

Μεταφορές και περιβάλλον στην Ευρώπη

Η αύξηση του όγκου των μεταφορών οδηγεί στην αύξηση των πιέσεων στο περιβάλλον, ιδίως όσον αφορά τη μεταβολή του κλίματος και την απώλεια βιοποικιλότητας. Οι σημερινές προσπάθειες για την εξουδετέρωση των τάσεων αυτών έχουν επιτύχει μόνον τη μείωση του ρυθμού αύξησης.

Ως θετικό στοιχείο, οι τεχνολογικές βελτιώσεις επέφεραν τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που οφείλεται στις οδικές μεταφορές, παρ' ότι αυξήθηκε ο όγκος της κυκλοφορίας. Όμως, απαιτούνται περαιτέρω βήματα για την επίλυση του προβλήματος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα.

Το παρόν τεύχος briefing εξετάζει την εξέλιξη της κατάστασης από τις αρχές του 1990 έως τις αρχές του 2000.

Τάσεις στον κλάδο των μεταφορών

Ο όγκος των μεταφορών εξακολουθεί να αυξάνεται

Η αποσύνδεση της αύξησης των μεταφορών από την οικονομική μεγέθυνση έχει αποτελέσει τον βασικό στόχο της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ για πολλά έτη, αλλά ο στόχος αυτός δεν έχει επιτευχθεί ακόμη. Ο όγκος των μεταφορών στην ΕΕ αυξήθηκε σταθερά με τον ίδιο ή ταχύτερο ρυθμό από την οικονομία: ήτοι 20 % για τη μεταφορά προσώπων και 30 % για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Τα οδικά και αεροπορικά μέσα μεταφοράς αναπτύσσονται με ταχύτερο ρυθμό από τα άλλα μέσα μεταφοράς

Ένας άλλος βασικός στόχος της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ είναι να σταθεροποιηθούν μέχρι το 2010 τα ποσοστά χρήσης των διάφορων μέσων μεταφοράς στα επίπεδα του έτους 1998.

Ωστόσο, η ανάπτυξη των μεταφορών τη δεκαετία του 1990 χαρακτηρίζεται από την κυριαρχία των οδικών και αεροπορικών μέσων, ενώ όσον αφορά τα άλλα μέσα μεταφοράς όπως ο σιδηρόδρομος, τα λεωφορεία

και οι μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, παρατηρήθηκε μια τάση στασιμότητας ή ακόμη μείωσης της χρήσης τους. Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τρόπος μεταφοράς με ετήσια ανάπτυξη ποσοστού 5 % ή περισσότερο.

Συνεχής ανάπτυξη των υποδομών των μεταφορών

Την τελευταία δεκαετία, το οδικό δίκτυο επεκτάθηκε πάνω από 12 000 χιλιόμετρα στα παλαιά κράτη μέλη και περίπου 1 000 χιλιόμετρα στα νέα κράτη μέλη.

Οι επενδύσεις για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών της ΕΕ στόχευαν κυρίως στην πλήρωση των κενών όσον αφορά τα διασυνοριακά οδικά δίκτυα και τα σιδηροδρομικά δίκτυα υψηλής ταχύτητας. Το πρόγραμμα για το οδικό δίκτυο διατηρεί ένα μεγάλο προβάδισμα σε σύγκριση με εκείνο για το σιδηροδρομικό.

Συνεπώς, το συνολικό μήκος των οδικών αρτηριών αυξήθηκε με ταχύ ρυθμό, ενώ η έκταση των συμβατικών σιδηροδρομικών υποδομών και των εσωτερικών πλωτών οδών μειώθηκε με βραδύ ρυθμό.

Η διάρθρωση τιμών δεν συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ

Μικρή πρόοδος επιτεύχθηκε όσον αφορά την προσαρμογή των εξόδων μεταφοράς, με σκοπό την εσωτερική του εξωτερικού κόστους, η οποία θα συμβάλει στη μείωση της συνολικής ζήτησης για μεταφορές και υποδομές μεταφορών καθώς και στη βελτιστοποίηση του μεριδίου των μέσων μεταφοράς.

Παραδείγματος χάρη, οι τιμές εξακολουθούν να ευνοούν τη χρήση του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσεως αντί των δημόσιων συγκοινωνιών. Το συνολικό κόστος μεταφοράς με αυτοκίνητο, το οποίο καλύπτει τα έξοδα αγοράς και συντήρησης, παραμένει στάσιμο, ενώ τα έξοδα για άλλα μέσα μεταφοράς έχουν αυξηθεί. Συνεπώς μειώνεται η κινητικότητα των ατόμων που δεν διαθέτουν πρόσβαση σε αυτοκίνητο.

Θεσπίζονται κανονισμοί για την είσπραξη μέρους των εξόδων υποδομής σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών και αυξάνονται οι κλήσεις για την καθιέρωση φόρου στα καύσιμα για τις πτήσεις εντός της ΕΕ.



Περιβαλλοντικές τάσεις

Μείωση των εκπομπών των επιβλαβών ρύπων

Υπήρξε σημαντική μείωση των εκπομπών επιβλαβών ρύπων από τα οδικά οχήματα. Η μείωση αποδίδεται στα πρότυπα της ΕΕ για τις εκπομπές οδικών οχημάτων, τα οποία έχουν γίνει διαδοχικά αυστηρότερα από τις αρχές του 1990 και μετά και η διαδικασία αυτή συνεχίζεται. Οι εκπομπές των ρύπων που υπόκεινται στις κανονιστικές διατάξεις έχουν μειωθεί κατά 24 % έως 35 % (δεν περιλαμβάνονται η διεθνής αεροπλοΐα και η εμπορική ναυτιλία).

Ωστόσο, παρ' ότι έχει μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τις οδικές μεταφορές, υφίστανται ακόμη σοβαρά προβλήματα ποιότητας του αέρα στις αστικές περιοχές. Απαιτούνται περαιτέρω πρωτοβουλίες προκειμένου να μειωθεί η έκθεση στους επιβλαβείς για την υγεία ρύπους.

Εξίσου σημαντικό με τον καθορισμό αυστηρότερων προδιαγραφών για τα οδικά οχήματα είναι να εξασφαλιστεί ότι οι κύκλοι δοκιμών ανταποκρίνονται στις πραγματικές συνθήκες οδήγησης, συμπεριλαμβανομένου του «επαναπρογραμματισμού της ηλεκτρονικής μονάδας ελέγχου» των αυτοκινήτων ντίτζελ.

Από το 2005 και μετά θα καθοριστούν τα όρια εκπομπών για τις ατμομηχανές και τα μέσα εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Έχουν καθοριστεί εδώ και πολλά χρόνια διεθνή πρότυπα για τις εκπομπές αεροσκαφών, τα οποία έγιναν αυστηρότερα τη

δεκαετία 1990. Όμως, τα πρότυπα αυτά λαμβάνουν υπόψη μόνον τις εκπομπές στα αεροδρόμια και γύρω από αυτά, ενώ δεν έχουν εξεταστεί οι εκπομπές των αεροσκαφών εν πτήση με σταθερή ταχύτητα, οι οποίες προκαλούν την υπερθέρμανση του πλανήτη.

Αύξηση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου

Τα επιβατηγά αυτοκίνητα είναι πλέον αποτελεσματικότερα. Ωστόσο η προκύπτουσα μείωση των εκπομπών CO₂ ειδικά των αυτοκινήτων υπερκαλύφθηκε από την ανάπτυξη των μεταφορών. Το αποτέλεσμα ήταν η καθαρή αύξηση κατά 20 % των εκπομπών CO₂ των οδικών μεταφορικών μέσων.

Οι σημερινές δεσμεύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ των αυτοκινήτων λήγουν το 2008/2009. Συνεπώς πρέπει να διευκρινιστεί το μελλοντικό καθεστώς στον κλάδο αυτό. Πρέπει να διευρυνθεί το πεδίο προκειμένου να περιληφθούν τα ημιφορτηγά αυτοκίνητα και να εξασφαλιστεί ότι οι κύκλοι δοκιμών ανταποκρίνονται στις πραγματικές συνθήκες οδήγησης και στη χρήση εξοπλισμού όπως π.χ. κλιματισμού.

Η αεροπλοΐα συμβάλλει όλο και περισσότερο στην εκπομπή CO₂. Με την ταχεία αύξηση των αεροπορικών μεταφορών, ο αντίκτυπος στο κλίμα θα είναι μεγαλύτερος από τον αντίκτυπο των επιβατηγών αυτοκινήτων ενώ από το 2030 και μετά προβλέπεται ότι ο αντίκτυπος

θα είναι δύο φορές μεγαλύτερος. Η αεροπλοΐα όπως και η διεθνής ναυτιλία δεν υπόκεινται σε κανονιστικές διατάξεις στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου του Κιότο.

Αύξηση των πιέσεων στους οικοτόπους

Οι υποδομές των μεταφορών ασκούν πιέσεις στους οικοτόπους και τη βιοποικιλότητα λόγω της άμεσης χρήσης της γης, των ενοχλήσεων από τον θόρυβο και το φως, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κατάτμησης των τοπίων. Με την επέκταση των υποδομών μεταφορών όλο και περισσότερες οριοθετημένες ζώνες φυσικού περιβάλλοντος θα υποστούν πιέσεις. Κατά μέσο όρο, περίπου το ήμισυ των περιοχών αυτών στην Ευρώπη πλήττονται ήδη από τις μεταφορές. Παρατηρούνται μεγάλες διαφορές μεταξύ των περιφερειών, οι οποίες συνδέονται στενά με τις διαφορές ως προς την πυκνότητα του πληθυσμού, αλλά από τον κλάδο των μεταφορών πλήττονται ακόμη και απομακρυσμένες περιοχές της Αρκτικής.

Παραπομπές

Ten key transport and environment issues for policymakers, έκθεση του ΕΟΠ αριθ. 3/2004, Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, Κοπεγχάγη, 2004.

European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

Τηλ: +45 33 36 71 00
Φαξ: +45 33 36 71 99

Δικτυακός τόπος: www.eea.eu.int
Πληροφορίες: www.eea.eu.int/enquiries

