

# **Budovanie cesty k rozšíreniu EÚ**

**Indikátory integrácie dopravy a životného prostredia  
TERM 2002**

**Sumarizácia**

**Projektoví manažéri:  
Ann Dom  
Wouter de Ridder  
Európska environmentálna agentúra**



Návrh obálky a spracovanie: EEA  
Layout: Brandenburg a/s

### **Poznámka**

Obsah tejto publikácie sa nemusí bezpodmienečne zhodovať s oficiálnymi názormi Európskej komisie alebo iných inštitúcií v rámci Európskeho spoločenstva. Európska environmentálna agentúra, a ani žiadna osoba alebo spoločnosť konajúca z poverenia tejto agentúry nie je zodpovedná za spôsob využitia informácií obsiahnutých v tejto správe.

Značná časť dodatočných informácií o Európskej únii je prístupná prostredníctvom internetu.

Je dosiahnuteľná cez európsky server (<http://europa.eu.int>).

Katalogizácia dát sa nachádza na konci tejto publikácie.

Luxemburg: Úrad pre oficiálne publikácie Európskeho spoločenstva, 2002

ISBN 92-9167-543-1

© EEA, Kodaň, 2002

### **Ekologická výroba**

Publikácia bola vytlačená v súlade s najvyššími štandardmi ochrany životného prostredia.

*Vytlačené v Dánsku firmou Scanprint A/S*

Ekologický certifikát: ISO 14001

Certifikát kvality: ISO 9001: 2000

Registrácia v Systéme starostlivosti o životné prostredie a ekologických auditov – licencia č. DK- S-000015

Schválené do tlače so známkou ochrany životného prostredia Severská labuť, licencia č. 541 055

Vytlačené na recyklovanom bezchlórovom papieri



Európska environmentálna agentúra  
(European Environment Agency — EEA)  
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](mailto:eea@eea.eu.int)  
Internet: <http://www.eea.eu.int>

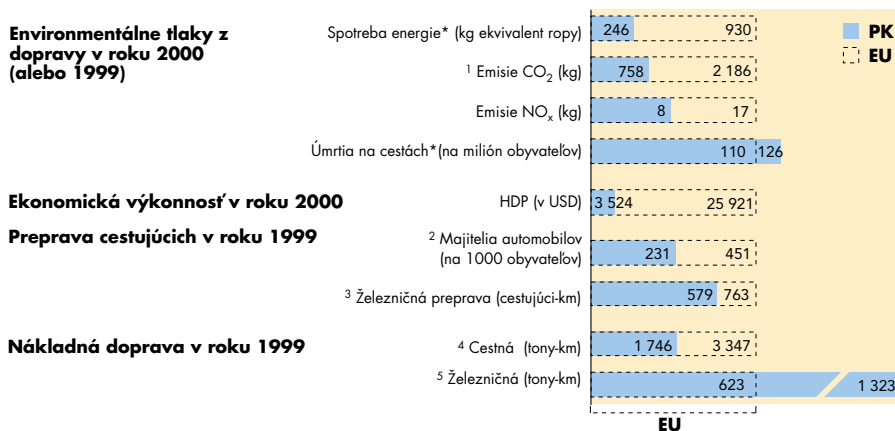
# Prístupové krajiny: rozdielne východiská, ale rýchle napredovanie smerom k neudržateľnému charakteru dopravy EÚ

Politická a hospodárska reštrukturalizácia v prístupových krajinách (PK) za ostatné desaťročie viedla k podstatným zmenám v ich dopravných systémoch. Objemy dopravy, ktoré značne poklesli po ekonomickej recesii na začiatku 90-tych rokov, sa znovu zväčšujú ako výsledok oživenia ekonomík. Modálne rozdelenie (podiel rôznych spôsobov dopravy na trhu) — hoci je stále lepšie než v EÚ — sa vyvíja smerom k systému cestnej dopravy. Takže, takisto, ako je tomu v EÚ, dopravné trendy v PK sa odchyľujú od cieľov stratégie trvalo udržateľného rozvoja, t.j. oddeliť rast dopravy od ekonomického rastu a preorientovať sa od cestnej dopravy na železničnú, vodnú a verejnú dopravu.

Spotreba energie v doprave a s tým spojené emisie skleníkových plynov na jedného obyvateľa PK sú ešte stále tri až štyrikrát nižšie, než je tomu v krajinách EÚ. Pokiaľ sa jedná o emisie oxidu dusnatého na jedného obyvateľa, tieto sú nižšie približne o 50 %. Cestné a železničné siete nie sú natolko prehustené a fragmentácia ich územia je preto menej výrazná. Avšak tento stav podlieha veľmi rýchlym zmenám.

Takisto ako v EÚ, emisie skleníkových plynov z dopravy a zo spotreby energie sú na vzostupe. Počas ostatných 10 rokov sa zdvojnásobila dĺžka diaľnic, čo spôsobilo ďalšiu fragmentáciu pôdy. Vozový park je v priemere starší o štyri až päť rokov. To znamená, že PK zaostávajú za EÚ pokiaľ sa jedná o čistejšie technológie a palivá. Zníženie emisií niektorých látok, ktoré znečisťujú životné prostredie (napr.  $\text{NO}_x$ ), poukazujú na to, že PK sú na najlepšej ceste preklenúť túto priepasť. Avšak, kvalita ovzdušia v mestách je ešte stále nízka. Nárast dopravy je čím ďalej tým viac vyvážený vyššou bezpečnosťou áut a infraštruktúry; počet úmrtí v PK sa stabilizoval na približne 21 000 za rok v porovnaní so 41 000 v EÚ.

**Obrázok 1 Pomerové ukazovatele medzi PK a EÚ (v absolútnych hodnotách) pre environmentálne tlaky, HDP a dopravu, všetky ukazovatele sú vyjadrené na jedného obyvateľa**



**Poznámky:** \* Údaje k roku 1999.

<sup>1</sup> Cyprus, Malta a Turecko nezahrnuté do údajov PK.

<sup>2</sup> Bulharsko a Turecko nezahrnuté do údajov PK.

<sup>3</sup> Estónsko a Turecko nezahrnuté do údajov PK.

<sup>4</sup> Bulharsko, Cyprus, Malta, Slovenská republika a Turecko nezahrnuté do údajov PK.

<sup>5</sup> Turecko nezahrnuté do údajov PK.

**Zdroje:** IEA, 2001a; EEA, 2002a-e a EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Svetová banka, 2002

# **Súčasná politika dáva prednosť rozvoju infraštruktúry a technologickej a palivovej regulácii; avšak ešte stále neexistuje integrovanejší prístup**

Za posledné desaťročia EÚ zamerala svoju dopravnú a environmentálnu politiku hlavne na investície do infraštruktúry (napr. trans-európska dopravná sieť (TEN-T)). Taktiež sa zamerala na legislatívu v oblasti životného prostredia a bezpečnosti. Podobne je tomu aj v PK. Nie je to žiadne prekvapenie, nakoľko integrácia *acquis* EÚ je podmienkou prístupu týchto krajín do EÚ. Indikátory, ktoré uvádza táto správa, vyzdvihujú výhody skorého zavedenia noriem EÚ v oblasti vozidiel, palív, životného prostredia a bezpečnosti v PK.

Kvalitná sieť dopravnej infraštruktúry je základom pre spoločnosť a hospodárstvo a pre budúcu integráciu PK do EÚ. Rozvoj TEN-T-u a jej rozšírenie na východ je preto jednou z najhlavnejších priorít dopravnej politiky. Avšak ešte žiadne strategické, environmentálne vyhodnotenia TEN-T-u a jej rozšírenia neboli realizované. Taktiež neboli vyhodnotené ekonomické a spoločenské výhody a dopady tejto siete.

Údaje o investíciách do infraštruktúry sú staré. Avšak najnovšie údaje o financovaní zo strany medzinárodných bánk naznačujú, že výstavbe ciest sa dáva prednosť pred rozvojom železníc. Toto znamená riziko ďalšieho zmenšenia prínosu, ktorým železničná doprava prispela k dopravným systémom v PK.

Nedávno sa v EÚ objavili ďalšie zásady, ktoré sa zameriavajú na obmedzenie nárazu dopravy a na zlepšenie modálneho rozdelenia. Sem je možné zahrnúť internacionalizáciu externých nákladov, dobrovoľné dohody s priemyslom,

revitalizáciu železníc a vnútrozemskej vodnej dopravy, stanovenie cieľov, lepšiu koordináciu s priestorovým plánovaním a využitie strategického environmentálneho hodnotenia, ktoré by podporovalo plánovanie infraštruktúry. V EÚ sa v týchto oblastiach dosahujú určité výsledky. PK by sa mohli učiť zo skúsenosti EÚ, ktorú táto získala z týchto relatívne nových nástrojov.

Od roku 1998, kedy sa konal Cardiffský summit, sedem členských štátov vypracovalo národnú integrovanú dopravnú a environmentálnu stratégiu. Týchto sedem štátov zaviedlo alebo zavádza národný monitorovací systém založený na indikátoroch. Rada pre dopravu taktiež vyzvala budúce členské štáty, aby prijali integračné princípy EÚ. Avšak PK ešte stále nedisponujú národnou integračnou stratégiou ani monitorovacím systémom založeným na indikátoroch.

## **Základné informácie a kontext TERM**

Toto je tretia správa založená na indikátoroch, vypracovaná podľa mechanizmu správ o doprave a životnom prostredí (TERM) — a nasleduje po predchádzajúcich správach (TERM 2000, TERM 2001) — a po prvýkrát zahŕňa krajiny, ktoré požiadali o členstvo v EÚ: prístupové krajiny (PK). Táto správa porovnáva trendy v týchto krajinách s najnovšími trendmi v EÚ.

Hlavným cieľom TERM je monitorovať postup a efektívnosť integračných stratégií v rámci dopravy a životného prostredia na základe kľúčových indikátorov. Indikátory TERM boli vybrané a zoskupené tak, aby položili sedem kľúčových otázok:

1. Zlepšuje sa environmentálne správanie dopravného sektora?
2. Zlepšujeme sa v oblasti riadenia požiadaviek dopravy a modálneho rozdelenia?
3. Existuje lepšia koordinácia priestorového a dopravného plánovania, ktorá by vyhovovala potrebám dopravy z hľadiska dostupnosti?
4. Snažíme sa optimalizovať využívanie kapacity existujúcej dopravnej infraštruktúry a smerujeme k lepšie vyváženému intermodálnemu dopravnému systému?
5. Smerujeme k spravodlivejšiemu a efektívnejšiemu cenovému systému, ktorý by zabezpečil internacionalizáciu externých nákladov?
6. Ako rýchlo sa čistejšie technológie zavádzajú a nakoľko efektívne sa vozidlá využívajú?
7. Nakoľko efektívne sa využívajú nástroje environmentálneho manažmentu a monitoringu s cieľom podporiť politiku a proces rozhodovania?





Tieto otázky — s výnimkou otázky č. 3, pre ktorú neexistujú dostatočné údaje — sú základom štruktúrneho rámca prezentácie kľúčových trendov a odkazov v nasledujúcej časti sumarizácie.

## Niektoré kľúčové odkazy

Takisto, ako tomu bolo v prípade predchádzajúcich správ, TERM 2002 *Budovanie cesty k rozšíreniu EÚ* vyhodnocuje trendy indikátorov s ohľadom na napredovanie smerom k existujúcim 'integračným' cieľom\*. Tieto ciele vychádzajú z dokumentov EÚ, ako napríklad šiesty environmentálny akčný program (6EAP), spoločná dopravná politika, stratégia trvalo udržateľného rozvoja EÚ a rôznych environmentálnych a dopravných direktív.

\* Popis príslušných strategických dokumentov ohľadom dopravy a životného prostredia je uvedený na strane 17.

'Usmievavé' tváre pri každom indikátore majú za cieľ poskytnúť celkové vyhodnotenie trendu indikátora v PK na základe nasledujúceho všeobecného usmernenia:

-  pozitívny trend smerujúci k strategickým cieľom
-  určitý pozitívny vývoj, avšak nie je dostatočný pre dosiahnutie strategických cieľov alebo sa vyskytujú zmiešané trendy v rámci tohto indikátora
-  nepriaznivý trend vzdiaľujúci sa od strategických cieľov
-  trend nie je možné vyhodnotiť, nakoľko chýbajú údaje alebo strategické ciele.

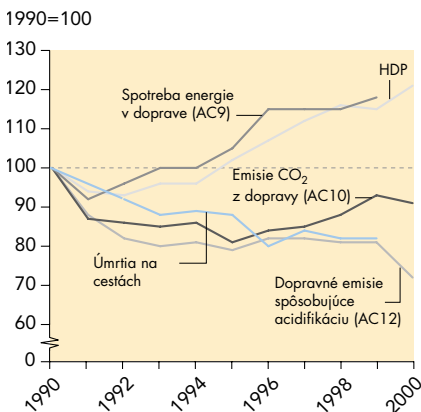


# Zlepšuje sa environmentálne správanie dopravného sektora (1)?

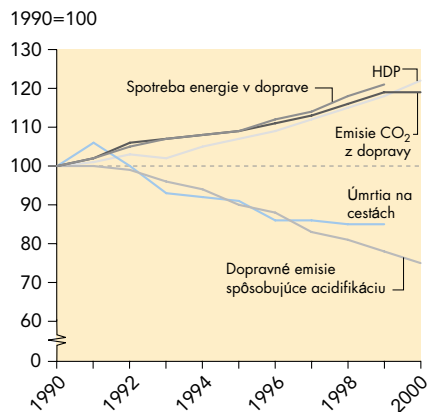
- ☹️ V oblasti dopravy sa rýchlo zvyšuje spotreba energie, hlavne sa jedná o nárast v cestnej doprave
- ☹️ Začiatkom 90-tych rokov poklesli emisie CO<sub>2</sub> v oblasti dopravy v PK, avšak v súčasnosti je zaznamenaný nárast v dôsledku rastúcich objemov dopravy
- ☹️ Na začiatku 90-tych rokov bol zaznamenaný pokles emisií do ovzdušia v PK z dopravy a odvtedy je hladina týchto emisií stabilizovaná
- ☹️ Kvalita ovzdušia v mestách sa zlepšuje, avšak obyvatelia miest sú stále vystavení takej hladine znečistenia, ktorá môže spôsobiť zdravotné ťažkosti
- ☹️ Na začiatku 90-tych rokov poklesla úmrtnosť na cestách, avšak v súčasnosti sa udržiava na hladine 21 000 úmrtí ročne.

**Environmentálne dopady z dopravy pre PK a EU-15, 1990–2000** Obrázok 2

## Prístupové krajiny



## Členské krajiny



**Poznámky:** Spotreba energie zahŕňa cestnú dopravu, železničnú, domácu a medzinárodnú leteckú dopravu, vnútrozemskú námornú dopravu, potrubnú a nešpecifikovanú dopravu (AC-9 s výnimkou baltických krajín a Slovinska, nakoľko nemajú k dispozícii údaje za rok 1990 a 1991). Údaje o emisiách zahŕňajú všetky druhy dopravy s výnimkou medzinárodnej vzdušnej dopravy a námornej dopravy; AC-10 s výnimkou Cypru, Malty a Turecka, AC-12 s výnimkou Malty.

**Zdroje:** IEA, 2001a; EEA, 2002a-e a EMEP, 2002; UNECE, 2001b; Eurostat, 2002a; Svetová banka, 2002.

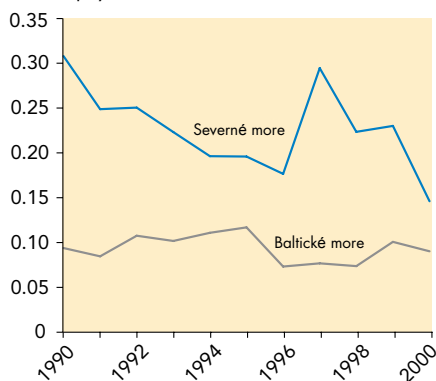
## Zlepšuje sa environmentálne správanie dopravného sektora (2)?

- ☹ Dopravná infraštruktúra naďalej zaberá pôdu
- ☹ Fragmentácia pôdy v PK je menšia než v EÚ, ale zväčšuje sa spolu s rozvojom infraštruktúry
- ☹ Rozširovanie siete infraštruktúry má zvýšený dopad na vyhlásené chránené prírodné oblasti
- ☹ Počet odhalených ilegálnych vypúšťaní ropy z lodnej prepravy v Baltickom mori je naďalej stabilný a v Čiernom mori sa nesleduje
- ☹ Očakáva sa značný nárast vozidiel s ukončenou dobou životnosti a taktiež nárast ojazdených pneumatík

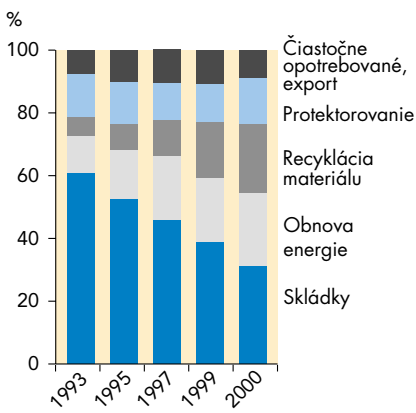
**Obrázok 3** Ročný počet sledovaných ropných škvrn na hodinu úniku v Baltickom mori a v Severnom mori a (b) zaobchádzanie s použitými pneumatikami v EU+3

(a)

Počet ropných škvrn na hodinu úniku



(b)



**Poznámky:** EU+3 sa vzťahuje na EÚ a Island, Lichtenštajnsko a Nórsko. Údaje v percentách sa zakladajú na tonách pneumatík.

**Zdroje:** Helsinský dohovor (<http://www.helcom.fi/>); Bonská dohoda (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

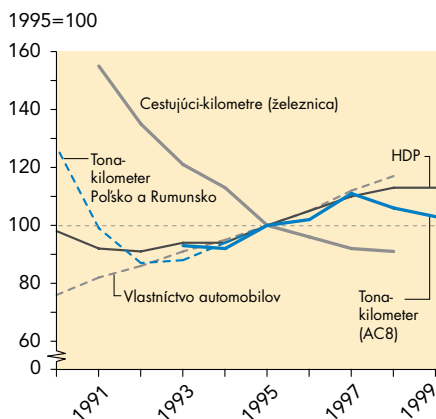
# Zlepšujeme sa v oblasti riadenia potrieb dopravy a v oblasti modálneho rozdelenia?

- ☺ V PK klesá intenzita prepravy tovaru (tona-km prepraveného tovaru na jednotku hospodárskej činnosti), ale v priemere je ešte stále päťkrát vyššia než v EÚ
- ☹ Preprava tovaru v PK má tendenciu presunúť sa na cestnú dopravu, avšak podiel železničnej dopravy je ešte stále vyšší než v EÚ
- ❓ V PK sa zvyšuje preprava cestujúcich, avšak tieto údaje nie sú dostatočné pre kvantifikáciu tohto indikátora
- ☹ Preprava cestujúcich sa presúva na cestnú a leteckú dopravu, avšak podiel železničnej prepravy v PK ešte stále prevyšuje priemer EÚ

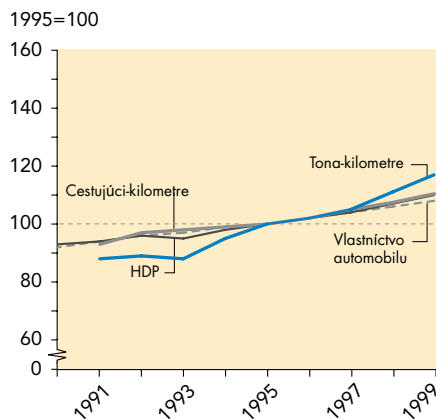
## Objemy dopravy, HDP a vlastníctva automobilov, 1990–99

Obrázok 4

### Prístupové krajiny



### Členské krajiny



**Poznámky:** HDP v cenách roku 1995. Doprava tovaru zahŕňa cestnú, železničnú a vnútroštátnu vodnú dopravu. Údaje pre PK sa vzťahujú na Českú republiku, Estónsko, Maďarsko, Lotyšsko, Litvu, Poľsko, Rumunsko a Slovinsko. Preprava cestujúcich (EÚ) zahŕňa prepravu autom, autobusom, železnicou, električkou/metrom, domácu vnútornú a medzinárodnú leteckú dopravu v Európe i mimo Európy. Údaje o cestnej preprave pasažierov nie sú v PK dostatočné; vlastníctvo automobilov je náhradným ukazovateľom.

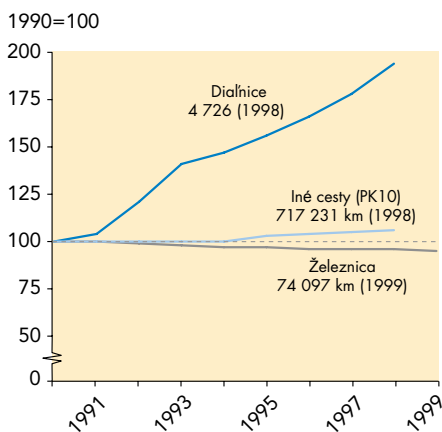
**Zdroj:** UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; Svetová banka, 2002.

# Optimalizujeme využitie existujúcej kapacity dopravnej infraštruktúry a smerujeme k vyváženějšíemu intermodálnemu systému dopravy?

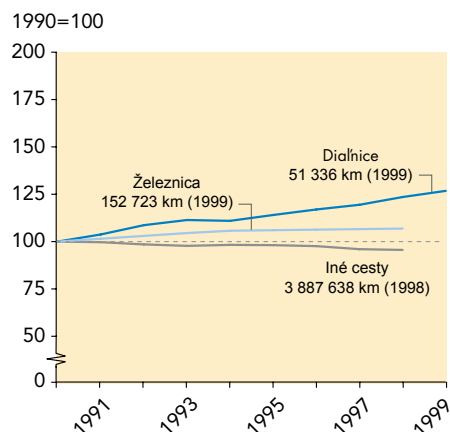
- ② Za 10 rokov sa dĺžka diaľnic skoro zdvojnásobila, avšak hustota ciest v PK je ešte stále nižšia než v EÚ
- ② Obmedzené údaje ohľadom investícií naznačujú uprednostňovanie investícií smerujúcich do výstavby ciest

Obrázok 5 Trendy v dĺžke dopravnej infraštruktúry v PK a v EÚ, 1990–99

## Pristupové krajiny



## Členské štáty



**Poznámky:** Cesty, s výnimkou diaľnic, vychádzajú z PK-10 (s výnimkou Českej republiky, Estónska a Turecka). Ropovodné potrubia a vnútroštátne vodné cesty zostali viac menej stabilné a preto nie sú v grafe zahrnuté.

**Zdroj:** UNECE, 2001a (a Eurostat, 2002a za účelom vyplnenia chýbajúcich údajov).

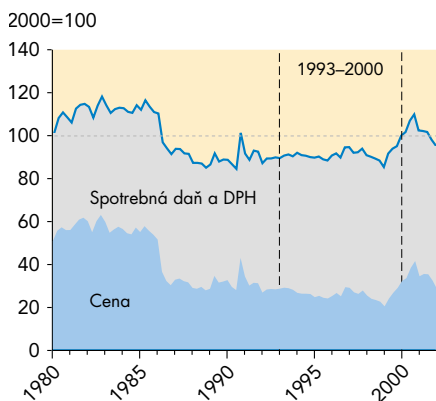
# Smerujeme k spravodlivejšiemu a efektívnejšiemu cenovému systému, ktorý by zabezpečil internacionalizáciu externých nákladov?

- ❓ Externé náklady dopravy pre PK ešte neboli kvantifikované
- ☹️ V PK je v platnosti len niekoľko nástrojov internacionalizácie
- ☹️ Trendy v cenách pohonných hmôt nepodporujú využívanie takých druhov dopravy, ktoré sú z hľadiska spotreby paliva efektívne

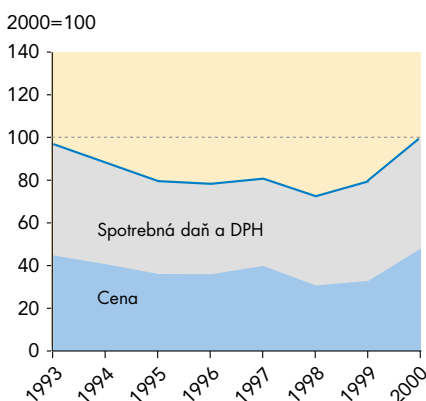
Vážený priemer ceny paliva (EÚ) a nafty (PK), DPH a spotrebnej dane

Obrázok 6

Štyri prístupové krajiny



Členské štáty



**Poznámka:** Graf EÚ sa vzťahuje na váženú priemernú cenu bezolovnatého benzínu a nafty. Táto vážená priemerná cena vychádza z údajov o tržbách. Nakoľko údaje o tržbách v PK (Česká republika, Maďarsko, Poľsko a Turecko) nie sú k dispozícii uvádzame len naftu. Taktiež si všimnite časový rozdiel medzi týmito dvomi grafmi.

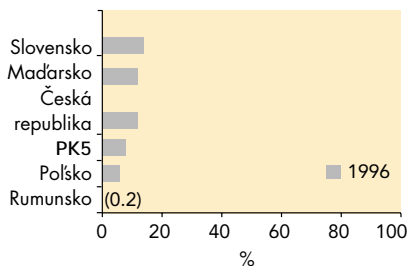
**Zdroj:** IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

# Ako rýchlo sa zavádzajú čistejšie technológie a ako efektívne sa vozidlá využívajú?

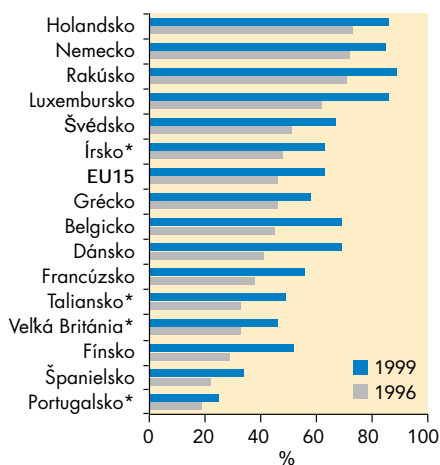
- ❓ Pre PK nie sú k dispozícii žiadne údaje o energetickej efektívnosti; v EÚ všetky druhy dopravy, s výnimkou železníc, vykazujú určitý stupeň zlepšenia
- ❓ Pre PK nie sú k dispozícii žiadne údaje ohľadom špecifických emisií (emisie látok znečisťujúcich ovzdušie na jednu dopravnú jednotku); cestné vozidlá v EÚ vykazujú značné zlepšenie
- ☹️ Vozidlový park v PK je v priemere o štyri až päť rokov starší než vozidlový park v EÚ
- ☹️ Chápanie noriem pre vozidlá a palivá sa zlepšuje, avšak počet vozidiel s katalyzátorom v PK je ešte stále nízky

**Obrázok 7** Percento vozidiel s benzínovým pohonom, ktoré sú vybavené katalyzátorom v PK (1996) a v EU (1996 a 1999)

## Pristupové krajiny



## Členské štáty



**Poznámka:** Údaje o Írsku, Taliansku a Veľkej Británii sa vzťahujú na obdobie 1996-98 a nie na obdobie 1996-99.

**Zdroje:** Eurostat, 2002a; REC, 1998; UNECE, 2001a.

# Využívajú sa nástroje environmentálneho manažmentu a monitoringu efektívne s cieľom podporiť rozhodovací proces?

- ☹ V PK neexistujú integrované dopravné a environmentálne stratégie
- ☹ Inštitucionálna spolupráca v oblasti dopravy a životného prostredia sa už v PK objavuje, avšak len zriedka dosiahne formálnu úroveň
- ☹ PK nemonitorujú environmentálnu integráciu v rámci svojej dopravnej politiky
- ☹ Len niekoľko PK má zákonné požiadavky na strategické environmentálne hodnotenie, ale aplikovanie v rámci dopravného sektora je obmedzené na pilotné iniciatívy

**Prehľad integračných nástrojov manažmentu v PK**

**Tabuľka 1**

	Integrovaná stratégia T&E	Inštitucionálna spolupráca	Monitoring T&E	Strategické environmentálne hodnotenie
Bulharsko		✓		✓
Cyprus				
Česká republika		✓		✓
Estónsko		✓		
Maďarsko				
Lotyšsko		✓*		
Litva		✓*	UD	
Malta				
Poľsko	✓		UD	✓
Rumunsko				
Slovensko	✓	✓		✓
Slovinsko			UD	
Turecko				

**Poznámky:** ✓ Prijaté, existujúce, alebo zavedené.  
 UD v štádiu prípravy.  
 \* Existujú len dočasné pracovné skupiny.

**Zdroje:** EEA, 2001b; REC, 2001.

## Ďalšie kroky

Táto správa sa zameriava na podstatné údaje, ktoré v rámci niektorých indikátorov chýbajú, a na nezrovnalosti medzi údajmi, ktoré sa poskytujú rôznym medzinárodným organizáciami. Tieto sú zjavnejšie v PK, ale štatistiky sú taktiež často neúplné a nekvalitné aj čo sa týka terajších členských štátov. Rôzne medzinárodné organizácie musia nájsť spoločnú reč, aby bolo možné zdokonaľiť údaje a ich porovnateľnosť. Krajiny taktiež musia zlepšiť tok informácií smerom k týmto organizáciám a musia poskytovať lepšie údaje o železničnej, vodnej a leteckej doprave a o bezmotorových druhoch dopravy (chôdza, bicyklovanie).

Ďalším problémom sú chýbajúce jasné strategické ciele, oproti ktorým by bolo možné vyhodnotiť trendy indikátorov. Prenosnosť niektorých súčasných strategických cieľov EÚ na budúce členské štáty môže byť tiež niekedy diskutabilná. Komunikácia o environmentálnych cieľoch pre tento sektor, ktoré boli uvedené v Bielej knihe o spoločnej dopravnjej politike, by mohla predstavovať dobré fórum pre riešenie týchto problémov.

S ohľadom na široké geografické pokrytie TERM-u a s ohľadom na obmedzené zdroje bude potrebné budúce práce zamerať na obmedzený počet indikátorov a zredukovať frekvenciu podávania správ, aby bolo možné uprednostniť práce na údajoch a hodnoteniach.

Zoznamy indikátorov TERM tvoria referenčný informačný systém tejto správy a je možné ich stiahnuť z web stránky EEA:  
[http://themes.eea.eu.int/Sectors\\_and\\_activities/transport/indicators](http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators)



## Strategické dokumenty týkajúce sa dopravy a životného prostredia

Tri hlavné strategické dokumenty z Európskej komisie, ktoré sa vzťahujú na TERM, sú:

1. Stratégia trvalo udržateľného rozvoja (SDS)
2. Šiesty environmentálny akčný program (6EAP)
3. Biela kniha o spoločnej dopravnej politike (CTP)

Ďalej uvádzame krátky zoznam priorít, ktoré sú uvedené v každom z týchto strategických dokumentov a ktoré sa vo veľkej miere vzťahujú na dopravu, životné prostredie a rozšírenie EÚ.

**SDS** Podľa tejto stratégie by sa PK 'mali aktívne zapájať do implementácie stratégie [trvalo udržateľného rozvoja]'. Jednou z kľúčových priorít tejto stratégie je 'zabezpečenie trvalo udržateľnej dopravy'. Závery summitu, ktorý prevzal túto stratégiu, zdôrazňujú, že systém trvalo udržateľnej dopravy by sa mal zaoberať otázkou zvyšujúceho sa objemu dopravy.

**6EAP** Hlavnými oblasťami Šiesteho environmentálneho akčného programu sú:

- úplná implementácia environmentálnych acquis;
- prijatie politiky a prístupov, ktoré umožňujú trvalo udržateľný rozvoj, napr. prostredníctvom propagácie strategického environmentálneho hodnotenia (SEA), a prenos environmentálnych cieľov a politiky do iných rezortov;
- podporovať alternatívy k cestnej doprave, napr. spôsob, akým Spoločenstvo poskytuje finančnú podporu;
- opatrne plánovať cestnú dopravu tak, aby nové rozvojové programy neničili mestá, prírodu a zvieratá.

**CTP** Prioritami Bielej knihy sú:

- úplná implementácia dopravných acquis;
- prepojenie infraštruktúry PK s infraštruktúrou EÚ a ďalší rozvoj infraštruktúry v PK;
- úplné využitie dostupnej rozvinutej železničnej siete a know-how s cieľom znovu vyvážiť modálne rozdelenie v rozšírenej Európe.

Úplné informácie o týchto cieľoch a stave procesu rozširovania nájdete na [http://europa.eu.int/comm/enlargement/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html)

Európska environmentálna agentúra

**Budovanie cesty k rozšíreniu EÚ**  
**Indikátory integrácie dopravy a životného prostredia**  
**TERM 2002**  
Sumarizácia

Luxembursko: Úrad pre oficiálne publikácie Európskych spoločenstiev  
2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm  
ISBN 92-9167-543-1