

Transportas ir aplinka Europoje

Augančios transporto apimtys kelia vis didesnę neigiamą poveikį aplinkai, ypač tai lemia klimato pokyčius ir biologinės įvairovės mažėjimą. Dabartinės pastangos mažinti šias tendencijas geriausiu atveju tik sulėtina jų augimo tempus.

Teigiama yra tai, kad technologinė pažanga leidžia sumažinti kelių transporto keliamą oro taršą nepaisant šio transporto apimčių augimo. Tačiau reikia padaryti daugiau norint išspręsti oro taršos miestuose problemą.

Toliau apžvelgiami procesai, vykę nuo paskutiniojo praėjusio amžiaus dešimtmečio pradžios iki šio dešimtmečio pradžios.

Transporto sektoriaus tendencijos

Transporto apimtys toliau auga

Transporto augimo atsiejimas nuo ekonominės plėtros keletą metų buvo pagrindinis ES transporto politikos tikslas, tačiau jis iki šiol nepasiektas. Transporto apimtys ES nuolat augo beveik tokiu pat mastu, kaip ir ekonomika, o gal net didesniu: beveik 20 % išaugo keleivinio transporto apimtys ir apie 30 % — krovinių transporto apimtys.

Kelių ir oro transporto apimtys auga greičiau negu kitų rūšių transporto

Kitas pagrindinis ES transporto politikos tikslas — įvairių transporto rūšių dalies stabilizavimas iki 2010 metų neviršijant 1998 m. lygio.

Tačiau per dešimtmetį nuo 1990 m. sparčiausiai augo kelių ir oro transporto apimtys, o kitų transporto rūšių, pavyzdžiui, geležinkelių, autobusų susisiekimo ir vidaus vandenų transporto

apimtys nekito arba net mažėjo. Oro transportas buvo greičiausiai auganti transporto rūšis, kurios apimtys kasmet didėjo 5 % ar daugiau.

Transporto infrastruktūra vis dar plečiasi

Per paskutinįjį dešimtmetį automobilių kelių tinklo apimtis padidėjo daugiau kaip 12 000 km senosiose valstybėse narėse ir apie 1 000 km naujosiose narėse.

Investicijos į ES transeuropinį transporto tinklą daugiausia buvo skiriamos pasienio ruožams sutvarkyti, sujungiant greituosius geležinkelius ir kelių tinklus. Kelių plėtros programa gerokai lenkė geležinkelių plėtrą.

Todėl bendras magistralinių kelių tinklo ilgis augo greitai, o įprastinės geležinkelių ir vidaus vandenų transporto infrastruktūros apimtys po truputį mažėjo.

Kainų struktūra iš esmės nepadedą įgyvendinti ES transporto politikos tikslų

Transporto kaštų restruktūrizavimo srityje, siekiant geriau subalansuoti išorinius kaštus, kurie leistų sumažinti bendrą transporto ir transporto infrastruktūros poreikį ir optimizuoti įvairių transporto rūšių pasiskirstymą, pažanga vyksta lėtai.

Pavyzdžiui, iki šiol patrauklesni yra asmeninio automobilio, o ne visuomeninio transporto naudojimo kaštai. Bendri automobilių transporto kaštai, apimantys įsigijimo ir eksploatacijos išlaidas, išliko nepakitę, o kitų transporto rūšių kaštai išaugo. Tai reiškia, kad mažėja mobilumas tų žmonių, kurie negali įsigyti automobilio.

Jau priimti atitinkami geležinkelio ir kelių transporto reglamentai, kuriais siekiama kompensuoti dalį išlaidų infrastruktūrai, be to stiprėja raginimai įvesti degalų mokestį vidiniams ES skrydžiams.



Aplinkos pokyčių tendencijos

Išmetamų kenksmingų teršalų kiekiai mažėja

Pastebimai sumažėjo automobilių išmetamų kenksmingų teršalų kiekiai. Tokį sumažėjimą galima paaiškinti ES išmetamų teršalų kiekio standartų automobiliams griežtinimu, vykusiu nuo 1990 metų ir tebesitęsiančiu iki šiol. Nustatyti išmetamų teršalų kiekiai sumažėjo 24 % — iki 35 % (į šiuos rodiklius nėra įtraukta tarptautinė aviacija ir laivininkystė).

Tačiau, nepaisant mažėjančios kelių transporto taršos, yra rimtų oro kokybės problemų miestų vietovėse. Būtinose tolesnės iniciatyvos, norint sumažinti sveikatai pavojingų teršalų poveikį žmonėms.

Tai, kad bandymų ciklai atitiktų realias važiavimo sąlygas, taip pat ir tai, kad būtų optimizuoti dyzelinių automobilių integruotų schemų parametrai, gali būti taip pat svarbu kaip ir toliau griežtinti kelių transporto standartus.

Išmetamų teršalų kiekių standartai nuo 2005 metų pirmiausia turėtų būti pradedami taikyti galežinkelio lokomotyvams ir vidinio vandens transporto laivams. Tarptautiniai išmetamų teršalų kiekių standartai orlaiviams taikomi jau daugelį metų ir buvo sugriežtinti po 1990 metų. Tačiau šiais standartais įvertinamas tik teršalų išmetimas oro uostuose

ir aplink juos; neatsižvelgiama į išmetimą skrendant atitinkamame aukštyje, kuris prisideda prie pasaulinio atšilimo.

Didėja šiltnamio efekta sukeliančių dujų emisijos

Keleiviniai automobiliai patobulėjo. Tačiau dėl to sumažėjęs automobilių išmetamas CO₂ kiekis buvo neutralizuotas ir viršytas dėl transporto apimčių augimo. Šiuo metu kelių transporto išmetamas CO₂ kiekis yra padidėjęs maždaug 20 %.

Dabartiniai automobilių pramonės įsipareigojimai sumažinti automobilių CO₂ išmetimą baigiasi 2008/2009 metais. Todėl būtina išsiaiškinti būsimą tvarką šioje srityje, išplečiant reikalavimų taikymą ir autofurgonams, ir užtikrinant, kad bandymų ciklai atitiktų realias važiavimo sąlygas, taip pat ir tokios įrangos kaip oro kondicionieriai naudojimą.

Aviacija taip pat yra svarbus ir augantis išmetamo CO₂ kiekio didėjimo veiksnys. Sparčiai augant oro transporto apimtims, jo poveikis klimato pokyčiams greitai viršys keleivinių transporto priemonių poveikį. Prognozuojama, kad iki 2030 metų šis poveikis bus dvigubai didesnis. Aviacijos, kaip ir tarptautinės laivininkystės srities, nereglamentuoja Kijoto protokolas.

Didėja neigiamas poveikis rūšių arealams

Transporto infrastruktūra turi neigiamą poveikį rūšių arealams ir biologinei įvairovei dėl tiesioginio žemės naudojimo, atsirandančio žemės naudojimo, atsirandančio triukšmo, šviesos, oro taršos ir lanšafto suskaidymo. Plečiantis transporto infrastruktūrai, atsiranda vis daugiau pripažintų gamtos regionų, patiriančių neigiamą poveikį. Vidutiniškai maždaug pusė pripažintų Europos regionų jau yra veikiami transporto. Egzistuoja dideli skirtumai tarp regionų, priklausantys nuo gyventojų tankumo, tačiau transportas turi didelį poveikį net ir tolimiausios Arkties regiono zonoms.

Nuorodos

Dešimt pagrindinių transporto ir aplinkos klausimų strategijos kūrėjams, EAA ataskaita Nr. 3/2004, Europos aplinkos agentūra, Kopenhaga, 2004.

Europos aplinkos agentūra
Kongens Nytorv 6
1050 Kopenhaga K
Danija

Tel.: +45 33 36 71 00
Faksas: +45 33 36 71 99

Interneto svetainė: www.eea.eu.int
Pasiteiravimui: www.eea.eu.int/enquiries

