

Транспорт и околната среда в Европа

Непрестанно нарастващите мащаби на транспорта все повече увеличават въздействието си върху околната среда, особено във връзка с промените в климата и загубите на биоразнообразие. Настоящите усилия за противодействие на тези тенденции в най-добрия случай само забавят темпото на нарастване.

Един позитивен аспект са технологичните подобрения, които спомагат за намаление замърсяването на въздуха от сухопътния транспорт, въпреки нарастващите мащаби на транспорта. Но дори това не е достатъчно за решаването на проблема със замърсяването на градския въздух.

Този брифинг разглежда развитието на проблема от началото на 90-те години до първите години след 2000 г.

Тенденции в транспортния сектор

Транспортните мащаби продължават да нарастват

Отделянето на ръста в транспорта от икономическия ръст е ключова цел на политиката на ЕС в областта на транспорта в продължение на няколко години, но тя все още предстои да бъде постигната. Транспортните мащаби в ЕС нарастват стабилно с приблизително същото темпо като икономическия ръст или по-голямо: почти 20 % за пътническият транспорт и приблизително 30 % за фрахтовия/товарния транспорт.

Сухопътният и въздушният транспорт нарастват по-бързо от другите видове

Друга ключова цел на политиката на ЕС в областта на транспорта е да стабилизира до 2010 г. транспортните дялове на нивата от 1998 г.

Следва обаче да се има предвид че ръстът на транспорта през 90-те години беше доминиран от сухопътния и въздушния транспорт, докато другите видове транспорт, такива като железопътния, автобусите и речните водни пътища проявяваха тенденция към стагнация или дори упадък. Въздушният транспорт беше най-бързо растящия вид с годишен ръст от 5 % или повече.

Транспортната инфраструктура продължава да се разраства

През последното десетилетие мрежата от автомагистрали се увеличи с над 12 000 км в старите държави-членки на ЕС и с около 1 000 км в новите държави-членки на ЕС.

Инвестициите в трансевропейската транспортна мрежа на ЕС се съсредоточиха главно в запълването на трансграничните празноти във високоскоростните жп и пътни мрежи, с програма за сухопътните пътища далеч по-развита от тази за железопътните.

В резултат на това, общата дължина на автомагистралите нарастна бързо, докато дялът железопътни и вътрешно водни пътища бавно намаля.

Ценовите структури като цяло не поддържат целите на политиката на ЕС в областта на транспорта

Незначителен прогрес се наблюдава в пресструктурирането на транспортните такси за включване на външните разходи в цената, което би подпомогнало намаляването на общата нужда от транспорт и транспортна инфраструктура, както и оптимизирането на разделението по видове.

Например, цените продължават да благоприятстват използването на личните леки автомобили вместо обществения транспорт. Общите разходи за автомобилния транспорт, обхващащи както покупката, така и експлоатационните разходи, продължават да остават стабилни, докато разходите за другите видове транспорт продължават да нарастват. Това означава, че мобилността намалява за онези граждани, които не разполагат с достъп до лек автомобил.

Разработват се наредби, имащи за цел възстановяването на част от инфраструктурните разходи за железопътния и сухопътния транспорт, като съществуват нарастващи призови за въвеждането на данък гориво върху полетите в пределите на ЕС.



Тенденции в опазването на околната среда

Емисиите на вредни замърсяващи вещества спадат

Наблюдава се значителен спад в емисиите на вредни замърсяващи вещества от моторните превозни средства. Спадът може да се дължи на стандартите на ЕС за вредни емисии от моторни превозни средства, които успешно бяха 'затегнати' от началото на 90-те години; процес, който все още продължава. Вредните емисии на регулираните замърсяващи вещества, са намалели с 24 % до 35 % (международната авиация и морския превоз не са включени).

Обаче, въпреки понижаването на въздушните замърсявания от сухопътния транспорт, все още съществуват сериозни проблеми с качеството на въздуха в градските райони. Нужни са нови инициативи, които да намалят излагането на хората на вредни за здравето замърсяващи вещества.

Осигуряването на съответствие на тестовите цикли с реалните условията за шофиране на пътя, включително 'настройката на чиповете' за дизеловите автомобили, би могло да бъде точно толкова важно, колкото и по-нататъшното затягане на стандартите за моторните превозни средства.

Стандарти за вредните емисии първо ще бъдат въведени за железопътните локомотиви и вътрешно речни съдове от 2005г. нататък. Международните стандарти за вредни емисии от въздушни съдове, съществували в продължение на много години, бяха затегнати през 90-те години. Въпреки това, тези стандарти засягат

само вредните емисии на и около летищата; вредните емисии, отделяни от въздушните съдове на височина, които допринасят за глобалното затопляне, не се взимат предвид.

Емисиите на парникови газове се увеличават

Личните леки автомобили стават по-ефикасни. Въпреки това, понижението в отделянето на специфични CO₂ емисии от леки автомобили е пренебрежимо малко в сравнение с нарастването на транспорта. Резултатът е нетно увеличение от около 20 % на емисиите на CO₂ от сухопътния транспорт.

Поетите ангажименти от автомобилната индустрия за намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили изтичат през 2008/2009. Следователно, съществува нужда от изясняване на бъдещия режим в тази област, като се разшири диапазона така, че да обхваща микробусите и да осигурява, че тестовите цикли отразяват реалните условия за шофиране на пътя и използването на оборудване от типа на климатични инсталации.

Авиацията е също така един важен и растящ фактор, допринасящ за вредните емисии на CO₂. С бързото разрастване на въздушния транспорт, неговите въздействия върху климата скоро ще превишат тези на наземните пътнически транспортни средства, като въздействието през 2030 година се очаква да бъде два пъти по-голямо. Заедно с международното корабоплаване, авиацията не е регулирана с изисквания на Протокола от Киото.

Натискът върху средата на живот нараства

Транспортната инфраструктура оказва натиск върху средата на живот и загубите на биоразнообразие посредством директното използване на земята, шумовите и светлинните смущения, замърсяването на въздуха и разпокъсването на ландшафта. С разширяването на транспортната инфраструктура все повече и повече обозначени природни области ще се оказват под натиск. Средно приблизително половината от обозначените области в Европа вече са засегнати от транспорта. Съществуват крупни регионални различия, тясно свързани с вариациите в гъстотата на заселване, но транспортът оказва сериозно въздействие дори и в отдалечени области в арктическия регион.

Препратки

Десет ключови въпроса за транспорта и околната среда за политиците, Доклад ЕАОС № 3/2004, Европейска агенция за околна среда, Копенхаген, 2004.

Европейска агенция за околна среда
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

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

Web: www.eea.eu.int
Запитвания: www.eea.eu.int/enquiries

