

Közlekedés és környezet Európában

A növekvő szállítási teljesítmény fokozódó környezetterheléshez vezet, különösen az éghajlatváltozással és a biológiai sokféleség csökkenésével összefüggésben. E trendek ellensúlyozására tett jelenlegi erőfeszítések a legszerencsésebb esetben is csak a kedvezőtlen változások ütemének lassítására elegendők.

Kedvezőnek tekinthető, hogy a műszaki fejlődés eredményeként a közlekedés forgalomműködése ellenére is csökken a közúti közlekedésből adódó légszennyezés. Ezzel együtt is többet kell tenni a városi légszennyezés problémájának megoldása érdekében.

Ez a tájékoztató az 1990-es évek eleje és a 2000-es évek eleje közötti időszak fejlődését tekinti át.

Trendek a közlekedési ágazatban

A szállítási teljesítmény továbbra is nő

Bár az EU közlekedéspolitikájának egyik legfontosabb célja évek óta a szállítási teljesítmény növekedésének a gazdasági növekedéstől való elválasztása, ezt a célt még nem sikerült elérni. Az EU-ban a szállítási teljesítmény folyamatosan, hozzávetőleg a gazdasági növekedés ütemének megfelelő vagy a fölötti mértékben növekedett: majdnem 20 %-kal a személyszállításban, és mintegy 30 %-kal az áruszállításban.

A közúti és a légi közlekedés teljesítménye gyorsabban nő, mint más közlekedési alágazatoké

Az EU közlekedéspolitikájának másik fontos célja, hogy 2010-re az 1998. évi szinten stabilizálja a közlekedési alágazatok egymáshoz viszonyított arányát.

Az 1990-es években azonban a közúti és a légi közlekedés növekedése uralta az ágazatot, míg a többi alágazat — a vasúti, az autóbusz-és a belvízi közlekedés — általában szinten maradt, sőt némileg csökkent. A leggyorsabban fejlődő közlekedési alágazat a légi

közlekedés volt, évi 5 %-os vagy ezt meghaladó növekedési ütemmel.

Folytatódik a közlekedési infrastruktúra bővülése

Az elmúlt évtizedben az autópálya-hálózat a régi tagállamokban több mint 12 000 km-rel, míg az új tagállamokban mintegy 1 000 km-rel bővült.

Az EU transzeurópai közlekedési hálózatában a beruházásokkal főleg a nagysebességű vasúti és közúti hálózatokban meglévő, határokat átszelő szakaszok hiányának felszámolására összpontosítottak, amelyben a közúti program messze megelőzte a vasútét.

Ennek eredményeként, az autópályák összvonalhossza gyorsan növekedett, miközben a hagyományos vasúti és belvízi infrastruktúra lassan csökkent.

Általánosságban az árszerkezetek nem támogatják az EU közlekedéspolitikájának céljait

A szállítási tarifák szerkezetének átalakításában lassú elmozdulás volt megfigyelhető a külső

költségek nagyobb mértékű beépítése irányában, amely csökkenthetné a közlekedés és a közlekedési infrastruktúra iránti általános keresletet, és egyben optimalizálhatná a közlekedési alágazatok közötti munkamegosztást.

Például, a tarifák változatlanul a magángépkocsi-használatot ösztönzik a tömegközlekedéssel szemben. A személygépjármű-közlekedés összköltsége, amely tartalmazza mind a beszerzés, mind az üzemeltetés költségeit, stabil maradt, miközben a többi közlekedési módhoz képest költségei nőttek. Ez azt jelenti, hogy a személygépkocsival nem rendelkezők mobilitása csökkent.

A vasúti és a közúti közlekedés esetében sorra vezetnek be azokat a jogszabályokat, melyek célja az infrastrukturális ráfordítások egy részének visszatérítése, emellett egyre növekszik az igény az üzemanyag-adó bevezetésére az EU-n belüli repülőjáratok esetében.



Környezeti trendek

Csökken a káros szennyezőanyagok kibocsátása

Lényeges csökkenés mutatkozik a közúti járművekből származó káros szennyezőanyagok kibocsátásában. Ez a csökkenés a közúti járművekre vonatkozó EU-kibocsátási szabványoknak tulajdonítható, amelyeket az 1990-es évek eleje óta többször is szigorítottak, és ez a folyamat folytatódik. A szabályozott szennyezőanyagok kibocsátása 24 %-kal csökkentve 35 %-ra esett vissza (az adat nem tartalmazza a nemzetközi légi közlekedés és a tengerhajózás adatait).

A közúti közlekedésből adódó légszennyezés csökkenése ellenére a városokban súlyos levegőminőségi problémák mutatkoznak. További kezdeményezésekre van szükség az emberi egészséget veszélyeztető szennyezőanyag-terhelés csökkentése érdekében.

Annak biztosítása, hogy a tesztek — beleértve a dízelüzemű gépkocsik vezérlőegységének hangolását — a valós vezetési feltételeket tükrözzék, legalább olyan fontos lehet, mint a közúti járművekre vonatkozó szabványok további szigorítása.

A vasúti mozdonyokra és a vízi járművekre 2005-től kezdődően vezetnek be kibocsátási szabványokat.

A légi járművek nemzetközi kibocsátási szabványai sok éve léteznek, és szigorodtak is az 1990-es években. Ezek a szabványok azonban csak a

repülőtereken, illetve azok környékén korlátozzák a kibocsátást, figyelmen kívül hagyva a nagy magasságban történő repülés közbeni kibocsátást, amely hozzájárul a globális felmelegedéshez.

Nő az üvegházhatású gázok kibocsátása

A személygépkocsik hatáskora javult, azonban az ebből eredő CO₂-kibocsátás csökkenés mértékét jóval meghaladta a közlekedési teljesítmények növekedése. A következmény a közúti közlekedésből származó CO₂-kibocsátás mintegy 20 %-os növekedése.

Az autópárnak a CO₂-kibocsátások csökkentésére jelenleg érvényes vállalásai 2008–2009-ben lejárnak. Ezért szükséges tisztázni e terület jövőbeli rendszerét, kibővítve a vállalások hatókörét a tehergépjárművekre is, biztosítva, hogy a tesztek tükrözzék a valós vezetési feltételeket és a légkondicionálókhoz hasonló berendezések használatát.

A légi közlekedés is fontos, és egyre növekvő mértékben járul hozzá a CO₂-kibocsátáshoz. A légi közlekedés teljesítménye olyan gyorsan nő, hogy az éghajlatra gyakorolt hatása hamarosan meghaladja a személygépkocsikéit; az előrejelzések szerint 2030-ra a légi közlekedés hatása kétszerese lesz a személygépkocsikéinak. A kiotói jegyzőkönyv — a nemzetközi hajózáshoz hasonlóan — a légi közlekedést sem szabályozza.

Nő az élőhelyek terhelése

A közlekedési infrastruktúra jelenléte terheli az élőhelyeket és a biológiai sokféleséget a közvetlen földhasználat, a zaj-, a fényzavarás, a légszennyezés, és az élőhelyek feldarabolódása miatt. A közlekedési infrastruktúra bővülésével egyre több kijelölt természetvédelmi területre nehezedik nyomás. A közlekedés az Európában kijelölt természetvédelmi területek átlagosan már mintegy felét érinti. Nagy regionális különbségek figyelhetők meg a népsűrűség eltéréséhez szorosan kapcsolódva, de a közlekedésnek súlyos kihatása van már az olyan távoli vidékeken is, mint az Északi-sarkvidék.

Referenciák

Ten key transport and environment issues for policymakers, EEA Report No. 3/2004, European Environment Agency, Copenhagen, 2004. (A közlekedés és a környezet tíz kulcsfontosságú kérdése a politikaformálók számára. EEA-jelentés, 3/2004. Európai Környezetvédelmi Ügynökség, Kopenhagen, 2004.)

European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

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

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

