

EEA Briefing

Avrupa'da taşımacılık ve çevre

Taşımacılığın günden güne artışı, iklim değişiklikleri ve biyolojik çeşitliliğin azalması konuları başta olmak üzere, çevre üzerindeki baskının artmasına yol açmaktadır. Bu eğilimi önlemeye yönelik mevcut çabalar, bu artışın hızını en iyi ihtimalle sadece yavaşlatabilmektedir.

İşin olumlu tarafından bakıldığında ise, trafik hacminde artış meydana gelmesine rağmen teknolojik yenilikler sayesinde karayolu taşımacılığının doğurduğu hava kirliliğinde düşüş sağlanmıştır. Fakat yine de, kentlerdeki çevre kirliliği sorununun çözümü için daha fazlası gerekmektedir.

Bu brifing 1990'lı yılların başı ile 2000'li yılların başı arasındaki gelişmeleri ele almaktadır.

Taşımacılık sektöründeki eğilimler

Taşımacılık hacmi artmaya devam ediyor

Taşımacılık sektöründe meydana gelen hacim artışını ekonomik büyümeden ayırmak yıllardır AB'nin ulaşım politikasının başlıca amaçlarından biri olmuştur fakat bu konuda henüz bir başarıya ulaşılamamıştır. AB'deki taşımacılık hacmi süreklilik arz edecek şekilde yaklaşık olarak ekonomik büyümeyle aynı oranda veya bu artışın üzerinde bir hızla büyümektedir: bu rakam yolcu taşımacılığı için neredeyse % 20 ve yük taşımacılığı için ise yaklaşık % 30'dur.

Karayolu ve havayolu taşımacılığı diğerlerine göre daha hızlı büyüyor

AB taşımacılık politikasının bir diğer başlıca hedefi ise 1998 yılında gerçekleşen taşımacılık türleri arasındaki paylaşım oranlarını 2010 yılı itibariyle dengelemektir.

Bununla birlikte, 1990'lı yıllarda taşımacılık sektöründe meydana gelen büyümenin büyük çoğunluğu kara ve havayolu taşımacılığında

meydana gelirken demiryolu, otobüs ve yurtiçi denizyolu taşımacılığı gibi diğer taşımacılık türleri aynı oranda kalmış ve hatta azalmalar yaşamışlardır. Havayolu taşımacılığı sahip olduğu yıllık % 5 veya daha fazla olan artış hızıyla bütün taşımacılık türleri arasında en hızlı büyüyen alan olmuştur.

Taşımacılık altyapısı genişlemeye devam ediyor

Geçtiğimiz on yılda, eski Üye Ülkelerdeki karayolu ağı 12 000 km'nin üzerinde artarken yeni ülkelerde de yaklaşık olarak 1 000 km artmıştır

AB Trans-Avrupa Taşımacılık Ağına yapılan yatırımlar genel anlamda yol yapım programını demiryolu üzerine kaydırarak hızlı tren ve karayolu ağı arasındaki açığı kapatmak üzerine yoğunlaşmıştır.

Sonuç olarak, geleneksel demiryolu taşımacılığı ve yurtiçi deniz taşımacılığı altyapısının yaygınlığı yavaş yavaş azalırken toplam otoyol uzunluğu hızlı bir şekilde artmıştır.

Fiyat yapısı, genel anlamda AB'nin taşımacılık hedeflerini desteklemiyor

Dış masrafları daha iyi bir şekilde uluslararası hale getirmek için taşımacılık ücretlerinin yeniden yapılandırılmasında küçük bir ilerleme sağlanmıştır. Bu da, taşımacılığa ve taşımacılık altyapısına olan genel talebi azaltacak ve taşımacılık türleri arasındaki dengesizliği olumlu noktaya getirecektir.

Örneğin, fiyatlar toplu taşımacılıktan ziyade özel araçla ulaşım lehine artmaya devam etmektedir. Hem satın alma ve hem de tüm işletme masrafları dahil olmak üzere otomobille ulaşımın toplam masrafları aynı kalırken bu masraflar diğer taşımacılık türlerinde artış yaşamıştır. Bu durum da otomobil sahibi olamayan kişilerin bir yerden diğer bir yere gidebilme şansını azaltmaktadır.

Demiryolu ve karayolu taşımacılığındaki altyapı harcamalarına düşen kısmın iyileştirilmesine yönelik düzenlemeler hayata geçirilmiştir. AB içi uçuşlarda bir benzin vergisinin getirilmesine yönelik çağrılar giderek artmaktadır.



Çevresel eğilimler

Çevreyi zehirleyen zararlı gazların emisyon oranları giderek azalmaktadır

Karayolundaki araçlardan çıkan çevreyi zehirleyici zararlı gazların emisyon oranlarında sürekli bir azalma meydana gelmektedir. Bu azalma, 1990'lı yılların başından itibaren başarılı bir şekilde sıkı hale getirilmiş, halen sürdürülmekte olan bir program olarak AB'nin karayolu araçlarına getirdiği standartlardan da anlaşılabilir. Zehirli gazların düzenlemelerle belirlenmiş olan emisyon oranları % 35'ten % 24'e düşürülmüştür (uluslararası havayolu ve denizyolu taşımacılığı buna dahil değildir).

Bununla birlikte karayolu taşımacılığında meydana gelen hava kirliliğinde azalma görülmesine rağmen, kentsel alanlarda karşılaşılan ciddi hava kalitesi sorunları varlığını sürdürmektedir. İnsanların, sağlığı olumsuz etkileyen bu zehirli gazlara maruz kalma oranlarının azaltılması için daha başka önlemler alınmalıdır.

Dizel otomobillerin 'chip-tuning' işlemine tabi tutulması da dahil olmak üzere, gerçek dünyadaki sürüş koşullarını yansıtan test çevrimlerinin sağlanması, en az karayolu araçları açısından standartları daha sıkı hale getirmek kadar yararlı olacaktır.

Emisyon oranlarındaki standartlar 2005 yılından itibaren öncelikle demiryolundaki lokomotiflerde ve yurtiçi ulaşımda kullanılan gemilerde uygulanacaktır. Havayolu taşımacılığındaki emisyon

oranlarındaki uluslararası standartlar yıllardır bulunmaktadır ve 1990'larda bu standartlar daha da sıkı hale getirilmiştir. Yine de, bu standartlarda sadece havaalanlarının içi ve civarı dikkate alınmaktadır fakat küresel ısınmaya oldukça büyük katkısı olan yüksek irtifalarda uçarken meydana gelen emisyon oranları göz önünde bulundurulmamaktadır.

Sera gazları yayılımı artıyor

Yolcu otomobilleri çok daha etkili olmaya başlamıştır. Bunun sonucu olarak otomobillerin yaydığı özel CO₂ gazı azalmıştır ancak bu azalma taşımacılıktaki büyümeyi telafi etmekten uzaktır. Sonuç, karayolu taşımacılığında kaynaklanan CO₂ yayılımında yaklaşık % 20'lik bir artıştır.

Otomotiv endüstrisinin, otomobillerin ürettiği CO₂ oranını azaltmak üzere verdiği taahhüt 2008/2009 döneminde sona ermektedir. Bu nedenle, bu alanda gelecekte kullanılacak bir rejimin oluşturulmasına gereksinim vardır; bu rejim vanları da kapsayacak, muayene sürelerinin gerçek sürüş koşullarını yansıtmalarını ve klima gibi ekipmanların kullanımını dikkate alınmasını sağlayacaktır.

Havacılık sektörü de, CO₂ yayılımına önemli ve gittikçe artan ölçüde katkıda bulunmaktadır. Hava taşımacılığı hızla gelişmekte olduğundan, iklim etkileri yakında yolcu araçlarının oluşturduğu etkilerin

de ötesine geçecek ve tahminen 2030 yılına kadar bu etkilerin iki katına çıkacaktır. Uluslararası deniz taşımacılığı gibi, havacılık da Kyoto Protokolü çerçevesinde düzenleme altına alınmış değildir.

Yaşam alanları üzerindeki baskı artıyor

Ulaşım altyapısı, arazinin doğrudan kullanımı, gürültü ve ışık yoluyla verdiği rahatsızlıklar ile hava kirliliği ve arazilerin parçalanması gibi etkenlerle yaşam alanları ve biyolojik çeşitlilik üzerinde baskı yaratmaktadır. Ulaşım altyapısı genişledikçe daha fazla doğal alan baskı altına girmektedir. Avrupa'da koruma altındaki doğal alanların ortalama olarak yarısı, taşımacılık faktöründen hali hazırda etkilenmiş durumdadır. Nüfus yoğunluğuna bağlı olarak büyük oranda bölgesel farklılıklar mevcuttur ancak Kuzey Kutbu gibi uzak alanlarda dahi taşımacılığın etkisi çok ciddi olarak görülmektedir.

Kaynakça

Politika belirleyiciler için on temel taşımacılık ve çevre sorunu, AÇA Raporu, No. 3/2004, Avrupa Çevre Ajansı, Kopenhag, 2004.

Avrupa Çevre Ajansı
Kongens Nytorv 6
1050 Kopenhag K
Danimarka

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

Web: www.eea.eu.int
Konu ile ilgili sorularınız için: www.eea.eu.int/enquiries