



TERM 2001

Indikatorer på integration av transporter
och miljö i den Europeiska unionen

Sammanfattning





Omslag: Rolf Kuchling
Layout: Lorena Marcaletti

Reservation

Innehållet i denna rapport återspeglar inte nödvändigtvis Europeiska gemenskapernas eller andra EG-institutioners officiella ställningstaganden. Varken Europeiska miljöbyrån, personer eller någon företag som agerar på uppdrag av byrån är ansvarig för hur informationen i denna rapport används.

En stor mängd övrig information om Europeiska unionen är tillgänglig på Internet via Europa-servern (<http://europa.eu.int>).

Kataloguppgifter finns i slutet av publikationen.

Luxemburg: Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer, 2001

ISBN 92-9167-318-8

© EEA, Köpenhamn, 2001

Kopiering tillåten med angivande av källan.

Printed in Belgium

Tryckt på returpapper med klorfri blekning.

Europeiska miljöbyrån
Kongens Nytorv 6
DK-1050 Köpenhamn K
Tel: (45) 33 36 71 00
Fax: (45) 33 36 71 99
E-post: eea@eea.eu.int
Internet: <http://www.eea.eu.int>

Är vi på rätt väg?

Framsteg mot ett mera hållbart transportsystem har blivit ett oavslutligt krav i Europeiska unionen (EU) liksom i många andra delar av världen. Transporterna har därför en framträdande plats i EU:s sjätte miljöhandlingsprogram och strategin för en hållbar utveckling. Vid Europeiska rådets toppmöte i Göteborg pekades transportsektorn ut som ett av fyra prioriterade områden där utvecklingen av en hållbar politik måste skyndas på.

För att framsteg skall nås måste miljöhänsynen integreras bättre på alla områden när transportpolitiken utformas. Lika viktigt är det att få en klar och kvantitativ bild av sektorn och dess utveckling. I denna broschyr sammanfattas de viktigaste resultaten från TERM 2001, den andra indikatorbaserade rapporten från EU:s mekanism för transport- och miljörapportering (TERM).

Rapportens huvudbudskap bekräftar många av de trender, problem och utmaningar som framhävs i TERM 2000. På det hela taget visar rapporten att transporterna miljömässigt sett håller på att bli mindre, och inte mera, hållbara, och ansträngningarna mot en integration måste intensifieras

TERM 2001 kan fås tillsammans med detaljerade faktablad med indikatorer på EEA:s webbplats: <http://themes.eea.eu.int/theme.php/activities/transport>

Statistik från TERM publiceras av 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/>





Håller transportsektorns miljöstörningar på att minska?

Den oundvikliga tillväxten i landsvägstransporterna och, i mindre utsträckning flygresorna, har gjort att transportsektorn i hög grad medverkar till flera betydande miljöproblem.

Fossila bränslen är fortfarande transportsektorns i särklass viktigaste energikälla, som bidrar med omkring en fjärdedel av alla antropogena utsläpp av koldioxid (CO₂) i EU. Växande utsläpp av växthusgaser från sektorn gör att det blir svårt att uppnå EU:s mål för utsläppsminskning enligt Kyotoprotokollet. Vägtransport är den största källan till CO₂-utsläpp i transportsektorn, följd av flyget.

Europeiska kommissionens frivilliga överenskommelse med bilindustrin att minska utsläppen av CO₂ från nya bilar väntas dämpa tillväxten i utsläppen från personbilar. Transportsektorn är ett av de prioriterade områdena för gemenskapens handlingsplan för att förbättra energieffektiviteten och för det europeiska klimatförändringsprogrammet.

Såväl användningen av katalysatorer för att minska andra avgasutsläpp från nya bilar med bensinmotorer som strängare regler för utsläpp från dieselfordon och för bränslekaraktär har haft positiva effekter. Vissa miljövinster har uppnåtts, särskilt en betydande förbättring av luftkvaliteten i tätorterna.

Luftkvaliteten i de flesta europeiska tätorter är emellertid fortfarande dålig, vilket visar att det finns behov av ytterligare satsningar. Transporter på väg, järnväg och i luften är betydande källor till bullerstörningar. Väg- och järnvägsinfrastruktur fortsätter att ta mark från användning i jordbruk och tätorter och påverkar ett stort antal naturområden och livsmiljöer.

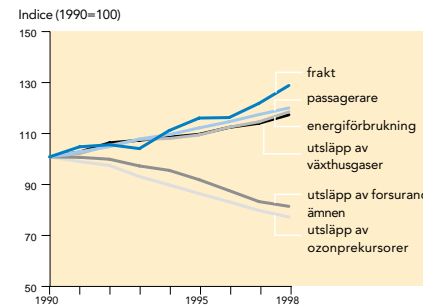


- Utsläpp av kväveoxider (NO_x) och andra flyktiga organiska föreningar än metan (NMVOC) håller på att minska, men ytterligare betydande minskningar behövs för att nå EU:s utsläppsmål.
- Även om luftkvaliteten i tätorterna förbättrats utgör föroreningarna fortfarande en hälsorisk.
- Dödsolyckorna i transportsektorn minskar, men trafikolyckor kräver fortfarande 41 000 liv per år.

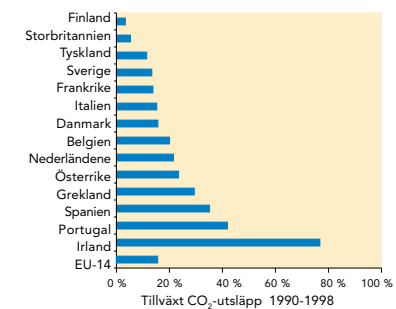


- CO₂-utsläppen från transporterna i EU ökade med 15 % under åren 1990-1998.
- Det beräknas att mer än 30 % av befolkningen utsätts för trafikbuller som kan vara besvärande eller skadligt för hälsan.
- Landsvägs- och järnvägsinfrastrukturen splittrar alltmera EU:s territorium.
- Stora oavsiktliga spill från oljetransporter till havs förekommer ännu med oregelbundna mellanrum i EU, men mera oljefläckar kommer från olagliga utsläpp.

Transportsektorn 'Ekoeffektivitet'



Tillväxt i transportsektorns CO₂-utsläpp





Blir vi bättre på att hantera transportbehovet och förbättra fördelningen mellan transportsätten?

Europeiska kommissionens strategi för en hållbar utveckling och den nya gemensamma transportpolitiken kräver att tillväxten i transportsektorn inte skall följa den ekonomiska tillväxten och att fördelningen på olika transportsätt skall stabiliseras på 1998 års nivåer fram till år 2010. Nuvarande trender pekar i fel riktning.

Viktiga drivkrafter för tillväxten i persontransporterna med bil är växande bilinnehav, trender i transportpriserna och dålig fysisk planering (som leder till att tätorterna breder ut sig ohämmat). Övergången till användning av bil och flyg fortsätter, och landsvägs- och flygtrafiken har den snabbaste tillväxttakten. Turismen är det resändamål som växer snabbast.

De viktigaste drivkrafterna för godstransporternas tillväxt är ekonomins globalisering, liberaliseringen av den inre marknaden, affärsnätverkens komplexitet, specialiseringen av produktionsprocesserna, kundernas preferenser och minskande transportkostnader. Det nyligen antagna lagpaketet för järnvägarna, som syftar till att öppna internationell järnvägstransport av gods för konkurrens, kan medverka till att järnvägens andel av transportmarknaden ökar.

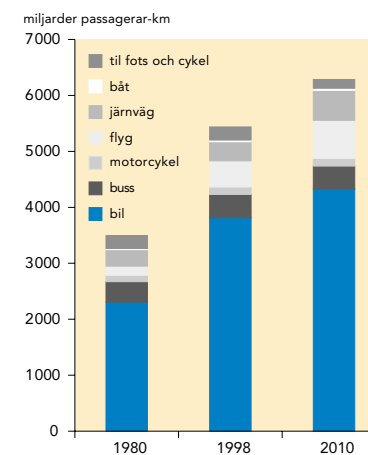


- På längre avstånd har närsjöfarten haft stor framgång: år 1998 var dess andel räknat i totala antalet tonkilometer 42 %, och den svarade för 6 % av den totala transporterade lasten

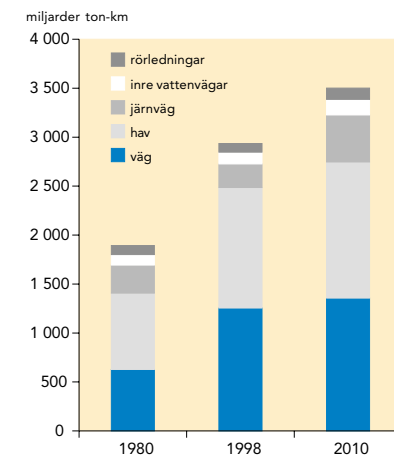


- Persontrafiken har ökat med omkring 55 % under de senaste 20 åren, och endast en mindre minskning av kopplingen till den ekonomiska tillväxten väntas fram till 2010.
- Persontrafiken fortsätter att gå över till bil och flyg.
- Godstransporten ökade med 55 % åren 1980-1998. Denna tillväxt väntas förbli nära knuten till den ekonomiska tillväxten.
- Vägtransport av gods svarar nu för 43 % av det totala antalet tonkilometer och 80 % av den totala transporterade lasten.

Persontransporter



Godstransporter





Håller den fysiska planeringen och transporterna på att bli bättre samordnade så att efterfrågan på transporter anpassas till behovet av tillgänglighet?

Flera människor reser längre när avstånden mellan hem, arbete, affärer, skolor och fritidscentra ökar. Bilinnehavets utbredning bidrar till att tätorterna breder ut sig ohämmat (och vice-versa, vilket skapar en ond cirkel). Människor föredrar i allmänhet bil framför mera miljövänliga transportsätt, även då avstånden är lämpliga för t.ex. promenader och cykling. För många har bilen blivit nästan nödvändig för tillgång till basservice och det transportsätt som föredras för andra ändamål.

Europeiska gemenskapens sammanhållningspolitik har en viktig anknytning till fysisk planering och transportplanering. Det råder emellertid delade meningar i frågan om ny transportinfrastruktur automatiskt skapar tillväxt i den ekonomiska välfärden och stärker sammanhållningen mellan regionerna.

Flera länder förbättrar samordningen mellan regional-, stads- och transportplaneringen. Resultat kan emellertid väntas endast på lång sikt och det finns ännu inga tecken på att trenden har vänt.

Åtgärder för att främja bättre planeringspraxis ingår i utvecklingsprogrammet för det europeiska området, den gemensamma transportpolitiken och EU:s sjätte handlingsprogram för miljön. Det nya direktivet om strategisk miljöbedömning syftar också till att säkerställa att miljöhänsyn integreras i den fysiska planeringsprocessen.

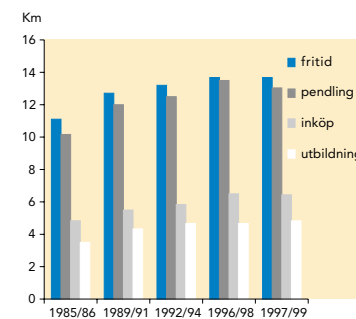


- Tillgången till marknaderna via landsväg och järnväg är ännu inte i balans mellan regionerna, och anläggning av infrastruktur skapar inte nödvändigtvis social och ekonomisk tillväxt.

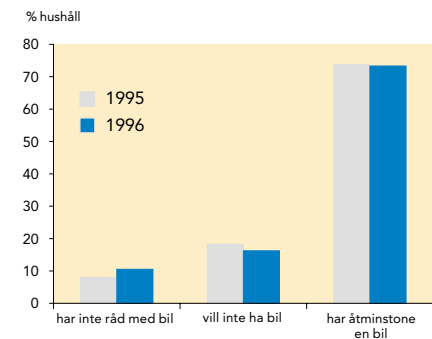


- I vissa länder leder tätorternas ohämmade tillväxt till längre resor för att nå basservice som affärer, arbete, utbildning och fritidsområden.
- I vissa länder finner hushåll utan bil det svårare att nå basservice.

Genomsnittlig reslängd, Storbritannien



Hushåll och bilnehav, EU-15





Optimerar vi användningen av kapaciteten i den befintliga transportinfrastrukturen och går vi mot en bättre balans i fördelningen mellan transportsätten?

Beslut om transportinfrastruktur tas fortfarande främst för att lösa problem med flaskhalsar i trafiken. Denna motverkande metod främjar en utvidgning av väg- och flygplatsinfrastrukturen.

Järnvägarna får en större andel av de totala investeringarna än deras andel av den totala efterfrågan, men detta har inte gjort dem tillräckligt flexibla för att möta nya transportkrav. Kvaliteten på servicen från järnvägar, blandade transportsätt och kombinerade tjänster och verksamhet behöver förbättras. Järnvägspaketet syftar till att förbättra järnvägarnas effektivitet genom att utforma en lagstiftning för att nationell godstransport och internationell persontrafik skall kunna utnyttja järnvägsnätet, och för att förbättra säkerheten och samtrafikmöjligheterna.

Merparten av investeringarna i EU:s transeuropeiska transportnät (TEN) går till motorvägar, även om 60 % avsågs gå till järnvägar, främst till utbyggnad av höghastighetsjärnvägar. Relativt stora investeringar har gjorts i spårbunden stadstrafik och flera cykelbanor planeras i vissa länder.

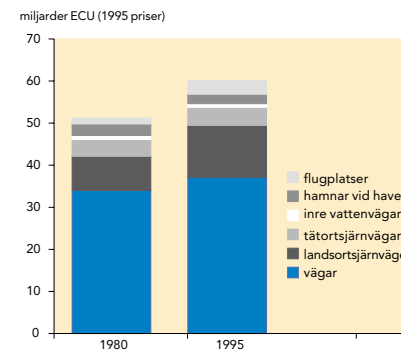


- Järnvägarnas andel av infrastrukturinvesteringarna, 28 %, är större än deras andel av det totala transportarbetet, men deras marknadsandel minskar fortfarande.

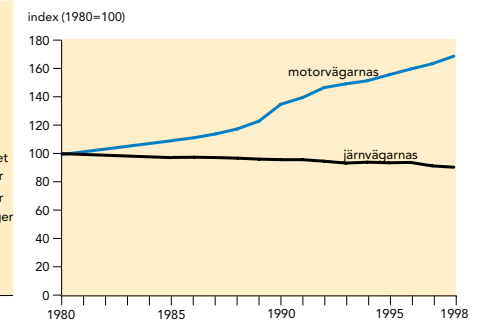


- De olika transportsättens andel av investeringarna i infrastruktur har i stort sett inte ändrats sedan 1980; vägarna dominerar med en andel av 62 % (1995).
- Motorvägarnas längd har ökat med mer än 70 % sedan 1980, medan längden av de konventionella järnvägslinjerna och inrikes vattenvägarna minskade med omkring 9 %.
- Målet för den internationella finansieringen av TEN är 60 % till järnvägarna, men de verkliga investeringarna i TEN visar fortfarande en överrepresentation för motorvägarna.

Investeringar i transportinfrastruktur, EU-15



Motorvägarnas och järnvägarnas längd, EU-15





Går vi mot ett rättvisare och effektivare prissättningsystem där externa kostnader internaliseras?

Huvudmålet för EU:s politik för en 'rättvis och effektiv prissättning' är att internalisera sociala marginalkostnader för bl.a. miljöskador, olyckor och trafikstockningar i transportsektorns priser. Detta mål är dock långtifrån uppnått: särskilt vägar och flyg, de transportsätt som har de högsta externa kostnaderna per transportenhet, får ett outtalat stöd från samhället.

Det finns emellertid tecken på framsteg: flertalet medlemsstater går mot skattestrukturer som skiljer mellan transportsätten på grundval av deras miljökostnader. Internaliseringen koncentreras mest på luftföroreningar i vägsektorn och buller i flygsektorn, trafikstockningar och CO₂-utsläpp finns knappast med.

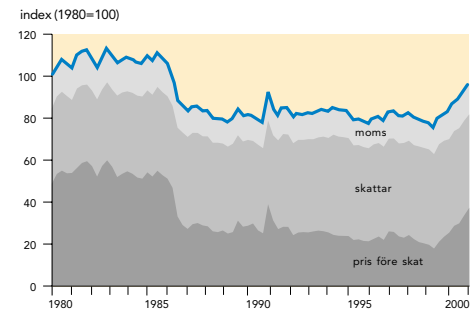
Flera verktyg kan användas för en 'riktig prissättning'. Att flytta över bördan från fasta skatter och avgifter (t.ex. årlig fordonsskatt eller årliga avgifter för motorvägar) till rörliga skatter och avgifter (t.ex. tullar, bränsleskatter, kilometeravgift på vägarna) anses allmänt vara den bästa lösningen.



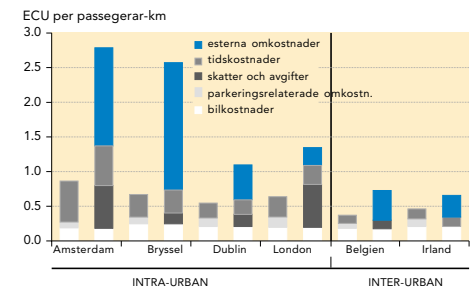
- De flesta länder skapar instrument för internalisering, men tillämpningen stöter ännu på hinder.
- Nuvarande trender i bränslepriserna gynnar inte bränsleekonomisk körning, men differentierade skatter medverkar till att främja användningen av renare bränslen.



- De externa transportkostnaderna beräknas uppgå till 8 % av BNP. Personbilar, lastbilar och flyg har de högsta externa kostnaderna per transporterad enhet.
- Prisstrukturerna avspeglar inte på ett riktigt sätt transportsektorns sociala marginalkostnader, särskilt inte under rusningstid och i stadsområden.
- I Storbritannien och i Danmark har priserna för personbilstransport ökat mindre än för kollektivtransport under de senaste årtiondena.



Reala genomsnittliga priser för motorbränslen, EU-15



Bilkostnader och sociala kostnader under rusningstrafiktid, 2005





Hur snabbt införs förbättrad teknik och hur effektivt används fordonen?

Under de senaste två årtiondena har energieffektiviteten för persontransport med bil (och dess särskilda CO₂-utsläpp) förbättrats något. Detta är resultat av tekniska framsteg, och den frivilliga överenskommelsen med bilindustrin om minskning av de genomsnittliga CO₂-utsläppen från nya personbilar.

Energieffektivitet för godstransporter på vägen har inte förbättrats, främst till följd av låga lastfaktorer. Lastbilar förbrukar betydligt mera energi per tonkilometer än järnvägs- eller fartygstransport.

Strängare normer för utsläpp (bl.a. införande av katalysatorer) och bättre bränslekvalitet har lett till klara minskningar av personbilarnas och lastbilarnas specifika utsläpp av NO_x. Alternativa bränslen — t.ex. elektricitet, naturgas, bränsleceller och biobränslen — är under utveckling men har svårt för att slå igenom på marknaden. Strategin för en hållbar utveckling syftar till att höja de alternativa bränslenas andel av den totala förbrukningen av bränslen för vägtransport till 7 % fram till 2010 och 20 % fram till 2020.

Fartygs- och järnvägstransport står sig mycket bra i konkurrensen med vägtransport när det gäller energieffektivitet per tonkilometer. Järnvägstransportens energieffektivitet har emellertid inte förändrats mycket under de två senaste årtiondena, vilket tyder på att ytterligare energibesparande åtgärder behöver undersökas även i järnvägssektorn.

Flygets miljöpåverkan väntas öka då klyftan mellan tillväxttakten och takten i de tekniska och funktionella förbättringarna vidgas. Kommissionen har insett att denna trend är ohållbar och har aviserat en strategi för att förbättra de tekniska normerna och normerna för flygplanens buller och utsläpp.



- Tekniska förbättringar och renare bränslen har gjort att fordonen förorenar mindre per transportenhet.

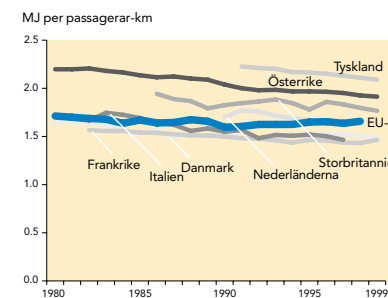


- Det har skett en viss förbättring av energieffektiviteten i persontransporterna med bil, men ingen förbättring i godstransporterna på väg.
- Transport till sjöss och på järnväg är de renaste motoriserade transportsätten, men visar små förbättringar i energieffektiviteten.

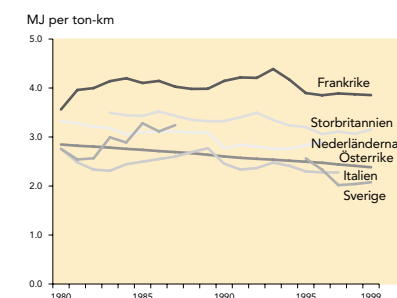


- Beläggingsgraderna för personbilar och lastfaktorerna för lastbilar förblir låga, vilket motverkar effektivitetsvinsterna av förbättringarna av teknik och bränslen.
- Personbilsbeståndets genomsnittsalder har ökat, vilket försenar genomslaget för ny teknik.
- När det gäller utsläpp per transportenhet är flyget det mest förorenande transportsättet, trots förbättringar av tekniken och funktionen.

Energianvändning per passagerar-km för personbilar



Energianvändning per tonkilometer för lastbilar





Hur effektivt används verktyg för styrning och övervakning av miljön för att stödja utformningen av politik och beslutsfattande?

Efter uppmaningen vid EU:s toppmöte i Cardiff i juni 1998 har flertalet länder utformat eller håller på att utforma integrerade transport- och miljöstrategier. Många av dessa är emellertid ännu inte helt godkända, finansierade och genomförda. De nationella strategierna följer heller inte alltid EU:s strategier och politik. Mest påtagligt är misslyckandet med att internalisera externa kostnader. Konkreta riktmärken och mål för sektorerna saknas ofta.

Regelrätta transport- och miljöindikatorer utformas i sex länder. Endast Österrike och Finland har infört en separat rapporteringsmekanism för indikatorer enligt riktlinjerna från TERM. Sverige, Frankrike och den tyska delstaten Baden-Württemberg planerar att göra detta.

Flera länder går mot en systematisk tillämpning av strategisk miljöbedömning av transportpolitik och planer på nationell eller regional nivå. Detta medverkar till att integrera miljöhänsyn på olika beslutsnivåer och stärker också allmänhetens informationsförsörjning och medverkan.

Flera länder genomför program för att öka medvetenheten om transport- och miljöproblemen, men allmänhetens medvetenhet leder inte alltid till önskade ändringar i beteendet — starka incitament behövs.



- Nationella övervakningssystem för transport och miljö växer fram och kan bli värdefulla byggstenar för TERM.



- Minst tio medlemsstater är i färd med att utforma en integrerad transport- och miljöpolitik, men konkreta riktmärken och mål saknas ofta.
- Tillämpningen av strategisk miljöbedömning ökar, men anknypningen till beslutsfattandet är svag.
- Samarbetet mellan transport- och miljöministerierna är på väg att formaliseras i flertalet länder men behöver förbättras.



- Allmänhetens medvetenhet förändrar inte alltid beteendet.





18 TERM 2001

List of figures och källor

Figure	Sidor	Källor
Transportsektorn "Ekoeffektivitet"	5	EEA - Europeiska ämnescentra luftutsläpp, 2001; Eurostat, 2001
Tillväxt i transportsektorns CO ₂ -utsläpp	5	EEA - Europeiska ämnescentra luftutsläpp, 2001
Persontransporter	7	Eurostat, 2001; Europeiska Kommissionen, 1999; AEA Technology Environment, 2001
Godstransporter	7	Eurostat, 2001; Europeiska Kommissionen, 1999; AEA Technology Environment, 2001
Genomsnittlig reslängd, Storbritannien	9	Department of the Environment, Transport and the Regions, 2001
Hushåll och bilnehav, EU-15	9	Eurostat, 2001
Investeringar i transportinfrastruktur, EU-15	11	Eurostat, 2001, (ECMT data)
Motorvägarnas och järnvägarnas längd, EU-15	11	Eurostat, 2001
Reala genomsnittliga priser för motorbränslen, EU-15	13	CE Delft, 2000, (Eurostat data)
Bilkostnader och sociala kostnader under rusningstrafiktid, 2005	13	TRENEN, 1999
Energianvändning per passagerar-km för personbilar	15	Odysee, 2000
Energianvändning per tonkilometer för lastbilar	15	Odysee, 2000

Europeiska miljöbyrån

TERM 2001 — Indikatorer på integration av transporter och miljö i den Europeiska unionen. Sammanfattning

Luxemburg: Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

2001 — 17 s. — 14.8 x 21 cm

ISBN 92-9167-318-8





Beställningsblankett

Var god sänd mig kopier av: *TERM 2001 — Indicators tracking transport and environment integration in the European Union, AEA 2001, 60 sidor, ISBN 92-9167-307-2, katalognummer: TH-39-01-295-EN-C, pris i Luxemburg: 10 euro.*

Fyll i detta formulär med VERSALA BOKSTÄVER och skicka det till en bokhandel eller till ett av försäljningsombuden för Byrån för Europeiska gemenskapens officiella publikationer: <http://eur-op.eu.int/general/en/s-ad.htm>

Namn: _____

Datum: _____

Adress: _____

Tfn: _____

Namnteckning: _____

