

Liikenne ja ympäristö Euroopassa

Kasvava liikenteen määrä lisää ympäristöön kohdistuvaa painetta, erityisesti ilmastonmuutoksen ja luonnon monimuotoisuuden kannalta. Tämänhetkiset yritykset torjua tätä kehitystä ovat parhaimmillaankin vain kasvun hidastamista.

Myönteistä on, että tekniset parannukset vähentävät ilmansaastumista tieliikenteessä huolimatta liikennemäärien kasvusta. Enemmän kuitenkin tarvitaan kaupunki-ilman saastumisen ongelman ratkaisemiseen.

Tässä tarkastellaan kehitystä 1990-luvun alkupuolelta 2000-luvun alkuun.

Liikennesektorin kehitys

Liikennemäärät yhä kasvussa

Liikenteen kasvun erottaminen talouskasvusta on ollut EU:n liikennepolitiikan tärkein tavoite jo vuosia, mutta sitä ei ole vielä saavutettu. Liikennemäärät kasvoivat EU:n alueella tasaisesti talouskasvun mukaisesti tai enemmän: matkustajaliikenne lähes 20 % ja rahtiliikenne noin 30 %.

Tie- ja lentoliikenne kasvavat muita nopeammin

EU:n liikennepolitiikan toinen päätavoite on vakiinnuttaa liikennemuotojen osuudet vuoden 1998 tasolle vuoteen 2010 mennessä.

Liikenteen kasvua 1990-luvulla hallitsi kuitenkin tie- ja lentoliikenne samalla kun muut liikennemuodot, kuten raide-bussi- ja sisävesiliikenne, pikemminkin pysyivät ennallaan tai jopa laskivat. Lentoliikenne kasvoi nopeimmin eli 5 % vuodessa tai enemmän.

Liikenteen infrastruktuuri laajenee edelleen

Viime vuosikymmenen kuluessa moottoritieverkosto piteni yli 12 000 km vanhoissa jäsenvaltioissa ja noin 1 000 km uusissa.

Investoinnit EU:n Euroopan laajuisissa liikenneverkoissa ovat keskittyneet pääosin rajanylityksissä olevien puutteiden korjaamiseen suurinopeuksilla rataosuuksilla ja tieverkostossa. Tieohjelma on pidemmällä kuin vastaava rautateiden ohjelma.

Tämän vuoksi moottoriteitä on saatu nopeasti lisää, kun taas perinteisten rautateiden ja sisävesiliikenteen infrastruktuuri on hitaasti supistunut.

Hintarakenne ei yleensä tue EU:n liikennepoliittisia tavoitteita

Liikenteen maksujen rakenteellisessa uudistamisessa on vähitellen alettu ottaa paremmin huomioon ulkoiset kustannukset.

Siitä voi olla apua liikenteen ja liikenneinfrastruktuurin kokonaiskysynnän vähentämisessä ja myös liikennemuotojen jakautumisen optimoinnissa.

Hinnoittelu esimerkiksi suosii edelleen yksityisautoja joukkoliikenteen sijaan. Autoliikenteen kokonaiskulut, mitkä kattavat ostamisen ja käyttökulut, ovat pysyneet entisellään, kun taas muiden liikkumismuotojen kustannukset ovat nousseet. Tämä merkitsee sitä, että liikkuminen vähenee ellei autoa ole käytettävissä.

Jotta osa infrastruktuurin kuluista katettaisiin, luodaan parhaillaan säännöksiä raide- ja maantieliikennettä varten. Lisäksi kasvavat vaatimukset polttoaineveron käyttöönottamisesta EU:n alueen sisäisille lennoille.

Ympäristön kehitys

Haitalliset saastepäästöt vähenemässä

Ajoneuvojen haitalliset saastepäästöt ovat vähentyneet huomattavasti. Syy voi olla EU:n ajoneuvojen päästöstandardeissa, joita on onnistuneesti tiukennettu 1990-luvun alusta lähtien ja joita tiukennetaan edelleen. Säännellyt saastepäästöt ovat vähentyneet 24–35 % (mukana eivät ole kansainvälinen lento- ja meriliikenne).

Tieliikenteestä johtuvan ilmansaastumisen vähenemisestä huolimatta taajamissa on kuitenkin yhä vakavia ilmanlaatuun liittyviä ongelmia. Tarvitaankin lisää aloitteita, jotta voitaisiin vähentää ihmisten altistumista terveyteen vaikuttaville saasteille.

Yhtä tärkeää kuin ajoneuvostandardien tiukentaminen entisestään voi olla varmistaa se, että testisyklit heijastavat todellisia ajo-oloja, mukaan lukien dieselautojen sähköinen virittäminen (chip-tuning).

Vetureiden ja sisävesilaivojen päästöstandardit otetaan käyttöön vuodesta 2005 alkaen. Ilma-aluksilla on ollut kansainväliset päästöstandardit useiden vuosien ajan, ja niitä tiukennettiin 1990-luvulla. Näissä standardeissa kuitenkin otetaan huomioon vain päästöt lentokentillä ja niiden

lähistöllä — ei maailmanlaajuisia lämpenemistä lisääviä lentokorkeudella syntyviä päästöjä.

Kasvihuonekaasupäästöjen määrät kasvussa

Henkilöautoista on tullut entistä tehokkaampia. Vastapainona päästöjen vähenemiselle erityisesti autojen CO₂:n osalta on kuitenkin ollut liikenteen kasvu; tieliikenteen nettolisäys CO₂-päästöissä on noin 20 %.

Määräaika autoteollisuuden nykyisille sitoumuksille vähentää autojen CO₂-päästöjä umpeutuu vuosina 2008–2009. Sen vuoksi onkin tarvetta selvittää, miten tulevaisuudessa asiassa menetellään, laajentaa soveltamisalaa pakettiautoihin ja varmistaa, että testisyklit vastaavat todellisia ajo-oloja ja todenmukaista laitteiden, kuten ilmastointilaitteiden, käyttöä.

Myös ilmailu vaikuttaa merkittävästi ja yhä enemmän CO₂-päästöihin. Nopeasti kasvava lentoliikenne ohittaa pian henkilöautot ilmastovaikutuksiltaan, ja vuoteen 2030 mennessä sen saastuttavuuden ennakoidaan kaksinkertainen autoihin nähden. Kansainvälistä laivaliikennettä eikä myöskään ilmailualaa ei säännellä Kioton pöytäkirjassa.

Elinympäristöihin kohdistuva paine kasvaa

Liikenteen infrastruktuuri lisää elinympäristöihin kohdistuvia paineita, joita aiheutuu suoraan maankäytöstä, melu- ja valohäiriöistä, ilmansaastumisesta sekä pirstoutumisesta. Kun liikenteen infrastruktuuri laajenee, paineita kohdistuu yhä enemmän suojeltuun luontoon. Suojelualueista keskimäärin puolet altistuu jo liikenteen vaikutuksille Euroopassa. Alueelliset erot ovat isoja, ja ne liittyvät läheisesti eroihin asutuksen tiheydessä. Liikenteellä on kuitenkin vakavia vaikutuksia jopa kaukana arktisella alueella.

Viitteet

Ten key transport and environment issues for policymakers (Kymmenen keskeistä liikenteeseen ja ympäristöön liittyvää ongelmaa päättäjille), EYK:n raportti nro 3/2004, Euroopan ympäristökeskus, Kööpenhamina, 2004.

Euroopan ympäristökeskus
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

Puh. +45 33 36 71 00
Faksi +45 33 36 71 99

Verkkosivusto: www.eea.eu.int
Tiedustelut: www.eea.eu.int/enquiries

