

Tasoittamassa tietä EU:n laajenemiselle

**Liikenteen ja ympäristön tilan indikaattoreita
TERM 2002**

Yhteenveto

**Projektinjohtajat:
Ann Dom
Wouter de Ridder
Euroopan ympäristökeskus**



Kansikuva: EEA
Taitto: Brandenburg a/s

Oikeudellinen huomautus

Tämän raportin sisältö ei välttämättä vastaa Euroopan komission tai muiden yhteisön toimielimien virallisia kantoja. Euroopan ympäristökeskus tai sen nimissä toimiva henkilö tai yritys eivät vastaa tämän raportin sisältämän tiedon mahdollisista käyttötarkoituksista.

Tämän raportin sähköinen versio on internetissä osoitteessa: <http://eea.eu.int>

Internetistä saa runsaasti tietoa Europa-palvelimen välityksellä (<http://europa.eu.int>)

Luettelointitiedot ovat teoksen lopussa.

Luxemburg: Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto, 2002

ISBN 92-9167-535-0

© EEA, Kööpenhamina, 2002

Ympäristönäkökohdat huomioonottava tuotanto

Tämän julkaisun painamisessa on noudatettu erittäin tiukkoja ympäristönormeja.

Printed in Denmark by Scanprint A/S

Ympäristösertifikaatti: ISO 14001

Ympäristösertifikaatti: ISO 9001: 2000

EMAS-rekisteröity — rekisteröintinumero DK- S-000015

Pohjoismaisen ympäristömerkin Joutsenmerkin vaatimukset täyttävä painotuote,
lupa nro. 541 055

Painettu kloorittomasti valkaistulle uusiopaperille



Euroopan ympäristökeskus
Kongens Nytorv 6
DK-1050 Kööpenhamina K
Tanska
Puhelin: (45) 33 36 71 00
Telekopio: (45) 33 36 71 99
Sähköposti: eea@eea.eu.int
Kotisivu: <http://www.eea.eu.int>

EU:n hakijamaat: erilaisesta alkutilanteesta nopeasti kohti EU:n kestävämpiä liikennemalleja

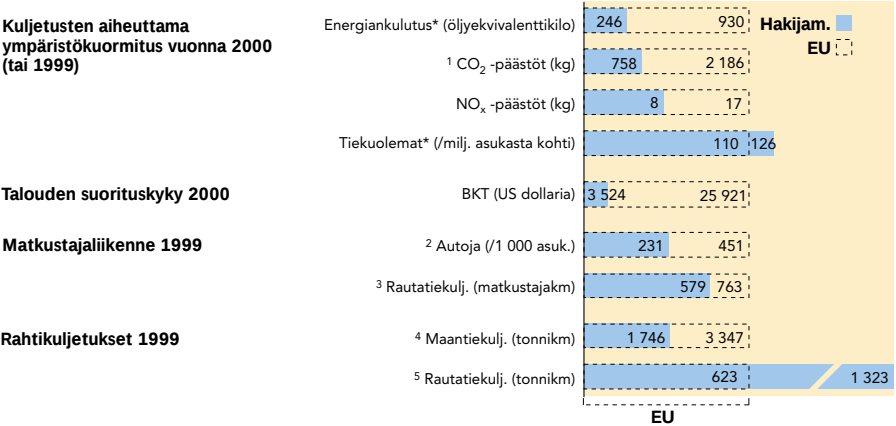
Viime vuosien poliittiset ja taloudelliset uudelleenjärjestelyt hakijamaissa ovat johtaneet tuntuviin muutoksiin näiden maiden liikennejärjestelmissä. 1990-luvun taloudellisen lamakauden aikana merkittävästi vähentyneet kuljetusmäärät ovat jälleen lisääntymässä taloudellisen elpymisen tuloksena. Vaikka kuljetusmuotojen välinen jakauma onkin hakijamaissa paljon EU:ta parempi, myös niissä ollaan siirtymässä järjestelmään, jossa keskeisessä asemassa ovat maantiekuljetukset. EU:n tapaan hakijamaiden kuljetusalan suuntaukset eivät ole linjassa kestävä kehityksen strategian kanssa, jossa liikenteen kasvu pyritään erottamaan talouden kasvusta sekä siirtymään maantiekuljetuksista rautateille, vesikuljetuksiin ja julkiseen liikenteeseen.

Liikenteen aiheuttama energiankulutus ja siihen liittyvät kasvihuonekaasujen päästöt ovat hakijamaissa asukasta kohden edelleenkin kolme neljä kertaa alhaisemmat kuin EU:ssa, ja typen oksidien päästöt n. 50 % alhaisemmat. Maantie- ja rautatieverkostot eivät ole yhtä tiheät, ja maa-alueet sen vuoksi vähemmän pirstoutuneita. Tilanne on kuitenkin muuttumassa nopeasti.

EU:n tavoin liikenteen aiheuttamat kasvihuonekaasujen päästöt ja energian kulutus ovat kasvussa. Alueiden pirstoutumista lisääviä moottoriteitä on kaksi kertaa enemmän kuin 10 vuotta sitten. Ajoneuvokanta on keskimäärin neljä viisi vuotta vanhempaa, joten hakijamaat ovat useita vuosia jäljessä puhtaamman tekniikan ja polttoaineiden käyttöön otossa. Tiettyjen ilmansaasteiden (esim. NO_x) määrien väheneminen osoittaa, että hakijamaat ovat saamassa kiinni tätä teknologista välimatkaa. Kaupunki-ilman laatu on kuitenkin edelleen heikko. Liikennemäärien kasvu mitätöi entistä enemmän autokannan ja infrastruktuurin turvallisuusparannuksia, ja liikenteessä vuosittain kuolevien määrä on vakiintumassa n. 21 000:een verrattuna EU:n 41 000:een.

Kaavio 1

Ympäristöpaineita, bruttokansantuotetta ja kuljetusmääriä koskevat suhdeluvut (absoluuttiset määrät) hakijamaissa ja EU:ssa asukasta kohden



Huom:

Lähteet:

* Tiedot koskevat vuotta 1999.

¹ Kypros, Malta ja Turkki eivät ole mukana hakijamaiden tiedoissa.

² Bulgaria ja Turkki eivät ole mukana hakijamaiden tiedoissa.

³ Viro ja Turkki eivät ole mukana hakijamaiden tiedoissa.

⁴ Bulgaria, Kypros, Malta, Slovakian tasavalta ja Turkki eivät ole mukana hakijamaiden tiedoissa.

⁵ Turkki ei ole mukana hakijamaiden tiedoissa.

IEA, 2001a; EEA, 2002a-e and EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Maailmanpankki, 2002

Nykypolitiikka suosii perusrakenteiden ja teknologian kehittämistä ja polttoaineiden säästämistä — laaja-alaisempi lähestymistapa puuttuu yhä

Viime vuosikymmeninä EU:n liikenne- ja ympäristöpolitiikka on keskittynyt pääasiassa perusrakenneinvestointeihin (esim. Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T)) sekä ympäristö- ja turvallisuusmääräyksiin. Samankaltainen suuntaus on havaittavissa myös hakijamaissa, mikä ei olekaan yllättävää, sillä integroituminen EU:n säännöstöön on yksi liittymisedellytyksistä. Jo tässä raportissa esitetyt tunnusluvut osoittavat, että EU:n ajoneuvo-, polttoaine-, ympäristö- ja turvallisuusstandardien varhainen käyttöönotto hakijamaissa on ollut hyödyllistä.

Hyvä liikenneinfrastruktuuri on yhteiskunnan ja talouden selkäranka ja hakijamaiden tulevan EU-integraation edellytys. TEN-T:n kehittäminen ja sen laajentaminen itään ovat jo senkin vuoksi yksi yhteisen liikennepolitiikan tärkeimmistä prioriteeteista. TEN-T:n ja sen laajennusta koskevaa strategista ympäristöarviointia ei kuitenkaan vielä ole tehty, eikä verkoston taloudellisia ja yhteiskunnallisia etuja myöskään ole arvioitu.

Ympäristöinvestointeja koskevat tiedot ovat vanhoja, mutta kansainvälisten pankkien rahoitusta koskevat uusimmat tiedot kertovat teiden rakentamisen olevan tällä hetkellä suosituempaa kuin rautateiden kehittäminen. Tämä viittaa siihen, että rautatiekuljetusten aiempi asema hakijamaiden kuljetusjärjestelmissä on edelleenkin rapistumassa.

EU:n politiikassa on viime aikoina pyritty liikenteen rajoittamiseen ja eri kuljetusmuotojen välisen jakauman parantamiseen. Tähän kuuluvat ulkoisten kustannusten sisällyttäminen kustannuslaskelmiin, vapaaehtoiset sopimukset teollisuuden kanssa, rautateiden ja sisävesireittien käytön elvyttäminen, päämäärien ja tavoitteiden asettaminen,

alueidenkäytön suunnittelun koordinoinnin parantaminen sekä strategisten ympäristöarviointien tekeminen osana perusrakenteiden suunnittelua. EU:ssa on havaittavissa näillä aloilla jonkin verran edistystä. Hakijamaat voisivat oppia EU:lta jotakin sen kokemuksista näiden verrattain uusien työvälineiden käytössä.

Vuoden 1998 Cardiffin huippukokouksen jälkeen seitsemän jäsenmaata on kehittänyt integroidut kansalliset liikenne- ja ympäristöstrategiat, ja seitsemän jäsenmaata on ottanut tai on ottamassa käyttöön tunnuslukujen käyttöön perustuvia kansallisia seurantajärjestelmiä. Liikenneneuvosto on lisäksi kehottanut tulevia jäsenmaita ottamaan käyttöön EU:n integraatioperiaatteet. Kansalliset yhdenmetyt strategiat ja tunnuslukupohjaiset seurantajärjestelmät puuttuvat hakijamaista edelleenkin.

TERMin tausta ja konteksti

Tämä raportti on vuosien 2000 ja 2001 TERM-raporttien jälkeen kolmas liikennettä ja ympäristöä käsittelevään raportointimekanismiin (TERM) perustuva tunnuslukupohjainen raportti, jossa ovat ensi kertaa mukana EU:n jäsenyyttä hakenneet maat. Raportissa vertaillaan näiden maiden kehitystä EU:n vastaavaan kehitykseen.

TERM:n ensisijainen tavoite on seurata liikenne- ja ympäristöalan yhdentymisstrategioiden edistymistä ja toimivuutta avaintunnuslukujen perusteella. TERM-tunnusluvut on valittu ja ryhmitelty vastaamaan seitsemään keskeiseen kysymykseen.

1. Ovatko liikenteen ympäristöasiat kehittymässä parempaan suuntaan?
2. Hallitaanko liikennetarpeita paremmin ja onko kuljetusmuotojen välinen jakautuma parantumassa?
3. Onko alueidenkäytön ja liikenteen suunnittelun koordinointi paranemassa liikennetarpeiden yhteensovittamiseksi saavutettavuuden kanssa?
4. Hyödynnetäänkö nykyistä liikennejärjestelmää optimaalisesti ja ollaanko siirtymässä tasapainotetumpaan järjestelmään liikennemuotojen kesken?
5. Onko suuntana tasapuolisempi ja tehokkaampi hinnoittelujärjestelmä, jossa ulkoiset kustannukset sisällytetään hintoihin?
6. Millä vauhdilla puhtaamman tekniikan käyttöönotto etenee, ja kuinka tehokkaasti ajoneuvoja käytetään?
7. Kuinka tehokkaasti ympäristön hallintaa ja seurantaa tukevia työvälineitä käytetään politiikan ja päätöksenteon tukena?

Nämä kysymykset — paitsi kysymys 3, josta ei ole tarpeeksi tietoa — ovat puitteet, joissa jäljempänä esitetään keskeiset trendit ja sanomat.

Keskeisiä huomioita

Aikaisempien raporttien tapaan myös vuoden 2002 TERM-raportissa *Tasoittamassa tietä EU:n laajenemiselle* arvioidaan integraatitavoitteiden ja -päämäärien indikaattorien trendejä. Suuntaa on saatu EU:n toimintalinjoja koskevista asiakirjoista kuten kuudes ympäristön toimintaohjelma (6EAP), yhteinen liikennepoliitiikka, EU:n kestävän kehityksen strategia sekä ympäristöä ja liikennettä koskevat direktiivit.

* Asiaan liittyviä liikenne- ja ympäristöpoliittisia asiakirjoja esitellään sivulla 17.

Kunkin indikaattorin vieressä oleva 'naama' antaa tiivistetyn arvion kustakin trendistä hakijamaissa seuraavan periaatteen mukaisesti:

- 😊 päämäärää tai tavoitetta kohti kulkeva myönteinen suuntaus
- 😐 jonkin verran myönteistä kehitystä, joka ei kuitenkaan riitä poliittisen päämäärän saavuttamiseen, tai vaihteleva suuntaus ko. indikaattorin kohdalla
- 😞 poliittisista päämääristä tai tavoitteista poispäin suuntautuva epäsuotuinen suuntaus
- ❓ trendin arviointi mahdotonta tiedoissa olevista puutteista tai poliittisen päämäärän tai tavoitteen puuttumisesta johtuen

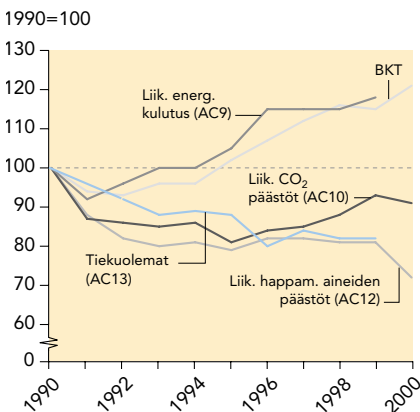
Ovatko liikenteen ympäristöasiat kehittymässä parempaan suuntaan (1)?

- ☹️ Energian kulutus lisääntyy nopeasti lähinnä tieliikenteen kasvun takia.
- ☹️ Hakijamaiden CO₂-päästöt pienenivät 1990-luvun alkupuolella, mutta ovat jälleen kasvussa liikennemäärien lisääntymisen takia.
- 😊 Hakijamaiden liikenteen ilmansaastepäästöt pienenivät 1990-luvun alussa ja ovat vakiintuneet sen jälkeen.
- 😊 Kaupunkien ilmanlaatu on paranemassa, mutta kaupunkien väestö altistuu edelleenkin terveysriskejä aiheuttaville saastemäärille.
- 😊 Hakijamaiden tiekuolemat vähenivät 1990-luvun alkupuolella, mutta ovat tällä hetkellä n. 21 000 tapausta vuodessa.

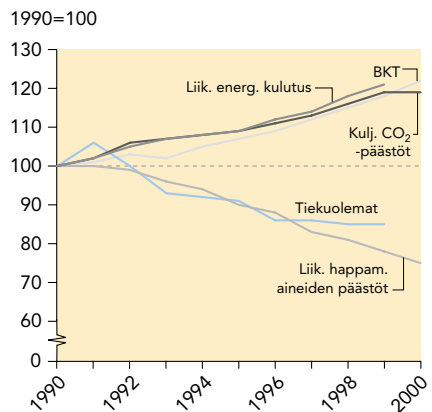
Liikenteen ympäristökuormitus hakijamaissa ja 15 EU-maassa 1990–2000

Kaavio 2

Hakijamaat (AC)



Jäsenmaat



Huom: Energiankulutukseen kuuluvat maantie- ja rautatiekuljetukset, koti- ja ulkomaan lentoliikenne, sisävesiliikenne, öljyjohtot sekä tarkemmin määrittelemättömät kuljetukset (vuosien 1990 ja 1991 tietojen puuttumisesta johtuen AC9:ssä eivät ole mukana Baltian maat ja Slovenia). Päästötietojen piiriin kuuluvat kaikki liikennemuodot paitsi kansainvälinen lentoliikenne ja meriliikenne; AC10:ssä eivät ole mukana Kypros, Malta ja Turkki, ja AC12:ssä ei ole mukana Malta.

Lähteet: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e and EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Maailmanpankki, 2002

Ovatko liikenteen ympäristöasiat kehittymässä parempaan suuntaan (2)?

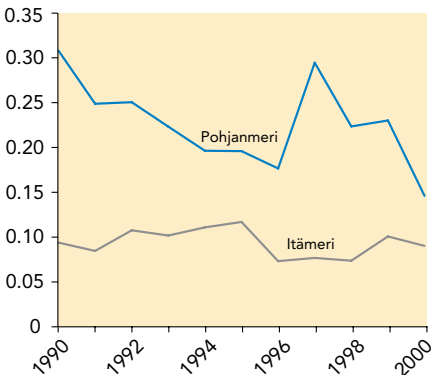
- ☹ Liikenneinfrastruktuurin vaatima maa-ala on kasvamassa.
- ☹ Maa-alan pirstoutuminen on hakijamaissa vähäisempää kuin EU:ssa, mutta se on lisääntymässä infrastruktuurin kehittymisen myötä.
- ☹ Infrastruktuuriverkostojen laajentaminen lisää paineita merkittävillä luonnonalueilla.
- ☹ Merenkulun havaittujen laittomien öljypäästöjen määrä on pysynyt vakaana Itämerellä; Mustallamerellä päästöjä ei seurata.
- ☹ Romuajoneuvojen ja renkaiden määrien odotetaan kasvavan merkittävästi.

Kaavio 3

(a) Havaittujen öljylauttojen vuosittainen määrä lentotuntia kohden Itämerellä ja Pohjanmerellä sekä (b) rengasjätteen käsittely EU+3:ssa

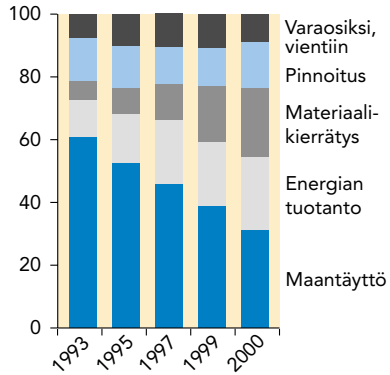
(a)

Öljylauttaa/lentotunti



(b)

% -osuus



Huom: Lyhenteessä EU+3 ovat EU:n lisäksi mukana Islanti, Liechtenstein ja Norja. Prosenttiluvut perustuvat renkaiden tonnimääriin.

Lähteet: Helsingin yleissopimus (<http://www.helcom.fi/>); Bonnin sopimus (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

Hallitaanko liikennetarpeita paremmin ja onko kuljetusmuotojen välinen jakautuma parantumassa?

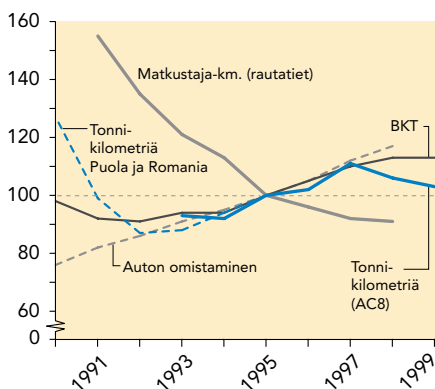
- ☹️ Rahtiliikenteen volyymi (tonnikilometriä taloudellista toimintayksikköä kohden) on vähenemässä hakijamaissa, mutta se on edelleen keskimäärin viisi kertaa korkeampi kuin EU:ssa.
- ☹️ Hakijamaiden rahtikuljetukset ovat siirtymässä maanteille, mutta rautateiden osuus on edelleen paljon EU:ta suurempi.
- ❓ Matkustajaliikenne on kasvamassa hakijamaissa, mutta tiedot ovat riittämättömät määrällisen erittelyn laatimiseksi.
- ☹️ Matkustajaliikenne on siirtymässä maanteille ja ilmaan, mutta rautateiden osuus on hakijamaissa edelleen paljon EU:n keskiarvoa korkeampi.

Liikennemäärät, BKT ja autojen omistus 1990–1999

Kaavio 4

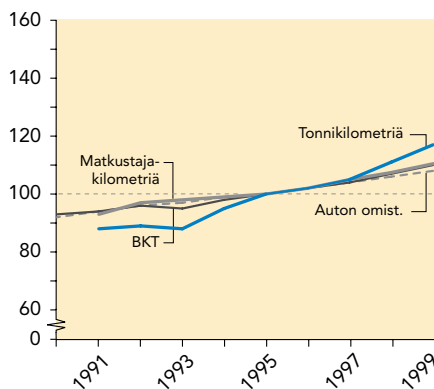
Hakijamaat

1995=100



Jäsenmaat

1995=100



Huom: BKT vuoden 1995 hintoina. Rahtiliikenteeseen kuuluvat maantiet, rautatiet sekä kotimaan vesiväylät. Hakijamaiden tiedoissa ovat mukana Tšekin tasavalta, Viro, Unkari, Latvia, Liettua, Puola, Romania ja Slovenia. Matkustajaliikenteeseen luetaan henkilöautot, linja-autot, junat, raitiovaunut, maanalaiset junat sekä kotimaiset Euroopan sisäiset ja ulkoiset lennot Tieliikenteen matkustajakuljetuksia koskevat tiedot hakijamaista ovat niukat, ja auton omistamista koskevat luvut ovat likiarvo.

Lähteet: UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; Maailmanpankki, 2002.

Hyödynnetäänkö nykyistä liikennejärjestelmää optimaalisesti ja ollaanko siirtymässä tasapainotetumpaan järjestelmään liikennemuotojen kesken?

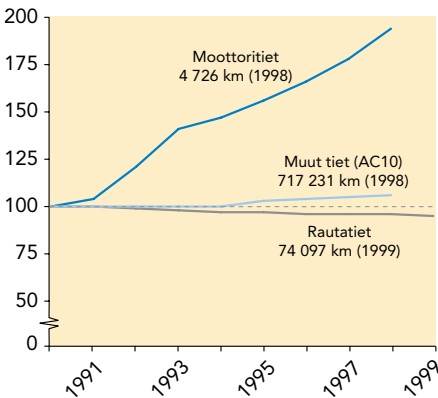
- ② Moottoriteiden pituus on lähes kaksinkertaistunut 10 vuodessa, mutta hakijamaiden tieiheys on edelleen pienempi kuin EU:ssa.
- ② Investointeja koskevat niukat tiedot viittaavat tieinvestointien suosimiseen.

Kaavio 5

Liikenneinfrastruktuurin kehitys hakijamaissa ja EU:ssa 1990–1999

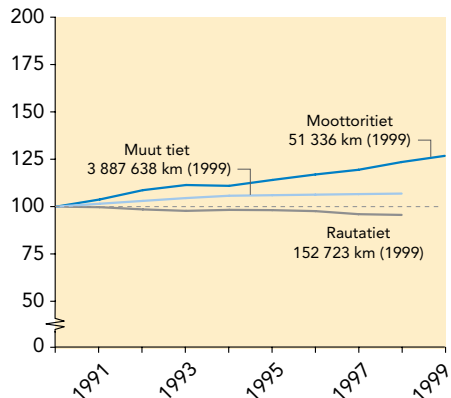
Hakijamaat

1990=100



Jäsenmaat (AC)

1990=100



Huom: Teitä ja moottoriteitä koskevat tiedot perustuvat AC10:een (mukana eivät ole Tšekin tasavalta, Viro ja Turkki). Öljyjohtoja ja kotimaan vesireittejä koskevat tiedot ovat pysyneet suurelta osalta ennallaan, minkä vuoksi ne on jätetty pois kaaviosta.

Lähde: UNECE, 2001a (ja Eurostat 2002a tiedoissa olevien aukkojen osalta).

Onko suuntana tasapuolisempi ja tehokkaampi hinnoittelujärjestelmä, jossa ulkoiset kustannukset sisällytetään hintoihin?

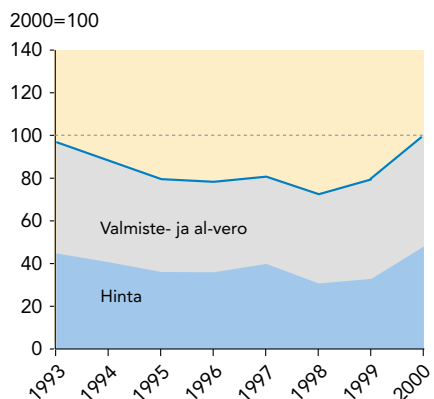
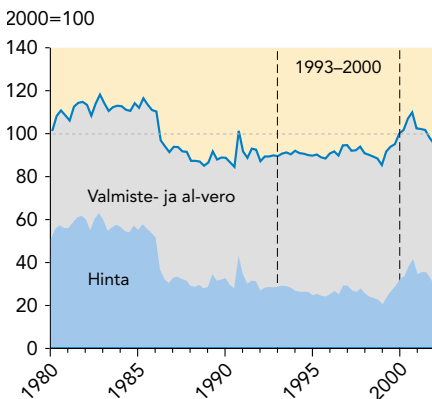
- ❓ Ulkoisia kuljetuskustannuksia ei ole vielä esitetty määrällisesti hakijamaiden osalta.
- ☹️ Hakijamaissa on käytössä vain joitakin sisällyttämässä käytettäviä työvälineitä.
- ☹️ Polttoaineiden hintakehitys ei kannusta polttoainetehokkaampien liikennemuotojen käyttöönottoa.

Bensiinin (EU) ja dieselin (hakijamaat) hintojen, arvonlisäveron ja valmisteveron painotettu keskiarvo

Kaavio 6

Neljä hakijamaata

Jäsenmaat



Huom: EU-maiden kaavio koskee myyntilukuihin perustuvaa lyijyttömän bensiinin ja dieselin painotettua keskihintaa. Koska hakijamaiden (Tšekin tasavalta, Unkari, Puola ja Turkki) myyntilukuja ei ole käytettävissä, vain dieselin hinta on ilmoitettu. On myös huomattava kahden kaavion välinen ajallinen ero.

Lähteet: IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

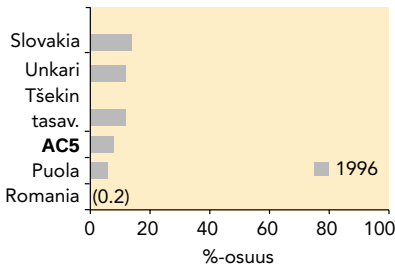
Millä vauhdilla puhtaamman tekniikan käyttöönotto etenee, ja kuinka tehokkaasti ajoneuvoja käytetään?

- ② Hakijamaiden energiatehokkuutta koskevia lukuja ei ole käytössä, ja EU:ssa kaikki kuljetustavat rautateitä lukuun ottamatta osoittavat hienoista edistymistä.
- ② Hakijamaista ei ole käytössä tietoja erityisesti ajoneuvojen päästöistä (ilmanasaasteiden määrä yksikköä kohden). EU:ssa ajoneuvojen tilanteessa on havaittavissa selvää paranemista.
- ☹ Hakijamaiden ajoneuvokalusto on keskimäärin neljä viisi vuotta vanhempaa kuin EU-maissa.
- ☹ Ajoneuvoja ja polttoaineita koskevia standardeja otetaan yhä paremmin huomioon, mutta katalysaattoriautojen osuus on hakijamaissa edelleenkin pieni.

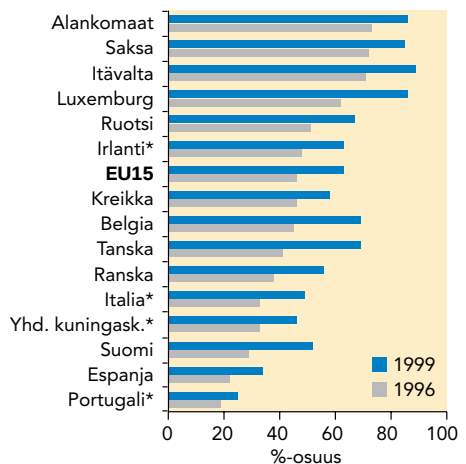
Kaavio 7

Bensiinikäyttöisten katalysaattoriautojen osuus hakijamaissa (1996) ja EU:ssa (1996 ja 1999)

Hakijamaat



Jäsenmaat



Huom: Irlannin, Italian, Yhdistyneen kuningaskunnan ja Portugalin tiedot koskevat vuosia 1996–98 vuosien 1996–99 sijasta.

Lähteet: Eurostat, 2002a; REC, 1998; UNECE, 2001a.

Kuinka tehokkaasti ympäristön hallinta- ja seurantavälineitä käytetään politiikan ja päätöksenteon tukena?

- ☹️ Hakijamaista puuttuvat integroidut liikenne- ja ympäristöstrategiat.
- ☹️ Hakijamaissa tehdään yhteistyötä liikennettä ja ympäristöä koskevista asioista eri instituutioiden välillä, mutta yhteistyö saa harvoin järjestäytyneet muodot.
- ☹️ Hakijamaat eivät valvo ympäristökysymysten integroimista liikennepolitiikkaansa.
- ☹️ Joissakin hakijamaissa on voimassa strategista ympäristöarviointia koskevia oikeudellisia säännöksiä, mutta niiden soveltaminen liikenteessä rajoittuu pilottihankkeisiin.

Hakijamaissa käytettävät hallinnan integrointivälineet — yhteenveto
Taulukko 1

	Yhdenntetty liikenne- ja ympäristö-strategia	Instituutioiden välinen yhteistyö	Liikenne- ja ympäristö-asioiden seuranta	Strateginen ympäristöarviointi
Bulgaria		✓		✓
Kypros				
Tšekin tasavalta		✓		✓
Viro		✓		
Unkari				
Latvia		✓*		
Liettua		✓*	kehitteillä	
Malta				
Puola	✓		kehitteillä	✓
Romania				
Slovakia	✓	✓		✓
Slovenia			kehitteillä	
Turkki				

Huom: ✓ Hyväksytty, olemassa tai voimassa
 * Vain tilapäinen työryhmä perustettu

Lähteet: EEA, 2001b; REC, 2001.

Seuraavat askeleet

Tämä raportti tuo esille monen tunnusluvun tiedoissa olevat tuntuvat aukot ja eri kansainvälisille organisaatioille toimitettujen tietojen epäyhdenmukaisuudet. Tämä koskee selvemmin hakijamaita, mutta tilastotiedot ovat usein epätäydellisiä ja heikkolaatuisia myös nykyisissä jäsenmaissa. Tiedon ja sen vertailtavuuden parantamiseksi tarvitaan eri kansainvälisten organisaatioiden yhteistoimintaa. Maiden on lisäksi parannettava tiedon kulkua näille organisaatioille sekä parannettava rautateitä, vesikuljetuksia, ilmailua sekä motorisoimattomia liikkumistapoja (kävely, pyöräily) koskevia tietoja.

Toinen vaikeus on sellaisten selkeiden poliittisten tavoitteiden tai päämäärien puuttuminen, joihin tunnusluvuissa esiintyviä suutauksia voitaisiin verrata. Myös EU:n tämänhetkisten poliittisten päämäärien / tavoitteiden siirrettävyys tuleviin jäsenmaihiin vaikuttaa toisinaan epävarmalta. Yhteistä liikennepolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa esitetty liikenteen ympäristötavoitteita koskeva tiedonanto voisi toimia hyvänä lähtökohtana tällaisiin ongelmiin puuttumiseksi.

Ottaen huomioon TERMin laajan levinneisyyden ja käytettävissä olevien resurssien rajallisuuden tulevassa toiminnassa lieneekin syytä käyttää pienempää määrää indikaattoreita ja lyhentää raportointivälejä, jotta etusija voitaisiin antaa tietoihin ja niiden arviointiin keskittyvälle työlle.

TERM –indikaattorien kuvaukset ovat tämän raportin taustatietoina, ja ne ovat saatavissa EEA:n www-sivustolta:
http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators

Liikennettä ja ympäristöpolitiikkaa koskevia asiakirjoja

Euroopan komission kolme keskeistä TERMiin liittyvää asiakirjaa ovat:

1. Kestävän kehityksen strategia (SDS)
2. Kuudes ympäristötoimintaohjelma (6EAP)
3. Yhteistä liikennepolitiikkaa koskeva valkoinen kirja (CTP)

Alempana lyhyt luettelo näissä liikennettä koskevissa asiakirjoissa esitetyistä prioriteeteista.

KKS Tämän strategian mukaisesti hakijamaat pitäisi ottaa aktiivisesti mukaan kestävän kehityksen strategian toteuttamiseen. 'Kestävän liikenteen takaaminen' on yksi tämän strategian prioriteeteista. Strategian hyväksyneen huippukokouksen päätelmissä painotetaan, että kestävän kehityksen mukaisen liikennejärjestelmän pitäisi selviytyä kasvavista liikennemääristä.

6. YTO Kuudennen ympäristötoimintaohjelman avaintoimintoja ovat:

- säännösten soveltaminen kokonaisuudessaan;
- kestävää kehitystä tukevien poliittisten toimintalinjojen ja lähestymistapojen käyttöönotto, esim. strategisen ympäristöarvioinnin tukeminen ja ympäristötavoitteiden ja –politiikan ottaminen osaksi muiden osastojen työtä;
- tieliikenteen vaihtoehtojen tukeminen, esim. yhteisön taloudellisen tuen antamistavassa;
- tieliikenteen suunnitteleminen niin, että uusi kehitys ei vahingoita kyliä, kaupunkeja, luontoa tai eläimiä.

YKP Valkoisen kirjan prioriteetteja ovat:

- liikennesäännösten soveltaminen kokonaisuudessaan;
- hakijamaiden infrastruktuurien yhdistäminen EU:n infrastruktuureihin sekä infrastruktuurien edelleen kehittäminen hakijamaissa;
- täyden hyödyn ottaminen hyvin kehittyneestä rataverkosta sekä tietotaidosta, jonka avulla laajentuneen Euroopan liikennemuotojen välinen jakauma voidaan saattaa tasapainoon.

Laajentumisprosessia koskevaa yksityiskohtaisempaa tietoa löytyy osoitteesta http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html

Euroopan ympäristökeskus

Tasottamassa tietä EU:n laajenemiselle
Liikenteen ja ympäristön tilan indikaattoreita
TERM 2002
Yhteenveto

Luxemburg: Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto
2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm
ISBN 92-9167-535-0