

Doprava a životní prostředí v Evropě

Narůstající objem dopravy vyvolává zvýšený tlak na životní prostředí, zejména pokud jde o změnu klimatu a ztrátu biologické rozmanitosti. Současné snahy o potlačení těchto trendů v nejlepším případě jen zpomalují tempo jejich nárůstu.

Na druhou stranu technologická zlepšení pomáhají i přes nárůst dopravy omezit znečištění ovzduší ze silničního provozu. I přesto však je pro vyřešení problému znečištění ovzduší ve městech třeba vyvinout větší úsilí.

Tento briefing se zabývá vývojem od počátku 90. let 20. století do počátku 21. století.

Trendy v sektoru dopravy

Objem dopravy stále narůstá

Již po několik let je zásadním cílem dopravní politiky EU odstranit vazbu mezi růstem dopravy a hospodářským růstem, nicméně tohoto cíle nebylo dosud dosaženo. Objemy dopravy v EU neustále rostly přibližně stejným tempem jako hospodářství nebo rychleji: téměř o 20 % u osobní přepravy a přibližně o 30 % u nákladní přepravy.

Silniční a letecká doprava rostou rychleji než ostatní druhy dopravy

Dalším zásadním cílem dopravní politiky EU je stabilizovat do roku 2010 podíly jednotlivých druhů dopravy na úrovni roku 1998.

Na dopravním růstu v 90. letech minulého století se nejvíce podílela silniční a letecká doprava, zatímco jiné druhy dopravy, jako železniční, autobusová a říční, měly tendenci

stagnovat nebo byly dokonce na ústupu. Letecká doprava vykazovala nejrychlejší tempa růstu, ročně 5 % a více.

Dopravní infrastruktura se dále rozvíjí

Během minulého desetiletí se dálniční síť ve starých členských státech rozrostla o 12 000 km a v nových členských státech zhruba o 1 000 km.

Investice do transevropské dopravní sítě EU se zaměřily především na odstraňování nedostatků v přeshraniční vysokorychlostní železniční a silniční dopravě, přičemž silniční doprava má předstih před železniční.

Výsledkem je to, že celková délka hlavních silničních tahů se rychle zvyšovala, zatímco rozsah tradiční železniční a říční infrastruktury se pomalu zmenšoval.

Struktura cen obecně nepodporuje cíle dopravní politiky EU

Dochází k pomalé postupné restrukturalizaci dopravních nákladů tak, aby lépe vyjadřovaly externí náklady a pomohly tak snižovat celkovou poptávku po dopravě a dopravní infrastruktuře a také optimalizovat podíly jednotlivých druhů dopravy.

Například ceny nadále zvýhodňují osobní automobilovou dopravu před veřejnou dopravou. Celkové náklady na automobilovou dopravu, pokrývající jak nákup vozu, tak provozní náklady, zůstaly stejné, zatímco náklady na ostatní druhy dopravy se zvýšily. To znamená, že mobilita těch, kdo nemají přístup k osobnímu automobilu, klesá.

Dochází k zavádění předpisů pro kompenzaci části nákladů na infrastrukturu u železniční a silniční dopravy a stále častěji zaznívají výzvy k zavedení daně z pohonných hmot pro lety v rámci EU.



Trendy v oblasti životního prostředí

Emise škodlivých znečišťujících látek klesají

Došlo k podstatnému poklesu emisí škodlivých znečišťujících látek u silničních vozidel. Toto snížení lze přičíst emisním standardům EU pro silniční vozidla, které se postupně od 90. let minulého století zpříšňovaly, přičemž toto zpříšňování i nadále pokračuje. Emise regulovaných znečišťujících látek poklesly o 24 % až 35 % (do těchto ukazatelů není zahrnuta mezinárodní letecká a lodní doprava).

Nicméně i přes pokles znečištění ovzduší ze silniční dopavy v městských oblastech nadále přetrvávají závažné problémy s kvalitou ovzduší. Je třeba vyvíjet další opatření k tomu, aby byli lidé méně vystavováni škodlivým znečišťujícím látkám působícím na jejich zdraví.

Zajistit, aby testovací cykly odrážely řízení motorových vozidel v reálných podmínkách, včetně zohlednění 'čipového ladění' automobilů s dieselovým motorem, může být stejně důležité jako samotné zpříšňování standardů pro silniční vozidla.

Emisní standardy pro železniční lokomotivy a říční plavidla budou poprvé zavedeny od roku 2005. Mezinárodní standardy pro emise z letadel již existují po mnoho let

a v 90. letech minulého století byly zpříšněny. Tyto standardy však přesto berou v potaz pouze emise na letištích a v jejich okolí; nepřihlíží se k emisím při letu na cestovní letové hladině, ačkoliv tyto emise rovněž přispívají k celkovému oteplování ovzduší.

Zvyšují se emise skleníkových plynů

Efektivita provozu u vozidel pro osobní dopravu se zvýšila. Ovšem výsledné snížení specifických emisí CO₂ z automobilů je více než vynahrazeno nárůstem dopavy jako takové. Výsledkem je zřetelný nárůst emisí CO₂ ze silniční dopavy — přibližně o 20 %.

Platnost současných závazků automobilového průmyslu na snížení emisí CO₂ z automobilů vyprší v letech 2008/2009. Proto je potřeba do budoucna vyjasnit režim v této oblasti s tím, že by mělo dojít k zahrnutí dodávkových aut do testovacích cyklů a k zohlednění řízení motorových vozidel v reálných podmínkách spolu s mírou využívání klimatizace.

Výrazný příspěvek k emisím CO₂ do ovzduší přináší i letectví. Objem letecké dopavy rychle narůstá a její dopady na životní prostředí budou brzy vyšší než u osobní automobilové dopavy. Předpokládá

se, že v roce 2030 bude tento dopad dvakrát tak vysoký. Stejně jako mezinárodní lodní doprava, ani letectví není regulováno Kjótským protokolem.

Zvyšuje se tlak na biologické lokality

Dopravní infrastruktura vyvolává tlak na biologická sídliště a na biologickou rozmanitost tím, že přímo využívá území, ruší svým hlukem a světlem, znečišťuje ovzduší a rozčleňuje krajinu. S rozšiřující se dopravní infrastrukturou je tlaku vystaveno stále více chráněných přírodních oblastí. V průměru kolem poloviny chráněných oblastí v Evropě je již zasaženo dopravou. Existují velké rozdíly mezi jednotlivými regiony, které jsou těsně spjaté s proměnlivou hustotou obyvatelstva. Avšak doprava má závažný dopad i ve vzdálených oblastech v arktickém regionu.

Odkazy

Ten key transport and environment issues for policymakers (Deset nejdůležitějších otázek dopavy a životního prostředí pro politické činitele), zpráva EEA č. 3/2004, Evropská agentura pro životní prostředí, Kodaň, 2004.

Evropská agentura pro životní prostředí
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Dánsko

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

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

