

# **Na drodze do rozszerzenia UE**

**Wskaźniki integracji polityki transportowej  
i ochrony środowiska  
TERM 2002**

**Streszczenie**

**Kierownicy projektu:  
Ann Dom  
Wouter de Ridder  
Europejska Agencja Środowiska**



Projekt okładki i szata graficzna: EEA  
Layout: Brandenburg a/s

**Uwaga:**

Treść niniejszej publikacji niekoniecznie odzwierciedla oficjalny pogląd Komisji Europejskiej lub innych instytucji Wspólnot Europejskich. Ani Europejska Agencja Środowiska (EEA) ani żadne osoby względnie firmy działające na zlecenie Agencji nie przejmują odpowiedzialności za skutki wynikające z wykorzystania informacji zawartych w niniejszym raporcie.

Większość dodatkowych informacji na temat Unii Europejskiej dostępna jest w internecie poprzez serwer europejski (<http://europa.eu.int>).

Informacje katalogowe wyszczególnione są na końcu niniejszej publikacji.

Luksemburg: Biuro Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich, 2002

ISBN 92-9167-542-3

© EEA, Kopenhaga, 2002

**Produkcja ekologiczna**

Niniejsza publikacja została wydrukowana zgodnie z najbardziej rygorystycznymi normami ochrony środowiska.

*Wydrukowano w Danii przez Scanprint A/S*

Certyfikat ekologiczny: ISO 14001

Certyfikat jakości: ISO 9001: 2000

Zarejestrowany w EMAS — licencja nr DK- S-000015

Posiada zatwierdzenie do druku w postaci znaku ekologicznego Nordic Swan, licencja nr 541 055

Wydrukowano na papierze pochodzącym z recyklingu nie wybielanym chlorem



European Environment Agency  
Kongens Nytorv 6  
DK-1050 Copenhagen K  
Dania  
tel.: (45) 33 36 71 00  
faks: (45) 33 36 71 99  
email: [eea@eea.eu.int](mailto:eea@eea.eu.int)  
internet: <http://www.eea.eu.int>

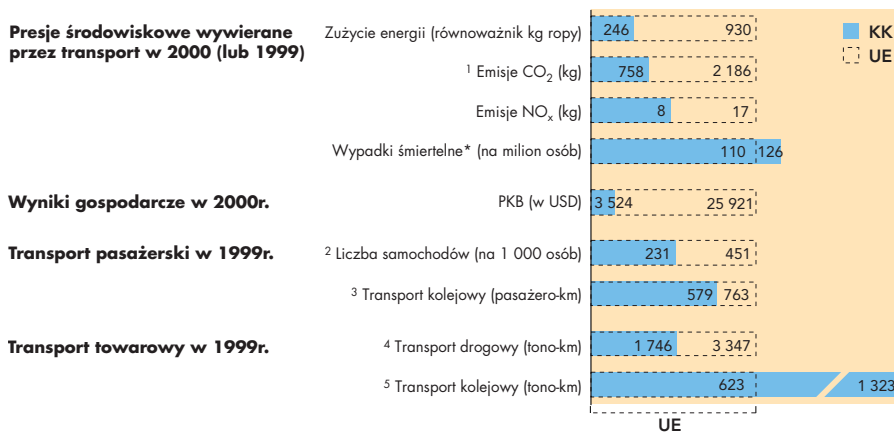
# Kraje kandydujące: odnotowuje się szybkie zmiany w kierunku niekorzystnej dla środowiska struktury transportu występującej w UE

Przemiany polityczne i gospodarcze w krajach kandydujących (KK) w ostatnim dziesięcioleciu doprowadziły do znacznych zmian w systemach transportu. Liczba przewozów, która na początku lat 90-tych znacznie spadła w wyniku recesji gospodarczej, obecnie zwiększa się w miarę wzrostu gospodarczego. W strukturze środków transportu (udział w rynku różnych gałęzi transportu) — chociaż nadal znacznie korzystniejszej niż w UE — zaczyna dominować transport drogowy. Podobnie jak w UE, w krajach kandydujących trendy w transporcie wskazują na odejście od celów strategii zrównoważonego rozwoju, tzn. oddzielenia rozwoju transportu od wzrostu gospodarczego, zwiększenia przewozów w transporcie kolejowym i wodnym kosztem transportu drogowego, oraz większego wykorzystania transportu publicznego.

Zużycie energii w sektorze transportu oraz związane z nim emisje gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednego mieszkańca w krajach kandydujących są nadal blisko czterokrotnie niższe niż w UE, a emisje tlenków azotu niższe o około 50 %. Gęstość sieci drogowej i kolejowej jest mniejsza, a tym samym fragmentacja terenu nie jest tak znaczna jak w UE. Niestety, proporcje te ulegają szybkim zmianom.

Podobnie jak w UE, emisje gazów cieplarnianych oraz zużycie energii w sektorze transportu wykazują tendencję wzrostową. Długość autostrad w ostatnich dziesięciu latach uległa podwojeniu, zwiększając fragmentację terenu. Samochody w krajach kandydujących są średnio o cztery do pięciu lat starsze, dlatego też kraje te ustępują UE jeżeli chodzi o wprowadzanie czystszych technologii oraz paliw. Spadek emisji odnotowany w przypadku niektórych gazów (np.  $\text{NO}_x$ ) wskazuje, że kraje kandydujące dążą do zniwelowania różnic w stosowanych technologiach. Niestety, jakość powietrza w miastach pozostawia wiele do życzenia. Wzrost natężenia ruchu znacznie pomniejsza efekty środków bezpieczeństwa stosowanych w samochodach i infrastrukturze; obecnie liczba wypadków śmiertelnych w krajach kandydujących ustabilizowała się na poziomie 21 000 rocznie w porównaniu z 41 000 w UE.

**Rys. 1** Porównanie KK i UE pod względem wskaźników presji środowiskowych, działalności w sektorze transportu oraz PKB (wartości bezwzględne) w przeliczeniu na jednego mieszkańca



**Uwagi:** \* Dane dotyczą 1999r.

<sup>1</sup> Cypr, Malta i Turcja nie zostały ujęte w danych dotyczących KK.

<sup>2</sup> Bułgaria i Turcja nie zostały ujęte w danych dotyczących KK.

<sup>3</sup> Estonia i Turcja nie zostały ujęte w danych dotyczących KK.

<sup>4</sup> Bułgaria, Cypr, Malta, Słowacja i Turcja nie zostały ujęte w danych dotyczących KK.

<sup>5</sup> Turcja nie została ujęta w danych dotyczących KK.

**Źródła:** IEA, 2001a; EEA, 2002a-e oraz EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Bank Światowy, 2002

# **Obecnie realizowane polityki kładą nacisk na rozwój infrastruktury, oraz regulacje w dziedzinie paliw i technologii; jak dotąd, brak zintegrowanego podejścia**

W ostatnich dziesięcioleciach polityka transportowa i polityka ochrony środowiska UE koncentrowały się głównie na inwestycjach infrastrukturalnych (np. transeuropejskie sieci transportowe (TEN-T)) oraz regulacjach dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Podobne działania podejmowane są w krajach kandydujących, co jest naturalną konsekwencją dostosowania się do unijnego prawa, warunkującego ich członkostwo w UE. Wskaźniki prezentowane w niniejszym raporcie wskazują na korzyści już osiągnięte w krajach kandydujących dzięki wcześniejszemu wprowadzeniu standardów UE dotyczących pojazdów, paliw, ochrony środowiska i bezpieczeństwa.

Dobra jakościowo sieć infrastruktury transportowej stanowi podstawę rozwoju społeczno-gospodarczego oraz przyszłej integracji krajów kandydujących i UE. Rozwój TEN-T i ich rozbudowa na wschód jest wspólnym zasadniczym priorytetem polityki transportowej. Budowa sieci została już rozpoczęta, chociaż jak dotąd nie przeprowadzono strategicznej oceny oddziaływania TEN-T na środowisko. Ponadto nie dokonano oceny korzyści społeczno-ekonomicznych i wpływu rozbudowy TEN-T.

Informacje na temat inwestycji infrastrukturalnych nie są aktualne, ale ostatnie dane dotyczące pożyczek udzielonych przez międzynarodowe banki wskazują, że większy nacisk kładziony jest na rozwój sieci drogowej, niż rozbudowę kolei. Sytuacja taka grozi dalszym spadkiem udziału transportu kolejowego w systemie transportowym w krajach kandydujących.

Stosunkowo niedawno w UE pojawiły się dodatkowe trendy w polityce transportowej, zmierzające do ograniczenia wzrostu

przewozów i poprawy struktury środków transportu. Do trendów tych należy dążenie do uwzględnienia zewnętrznych kosztów transportu, zawieranie dobrowolnych umów z przemysłem, ożywienie transportu kolejowego i wodnego śródlądowego, określenie celów strategicznych i szczegółowych, lepsza koordynacja między rozwojem transportu i planowaniem przestrzennym, oraz wykorzystanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przy planowaniu rozwoju infrastruktury. W powyższych dziedzinach w UE odnotowuje się pewien postęp, kraje kandydujące natomiast mogą skorzystać z doświadczeń UE we wprowadzaniu nowych rozwiązań.

Od szczytu w Cardiff w 1998r. siedem państw członkowskich opracowało narodowe zintegrowane strategie rozwoju transportu i ochrony środowiska i również siedem państw ustanowiło lub jest w trakcie ustanawiania krajowych systemów monitoringu opartych na wskaźnikach. Rada Transportu zaproponowała przyszłym krajom członkowskim przyjęcie unijnych zasad integracji sektorowej. Niestety w krajach kandydujących brakuje narodowych zintegrowanych strategii rozwoju oraz systemów monitoringu opartych na wskaźnikach.

## Historia i kontekst raportu TERM

Niniejszy, trzeci już raport oparty na wskaźnikach, opracowany w ramach mechanizmu sprawozdawczego w zakresie problematyki transport a środowisko (TERM), stanowi kontynuację poprzednich raportów (TERM 2000, TERM 2001). Po po raz pierwszy obejmuje on kraje kandydujące (KK), starające się o członkostwo w UE. Raport dokonuje porównania trendów w tych krajach i zmian zachodzących w UE.

Zasadniczym celem TERM jest monitorowanie postępów oraz skuteczności integracji sektorów transportu i środowiska w oparciu o kluczowy zestaw wskaźników. Wskaźniki TERM zostały tak dobrane i pogrupowane, aby udzielić odpowiedzi na siedem podstawowych pytań:

1. Czy zmniejsza się niekorzystny wpływ transportu na środowisko?
2. Na ile skutecznie sterujemy popytem na transport, oraz czy struktura środków transportu ulega poprawie?
3. Czy poprawia się koordynacja między planowaniem przestrzennym i rozwojem transportu w kierunku dostosowania popytu na transport do rozwoju infrastruktury transportowej?
4. Czy następuje optymalizacja wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej i zmiany w kierunku bardziej wyważonego systemu transportu intermodalnego?
5. Czy wprowadzany jest właściwy i skuteczny system cen, uwzględniający tzw. koszty zewnętrzne?
6. Jak szybko wdrażane są czystsze technologie i jaka jest efektywność wykorzystywania środków transportu drogowego?
7. Na ile skutecznie zastosowanie instrumentów zarządzania środowiskiem i monitoringu wspiera rozwój polityki transportowej?





Odpowiedzi na te pytania — z wyjątkiem pytania 3, ze względu na brak wystarczających danych — pozwalają na zaprezentowanie podstawowych trendów i sformułowanie wniosków, znajdujących się w dalszej części niniejszego opracowania.

## Podstawowe informacje

Podobnie jak w przypadku poprzednich raportów, raport TERM 2002 *Na drodze do rozszerzenia UE*, opierając się na wskaźnikach, dokonuje oceny trendów i postępów w realizacji założonych celów strategicznych lub szczegółowych integracji polityki transportu i ochrony środowiska\*. Cele te zapisane są w dokumentach określających politykę UE, takich jak Szósty Program Działań na Rzecz Ochrony Środowiska (6EAP), Wspólna Polityka Transportowa, Strategia Zrównoważonego Rozwoju UE oraz szereg dyrektyw dotyczących ochrony środowiska i transportu.

\* Opis dokumentów z zakresu polityki transportowej i środowiskowej na stronie 17.

'Buźki' umieszczone obok poszczególnych wskaźników odzwierciedlają ocenę trendu w krajach kandydujących, zgodnie z następującą skalą:

-  trend pozytywny, zmierzający w kierunku realizacji celu strategicznego lub szczegółowego
-  zauważalne pozytywne zmiany, jednak niewystarczające do osiągnięcia celu polityki, lub trend mieszany
-  trend niekorzystny, odejście od celu strategicznego lub szczegółowego
-  brak możliwości oceny trendu z powodu braku danych lub braku celu strategicznego lub szczegółowego.



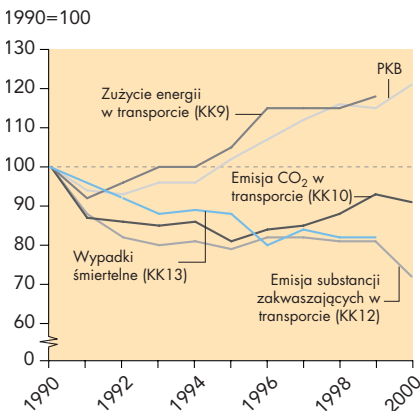
# Czy zmniejsza się niekorzystny wpływ transportu na środowisko (1)?

- ☹️ Gwałtownie rośnie zużycie energii w sektorze transportu, głównie na skutek rozwoju transportu drogowego
- ☹️ Chociaż na początku lat 90-tych emisja CO<sub>2</sub> w sektorze transportu w krajach kandydujących spadła, obecnie odnotowuje się jej wzrost związany z rosnącą liczbą przewozów
- ☹️ Na początku lat 90-tych emisja zanieczyszczeń powietrza w sektorze transportu w krajach kandydujących spadła i utrzymuje się na stałym poziomie
- ☹️ Jakość powietrza w miastach poprawia się, jednak mieszkańcy miast nadal narażeni są na stężenia zanieczyszczeń zagrażające zdrowiu
- ☹️ Liczba wypadków śmiertelnych w krajach kandydujących spadła na początku lat 90-tych, a obecnie kształtuje się na poziomie 21 000 rocznie

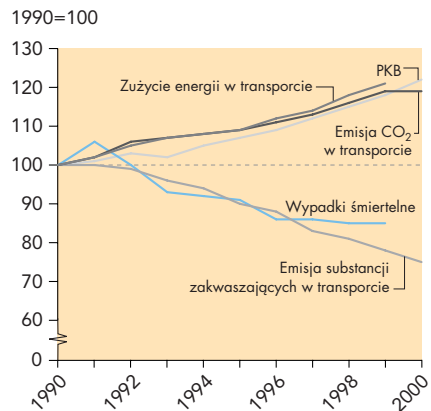
## Presje środowiskowe wywierane przez transport w krajach kandydujących i UE-15 w latach 1990–2000

Rys. 2

### Kraje kandydujące



### Kraje członkowskie



**Uwagi:** Zużycie energii obejmuje transport drogowy, kolejowy i międzynarodowy transport powietrzny, żeglugę śródlądową, rurociągi z ropą i inne rodzaje transportu (KK-9 nie obejmuje Państw Bałtyckich i Słowenii ze względu na brak danych z lat 1990 i 1991). Dane dotyczące emisji obejmują wszystkie gałęzie transportu z wyjątkiem międzynarodowego transportu lotniczego i transportu morskiego; KK-10 nie obejmuje Cypru, Malty i Turcji, KK-12 nie obejmuje Malty.

**Źródła:** IEA, 2001a; EEA, 2002a-e oraz EMEP, 2002; UNECE, 2001b; Eurostat, 2002a; Bank Światowy, 2002.

## Czy zmniejsza się niekorzystny wpływ transportu na środowisko (2)?

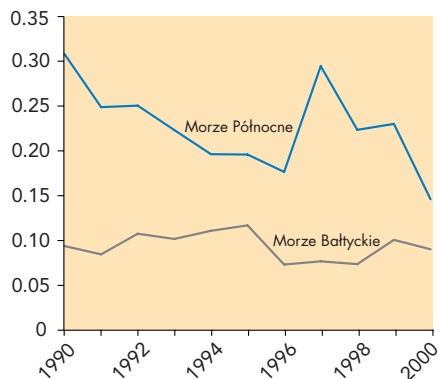
- ☹️ Rośnie powierzchnia gruntów zajmowanych przez infrastrukturę transportową
- ☹️ Chociaż fragmentacja terenu w krajach kandydujących jest mniejsza niż w UE, odnotowuje się jej wzrost związany z rozwojem infrastruktury
- ☹️ Rozbudowa infrastruktury transportowej zwiększa presję na obszary chronione
- ☹️ Liczba wykrywanych nielegalnych zrzutów oleju dokonywanych przez statki na Morzu Bałtyckim ustabilizowała się, natomiast na Morzu Czarnym zjawisko to nie jest monitorowane
- ☹️ Należy oczekiwać, że liczba złomowanych pojazdów i zużytych opon znacznie wzrośnie

Rys. 3

**(a) Obserwowana liczba plam oleju w skali roku na Morzu Bałtyckim i Północnym oraz**  
**(b) utylizacja zużytych opon w UE+3**

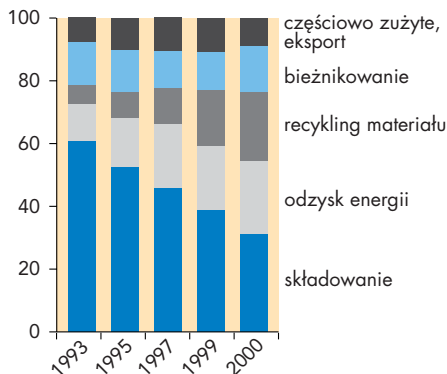
(a)

Liczba plam oleju na godzinę lotu



(b)

Udział w %



**Uwagi:** UE+3 odnosi się do UE i Islandii, Lichtensteinu oraz Norwegii. Wartości procentowe obliczono w oparciu o masę opon wyrażoną w tonach.

**Źródła:** Konwencja Helsińska (<http://www.helcom.fi/>); Umowa z Bonn (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

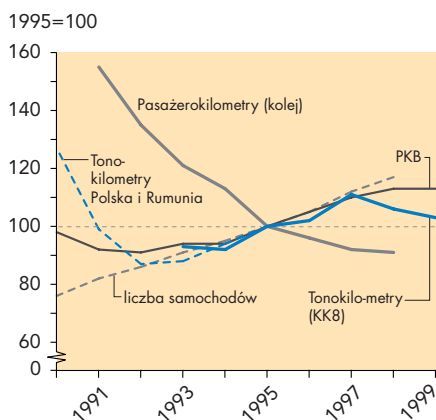
# Na ile skutecznie sterujemy popytem na transport oraz czy struktura środków transportu ulega poprawie?

- ☹️ Natężenie przewozów towarowych (tonokilometr na jednostkę działalności gospodarczej) w krajach kandydujących spada, ale nadal jest średnio pięciokrotnie wyższe niż w UE
- ☹️ Transport towarowy w krajach kandydujących w coraz większym stopniu korzysta z infrastruktury drogowej, jednak udział kolei jest nadal znacznie wyższy niż w UE
- ❓ Transport pasażerski rozwija się w krajach kandydujących, jednak brakuje danych do ilościowego określenia trendów
- ☹️ Transport pasażerski w krajach kandydujących w coraz większym stopniu korzysta z infrastruktury drogowej i komunikacji lotniczej, jednak udział kolei utrzymuje się nadal znacznie powyżej średniej UE

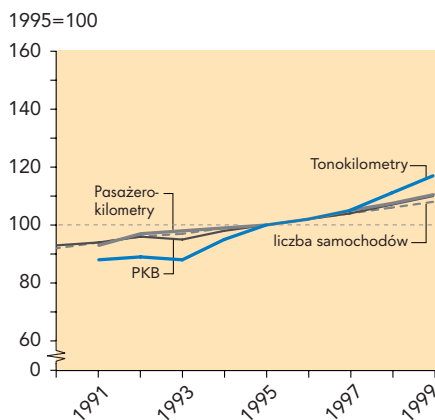
Liczba przewozów, PKB i liczba samochodów, 1990–99

Rys. 4

## Kraje kandydujące



## Kraje członkowskie



**Uwagi:** PKB w cenach z 1995r. Transport towarowy obejmuje transport drogowy, kolejowy i wodny śródlądowy. Dane dotyczące krajów kandydujących obejmują Czechy, Estonię, Węgry, Łotwę, Litwę, Polskę, Rumunię i Słowenię. Transport pasażerski (UE) obejmuje transport samochodowy, autobusowy, kolejowy, tramwaje/ metro oraz krajowe, europejskie i międzynarodowe połączenia lotnicze. Dane dotyczące pasażerskiego transportu drogowego w krajach kandydujących są ograniczone; liczba posiadanych samochodów została przedstawiona w postaci wskaźnika zastępczego.

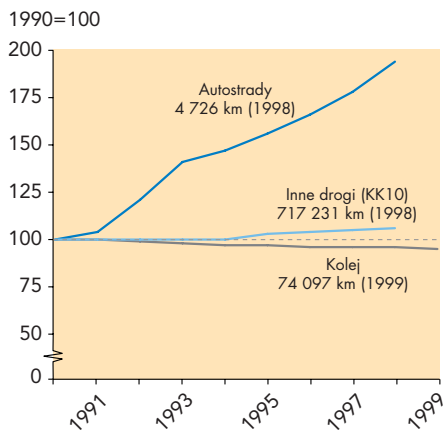
**Źródła:** UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; Bank Światowy, 2002.

# Czy następuje optymalizacja wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej i zmiany w kierunku bardziej wyważonego systemu transportu intermodalnego?

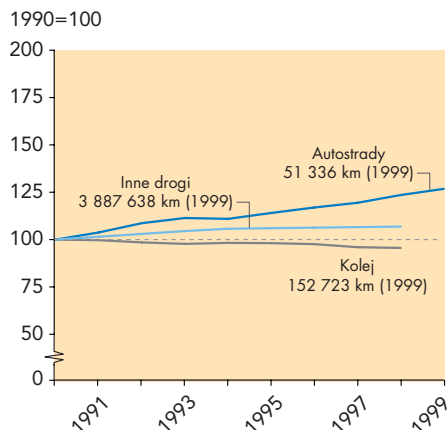
- ❓ Chociaż w ciągu ostatnich dziesięciu latach długość autostrad w krajach kandydujących uległa podwojeniu, gęstość dróg pozostaje niższa niż w UE
- ❓ Dane dotyczące inwestycji, chociaż ograniczone, wskazują na rozbudowę infrastruktury drogowej

Rys. 5 **Trendy w rozwoju infrastruktury transportowej w krajach kandydujących i UE, 1990–99**

## Kraje kandydujące



## Kraje członkowskie



**Uwagi:** Drogi, z wyłączeniem autostrad, obejmują KK-10 (z wyjątkiem Czech, Estonii i Turcji). Długość rurociągów z ropą i śródlądowych dróg wodnych utrzymuje się w zasadzie na tym samym poziomie i dlatego pominięto ją na wykresie.

**Źródło:** UNECE, 2001a (oraz Eurostat, 2002a w celu uzupełnienia braku danych).

# Czy wprowadzany jest właściwy i skuteczny system cen uwzględniający tzw. koszty zewnętrzne?

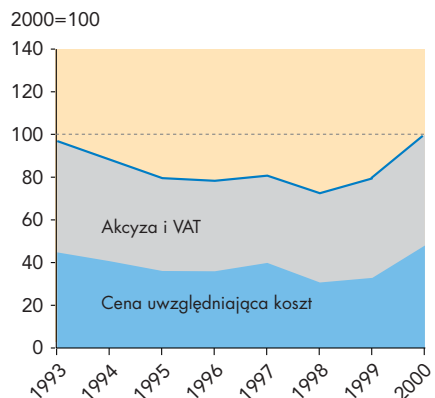
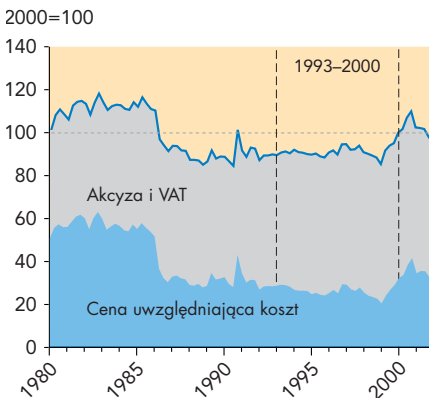
- ❓ Koszty zewnętrzne transportu w krajach kandydujących nie zostały jeszcze obliczone
- ☹️ W krajach kandydujących funkcjonuje niewiele instrumentów pozwalających na uwzględnienie kosztów zewnętrznych
- ☹️ Zmiany ceny paliw nie zachęcają do korzystania z bardziej oszczędnych środków transportu

**Średnia ważona ceny paliwa (UE) i oleju napędowego (KK), VAT i akcyza**

Rys. 6

Cztery kraje kandydujące

Kraje członkowskie



**Uwaga:** Wykres dotyczący UE odnosi się do średniej ważonej ceny benzyny bezołowiowej i oleju napędowego, w oparciu o dane dotyczące sprzedaży. Ponieważ dane dotyczące sprzedaży nie są dostępne w przypadku krajów kandydujących (Czechy, Węgry, Polska i Turcja), wykres przedstawia jedynie dane dotyczące oleju napędowego. Ponadto występuje różnica w przedziałach czasu ujętych na wykresach.

**Źródła:** IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

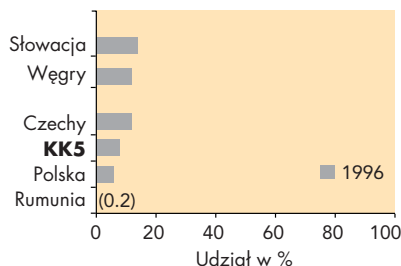
# Jak szybko wdrażane są czystsze technologie i jaka jest efektywność wykorzystywania środków transportu drogowego?

- ❓ Brak jest danych dotyczących efektywności zużycia energii w krajach kandydujących; w UE we wszystkich gałęziach transportu poza koleją odnotowuje się pewną poprawę
- ❓ Brak jest danych dotyczących poszczególnych emisji w transporcie drogowym w krajach kandydujących (emisje do powietrza na jednostkę transportu); w transporcie drogowym w UE odnotowuje się znaczną poprawę
- ☹️ Samochody w krajach kandydujących są średnio cztery do pięciu lat starsze niż w UE
- ☹️ Obserwuje się postęp w zakresie wprowadzania standardów technicznych dla pojazdów i paliw, jednak w krajach kandydujących odsetek samochodów wyposażonych w katalizatory jest nadal niski

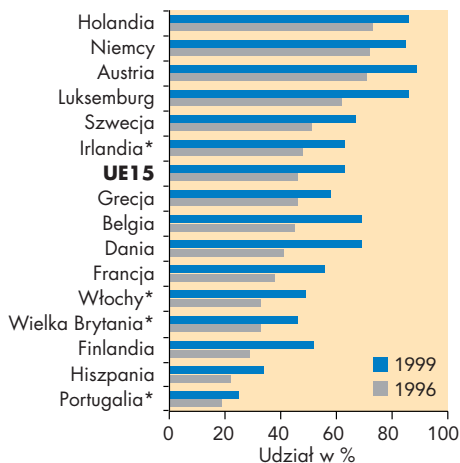
Rys. 7

**Odsetek samochodów benzynowych wyposażonych w katalizatory w krajach kandydujących (1996) oraz EU (1996 i 1999)**

## Kraje kandydujące



## Kraje członkowskie



**Uwaga:** Dane z Irlandii, Włoch, Wielkiej Brytanii i Portugalii dotyczą lat 1996–98 zamiast 1996–99.

**Źródła:** Eurostat, 2002a; REC, 1998; UNECE, 2001a.

# Na ile skutecznie monitoring i zarządzanie środowiskiem wspierają rozwój polityki transportowej?

- ☹️ W krajach kandydujących brakuje zintegrowanych strategii rozwoju transportu i ochrony środowiska
- 😐 W krajach kandydujących rozwija się współpraca między instytucjami sektora transportu i ochrony środowiska, ale rzadko jest ona sformalizowana
- ☹️ W krajach kandydujących nie prowadzi się monitoringu integracji polityki ochrony środowiska i polityki transportowej
- 😐 W kilku krajach kandydujących wprowadzono wymóg opracowywania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jednak jej stosowanie w sektorze transportu ogranicza się do projektów pilotażowych

**Przegląd instrumentów zintegrowanego zarządzania w krajach kandydujących**

Tabela 1

	Zintegrowane strategie transportu i ochrony środ.	Współpraca instytucjonalna	Monitoring transportu i ochrony środ.	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko
Bułgaria		✓		✓
Cypr				
Czechy		✓		✓
Estonia		✓		
Węgry				
Łotwa		✓*		
Litwa		✓*	WO	
Malta				
Polska	✓		WO	✓
Rumunia				
Słowacja	✓	✓		✓
Słowenia			WO	
Turcja				

**Uwagi:** ✓ przyjęte, występują, lub dostępne.  
 WO w opracowaniu.  
 \* powołano jedynie doraźne grupy robocze.

**Źródła:** EEA, 2001b; REC, 2001.

## Dalsze kroki dotyczące 'TERM'

W niniejszym raporcie zwraca się uwagę na znaczne braki danych dotyczących szeregu wskaźników oraz rozbieżność danych podawanych przez różne organizacje międzynarodowe. Braki te są bardziej widoczne w przypadku krajów kandydujących, ale dane statystyczne w krajach członkowskich są także często niekompletne lub niskiej jakości. Konieczna jest koordynacja działań podejmowanych przez różne organizacje międzynarodowe oraz uzupełnienie danych i zadbanie o ich porównywalność. Poszczególne kraje powinny usprawnić przekazywanie informacji odpowiednim organizacjom i poszerzać zakres danych dotyczących transportu kolejowego, wodnego, lotniczego, oraz ruchu niezmotoryzowanego (ruch pieszy i rowerowy).

Kolejny problem stanowi brak wyraźnie określonych celów strategicznych i szczegółowych, w odniesieniu do których można dokonać wskaźnikowej oceny trendów. Ponadto w niektórych przypadkach bezpośrednie przyjęcie celów strategicznych i szczegółowych UE przez nowe kraje członkowskie wydaje się problematyczne. Podstawą do rozwiązania tych problemów mogą być cele polityki ochrony środowiska zapisane w Białej Księdze na temat wspólnej polityki transportowej.

Biorąc pod uwagę znaczny obszar geograficzny objęty raportem TERM i ograniczoną dostępność środków finansowych, w przyszłości należałoby skupić się na mniejszej liczbie wskaźników oraz zintensyfikować zbieranie i ocenę danych, kosztem zmniejszenia częstotliwości opracowywania raportów.

Standardowe arkusze wskaźników TERM tworzą referencyjną bazę danych niniejszego raportu i są dostępne na stronach EEA:  
[http://themes.eea.eu.int/Sectors\\_and\\_activities/transport/indicators](http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators)



## **Dokumenty dotyczące polityki transportowej i polityki środowiskowej**

Trzy główne dokumenty opracowane przez Komisję Europejską, związane z raportem TERM:

1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju (SDS, Strategy for Sustainable Development)
2. Szósty Program Działań na Rzecz Środowiska (6EAP, 6th Environment Action Programme)
3. Biała Księga Wspólnej Polityki Transportowej (CTP, Common Transport Policy)

Poniżej przedstawiono listę priorytetów określonych w każdym z wymienionych dokumentów, odnoszących się do transportu, ochrony środowiska oraz rozszerzenia.

**SDS** Kraje kandydujące powinny aktywnie uczestniczyć we wdrażaniu Strategii [Zrównoważonego Rozwoju]. 'Zapewnienie zrównoważonego rozwoju transportu' jest jednym z priorytetów Strategii. We wnioskach ze szczytu na którym przyjęto Strategię, podkreśla się, że zrównoważony system transportu powinien rozwiązywać problem rosnącej liczby przewozów.

**6EAP** Do zasadniczych działań zapisanych w Szóstym Programie Działań na Rzecz Środowiska należą:

- pełne przyjęcie ustawodawstwa UE w dziedzinie ochrony środowiska;
- przyjęcie polityk i podejść umożliwiających zrównoważony rozwój, np. przez promowanie stosowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz wprowadzenie strategicznych celów i polityk ochrony środowiska do innych sektorów;
- wspieranie gałęzi transportu stanowiących alternatywę dla transportu drogowego, np. przez sposób, w jaki Wspólnota udziela wsparcia finansowego;
- uważne planowanie transportu drogowego, tak aby nowe inwestycje nie wywierały negatywnego wpływu na miasta, środowisko naturalne i przyrodę.

**CTP** Biała Księga zawiera następujące priorytety:

- pełne przejęcie ustawodawstwa UE w dziedzinie transportu;
- połączenie infrastruktury w krajach kandydujących i UE oraz dalszy rozwój infrastruktury w krajach kandydujących;
- pełne wykorzystanie dostępnych i dobrze rozwiniętych sieci kolejowych oraz wiedzy pozwalającej na przywrócenie równowagi w strukturze środków transportu w poszerzonej Europie.

Więcej informacji na temat celów i zaawansowania procesu rozszerzenia znajduje się na stronach:

[http://europa.eu.int/comm/enlargement/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html)



Europejska Agencja Środowiska

**Na drodze do rozszerzenia UE**

**Wskaźniki integracji polityki transportowej i ochrony środowiska**

**TERM 2002**

**Streszczenie**

Luksemburg: Biuro Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich

2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm

ISBN 92-9167-542-3