

Brugējot ceļu uz ES paplašināšanos

**Transporta un vides integrācijas indikatori
TERM 2002**

Kopsavilkums

**Projekta vadītājs:
Ann Dom
Wouter de Ridder
Eiropas Vides aģentūra**



EVA vāka dizains un izkārtojums
Salikums: Brandenburg a/s

Piezīme

Šīs publikācijas saturs nav obligāti Eiropas Komisijas vai citu Eiropas Kopienas institūciju oficiālā viedokļa atspoguļojums. Ne Eiropas Vides aģentūra, ne kāda cita persona vai iestāde, kas darbojas aģentūras vārdā, nav atbildīga par šajā ziņojumā iekļautās informācijas izmantošanu.

Papildus informācija par Eiropas Savienību ir pieejama Internetā (<http://europa.eu.int>).

Katalogizējoši dati ir atrodami šīs publikācijas beigās.

Luksemburga: Eiropas Kopienas oficiālo publikāciju birojs, 2002

ISBN 92-9167-541-5

© EVA, Copenhagen, 2002

Videi nekaitīga ražošana

Šī publikācija ir iespiesta ievērojot visstingrākos vides aizsardzības standartus.

Iespiests Scanprint A/S Dānijā.

Vides sertifikāts: ISO 14001

Kvalitātes sertifikāts: ISO 9001: 2000

Reģistrēts EMAS (ES projekts rūpniecības uzņēmumu brīvprātīgai iesaistei vides aizsardzības pasākumos) — licences nr. DK- S-000015

Apstiprināts iespiešanai ar Nordic Swan vides marķējumu, licence nr. 541 055

Iespiests uz hloru nesaturoša atkārtoti izmantota papīra

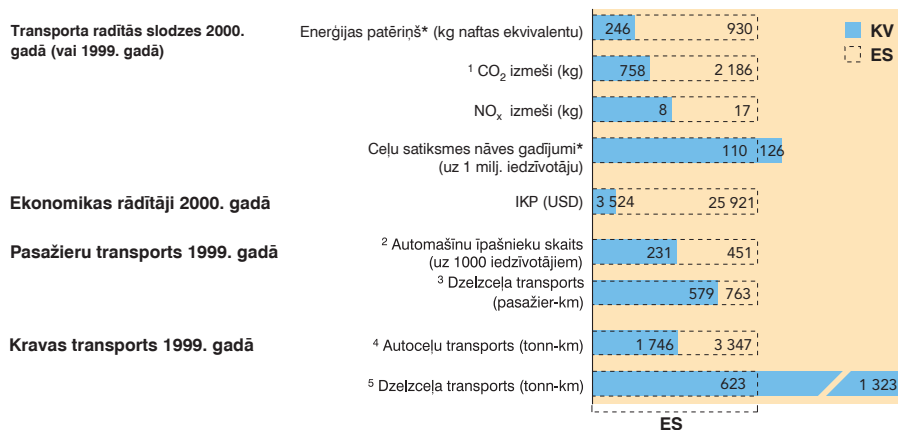
European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
DK-1050 Copenhagen K
Denmark
Tel: (45) 33 36 71 00
Fax: (45) 33 36 71 99
E-mail: eea@eea.eu.int
Internet: <http://www.eea.eu.int>

Kandidātvalstu izejas pozīcijas ir dažādas, bet tās strauji tuvojas ES neilgtspējīgiem transporta paraugiem

Pēdējo desmit gadu laikā kandidātvalstīs (KV) notikusi politikas un ekonomikas pārstrukturēšanās ir radījusi ievērojamas izmaiņas to transporta sistēmās. Pārvaldājumu apjomi, kas deviņdesmito gadu sākuma ekonomiskās lejupslīdes rezultātā ievērojami samazinājās, tagad līdz ar ekonomikas atveseļošanos atkal pieaug. Pārvaldājumu sadalījums (dažādu pārvaldājumu formu tirgus īpatsvars) joprojām ir ievērojami labāks nekā ES, tomēr palielinās autoceļu īpatsvars. Tātad, tāpat kā Eiropas Savienībā, arī kandidātvalstu transporta tendences attālinās no ilgtspējīgas attīstības stratēģijas uzdevuma, atsaistīt transporta pieaugumu no ekonomikas pieauguma un pārvaldījumus pa autoceļiem novirzīt uz dzelzceļa, ūdens un sabiedrisko transportu.

Transporta enerģijas patēriņš un ar to saistītais siltumnīcefekta gāzu izmešu daudzums uz vienu iedzīvotāju kandidātvalstīs joprojām ir trīs līdz četras reizes zemāks nekā ES, un slāpekļa oksīdu izmešu daudzums uz vienu iedzīvotāju ir zemāks par aptuveni 50 %. Autoceļu un dzelzceļu tīkls nav tik blīvs, līdz ar to teritoriju fragmentācija ir mazāk izteikta. Taču šī situācija ātri mainās.

Tāpat kā ES, KV transporta siltumnīcefekta gāzu izmešu daudzums un enerģijas patēriņš palielinās. Autoceļu kopējais garums pēdējo 10 gadu laikā ir dubultojies, palielinot zemes fragmentāciju. Caurmērā automašīnas ir četrus līdz piecus gadus vecākas, tātad KV tīrāku tehnoloģiju un degvielu ieviešanas ziņā par vairākiem gadiem atpaliek no ES. Dažu gaisa piesārņotāju izmešu samazināšanās (piem. NO_x) rāda, ka arī KV pamazām tiek ieviestas tīrākās tehnoloģijas. Taču pilsētu gaisa kvalitāte joprojām ir sliktā. Automašīnu un infrastruktūras drošības uzlabojumus nevar manīt uz arvien pieaugošā satiksmes intensitātes fona, bojā gājušo skaits kandidātvalstīs ir apmēram 21 000 gadā, salīdzinājumā ar 41 000 Eiropas Savienībā.

1. attēls**Vides slodžu, IKP un transporta rādītāju salīdzinājums starp KV un ES (absolūtos skaitļos), rēķinot uz vienu iedzīvotāju**

Piezīmes: * Dati attiecas uz 1999. gadu.

¹ Kipra, Malta un Turcija nav iekļautas KV datos.

² Bulgārija un Turcija nav iekļautas KV datos.

³ Igaunija un Turcija nav iekļautas KV datos.

⁴ Bulgārija, Kipra, Malta, Slovākijas Republika un Turcija nav iekļautas KV datos.

⁵ Turcija nav iekļauta KV datos.

Avoti: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e un EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; World Bank, 2002

Patreizējās politikas prioritātes ir infrastruktūras attīstība, kā arī tehnoloģiju un degvielas jautājumu regulēšana; pagaidām vēl integrēto pieeju neizmanto

Pēdējo desmitgažu laikā ES transporta un vides politika galvenokārt ir vērsta uz infrastruktūras investīcijām (piem., Transeiropas transporta tīkla programma TEN-T) un uz vides un drošības jautājumu sakārtošanu. Līdzīga situācija ir KV, jo ES likumdošanas aktu (*acquis communautaire*) integrēšana ir viens no iestāšanās priekšnoteikumiem. Kandidātvalstīs jau ieviesto ES transporta līdzekļu, degvielas, vides un drošības standartu ieguvumus atspoguļo šī ziņojuma indikatori.

Kvalitatīvs transporta infrastruktūras tīkls ir sabiedrības, ekonomikas un gaidāmās kandidātvalstu iestāšanās ES būtisks pamats. Tāpēc Transeiropas transporta tīkla attīstība un paplašināšanās austrumu virzienā ir viena no galvenajām kopējās transporta politikas prioritātēm. Taču līdz šim nav veikts stratēģiskais vides novērtējums Transeiropas transporta tīklam un tā paplašināšanai, kā arī nav veikts tīkla sociāl-ekonomisko ieguvumu un ietekmes novērtējums.

Infrastruktūras investīciju dati ir novecojuši, taču jaunākie starptautisko banku finanšu rādītāji liecina, ka autoceļu būvniecībai ir augstāka prioritāte nekā sliežu ceļu attīstībai. Šie dati liecina, ka pastāv KV dzelzceļa transporta īpatsvara tālākas samazināšanās risks.

ES pēdējā laikā ir radušās papildus politikas vadlīnijas, kuru mērķis ir ierobežot transporta pieaugumu un uzlabot sadalījumu starp transporta veidiem. Pie tādām ir pieskaitāmas: blakus izdevumu internalizācija, brīvprātīgas vienošanās ar ražotājiem, dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu atjaunošana, uzdevumu un mērķu noteikšana, labāka teritoriālpārvaldes koordinēšana un stratēģiskā vides

novērtējuma izmantošana infrastruktūras plānošanas procesā. ES šajā jomā ir vērojams zināms progress. KV varētu mācīties no ES pieredzes šo salīdzinoši jauno instrumentu pielietošanā.

Kopš 1998. gada Kārdifas sammita septiņas dalībvalstis ir izstrādājušas nacionālās integrētas transporta un vides stratēģijas, un septiņas valstis jau ir izstrādājušas vai patlaban izstrādā nacionālās monitoringa sistēmas, kuru pamatā ir konkrēti indikatori. Transporta padome ir piedāvājusi arī nākamajām dalībvalstīm pieņemt ES integrācijas principus. Nacionālās integrētās stratēģijas un monitoringa sistēmas kandidātvalstīs diemžēl joprojām nav.

TERM pamats un konteksts

Šis ir trešais ES Transporta un vides ziņošanas mehānisma (Transport and environment reporting mechanism TERM) ziņojums, iepriekšējo ziņojumu (TERM 2000, TERM 2001) turpinājums, bet pirmo reizi iekļauti kandidātvalstu dati. Ziņojumā ir salīdzinātas KV un ES attīstības tendences.

TERM galvenais mērķis ir transporta un vides integrācijas stratēģiju progresa un efektivitātes monitorings, kuru pamatā ir būtiskāko indikatoru saraksts. TERM indikatori sniedz atbildes uz septiņiem pamatjautājumiem:

1. Vai transporta nozares vides rādītāji uzlabojas?
2. Vai ir sagaidāma transporta pieprasījuma un pārvadājumu struktūras uzlabošanās?
3. Vai transporta un teritoriālpārveidošana ir labāk koordinēta, lai nodrošinātu transporta pieejamību?
4. Vai uzlabosies esošās transporta infrastruktūras kapacitāte un dažādu transporta veidu sasaiste?
5. Vai tiek radīta taisnīgāka un efektīvāka izcenojumu sistēma, kurā iekļautas arī blakus izmaksas?
6. Cik ātri tiek ieviestas tīrākas tehnoloģijas un cik efektīvi izmantoti transporta līdzekļi?
7. Vai vides pasākumi un monitorings efektīvi tiek izmantoti politisko lēmumu pieņemšanā?

Šie jautājumi — izņemot 3. jautājumu, kuram nav pietiekošu datu, veido tendenču un novērtējuma struktūru.

Daži svarīgākie vēstījumi

Ziņojums TERM 2002 *Bruģējot ceļu uz ES paplašināšanos*, līdzīgi kā iepriekšējie ziņojumi, indikatoru tendences izvērtē salīdzinot ar ‘integrācijas’ uzdevumiem un mērķiem*. Tos nosaka ES politiskie dokumenti, tādi kā Sestā vides rīcības programma (6.VRP), kopējā transporta politika, ES ilgtspējīgas attīstības stratēģija un dažādas vides un transporta direktīvas.

* Attiecīgo transporta un vides politikas dokumentu apraksts ir dots 17. lappusē.

Kandidātvalstu indikatoru īsam novērtējumam izmantotie apzīmējumi:

-  tendence uzlabojas, attīstība politisko uzdevumu un mērķu virzienā
-  tendence drīzāk pozitīva, tomēr nepietiekama, lai sasniegtu politiskos mērķus; vai novērojamas dažādas tendences
-  tendence pasliktinās, attīstība prom no politikas uzdevumiem vai mērķa
-  tendences vērtējums nav iespējams datu nepilnības vai politisko uzdevumu vai mērķu trūkuma dēļ.

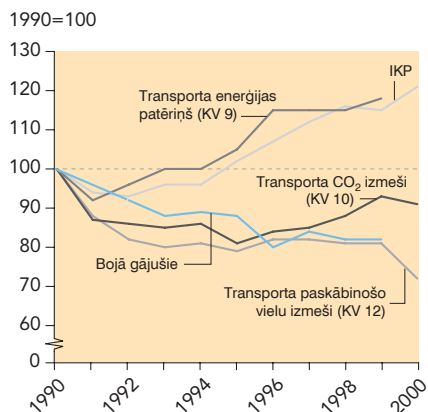
Vai transporta nozares vides rādītāji uzlabojas (1)?

- ☹️ Transporta energoresursu patēriņš strauji pieaug, vislielāko pieaugumu rada autotransports
- ☹️ KV transporta CO₂ izmeši deviņdesmito gadu sākumā samazinājās, bet tagad līdz ar pārvadājumu palielināšanos pieaug
- ☹️ KV transporta radīto gaisu piesārņojošo vielu izmeši deviņdesmito gadu sākumā samazinājās un tagad ir nostabilizējušies
- ☹️ Pilsētu gaisa kvalitāte uzlabojas, tomēr pilsētu iedzīvotāji joprojām ir pakļauti tādām piesārņojuma līmenim, kas apdraud veselību
- ☹️ KV ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits deviņdesmito gadu sākumā samazinājās un patlaban sasniedz ap 21 000 gadā

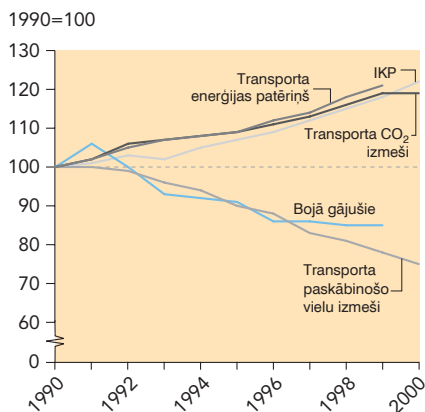
Transporta radītās vides slodzes KV un ES-15, 1990.–2000.

2. attēls

Kandidātvalstis



Dalībvalstis



Piezīmes: Energoresursu patēriņš ietver autotransporta, dzelzceļa, iekšzemes un starptautisko lidojumu, iekšējā ūdens transporta, naftas cauruļvadu un nenorādītu transporta veidu datus (KV 9 - bez Baltijas valstīm un Slovēnijas, jo nav datu par 1990. un 1991. gadu). Izmešu dati ietver visus transporta veidus, izņemot starptautiskos lidojumus un jūras transportu; KV 10 - bez Kipras, Maltas un Turcijas, KV 12 - bez Maltas.

Avoti: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e and EMEP, 2002; UNECE, 2001b; Eurostat, 2002a; World Bank, 2002.

Vai transporta nozares vides rādītāji uzlabojas (2)?

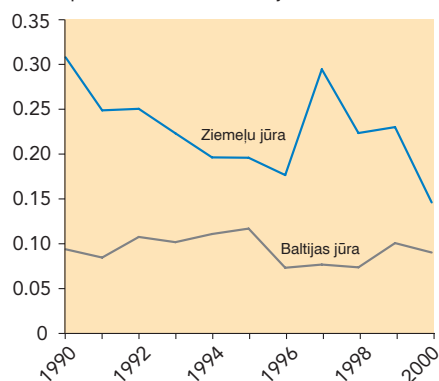
- ☹ Zemes platību izmantošana transporta infrastruktūrai palielinās
- ☹ Zemes fragmentācija KV ir mazāk izteikta nekā ES, bet palielinās līdz ar infrastruktūras attīstību
- ☹ Līdz ar infrastruktūras tīkla paplašināšanos, pieaug slodze uz aizsargājamām dabas teritorijām
- ☹ Atklāto nelegālo naftas noplūžu skaits no kuģiem Baltijas jūrā ir stabils, bet Melnajā jūrā monitorings netiek veikts
- ☹ Tiek prognozēts nolietoto transporta līdzekļu un riepu ievērojams pieaugums

3. attēls

Ilgadējais vienas lidojuma stundas laikā novērotais naftas plankumu skaits Baltijas jūrā un Ziemeļu jūrā; un (b) lietotu riepu tālākā izmantošana ES+3

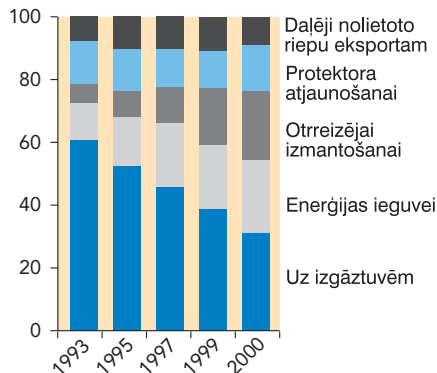
(a)

Naftas plankumu skaits uz lidojuma stundu



(b)

% īpatsvars



Piezīmes: ES+3 ir attiecināms uz ES un Islandi, Lihtenšteinu un Norvēģiju. Procentu pamatā ir tonnas riepu.

Avoti: Helsinku konvencija (<http://www.helcom.fi/>); Bonnas vienošanās (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

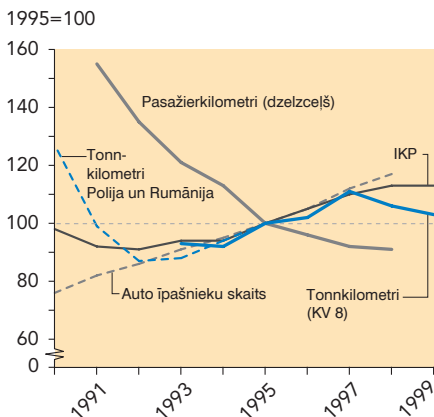
Vai ir sagaidāma transporta pieprasījuma un pārvadājumu struktūras uzlabošanās?

- ☹️ KV kravu pārvadājumu intensitāte (kravu apgrozība tonn-km uz ekonomiskās aktivitātes vienību) samazinās, bet joprojām ir vidēji piecas reizes augstāka nekā ES
- ☹️ KV palielinās kravu pārvadājumi pa autoceļiem, bet dzelzceļa pārvadājumu īpatsvars tomēr joprojām ir lielāks nekā ES
- ❓ KV palielinās pasažieru pārvadājumu apjoms, bet dati nav pietiekami, lai to skaitliski novērtētu
- ☹️ Palielinās pasažieru pārvadājumi ar auto un gaisa transporta līdzekļiem, bet dzelzceļa īpatsvars joprojām ir virs ES vidējā līmeņa

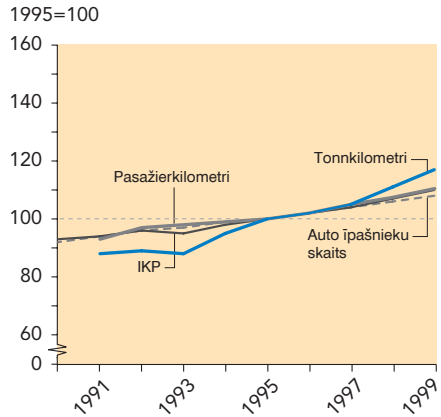
Transporta apgrozība, IKP un automašīnu īpašnieku skaits, 1990.–1999.

4. attēls

Kandidātvalstis



Dalībvalstis



Piezīmes: IKP 1995. gada cenās. Kravu apgrozība ietver autoceļu, dzelzceļa un iekšējo ūdens ceļu datus. KV dati attiecas uz Čehiju, Igauniju, Ungāriju, Latviju, Lietuvu, Poliju, Rumāniju un Slovēniju. Pasažieru apgrozība (ES) ietver vieglo automašīnu, autobusu, dzelzceļa, tramvaju/metro, kā arī iekšzemes, Eiropas un ārpus Eiropas lidojumu datus. Pasažieru pārvadājumu dati KV ir nepietiekami; automašīnu īpašnieku skaits ir reprezentatīvs rādītājs.

Avoti: UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; World Bank, 2002.

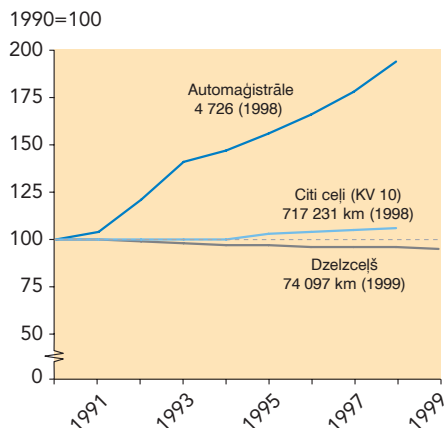
Vai uzlabosies esošās transporta infrastruktūras kapacitāte un dažādu transporta veidu sasaiste?

- ⑦ Autoceļu garums 10 gadu laikā ir gandrīz dubultojies, bet autoceļu blīvums KV joprojām ir zemāks nekā ES
- ⑦ Pieejamie ierobežotie dati par investīcijām norāda, ka prioritārās ir autoceļu investīcijas

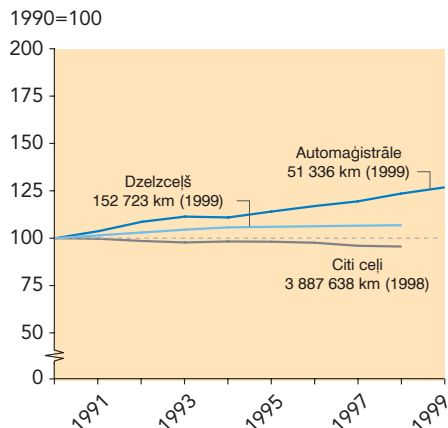
5. attēls

Transporta infrastruktūras garuma tendences KV un ES, 1990.–1999.

Kandidātvalstis



Dalībvalstis



Piezīmes: Ceļu bez automaģistrālēm pamatā ir KV 10 dati (izņemot Čehiju, Igauniju un Turciju). Naftas cauruļvadu un iekšējo ūdensceļu tendences ir palikušas bez izmaiņām un tāpēc diagrammā nav iekļautas.

Avoti: UNECE, 2001a (un Eurostat, 2002a).

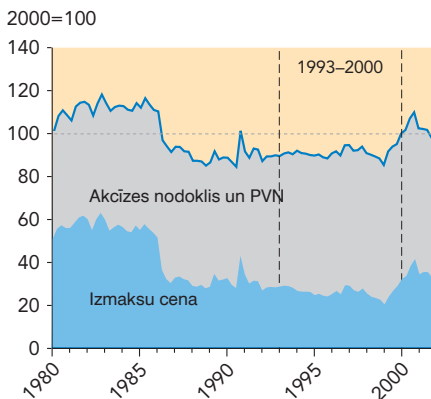
Vai tiek radīta taisnīgāka un efektīvāka izcenojumu sistēma, kurā iekļautas arī blakus izmaksas?

- ❓ KV transporta blakus izmaksas vēl nav noteiktas
- ☹️ KV ir uzsākti daži izmaksu iekļaušanas pasākumi
- ☹️ Degvielas cenas neveicina transporta veidu ar efektīvu degvielas patēriņu izmantošanu

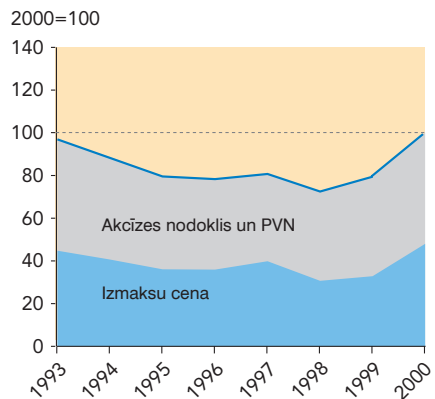
Vidējā svērtā degvielas (ES) un dīzeļdegvielas (KV) izmaksu cena, PVN un akcīzes nodoklis

6. attēls

Četras kandidātvalstis



Dalībvalstis



Piezīme: ES diagrammā attēlota vidējā svērtā neetilēta benzīna un dīzeļdegvielas cena, balstoties uz pārdošanas datiem. Dati doti KV 4 (Čehija, Ungārija, Polija un Turcija), bet tā kā pārdošanas dati nav pieejami, attēloti tikai dīzeļdegvielas dati. Ņemt vērā arī laika skalas atšķirību.

Avoti: IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

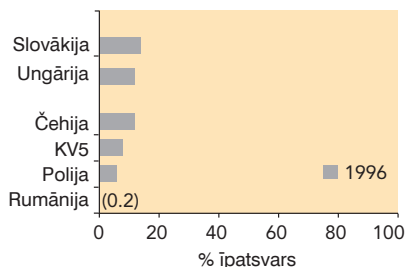
Cik ātri tiek ieviestas tīrākas tehnoloģijas un cik efektīvi lietoti transporta līdzekļi?

- ② Nav datu par KV energoresursu patēriņa efektivitāti; ES visi transporta veidi, izņemot dzelzceļu, uzrāda efektivitātes uzlabošanos
- ② Nav datu par KV transporta līdzekļu izmešiem (gaisu piesārņojošo vielu izmeši uz transporta vienību); ES autotransports uzrāda būtisku uzlabojumu
- ☹ KV automašīnas vidēji ir četrus līdz piecus gadus vecākas nekā ES
- ☹ Transporta līdzekļu un degvielas standartu ieviešana turpinās, bet KV automašīnu ar katalizatoriem īpatsvars ir mazāks

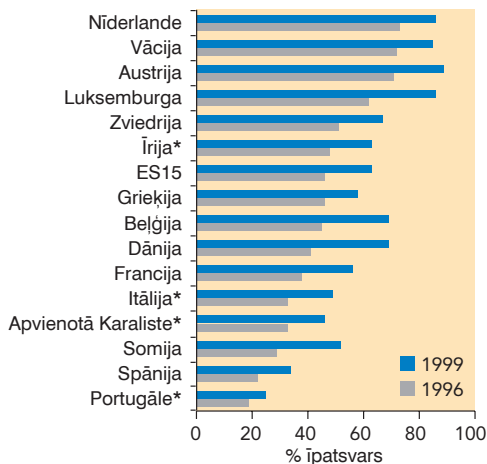
7. attēls

Ar katalizatoriem aprīkotu benzīna automašīnu īpatsvars KV (1996. g.) un ES (1996. un 1999. g.)

Kandidātvalstis



Dalībvalstis



Piezīme: Īrijai, Itālijai, Apvienotai Karalistei un Portugālei izmantoti 1996.-1998. gadu dati, nevis 1996.-1999. gadu dati.

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

Vai vides pasākumi un monitorings efektīvi tiek izmantoti politisko lēmumu pieņemšanā?

- ☹ KV nav integrētu transporta un vides (T&V) stratēģiju
- ☹ KV veidojas institucionāla sadarbība transporta un vides jomā, bet tikai nedaudz gadījumos tā ir ieguvusi oficiālu statusu
- ☹ KV netiek veikts monitorings vides jautājumu integrācijai transporta politikā
- ☹ Dažās KV ir juridiska prasība veikt stratēģisko vides novērtējumu, bet transporta nozarē darbs pie šāda novērtējuma veikšanas ir tikai uzsākts

Pārskats par ieviešanas instrumentu vadību KV

1. tabula

	Integrēta T&V stratēģija	Institucionāla sadarbība	T&V monitorings	Stratēģiskais vides novērtējums
Bulgārija		✓		✓
Kipra				
Čehija		✓		✓
Igaunija		✓		
Ungārija				
Latvija		✓*		
Lietuva		✓*	IP	
Malta				
Polija	✓		IP	✓
Rumānija				
Slovākija	✓	✓		✓
Slovēnija			IP	
Turcija				

Piezīmes: ✓ pieņemts vai ieviests
 IP izstrādes procesā
 * izveidotas pagaidu darba grupas

Avoti: EEA, 2001b; REC, 2001.

Nākamie soļi

Šis ziņojums uzrāda, ka vairākiem indikatoriem nav datu, kā arī dažādām starptautiskām organizācijām nosūtītie dati atšķiras. Tas vairāk ir izteikts kandidātvalstīs, taču arī dalībvalstu statistikas dati bieži vien ir nepilnīgi vai nekvalitatīvi. Lai uzlabotu datu salīdzināmību, ir nepieciešama dažādu starptautisku organizāciju vienota rīcība. Valstīm ir jāuzlabo datu ziņošana uz šīm organizācijām, kā arī jāuzlabo dzelzceļa, ūdens un gaisa transporta un nemotorizēto pārvietošanās veidu (iešana, riteņbraukšana) datu kvalitāte.

Grūtības rada tas, ka nav skaidri nosprausti politiskie mērķi vai uzdevumi, lai indikatoru tendences varētu salīdzināt un izvērtēt. ES pašreizējo politisko uzdevumu/mērķu piemērošana jaunajām dalībvalstīm dažkārt var būt apstrīdama. Kopējās transporta politikas Baltajā grāmatā izsludinātā diskusija par vides jautājumu integrāciju nozares politikā varētu būt piemērota vieta problēmas risināšanai.

Nemot vērā TERM ziņojuma plašo ģeogrāfisko pārklājumu un ierobežotos resursus, nākotnē būtu nepieciešams darbu koncentrēt uz mazāku indikatoru skaitu un samazināt ziņojumu izdošanas biežumu, lai varētu uzlabot darbu ar datiem un to izvērtējumu.

TERM indikatoru datu lapas, kas izmantotas šī ziņojuma sagatavošanā, var lejupielādēt no EVA mājas lapas:
http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators

Ar transportu un vidi saistītie politiskie dokumenti

Trīs galvenie Eiropas Komisijas ar TERM saistītie politiskie dokumenti ir:

1. Ilgtspējīgas attīstības stratēģija (IAS)
2. Sestā vides rīcības programma (6.VRP)
3. Baltā grāmata par kopējo transporta politiku (KTP)

Galvenie atzinumi, kas attiecas uz transportu, vidi un paplašināšanos.

- | | |
|--------------|---|
| IAS | Atbilstoši šai stratēģijai 'KV ir aktīvi jāiesaista [ilgtspējīgas attīstības] stratēģijas īstenošanā'. Viena no stratēģijas prioritātēm ir 'ilgtspējīga transporta nodrošināšana'. Sammita lēmums, ar kuru šī stratēģija tika pieņemta, uzsver, ka ilgtspējīgas transporta sistēmas uzdevums ir nodrošināt pieaugošo pārvadājumu apjomu transportu. |
| 6.VRP | <p>Sestās vides rīcības programmas svarīgākās aktivitātes ir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vides likumdošanas aktu kopuma (<i>acquis</i>) ieviešana; • tādas politikas un pieejas akceptēšana, kas nodrošina ilgtspējīgu attīstību, piemēram, veicinot stratēģisko vides novērtējumu (SVN) un iekļaujot vides jautājumus citu nozaru politikās; • atbalstīt alternatīvas autoceļiem, piemēram, ar tāda veida aktivitātēm, kurām Kopiena dod finansiālu atbalstu; • rūpīgi plānot autotransporta attīstību, lai neciestu apdzīvotās vietas, savvaļas augu un dzīvnieku valsts. |
| KTP | <p>Baltās grāmatas prioritātes ir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • transporta likumdošanas aktu kopuma (<i>acquis</i>) ieviešana; • KV transporta infrastruktūras sasaiste ar ES infrastruktūru, un tālāka KV infrastruktūras izveide; • pilnībā izmantot esošā labi attīstītā dzelzceļa tīkla priekšrocības, lai transporta veidu sadalījums paplašinātā Eiropā tiktu pārbalansēts. |

Izsmeļoša informācija par paplašināšanās procesa mērķiem un tā statusu ir pieejama mājas lapā: http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html

Eiropas Vides aģentūra

Brūgējot ceļu uz ES paplašināšanos
Transporta un vides integrācijas indikatori
TERM 2002
Kopsavilkums

Luksemburga: Eiropas Kopienas Oficiālo publikāciju birojs
2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm
ISBN 92-9167-541-5