

Ruošiantis ES plėtrai

**Integracijos transporto ir aplinkos apsaugos srityje rodikliai
TERM 2002**

Santrauka

**Projekto vadovai:
Ann Dom
Wouter de Ridder
Europos Aplinkos apsaugos agentūra**



Virðelio dizainas ir maketas: EEA
Layout: Brandenburg a/s

Pastaba

Ðiame leidinyje pateiktos mintys nebûtinai atspindi oficialià Europos Komisijos ir kitø Europos Bendrijø institucijø nuomonæ. Nei Europos aplinkos agentûra, nei jos vardu veikianrys asmenys neatsako up galimas ðioje ataskaitoje pateiktos informacijos panaudojimo pasekmes.

Papildoma informacija apie Europos Sàjungà pateikiama interneto serveryje 'Europa' (<http://europa.eu.int>)

Kataloginiai duomenys pateikiami leidinio pabaigoje.

Liuksemburgas: Oficialiø Europos Bendrijø leidiniø tarnyba, 2002 m.

ISBN 92 - 9167 - 540 - 7

© EEA, Kopenhaga, 2002 m.

Aplinkos produktai

Ðis leidinys atspausdintas pagal aukðèiausio lygio aplinkos apsaugos standartus.

Atspausdinta Danijoje Scanprint A/S

Aplinkos pàpymøjimas: ISO 14001

Kokybës pàpymøjimas: ISO 9001: 2000

Registruotas pagal ekologijos vadybos ir auditavimo sistemà EMAS —

licencijos nr. DK - S - 000015

Patvirtintas spausdinimui su Ðiaurës Europos aplinkos apsaugos Gulbës etikete, licencijos nr. 541 055

Iðspausdinta ant ekologiðko, baltinto popieriaus be chloro priemaiðø



European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
DK - 1050 Copenhagen K
Denmark
tel.: (45) 33 36 71 00
faksas: (45) 33 36 71 99
el. paðtas: eea@eea.eu.int
internetu svetainë: <http://www.eea.eu.int>

Šalys kandidatės: startinės pozicijos — skirtingos, tačiau sparčiai artėja prie nesubalansuotos ES transporto struktūros

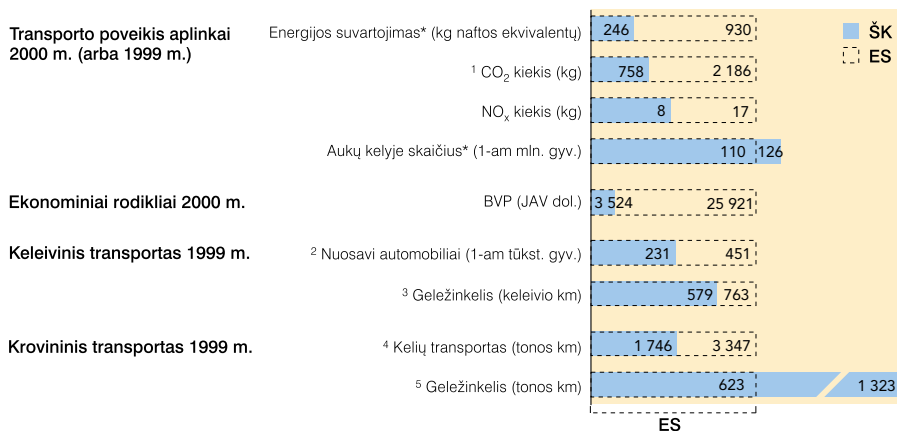
Per paskutinį dešimtmetį šalyse kandidatėse (ŠK) vykusį politinį ir ekonominę restruktūrizaciją lėmė didelių jų transporto sistemų pokyčius. Po 1990 m. prasidėjus ekonominiam nuosmukiui transporto apimtys smarkiai sumažėjo, o šiuo metu ūkiui atsigaunant — vėl didėja. Nors pasiskirstymas pagal transporto rūšis (pagal įvairioms transporto rūšims tenkančią rinkos dalį) vis dar tebėra daug geresnis nei ES, tačiau akivaizdu, kad transporto sistemoje vis labiau dominuoja kelių transportas. Taigi, kaip ir ES, transporto sektoriaus tendencijos neatitinka subalansuotos plėtros strategijos tikslų, būtent — atskirti transporto augimą nuo ekonominio augimo ir pereiti nuo kelių transporto prie geležinkelio, vandens ir viešojo transporto.

Energijos suvartojimas transporto sektoriuje bei su tuo susijusių vienam gyventojui tenkančių šiltnamio efektą sukeliančių išmetamų dujų kiekiai šalyse kandidatėse vis dar tebėra tris-keturis kartus mažesni nei ES, o vienam gyventojui tenkančių azoto oksidų kiekiai yra apie 50 % mažesni. Automobilių kelių ir geležinkelio tinklų tankis yra mažesnis, todėl ir teritorijos suskaidymas nėra toks ryškus. Tačiau situacija sparčiai keičiasi.

Kaip ir ES, didėja iš transporto sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiai. Per paskutinį dešimtmetį greitkelių tinklas išaugo dvigubai, dar labiau suskaidydamas žemės plotus. Automobilių parkas yra senesnis vidutiniškai ketveriais — penkeriais metais, taigi, ŠK keleriais metais atsilieka nuo ES pagal švaresnių technologijų ir švaresnio kuro panaudojimą. Kai kurių teršalų kiekiai (pvz. NO_x) mažėja. Tai rodo, kad ŠK eina technologijų atnaujinimo keliu. Vis dėlto, miestų oro kokybė tebėra prasta. Transporto apimtys auga sparčiau už apsauginių sistemų automobiliuose diegimą bei infrastruktūros tobulinimą; aukų skaičius ŠK šiuo metu stabilizavosi — apie 21 000 žm. per metus, o ES šis skaičius yra 41 000 žm.

1 pav.

ŠK ir ES aplinkos apsaugos, BVP ir transporto sektoriaus rodiklių palyginimas (absoliučiomis vertėmis), skaičiuojant vienam gyventojui



Pastabos: * 1999 m. duomenys.

¹ Kipro, Maltos ir Turkijos duomenys neįtraukti į ŠK duomenis.

² Bulgarijos ir Turkijos duomenys neįtraukti į ŠK duomenis.

³ Estijos ir Turkijos duomenys neįtraukti į ŠK duomenis.

⁴ Bulgarijos, Kipro, Maltos, Slovakijos Respublikos ir Turkijos duomenys neįtraukti į ŠK duomenis.

⁵ Turkijos duomenys neįtraukti į ŠK duomenis.

Šaltiniai: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e ir EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Pasaulio bankas, 2002

Pagal dabartinę politiką pirmenybė teikiama infrastruktūros plėtojimui ir technologijų bei kuro reguliavimui; labiau integruotas požiūris kol kas nesiformuoja

Paskutiniaisiais dešimtmečiais ES pagrindinį dėmesį transporto ir aplinkos apsaugos politikoje skiria investicijoms infrastruktūros (pvz. visos Europos transporto tinklo (TEN-T)) kūrimui bei aplinkos apsaugą bei saugą reglamentuojančioms normoms. Panašiu keliu eina ir ŠK, ir tai nenuostabu, nes ES *acquis* integravimas yra būtina narystės sąlyga. Iš šioje ataskaitoje pateikiamų rodiklių jau galima matyti, kad buvo naudinga ŠK anksti įvesti ES galiojančius transporto priemonėms, kuriai, aplinkai bei saugumui nustatytus standartus.

Kokybiškas transporto infrastruktūros tinklas yra esminis dalykas visuomenei bei ūkiui, o taip pat būsimai ŠK integracijai į ES, todėl TEN-T kūrimas ir jo plėtra į rytus yra vienas iš pagrindinių bendrosios transporto politikos prioritetų. Tačiau kol kas TEN-T ir jo plėtojimas nėra įvertintas strateginiu aplinkos apsaugos požiūriu, nėra įvertintas šio tinklo ekonominis bei socialinis efektas bei jo poveikis.

Duomenys apie investicijas į infrastruktūrą yra pasenę, tačiau naujausi duomenys apie tarptautinių bankų skiriamas lėšas rodo, kad šiuo metu kelių statybai teikiama didesnė pirmenybė, lyginant su geležinkelių tinklo plėtra. Tai rodo, kad geležinkelio reikšmė transporto sistemose gali ir toliau mažėti, priešingai anksčiau buvusioms tendencijoms šalyse kandidatėse.

Ne taip seniai ES atsirado papildomų politinių nuostatų, kurių tikslas — riboti transporto augimą ir tobulinti pasiskirstymą pagal transporto rūšis. Tarp tokių nuostatų yra išorės kaštų perkėlimas į vidinius, laisvanoriškos sutartys su pramonės sektoriumi, geležinkelio bei vidaus vandens kelių atgaivinimas, tikslų ir uždavinių nustatymas, geresnis koordinavimas su teritoriniu planavimu, strateginio aplinkosauginio įvertinimo panaudojimas efektyvesniam infrastruktūros planavimui.

Šiose srityse ES yra tam tikra pažanga. ŠK galėtų pasisemti patirties iš ES šių palyginti naujų priemonių taikymo srityje.

Po 1998 m. Kardifo viršūnių susitikimo septynios šalys narės yra sukūrusios savo nacionalines integruotas transporto ir aplinkos apsaugos strategijas, septynios įdiegė arba diegia nacionalines rodikliais pagrįstas monitoringo sistemas. Transporto Taryba taip pat pasiūlė būsimoms šalims narėms diegti ES taikomus integravimo principus. Vis dėlto, ŠK nacionalinės integruotos strategijos bei rodikliais pagrįstos monitoringo sistemos nėra pakankamos.

TERM pagrindimas ir kontekstas

Tai trečia rodikliais pagrįsta ataskaita, paruošta pagal transporto ir aplinkos apsaugos ataskaitų ruošimo mechanizmą (TERM), išleista po ankstesnių ataskaitų — TERM 2000, TERM 2001, kurioje pirmą kartą įtrauktos šalys, pateikusios paraiškas narystei ES, tai — šalys kandidatės (ŠK). Ataskaitoje lyginamos tendencijos šiose šalyse su naujausiais pokyčiais ES.

Pagrindinis TERM tikslas yra transporto ir aplinkos apsaugos integravimo strategijų kūrimo bei efektyvumo monitoringas, remiantis tam tikrais nustatytais rodikliais. TERM rodikliai buvo nustatyti ir suklasifikuoti atsakant į septynis pagrindinius klausimus:

1. Ar transporto sektoriaus aplinkos apsaugos rodikliai gerėja?
2. Ar geriau valdome reikalavimus transportui bei tobuliname pasiskirstymą pagal transporto rūšis?
3. Ar gerėja teritorijų ir transporto planavimo koordinavimas taip, kad transportui keliami reikalavimai atitiktų narystei keliamus reikalavimus?
4. Ar optimizuojame dabartinių transporto infrastruktūros pajėgumų panaudojimą bei pereiname prie geriau subalansuoto pasiskirstymo pagal transporto rūšis?
5. Are siekiame teisingesnės bei efektyvesnės kainų sistemos, užtikrinančios išorės kaštų perkėlimą į vidinius?
6. Kaip sparčiai diegiamos švaresnės technologijos ir koks yra transporto priemonių panaudojimo efektyvumas?
7. Koks yra aplinkos valdymo ir monitoringo priemonių panaudojimo efektyvumas formuojant politiką bei priimant sprendimus?

Šie klausimai — išskyrus trečiąjį, kuriam nėra pakankamai duomenų — yra struktūrinis pagrindas, kuriuo remiantis toliau šioje ataskaitoje yra pateikiamos pagrindinės tendencijos bei nuostatos.

Keli esminiai aspektai

Kaip ir ankstesnėse ataskaitose, TERM 2002 ataskaitoje *Ruošiantis ES plėtrai* yra įvertintinos rodiklių tendencijos pagal tai, koku mastu yra siekiama nustatytų integracijos tikslų arba uždavinių*, numatytų ES politikos dokumentuose, tokiuose kaip šeštoji Aplinkos veiksmų programa (6EAP), Bendroji transporto politika, ES Subalansuotos plėtros strategija bei įvairios aplinkos apsaugos bei transporto direktyvos.

* Atitinkamų transporto ir aplinkos politikos dokumentų aprašymas pateiktas 17 psl.

Ženkais 'su šypsenomis' greta rodiklių siekiama trumpai įvertinti rodiklių tendencijas ŠK. Šie ženklai plačiaja prasme reiškia:

-  pozityvi tendencija, yra siekiama politikos tikslo arba uždavinio
-  yra teigiamų poslinkių, tačiau jie nėra pakankami politikos tikslui pasiekti arba atitinkamo rodiklio tendencijos yra netolygios
-  nepalanki tendencija, tolstama nuo politikos tikslo arba uždavinio
-  neįmanoma įvertinti tendencijos, nes trūksta duomenų arba nėra nustatyto politikos tikslo arba uždavinio.

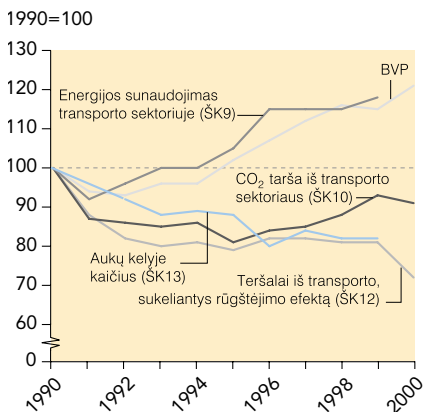
Ar transporto sektoriaus aplinkos apsaugos rodikliai gerėja (1)?

- ☹ Energijos sunaudojimas transporto sektoriuje sparčiai didėja — visų pirma dėl to, kad didėja kelių transportui tenkanti dalis
- ☹ Nuo 1990 m. keleto metų CO₂ kiekiai iš transporto mažėjo, tačiau dabar, didėjant transporto priemonių skaičiui, vėl didėja
- 😊 Po 1990 m. ŠK oro tarša iš transporto sektoriaus sumažėjo ir nuo to laiko stabilizavosi
- 😊 Miestų oro kokybė gerėja, tačiau miestų gyventojų sveikatai teršalų koncentracijos vis dar kelia pavojų
- 😊 Aukų keliuose skaičius ŠK nuo 1990 m. sumažėjo, tačiau paskutiniu metu šis rodiklis nusistovėjo ir sudaro apie 21 000 per metus

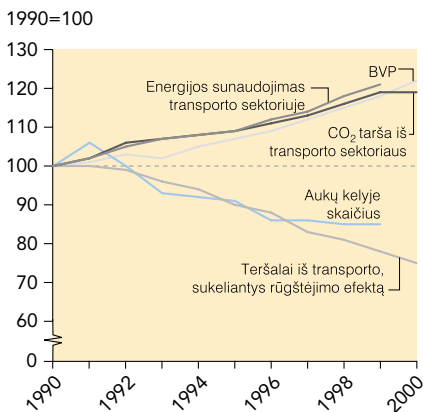
Transporto sektoriaus poveikis aplinkai ŠK ir ES-15 1990–2000 m.

2 pav.

Šalys kandidatės



Šalys narės



Pastabos: Energijos sunaudojimas nurodytas įskaitant kelių, geležinkelio transportą, vidaus ir tarptautinę aviaciją, vidaus vandenų transportą, naftotiekius bei kitą transportą (tarp ŠK-9 nėra Baltijos šalių bei Slovėnijos, nes nėra 1990 m. ir 1991 m. duomenų). Taršos rodikliai pateikti visoms transporto rūšims, išskyrus tarptautinę aviaciją ir jūrų transportą; tarp ŠK-10 šalių nėra Kipro, Maltos ir Turkijos; tarp ŠK-12 nėra Maltos.

Šaltiniai: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e ir EMEP, 2002; UNECE, 2001b; Eurostat, 2002a; Pasaulio bankas, 2002.

Ar transporto sektoriaus aplinkos apsaugos rodikliai gerėja (2)?

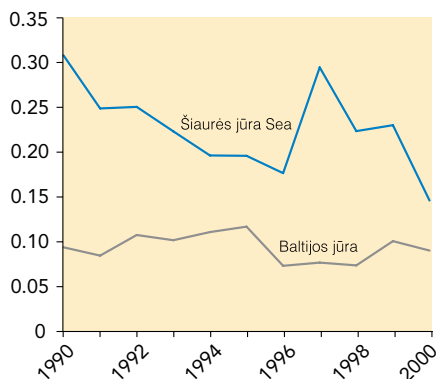
- ☹️ Transporto infrastruktūra užima vis didesnius žemės plotus
- ☹️ Žemės plotų suskaidymas ŠK yra mažesnio masto nei ES, tačiau infrastruktūrai plėtojantis nuolat didėja
- ☹️ Infrastruktūros sistemų plėtra daro vis didesnį poveikį gamtinei aplinkai
- ☹️ Baltijos jūroje nustatytų neleistinų naftos produktų išpylimo iš laivų atvejų skaičius išlieka stabilus, o Juodojoje jūroje atitinkamas monitoringas nėra atliekamas
- ☹️ Numatoma, kad netinkamų naudoti automobilių bei panaudotų padangų skaičius žymiai padidės

3 pav.

(a) Per metus per vieną skrydžio valandą pastebėtas naftos dėmių skaičius Baltijos ir Šiaurės jūroje bei (b) naudotų padangų perdirbimas ES+3

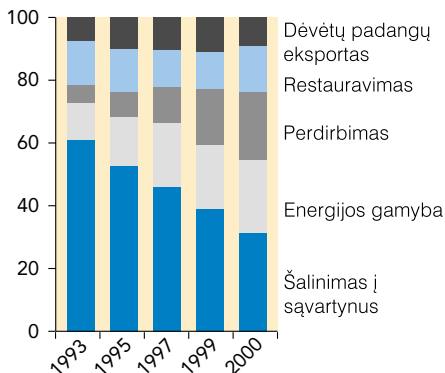
(a)

Naftos dėmių sk. per skrydžio valandą



(b)

% dalis



Pastabos: ES+3 reiškia ES ir Islandiją, Lichtenšteiną bei Norvegiją. Procentiniai rodikliai apskaičiuoti remiantis padangų kiekiu, išreikštu tonomis.

Šaltiniai: Helsinkio Konvencija (<http://www.helcom.fi/>); Bonos sutartis (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

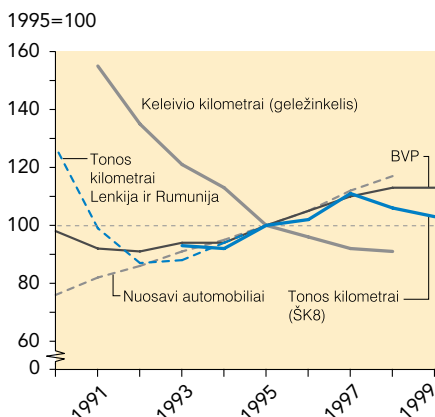
Ar geriau valdome reikalavimus transportui bei tobuliname pasiskirstymą pagal transporto rūšis?

- ☹️ Krovininio transporto intensyvumas (pervežimas tonos kilometrais, tenkantis vienam ekonominės veiklos vienetui) ŠK mažėja, bet vidutiniškai vis dar tebėra penkis kartus didesnis, lyginant su ES
- ☹️ Krovinių pervežimas kelių transportu ŠK nuolat didėja, tačiau geležinkelio pervežimui tenkanti dalis vis dar yra žymiai didesnė, nei ES
- ❓ Keleivinio transporto apimtys ŠK didėja, tačiau nepakanka duomenų jo kokybinei išraiškai nustatyti
- ☹️ Keleivinio transporto sektoriuje pereinama prie kelių ir oro transporto, tačiau pervežimui geležinkeliu tenkanti dalis ŠK vis dar tebėra gerokai didesnė už ES vidurkį

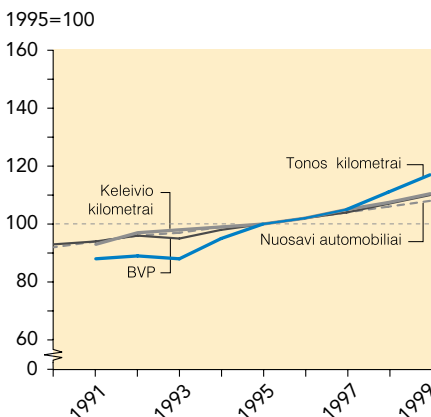
Transporto apimtys, BVP ir nuosavi automobiliai 1990–99 m.

4 pav.

Šalys kandidatės



Šalys narės



Pastabos: BVP nurodytas 1995 m. kainomis. Krovininis transportas apima kelių transportą, geležinkelį ir vidaus vandenų transportą. ŠK duomenys reiškia Čekijos Respublikos, Estijos, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Lenkijos, Rumunijos ir Slovėnijos duomenis. Keleivinis transportas (ES) apima automobilių, autobusų, geležinkelio transportą, tramvajus/metro ir vidaus bei tarptautinę aviaciją. Nėra pakankamai duomenų apie ŠK keleivinį kelių transportą; nuosavų automobilių rodiklis yra indikacinio pobūdžio.

Šaltinis: UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; Pasaulio bankas, 2002.

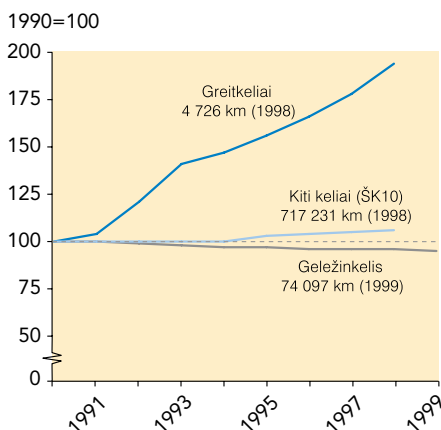
Ar optimizuojame dabartinių transporto infrastruktūros pajėgumų panaudojimą bei pereiname prie geriau subalansuoto pasiskirstymo pagal transporto rūšis?

- ❓ Per 10 metų greitkelių tinklų ilgis beveik padvigubėjo, tačiau ŠK kelių tinklo tankis vis dar yra mažesnis, nei ES
- ❓ Kadangi yra mažai duomenų apie investicijas, tai rodo, kad pirmenybė teikiama investicijoms kelių statybai

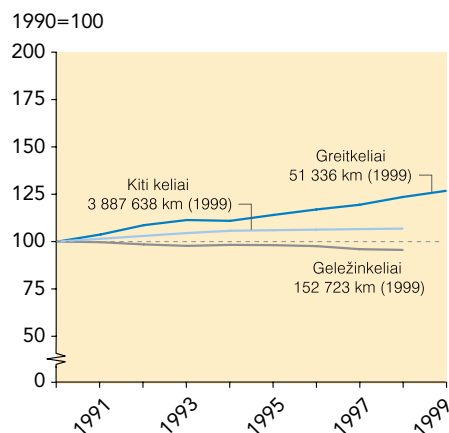
5 pav.

Transporto infrastruktūros kelių ilgio tendencijos ŠK ir ES, 1990–99 m.

Šalys kandidatės



Šalys narės



Pastabos: Duomenys apie kelių, išskyrus greitkelius, pagrįsti ŠK-10 (išskyrus Čekijos Respubliką, Estiją ir Turkiją) duomenimis. Naftotiekių ir vidaus vandens kelių rodikliai išliko beveik nepakitę, todėl grafike nepateikiami.

Šaltinis: UNECE, 2001a (ir Eurostat, 2002a duomenų papildymui).

Ar siekiame teisingesnės bei efektyvesnės kainų sistemos, užtikrinančios išorės kaštų perkėlimą į vidinius?

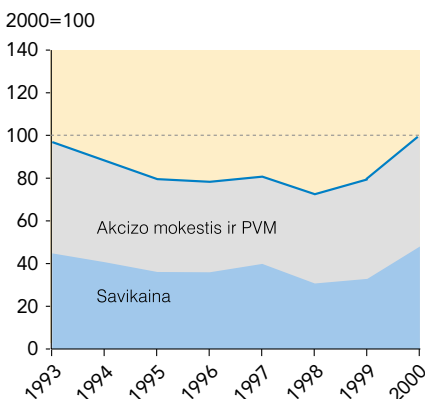
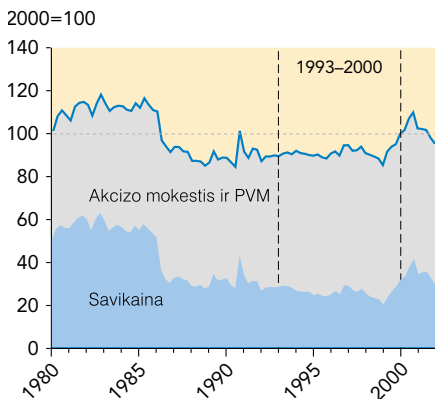
- ❓ ŠK transporto išorės kaštai kol kas nėra nustatyti
- ☹️ ŠK veikia mažai mechanizmų, kurių dėka kaštai paverčiami vidiniais
- ☹️ Kuro kainų tendencijos neskatina naudoti kuro požiūriu efektyvesnių transporto rūšių

Vidutinė svartinė kuro (ES) ir dyzelinio kuro (ŠK) savikaina, PVM ir akcizo mokesčiai

6 pav.

Keturios šalys kandidatės

Šalys narės



Pastaba: ES skirtime grafike nurodytos vidutinės svartinės bešvinio benzino ir dyzelinio kuro kainos, pagrįstos pardavimų duomenimis. Kadangi nėra duomenų apie ŠK pardavimų kainas (Čekijos Respublika, Vengrija, Lenkija ir Turkija), todėl pateikti tik dyzelinio kuro kainų duomenys. Taip pat atkreipkite dėmesį ir į abiejuose grafikuose pateikiamus skirtingus laikotarpius.

Šaltiniai: IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

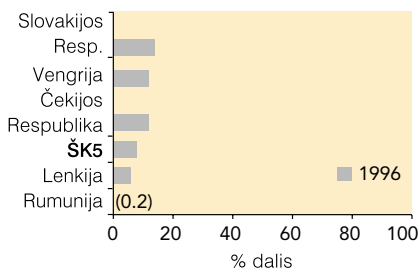
Kaip sparčiai diegiamos švaresnės technologijos ir koks yra transporto priemonių panaudojimo efektyvumas?

- ❓ Nėra duomenų apie ŠK energijos efektyvumą; ES visų transporto rūšių, išskyrus geležinkelį, duomenys rodo tam tikrą kilimą
- ❓ Nėra duomenų apie ŠK transporto priemonių išmetamų konkrečių teršalų kiekius (oro teršalų kiekis, tenkantis vienam transporto vienetui); ES autotransporto duomenys rodo, kad situacija žymiai pagerėjo
- ☹️ ŠK automobilių parkas vidutiniškai yra ketveriais-penkeriais metais senesnis už ES automobilių parką
- ☹️ Gerėja transporto ir kuro standartų diegimas, tačiau katalitinius konverterius turinčių automobilių skaičius ŠK vis dar tebėra mažas

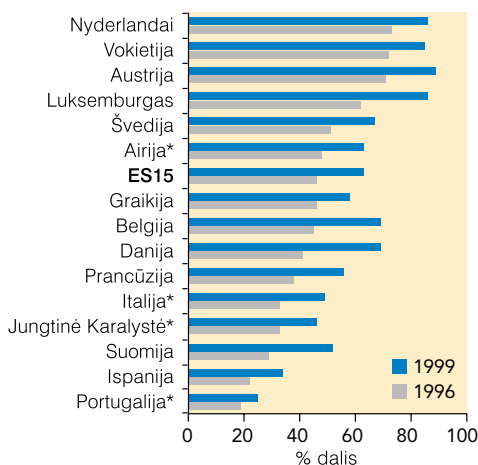
7 pav.

Katalitinius konverterius turinčių automobilių su benziniais varikliais procentinė dalis ŠK (1996 m.) ir ES (1996 ir 1999 m.)

Šalys kandidatės



Šalys narės



Pastaba: Airijos, Italijos, Jungtinės Karalystės ir Lenkijos duomenys — 1996–98 m., o ne 1996–99 m.

Šaltiniai: Eurostat, 2002a; REC, 1998; UNECE, 2001a.

Ar efektyviai panaudojamos aplinkos valdymo ir monitoringo priemonės politikos formavimui?

- ☹️ Integruotos transporto ir aplinkos apsaugos strategijos ŠK nėra pakankamos
- 😊 Institucijų bendradarbiavimas transporto ir aplinkos apsaugos srityje ŠK formuojasi, tačiau retai įgauna formalią išraišką
- ☹️ ŠK neatlieka aplinkos apsaugos aspektų integravimo į jų transporto politiką monitoringo
- 😊 Kelios ŠK yra nustačiusios teisinius reikalavimus strateginiam aplinkosauginiam įvertinimui, tačiau transporto sektoriuje jų taikymas apsiriboja modeliavimo iniciatyvomis

Integracijos instrumentų valdymo ŠK apžvalga				1 lentelė
	Integruota transporto ir aplinkos apsaugos strategija	Institucijų bendradarbiavimas	Transporto ir aplinkos apsaugos monitoringas	Strateginis aplinkos įvertinimas
Bulgarija		✓		✓
Kipras				
Čekijos Respublika		✓		✓
Estija		✓		
Vengrija				
Latvija		✓*		
Lietuva		✓*	NI	
Malta				
Lenkija	✓		NI	✓
Rumunija				
Slovakija	✓	✓		✓
Slovėnija			NI	
Turkija				

Pastabos: ✓ Priimtas, egzistuoja arba veikia.

NI Nepakankamai išvystytas.

* Įkurtos tik laikinos darbo grupės.

Šaltiniai: EEA, 2001b; REC, 2001.

Tolimesni žingsniai

Šioje ataskaitoje nurodyta, kad trūksta nemažai duomenų pagal keletą rodiklių, kad yra neatitikimų tarp įvairioms tarptautinėms organizacijoms pateikiamų duomenų. Tai yra labiau būdinga ŠK, tačiau neretai ir dabartinių Šalių narių statistiniai duomenys yra nepilni arba prastos kokybės. Įvairios tarptautinės institucijos turi imtis bendrų veiksmų ir tobulinti duomenų pateikimą bei jų palyginamumą. Šalims taip pat reikia tobulinti duomenų šioms organizacijoms teikimą geležinkelio, vandens transporto, aviacijos, nemotorizuotų būdų (ėjimo, dviračių) srityse.

Kita problema yra nepakankamai aiškūs politikos tikslai arba uždaviniai, kurių pagrindu būtų galima vertinti rodiklių tendencijas. Dabartinės ES politikos tikslų arba uždavinių perkėlimas savo būsimoms naujoms šalims narėms kartais taip pat gali būti kvestionuojamas. Bendradarbiavimas šiam sektoriui keliamų aplinkos apsaugos tikslų (paskelbtų bendrajai transporto politikai skirtoje Baltojoje knygoje) klausimais galėtų būti tinkamu forumu numatytų aplinkos apsaugos klausimų sprendimui.

TERM geografiniu požiūriu apima didelę teritoriją, tačiau turimi ištekliai yra riboti, todėl ateityje gali tekti sumažinti rodiklių skaičių bei rečiau ruošti ataskaitas, kad būtų galima visą dėmesį skirti duomenų pateikimui ir vertinimui.

TERM rodiklių lentelėmis galima naudotis kaip šios ataskaitos informacija — ją galima rasti EEA tinklapyje: http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators

Transportas ir su aplinkos apsaugos susiję politiniai dokumentai

Trys pagrindiniai su TERM susiję aplinkos apsaugos politikos dokumentai:

1. Subalansuotos plėtros strategija (SDS)
2. Šeštoji aplinkos apsaugos veiksmų programa (6EAP)
3. Baltoji knyga bendrosios transporto politikos klausimais (CTP)

Žemiau pateiktas sąrašas prioritetų, nustatytų kiekviename iš šių dokumentų, susijusių su transportu, aplinkos apsauga ir ES plėtra.

SDS Šioje strategijoje numatyta, kad ŠK turėtų 'aktyviau dalyvauti įgyvendinant [subalansuotos plėtros] strategiją'. 'Subalansuoto transporto užtikrinimas' yra viena iš šioje strategijoje numatytų prioritetinių sričių. Šią strategiją priėmusio Viršūnių susitikimo išvadose pabrėžiama, kad subalansuota transporto sistema turėtų išspręsti didėjančių transporto apimčių problemą.

6EAP Šeštojoje aplinkos apsaugos veiksmų programoje numatyti pagrindiniai veiksmai yra:

- pilnai įgyvendinti teisinę įgytį aplinkos apsaugos srityje;
- nustatyti tokią politiką bei priimti tokias nuostatas, kurios leistų įgyvendinti subalansuotą plėtrą, t.y. skatinti strateginį aplinkos įvertinimą (SEA) bei aplinkos apsaugos tikslų ir politikos nukreipimą į kitus padalinius;
- remti alternatyvas kelių transportui, t.y. tokiu būdu, kuriuo Bendrija teikia finansinę paramą;
- atidžiai planuoti kelių transportą, kad tolimesnė plėtra nekenktų miestams, didmiesčiams, gamtai bei gyvūnijai.

CTP Baltojoje knygoje numatyti prioritetai yra:

- pilnai įgyvendinti teisinę įgytį transporto srityje;
- prijungti ŠK infrastruktūrą prie ES bei toliau plėtoti ŠK infrastruktūrą;
- pilnai panaudoti turimą gerai išvystytą geležinkelių tinklą bei patirtį, kad Europoje po naujo plėtros etapo būtų galima pakeisti pasiskirstymą pagal transporto rūšis.

Išsamios informacijos apie plėtros proceso tikslus bei būklę galima rasti http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html

Europos Aplinkos apsaugos agentūra

**Ruošiantis ES plėtrai
Integracijos transporto ir aplinkos apsaugos srityje rodikliai
TERM 2002
Santrauka**

Liuksemburgas: Oficialioji Europos Bendrijų leidinių tarnyba.
2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm
ISBN 92 - 9167 - 540 - 7