen stjeler fortsatt land fra landbruket og bysamfunnene og påvirker et stort antall vernede naturområder og habitater.

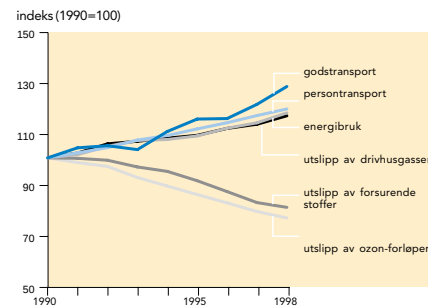


- Utslipp av nitrogenoksider (NO_x) og ikke-metanholdige flyktige organiske forbindelser (NMVOC) avtar, men det er fortsatt behov for vesentlige reduksjoner for å nå EUs utslippsmål.
- Selv om luftkvaliteten i byene blir bedre, utgjør høye forurensningsnivåer fortsatt en helsefare.
- Antall dødsulykker med transportmidler går ned, men fortsatt krever ulykker på veiene årlig 41.000 liv.

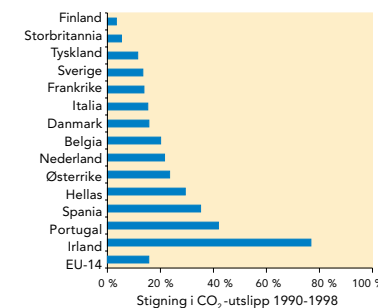


- CO₂-utslippene fra transportmidler i EU økte med 15 % i perioden 1990-1998.
- Det anslås at mer enn 30 % av befolkningen utsettes for trafikkstøy på et nivå som er plagsomt eller helseskadelig.
- Vei- og jernbaneeinfrastrukturen fører til stadig større fragmentering av EUs territorium.
- Sporadisk skjer det fortsatt ulykker der skipsfarten utilsiktet slipper ut olje, men de fleste oljeflakenes kommer fra ulovlige utslipp.

Økoeffektivitet



Stigning i CO₂-utslipp fra transportmidler





Blir vi bedre til å styre transportbehovet og forbedre fordelingen på transportmåter?

Europakommisjonens strategi for en bærekraftig utvikling og den nye felles transportpolitikk krever en frikopling mellom transport og økonomisk vekst og en stabilisering av fordelingen på transportmåter på 1998-nivå innen 2010. Dagens trender peker i motsatt retning.

Viktige drivkrefter når det gjelder veksten i transport med privatbil, er veksten i kjøretøybestanden, trender for prisen på transport og slett arealplanlegging (som fører til bymessig spredning). Endringen i retning av økt bruk av privatbil og lufttransport fortsetter, og vei- og lufttransport er de transportmåtene som øker raskest. Turisme er det raskest voksende reiseformålet.

De viktigste drivkreftene bak veksten i godstransport er globaliseringen av økonomien, liberaliseringen av det indre marked, kompleksiteten ved handelsnettverkene, spesialiseringen av produksjonsprosesser, kundenes preferanser og fallende transportkostnader. Den lovpakken som nettopp er vedtatt for jernbanene, som tar sikte på å åpne for konkurranse innenfor internasjonal godstransport med jernbane, kan bidra til å øke jernbanens andel av transportmarkedet.

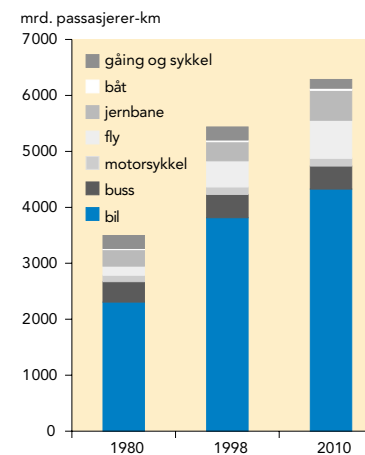


- Over lengre avstander har sjøtransport vist seg å være ganske vellykket: I 1998 representerte dette en samlet andel i tonnkilometer på 42 %, eller 6 % av totale transporterte mengder i tonn.

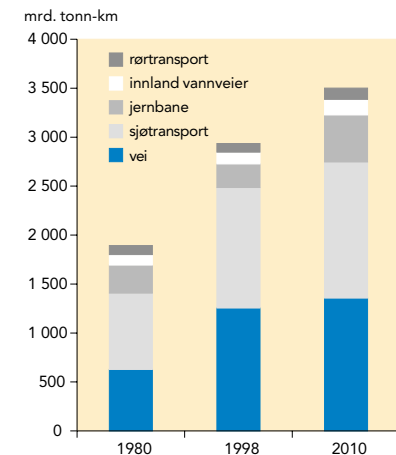


- Passasjertransporten har økt med om lag 55 % over de siste 20 årene, og det forventes bare en svak frikopling fra den økonomiske veksten innen 2010.
- Passasjertransporten går fortsatt stadig mer i retning av økt bruk av privatbil og lufttransport.
- Godstransporten økte med 55 % fra 1980 til 1998, og det forventes at denne veksten fortsatt vil være tett knyttet opp mot den økonomiske veksten.
- Veitransport av gods representerer nå 43 % av det samlede antall tonnkilometer og 80 % av totale transporterte mengder i tonn.

Persontransport



Godstransport





Blir arealplanlegging og transport bedre samordnet, slik at etterspørselen etter transport avpasses til behovet for atkomst?

Flere mennesker reiser lengre etter hvert som avstanden øker fra hjem til arbeid, butikker, skole og fritidssentre. At folk eier flere biler, medvirker til bymessig spredning (og omvendt, noe som skaper en ond sirkel). Folk foretrekker vanligvis bilen framfor mer miljøvennlige transportmåter, selv når avstandene ikke er større enn at de godt kan tilbakelegges til fots eller med sykkel. For mange er bilen blitt nesten en nødvendighet for tilgang til grunnleggende tjenester og den foretrukne transportmåte for andre formål.

Det er tett forbindelse mellom de europeiske fellesskaps politikk for å binde regionene sammen og areal- og transportplanlegging. Det bestrides imidlertid at utbyggingen av den nye transportinfrastrukturen utløser velstandsvekst eller styrker forbindelsen mellom regionene.

I flere land styrkes nå samordningen mellom regionalplanlegging, byplanlegging og transportplanlegging. Resultater forventes imidlertid bare på lang sikt, og trenden er ennå ikke snudd.

Det europeiske arealplanleggingsperspektivet, den felles transportpolitikk og the 6th EAP omfatter tiltak for å fremme bedre planleggingspraksis. Det nye direktivet om strategisk miljøvurdering tar også sikte på at miljøhensyn skal integreres i arealplanleggingsprosessen.

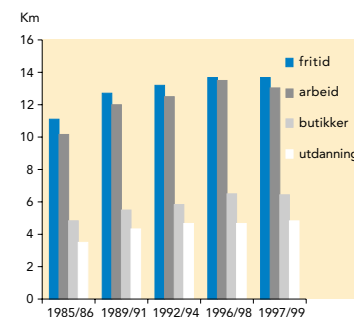


- Det er fortsatt ubalanse mellom regionenes tilgang til markedene via vei og jernbane – utbygging av infrastrukturen utløser ikke nødvendigvis økonomisk vekst.

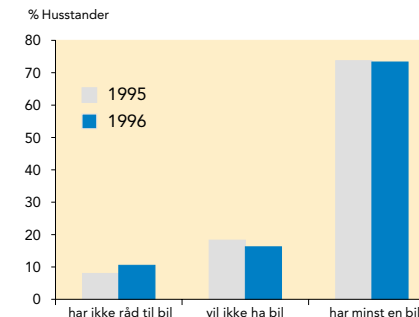


- I noen land fører bymessig spredning til at folk må reise lengre for å få tilgang til grunnleggende tjenester som butikker, arbeid og utdanning, samt fritidsdestinasjoner.
- I noen land blir det vanskeligere for husstander uten bil å få tilgang til grunnleggende tjenester.

Gjennomsnittlig reiselengde, Storbritannia



Husstander og bileie i EU-15





Optimaliserer vi bruken av den eksisterende transportinfrastrukturen, og beveger vi oss i retning av et mer balansert intermodalt transportsystem?

Avgjørelser om transportinfrastruktur treffes fortsatt i hovedsak som et resultat av kapasitetsproblemer. Denne reaktive tilnærmingen begunstiger utbyggingen av vei- og luftfartsinfrastrukturen.

Jernbanen får en større andel av de samlede investeringer enn den andelen den representerer av den samlede etterspørsel, men jernbanen er likevel ikke blitt fleksibel nok til å møte de nye transportbehovene. Kvaliteten på jernbane, intermodale og kombinerte tjenester og operasjoner må forbedres.

Jernbanepakken tar sikte på å forbedre jernbanens effektivitet gjennom lovgivning som vil åpne jernbanenettet for nasjonal godstransport og internasjonal passasjertransport, samt forbedre sikkerhet og interoperabilitet/samarbeide.

De største investeringene innenfor EUs transeuropeiske nettverk (TEN) går til motorveier, selv om det var forutsatt at 60 % skulle gå til jernbanen, primært for utbygging av høyhastighetsbaner. Det er gjort relativt store investeringer i bybaner, og noen land planlegger en utbygging av sykkelveinettet.

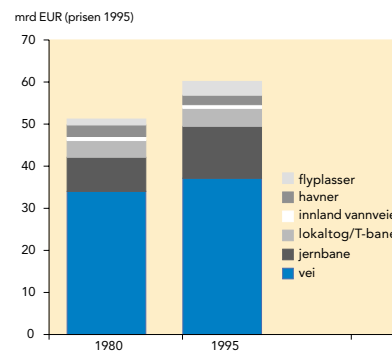


- Jernbanens 28 % andel av investeringene i infrastruktur er større enn dens andel av det totale transportmarkedet, og markedsandelen fortsetter å synke.

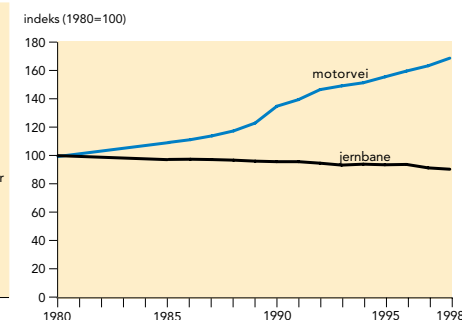


- De ulike transportmåtenes andel av infrastrukturinvesteringene har knapt forandret seg siden 1980 — veiene dominerer fortsatt med en andel på 62 % (1995).
- Lengden på motorveinettet har økt med mer enn 70 % siden 1980, mens lengden på konvensjonelle jernbanelinjer og innlands vannveier har gått ned med om lag 9 %.
- Internasjonal finansiering av det transeuropeiske nettverket (TEN) har som mål at 60 % skal gå til jernbaner, men TEN-investeringene favoriserer faktisk fortsatt motorveier.

Investeringer i transportinfrastruktur, EU-15



Lengden på motorvei- og jernbanenett, EU-15





Beveger vi oss i retning av et mer rettferdig og effektivt system for prising som sikrer internalisering av eksterne kostnader?

Hovedmålet med EUs politikk for 'rettferdig og effektiv prising' er å internalisere samfunnets marginale kostnader, herunder kostnader ved miljøskade, ulykker og kødannelser, i transportprisene. Imidlertid er det langt igjen før dette målet er nådd, noe som medfører at særlig vei- og lufttransport, som er de transportmåtene hvor de eksterne kostnadene pr. transportenhet er høyest, implisitt blir subsidiert av samfunnet.

Det er imidlertid tegn til framskritt: Skattesystemene i de fleste medlemsstatene differensierer stadig mer mellom transportmåter på grunnlag av miljømessige kostnader. Internaliseringstiltak er for det meste konsentrert om luftforurensning innenfor veisektoren og støy innenfor luftfartssektoren, mens trafikal overbelastning og CO₂-utslipp nesten ikke vies noen oppmerksomhet i det hele tatt.

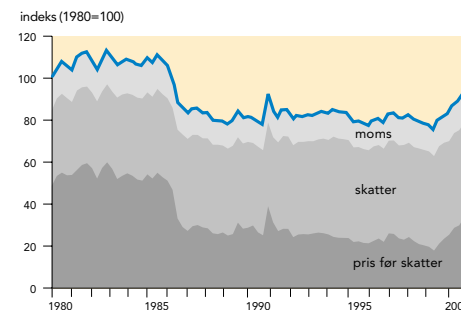
Det kan benyttes flere verktøy for 'riktig prising'. En forskyvning av skatte- og avgiftsbyrden fra faste skatter og avgifter (som f.eks. årsavgift på kjøretøyer eller årsabonnement på motorveier) til variable skatter og avgifter (som bompenger, drivstoffavgifter, kilometeravgifter), blir oftest betraktet som den mest hensiktsmessige måten å komme videre på.



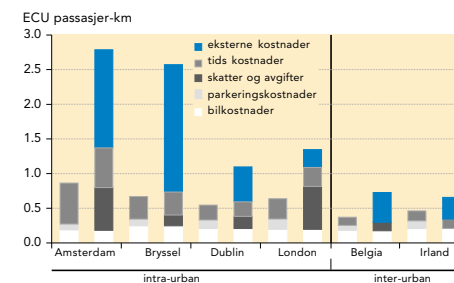
- De fleste land etablerer nå virkemidler for internalisering, men gjennomføringen møter fortsatt barrierer.
- Dagens trender når det gjelder prisen på drivstoff stimulerer ikke til drivstoffeffektiv kjøring, men avgiftsdifferensiering bidrar til å fremme bruken av renere drivstoff.



- Eksterne transportkostnader er anslått til 8 % av BNP. Privatbiler, lastebiler og luftfart har de høyeste eksterne kostnadene pr. transportenhet.
- Prisstrukturene gjenspeiler ikke samfunnets marginale transportkostnader på riktig måte, særlig i rushtiden og for byområder.
- I Storbritannia og Danmark har prisen for biltransport økt mindre enn for offentlig transport i løpet av de siste tiårene.



Gjennomsnittlig pris på drivstoff, EU-15



Bilkostnader og sosiale kostnader i rushtiden, 2005





Hvor fort gjennomføres forbedrede teknologier, og hvor effektivt brukes kjøretøyene?

I løpet av de siste to tiårene har energieffektiviteten ved biltransport (og CO₂-utslippene knyttet til biltransport) gått noe opp. Dette er resultatet av teknologiske framskritt og den frivillige avtale med bilindustrien om å redusere gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye privatbiler.

Det har ikke skjedd noen forbedring i energieffektiviteten for veitransport av gods, delvis grunnet lave lastfaktorer. Lastebiler forbruker betydelig mer energi pr. tonnkilometer enn jernbane- og skipstransport.

Strengere utslippsstandards (f.eks. innføringen av katalysatorer) og forbedringer i drivstoffkvaliteten har ført til en markert nedgang i spesifikke utslipp av NO_x fra privatbiler og lastebiler. Alternativ energi – som elektrisitet, naturgass, brenselceller og biobrensel – er under utvikling, men har lite innpass i markedet. Strategien for en bærekraftig utvikling tar sikte på øke de alternative drivstoffenes andel av veitransportens samlede drivstofforbruk til 7 % innen 2010 og til 20 % innen 2020.

Sammenlignet med veitransport er skips- og jernbanetransport mer energieffektiv pr. tonnkilometer. Imidlertid har energieffektiviteten for jernbanetransport endret seg lite i løpet av de to siste tiårene, noe innebærer at det er behov for å utrede energiparetiltak også i jernbanesektoren.

Miljøkonsekvensene av lufttransporten forventes å bli større etter hvert som avstanden mellom vekstraten og teknologi og driftsforbedringer øker. Kommisjonen har erkjent at denne trenden ikke er bærekraftig og bebudet en strategi for å skjerpe de tekniske standardene og (støy- og utslipps-) standardene for luftfartøy.



- Teknologiske forbedringer og renere drivstoff har ført til at kjøretøyer forurensrer mindre pr. transportenhet.

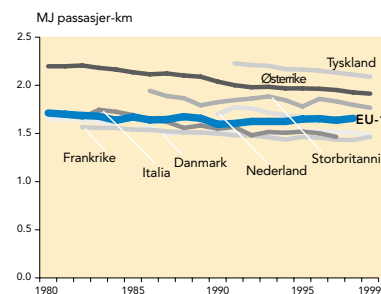


- Det har skjedd en liten forbedring i energieffektiviteten for transport med privatbiler, men ingen for godstransport på vei.
- Skipstransport og jernbanetransport er de reneste motoriserte transportmåtene, men viser liten forbedring når det gjelder energieffektivitet.

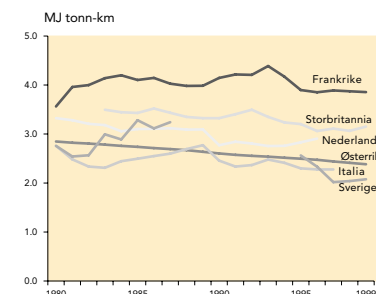


- Passasjerantallet i biler og lastfaktoren for lastebiler er fortsatt lav, og dette motvirker effektivitetsgevinsten fra forbedret teknologi og drivstoff.
- Bilparkens gjennomsnittsalder har økt, noe som senker penetrasjonsraten for ny teknologi.
- Til tross for tekniske og driftsmessige forbedringer er lufttransport den mest forurensende transportmåten målt i utslipp pr. transportenhet.

Energibruk pr. passasjerkm
(hele bilparken)



Energibruk pr. tonnkm for
lastebiler





Hvor effektivt blir verktøy som miljøstyring og miljøovervåking utnyttet av politikere og beslutningstakere?

Etter anmodning fra EUs toppmøte i Cardiff i juni 1998 har de fleste land utviklet eller er i ferd med å utvikle integrerte transport- og miljøstrategier. Imidlertid er mange av disse ennå ikke fullt godkjent, finansiert og gjennomført. Dessuten er de nasjonale strategiene ikke alltid på linje med EUs strategier og politikk. Særlig er det verdt å merke seg den manglende gjennomføringen av internaliseringen av eksterne kostnader. Ofte mangler konkrete sektormål og målsetninger.

Regulære transport- og miljøindikatorer er utarbeidet i seks land. Bare Østerrike og Finland har etablert en egen mekanisme for rapportering av indikatorer i henhold til TERM. Sverige, Frankrike, og den tyske delstaten Baden-Württemberg har planer om det samme.

Flere land beveger seg mot en systematisk anvendelse av strategisk miljøvurdering av transportpolitikk og -planer på nasjonalt eller regionalt nivå. Dette bidrar til at miljøhensyn integreres på ulike beslutningsnivå og styrker offentlig informasjon og engasjement.

Forskjellige land har iverksatt programmer for å øke bevisstheten omkring transport- og miljøspørsmål, men bevisstgjøring av allmennheten fører ikke alltid til de ønskede atferdsendringer — sterke incentiver er nødvendig.



- Nasjonale transport- og miljøovervåkingssystemer er under utvikling og kan bli verdifulle byggesteiner for TERM.



- Minst 10 medlemsstater utvikler nå en integrert transport- og miljøpolitikk, men ofte mangler konkrete mål og målsetninger.
- Praksisen med strategiske miljøvurderinger blir mer utbredt, men forbindelsene til beslutningsprosessene er svake.
- Samarbeidet mellom transport- og miljøministeriene formaliseres i de fleste land, men trenger å styrkes.



- Bevisstgjøring av allmennheten fører ikke alltid til atferdsendringer.





Liste over figurer og kilder

Figur	Side	Kilde
Økoeffektivitet	5	EEA - European Topic Centre Air Emissions, 2001; Eurostat, 2001
Stigning i CO ₂ -utslipp fra transportmidler	5	EEA - European Topic Centre Air Emissions, 2001
Persontransport	7	Eurostat, 2001; European Commission, 1999; AEA Technology Environment, 2001
Godstransport	7	Eurostat, 2001; European Commission, 1999; AEA Technology Environment, 2001
Gjennomsnittlig reiselengde, Storbritannia	9	Department of the Environment, Transport and the Regions, 2001
Husstander og bileie i EU-15	9	Eurostat, 2001
Investeringer i transport-infrastruktur, EU-15	11	Eurostat, 2001, (ECMT data)
Lengden på motorvei- og jernbanenett, EU-15	11	Eurostat, 2001
Gjennomsnittlig pris på drivstoff, EU-15	13	CE Delft, 2000, (Eurostat data)
Car costs and social costs during peak hours, 2005	13	TRENEN, 1999
Energibruk pr. passasjerkm (hele bilparken)	15	Odyssee, 2000
Energibruk pr. tonnkm for lastebiler	15	Odyssee, 2000

Det europeiske miljøbyrået

TERM 2001 — Indikatorer for transport og miljøintegrasjon i Den Europeiske Union, Sammendrag

Luxemburg: Kontoret for De Europeiske Fellesskapers Offisielle Publikasjoner

2001 — 17 s. — 14.8 x 21 cm

ISBN 92-9167-320-X





Bestillingsskjema

Vennligst send meg kopi(er) av: *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 euro.

Fyll ut skjemaet med BLOKKBOKSTAVER og send det til din lokale bokhandel
eller til en av salgsrepresentantene for EUs publikasjonskontor: <http://europ.eu.int/general/en/s-ad.htm>

Navn: _____

Dato: _____

Adresse: _____

Telefon: _____

Underskrift: _____

