

## Transport a ochrona środowiska w Europie

Wzrastająca intensywność transportu prowadzi do zwiększenia presji środowiskowych, szczególnie w odniesieniu do zmian klimatycznych i utraty różnorodności biologicznej. Aktualnie podejmowane wysiłki, mające na celu przeciwdziałanie tym tendencjom, w najlepszym wypadku jedynie zmniejszają tempo tego wzrostu.

Z drugiej jednak strony ulepszenia technologiczne przyczyniają się do zmniejszenia stopnia zanieczyszczenia powietrza wywołanego transportem drogowym, pomimo wzrostu natężenia ruchu. Jednakże, nawet biorąc to pod uwagę, rozwiązanie problemu zanieczyszczenia środowiska na obszarach miejskich wymaga podjęcia dodatkowych kroków.

Niniejszy komunikat przedstawia zmiany, które zaszły w okresie od wczesnych lat 90-tych XX w. do początków XXI w.

### Trendy w sektorze transportu

#### Natężenie transportu nadal rośnie

Oddzielenie rozwoju transportu od wzrostu gospodarczego jest od kilku lat kluczowym celem polityki transportowej Unii Europejskiej, który jednakże nie został jeszcze osiągnięty. Natężenie transportu w Unii Europejskiej systematycznie wzrastało w takim samym tempie jak gospodarka, bądź też szybciej. Tempo wzrostu wyniosło prawie 20% w przypadku transportu pasażerskiego i około 30 % w przypadku transportu towarowego.

#### Transport drogowy i powietrzny rozwijają się szybciej niż inne formy transportu

Kolejnym kluczowym celem polityki transportowej Unii Europejskiej jest ustabilizowanie do 2010 r. struktury poszczególnych form transportu na poziomie z roku 1998.

Jednakże rozwój transportu w latach 90-tych XX w. był zdominowany przez transport drogowy i lotniczy, podczas gdy pozostałe formy transportu, takie jak kolej, autobusy oraz żegluga śródlądowa, przeżywały stagnację lub nawet spadek. Najszybciej rozwijającą się formą transportu

był transport lotniczy, a jego roczny wzrost wynosił nie mniej niż 5 %.

#### Infrastruktura transportowa nadal się rozwija

W ostatniej dekadzie sieć autostrad w starych Państwach Członkowskich zwiększyła się o ponad 12 000 km, a w nowych o około 1 000 km.

Inwestycje w Transeuropejską Sieć Transportową UE koncentrowały się głównie na poprawie międzynarodowych połączeń pomiędzy sieciami szybkiej kolei, a także sieciami drogowymi, przy czym program drogowy rozwijał się o wiele szybciej niż kolejowy.

W wyniku tego całkowita długość autostrad szybko się zwiększała, podczas gdy zasięg konwencjonalnej infrastruktury kolejowej i żegluga śródlądowej powoli się zmniejszała.

#### Struktury cen nie wspierają celów polityki transportowej Unii Europejskiej

Zauważono nieznaczny postęp w restrukturyzacji opłat transportowych, zmierzający

w kierunku właściwego uwzględniania kosztów zewnętrznych, co może przyczynić się do redukcji ogólnego popytu na transport i infrastrukturę transportową, jak również zoptymalizować podział na środki transportu.

Przykładowo, struktury cen pozostają korzystne dla samochodów prywatnych, w przeciwieństwie do transportu publicznego. Całkowity koszt transportu samochodowego, obejmujący zarówno koszty zakupu jak i użytkowania, pozostał na stałym poziomie, podczas gdy w przypadku innych rodzajów transportu koszty wzrosły. Oznacza to zmniejszenie mobilności osób nie posiadających możliwości korzystania z samochodu.

Przepisy mające na celu odzyskanie części wydatków na infrastrukturę wprowadzane są w sektorze transportu kolejowego i drogowego. Coraz częściej mówi się również o konieczności wprowadzenia podatku paliwowego dla lotów wewnątrz Unii Europejskiej.



## Trendy w ochronie środowiska

### Zmniejsza się emisja szkodliwych zanieczyszczeń

W sektorze transportu drogowego zaobserwowano znaczny spadek emisji szkodliwych zanieczyszczeń. Spadek ten można przypisać europejskim normom emisyjnym dla pojazdów samochodowych, które są stopniowo zastrzane od początku lat 90-tych XX w. i proces ten trwa nadal. Emisje kontrolowanych substancji zanieczyszczających zmniejszyły się o 24 %-35 % (dane te nie obejmują międzynarodowego transportu lotniczego i transportu morskiego).

Jednakże, pomimo zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska wywołanego transportem drogowym, nadal istnieją poważne problemy z jakością powietrza na obszarach miejskich. Aby zmniejszyć stopień narażenia ludzi na zanieczyszczenia mające wpływ na zdrowie, niezbędne jest podjęcie dodatkowych inicjatyw.

Równie ważne, jak dalsze zaostrzenie norm dla pojazdów, jest zapewnienie, aby cykle testowe odzwierciedlały rzeczywiste warunki pracy samochodów, biorąc pod uwagę również zmiany oprogramowania w pojazdach napędzanych silnikiem Diesla (tzw. 'chip-tuning').

Normy emisyjne zostaną po raz pierwszy wprowadzone dla lokomotyw kolejowych i jednostek żeglugi śródlądowej, począwszy od roku 2005. Międzynarodowe normy emisyjne dla samolotów, istniejące już od wielu lat, zostały zaostrzone w latach 90-tych XX w. Jednakże normy te uwzględniają jedynie

emisje na terenach lotnisk i w ich okolicach, natomiast emisje w czasie przelotu, które przyczyniają się od globalnego ocieplenia, nie są brane pod uwagę.

### Zwiększa się emisja gazów cieplarnianych

Samochody pasażerskie są coraz sprawniejsze. Powoduje to zmniejszenie poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla pojedynczych samochodów. Jednakże zwiększenie natężenia transportu wyrównało, a nawet przeważało te osiągnięcia. Wynikiem tego jest ogólne zwiększenie o około 20 % emisji CO<sub>2</sub> przez środki transportu drogowego.

Obecne zobowiązania przemysłu samochodowego do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> przez samochody wygasają w latach 2008/2009. Dlatego też istnieje potrzeba określenia warunków na przyszłość, rozszerzając ich zakres o samochody dostawcze oraz zapewnienie by cykle testowe odzwierciedlały rzeczywiste warunki pracy samochodów i uwzględniały wykorzystanie takiego wyposażenia jak np. klimatyzacja.

Lotnictwo przyczynia się do emisji CO<sub>2</sub> w sposób istotny i narastający. Natężenie transportu lotniczego gwałtownie rośnie, a jego wpływ na klimat wkrótce będzie większy od wpływu, jaki wywierają pojazdy pasażerskie. Oczekuje się, że do roku 2030 wpływ ten będzie dwukrotnie większy. Podobnie jak międzynarodowy transport morski, lotnictwo nie zostało objęte postanowieniami Protokołu z Kioto.

### Zwiększa się presja na siedliska naturalne

Infrastruktura transportowa wywołuje presję na siedliska naturalne i różnorodność biologiczną poprzez bezpośrednie wykorzystanie gruntów, zakłócenia wywołane hałasem i światłem, zanieczyszczenie środowiska i podział krajobrazu. W miarę jak infrastruktura transportowa powiększa się, coraz więcej wyznaczonych obszarów naturalnych będzie poddawanych presji. Przeciętnie transport oddziałuje już na około połowę wyznaczonych obszarów w Europie. Zauważalne są duże różnice między poszczególnymi regionami, ściśle związane z różnicami w gęstości zaludnienia, ale transport w istotny sposób oddziałuje nawet na odległe obszary Arktyki.

### Bibliografia

Dziesięć kluczowych zagadnień dotyczących transportu i ochrony środowiska dla twórców polityki (Ten key transport and environment issues for policymakers), Sprawozdanie EEA, nr 3/2004, Europejska Agencja Środowiska, Kopenhaga, 2004.

Europejska Agencja Środowiska  
Kongens Nytorv 6  
1050 Copenhagen K  
Dania

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

Strona internetowa: [www.eea.eu.int](http://www.eea.eu.int)  
Zapytania: [www.eea.eu.int/enquiries](http://www.eea.eu.int/enquiries)

