

EEA Briefing

Transport ja keskkond Euroopas

Veomahtude kasv suurendab survet keskkonnale, põhjustades eelkõige kliimamuutusi ja bioloogilise mitmekesisuse vähenemist. Praegused jõupingutused parimal juhul vaid aeglustavad neid suundumusi.

Positiivne on see, et tehnoloogia täiustamine vähendab õhu saastamist autotranspordi poolt hoolimata liiklusmahtude kasvust. Kuid linnaõhu saastatuse probleemi lahendamine vajab enamat.

Siinkohal antakse lühiülevaade trendidest alates 1990-ndate aastate algusest kuni 2000-ndate aastate alguseni.

Suundumused transpordisektoris

Vedude maht kasvab ikka veel

EL transpordipoliitika peaesmärk on juba aastaid olnud veonduse kasvu ja majanduskasvu seose nõrgestamine, kuid seda ei ole veel saavutatud. Vedude maht kasvab Euroopa Liidus pidevalt majandusega samas tempos või kiiremini: reisijateveod peaaegu 20 % ja kaubaveod ligikaudu 30 %.

Auto- ja õhustransport kasvavad muudest veoliikidest kiiremini

Veel üks peamisi EL transpordipoliitika eesmärke on stabiliseerida 2010. aastaks veoliikide osakaalud 1998. aasta tasemele.

1990-ndatel toimus transpordi kasv aga valdavalt auto- ja õhustranspordi arvel, samas jäid muud veoliigid, nt raudtee-, bussi- ja siseveetransport, samale tasemele või isegi vähenesid. Õhustransport oli kõige kiiremini kasvav veoliik, kasvades vähemalt 5 % aastas.

Transpordi infrastruktuuri kasv jätkub

Viimasel kümnendil suurenes maanteedevõrk vanades liikmesriikides rohkem kui 12 000 km võrra ja uutes ligikaudu 1 000 km võrra.

Investeeringud EL üleeuroopalisse transpordivõrku on keskendunud põhiliselt piiriüleste tühimike täitmisele kiirraudtee- ja maanteedevõrkudes, kusjuures maanteedevõrkude programm edestab oluliselt raudteed.

Selle tulemusena suurenes kiiresti maanteedevõrku üldpikkus, kuid traditsioonilise raudtee ja siseveeteede infrastruktuuri maht vähenesid aegamööda.

Hinnastruktuur üldiselt ei toeta EL transpordipoliitika eesmärke

Aeglane on olnud edasimineku veohindade restruktureerimisel väliste kulude paremal sisekuludeks arvestamisel, mis

aitaks vähendada transpordi ja transpordi infrastruktuuri üldist nõudlust ning optimeerida ka jaotumist veoliikide vahel.

Näiteks endiselt soodustavad hinnad ühistranspordi asemel isikliku auto kasutamist. Autotranspordi üldkulud, mis sisaldavad nii soetus- kui ka eksploatatsioonikulud, on püsinud stabiilsetena, kuid teiste veoliikide kulud on kasvanud. See tähendab, et väheneb nende inimeste mobiilsus, kellel puudub võimalus autot kasutada.

Kehtestatakse määrusi raudtee- ja autovedude infrastruktuuri kulude osaliseks katmiseks ja üha enam kutsutakse üles kehtestama kütusemaksu EL-sisestele lendudele.



Keskonnaalased suundumused

Kahjulike saasteainete heitmed vähenevad

Oluliselt on vähenenud kahjulike saasteainete heitmed maanteetranspordist. Vähenemise põhjuseks võib pidada maanteetranspordile kehtestatud EL heitkoguste piirnorme, mida on alates 1990-ndate aastate algusest järk-järgult ja pidevalt karmistatud. Kehtestatud piirnormidega saasteainete heitkogused on vähenenud 24 %-35 % võrra (välja arvatud rahvusvahelises lennunduses ja merelaevanduses).

Kuid vaatamata maanteetranspordist tingitud õhusaaste vähenemisele, on linnades endiselt tõsiseid probleeme õhu kvaliteediga. Vaja on edasisi tegevusi inimeste kokkupuute vähendamiseks tervist kahjustavate saasteainetega.

Autode testimistsükli vastavus tegelikele sõidutingimustele, sealhulgas diiselautode 'elektrooniline häälestus' võib olla sama tähtis, kui maanteetranspordile kehtestatud normide edasine karmistamine.

Alates 2005. aastast kehtestatakse esmakordselt heitkoguste piirnormid veduritele ja siseveekogude laevadele. Rahvusvahelised piirnormid lennukite heitmetele on kehtestatud juba aastaid

tagasi ning 1990-ndatel neid ka karmistati. Normides arvestatakse siiski ainult heitmeid lennujaamades ja nende ümbruses; heitmete tekkimist põhilisel lennukõrgusel, kus need põhjustavad kasvuhooneefekti, arvesse ei võeta.

Kasvuhoonegaaside heitkogused kasvavad

Sõiduaudod on muutunud efektiivsemateks. Transpordi kasv on siiski olnud kiirem, kui efektiivsuse paranemisest tulenev CO₂ heite vähenemine ja tulemuseks on ligikaudu 20 %-line CO₂ heite kasv autotranspordist.

Autotööstuse praegune kohustus vähendada autode CO₂ heitmeid kehtib 2008.–2009. aastani. Seepärast on vaja selgitada edasist olukorda, laiendades kohustusi ka kaubikutele ning kindlustades, et testimistsüklid peegeldaksid tegelikke sõidutingimusi ja lisaseadmete nt kliimaseadmete kasutamist. Olulise ja üha kasvava panuse CO₂ heitmete kasvu annavad ka lennukid. Õhutranspordi kiire kasvu tõttu ületab selle mõju kliimale peagi sõiduaudode mõju ning 2030. aastaks prognoositakse selle mõju kahekordistumist. Nagu rahvusvaheline laevanduski, ei kuulu lennundus Kyoto protokollis reguleerimisalasse.

Kasvab surve elupaikadele

Transpordi infrastruktuur avaldab elupaikadele ja bioloogilisele mitmekesisusele survet otsese maakasutuse, müra ja valguse häiriva mõju, õhu saastatuse ja maastike killustumise kaudu. Transpordi infrastruktuuri laienedes satub surve alla üha rohkem looduskaitsealasid. Juba praegu mõjutab transport keskeltläbi pooli Euroopa looduskaitsealadest. Piirkonniti on mõju väga erinev, mis seostub tihedalt erinevustega asustustiheduses, ent transport mõjutab oluliselt isegi kaugeid alasid Arktikas.

Viited

Ten key transport and environment issues for policymakers (Kümme tähtsat keskkonna- ja transpordialast küsimust poliitikakujundajatele), EEA Report No. 3/2004, European Environment Agency, Copenhagen, 2004.

Euroopa Keskkonnaagentuur
Kongens Nytorv 6
1050 Kopenhaagen K
Taani

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

Veeb: www.eea.eu.int
Päringud: www.eea.eu.int/enquiries

