

ULAŞIM VE TRAFİK POLİTİKALARINDA PLANLAMA GEREKLİ

Ali Ekber ÇAKAR

MMO Yönetim Kurulu Başkanı

Ulaşım, trafik ve araçlar üzerine kongreler düzenleyen, eğitim, periyodik kontrol, teknik ölçüm ve yayın faaliyetlerinde bulunan TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO); Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliği Oda Raporunda ulaşım politikaları planlama gerekliği yaklaşımı ile değerlendirilmekte, ulaşım politikaları ile trafik kazaları arasındaki ilişkiler irdelenerek kapsamlı öneriler sunulmaktadır. Trafik Haftası dolayısıyla raporumuzda saptadığımız sorunlar ve çözüm önerileri, aşağıda özet halinde ilgililer ve kamuoyunun dikkatine sunulmaktadır. Raporun tamamına www.mmo.org.tr adresinden ulaşılabilir.

Ulaşım ve Planlamanın Önemi

Ulaşım hizmet türünün ekonomi ve toplumsal gereksinimler doğrultusunda planlama, üretim ve sunum zorunluluğu bulunmaktadır. Bir anlamda hareket ve güvenliği olarak da tarif edilen ulaşım arz ve talebin doğru tanımlanması yanında ulaşım planlaması da gerekmektedir.

Ulaştırmanın diğer sektörlerle yakın ilişkisi bulunmakta ve başlı başına bir maliyet unsuru oluşturmaktadır. Doğru planlanmış, yetkin altyapılı, hızlı, güvenli ve ekonomik taşıma türü ve kombinasyonu, sektörler için avantaj sağlayarak ekonomiyi olumlu yönde etkiler.

Kara ulaşımı, yarattığı trafik kazaları ve trafik tıkanıklıkları, diğer taşıma türlerine kıyasla daha fazla hava ve

çevre kirliliğine yol açması, yol açtığı gürültü faktörü, tüketilen akaryakıt atıklarının su ve toprak kirlenmesine yol açması, yoğun trafiğe sahip karayollarında ekolojik dengenin bozulması, yüksek maliyet vb. nedenlerden dolayı gelişmiş ve bazı gelişmekte olan ülkelerde diğer taşıma türlerine yönelmeye neden olmuş, bu yönde planlama çalışmaları başlatılmıştır. Petrol türevi yakıtlar yerine yeni nesil yenilenebilir enerji türleri araştırılmaya başlanmış, güvenli araç teknolojisi ile güvenli yollar için yol yapım teknikleri geliştirilmiş, daha ucuz taşıma türleri olan raylı sistemlere ve iç su yolu taşımacılığına ağırlık verilmiş, toplu taşıma ve kombine taşımacılık desteklenmiştir. Bugün dünyada ulaşım taleplerinin alternatifleriyle birlikte ele alındığı ulaşım politikalarının uygulandığı görülmektedir.

Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, su yolu ve boru hatlarının teknik ve ekonomik açıdan uyumlu ve etkin olduğu bir taşıma sisteminin geliştirilmesi, kaynakların rasyonel kullanımı, ulaşımın toplulaştırılması ve toplumsallaştırılması açısından oldukça önemlidir.

Türkiye'de Durum

1950'de Türkiye'de yolcu taşımacılığının yüzde 49,9'u karayolu, yüzde 42,2'si demiryolu, yüzde 7,5'i denizyolu ve yüzde 0,6'sı havayolu; ülke içi yük taşımacılığının ise yüzde 55,1'i demiryolu, yüzde 27,8'i denizyolu, yüzde 17,1'i karayolu ile yapılmaktaydı. Ancak 1950'li yıllarda Marshall Planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları

atıl bırakılarak karayolu merkezli ulaşım politikası benimsenmiştir.

Bu nedenle 2008'de yolcu taşımacılığının yüzde 90'ı karayolu, yüzde 1,80'i demiryolu, yüzde 0,30'u denizyolu, yüzde 7,90'ı havayolu ile yük taşımacılığının yüzde 82,84'ü karayolu, yüzde 4,80'i demiryolu, yüzde 4,58'i denizyolu, yüzde 0,46'sı havayolu aracılığıyla yapılmaktadır. Bu oranlar karayolları ile yolcu/yük taşımacılığı ve ağır taşıt trafiğinin trafik artışını göstermektedir. Türkiye karayollarının trafik kompozisyonunda ağır taşıt oranı gelişmiş ülkelere kıyasla yüksektir. Devlet ve il yollarındaki ağır taşıt oranı ortalama yüzde 40-50 arasındadır. Ağır taşıt trafiğinin yolun üst yapısında yarattığı tahribat bu nedenle daha fazladır.

Ayrıca bir sürü otoyol yapım projesi, uluslararası finans kuruluşlarının kredilerine bağlı olarak gerçekleştirilmektedir. Son dönemlerde yapılan bölünmüş yollar trafik güvenliğinden yoksundur. Dünyada uygulanan trafik güvenliği programları hâlâ uygulanmamaktadır. Taşımacılığın tamamına yakını karayolu ile yapıldığı için karayolu güvenlik problemi ön plana çıkmakta, ulaşım denince karayolu ve karayolunda alınacak önlemler akla gelmektedir.

Şu anda karayolu/ denizyolu/ demiryolu/havayolu kombine taşımacılığının tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminalleri, altyapısı ve elektronik ağ ve işlemleri yoktur.

Taşıma sektörünün yurt içi ve uluslararası taşımacılığa entegrasyonunu sağlayacak uluslararası antlaşmalar ve mevzuatlara ilişkin problemler (Denizyollarında Bayraktan kaçış, karayollarında tehlikeli maddelerin taşınmasına dair mevzuat vb.) devam etmektedir. 2009 yılında kamu yatırımları içinde ulaştırmanın payı yatırımların dörtte biri, karayollarının bunun içindeki payı da neredeyse yarısı tutarındadır.

Diğer yandan büyük kentlerde kent içi ulaşımında toplu taşımacılık yerine araç ekseni tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi günlük/geçici çözümlere yönelmesi, ulaşım sorununun ciddiyetinin hâlâ kavranmadığını göstermektedir. Kentlerde yaya ve bisikletlilere yönelik güvenlik problemi devam etmektedir. Kent merkezlerinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir proje yoktur. Kentsel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüşmemektedir. Çevre yolları ve şehir geçişlerinde yapılaşma devam etmektedir.

Ulaştırma Ana Planı bulunmamasından dolayı toplu ve kombine taşımaya yönelik planlama ve yatırımlarda taşıma türleri arasındaki dengesizliği giderecek koordinasyonun nasıl sağlanacağı ve önceliklerde kararların nasıl verileceği muhatap Ulaştırma Bakanlığı olsa da henüz netleşmiş değildir.

Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak, demiryolu ve denizyolu taşımacılığını geriletan ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe

doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır.

Türkiye Uluslararası Ölçekte Geride

Diğer yandan AB'de dış ticaretin yüzde 90'ının denizyolu, iç ticaretin yüzde 90'ının demiryolu ile yapıldığı; ABD ve İngiltere'deki özelleştirme uygulamalarının başarısızlığının bu hizmetlerin yeniden kamu eliyle verilmesine yol açtığı gözlemlenmektedir, ulaşımında serbestleştirme, özelleştirme uygulamalarına devam edilmektedir.

AB ülkelerindeki karayolu ağı uzunluğu ve 1.000 km² başına düşen yol uzunluğu ile Türkiye'deki değerler karşılaştırıldığında altyapının yetersiz olduğu görülecektir. Yüzölçümü bir hayli geniş olan Türkiye, devlet ve il yolları yol uzunluklarında çoğu Avrupa'dan olmak üzere seçilmiş 17 ülke arasında 62 bin 23 km ile sonuncu sırada yer almaktadır. Türkiye, 1.000 km²'ye düşen yol uzunluklarında 80 km ile yine sonuncu sıradadır.

Gelişmiş ülkelerdeki nüfus başına düşen araç sayısı ve trafik kazalarındaki ölü-yaralı sayıları ile Türkiye'deki ilgili verilerle milyon-km'de yolcu ve yük taşımacılığı karşılaştırıldığında, bizde nüfus başına düşen değerler çok daha az; ama trafik kazalarındaki ölü, yaralı sayıları daha fazladır. Her yıl ciddi oranda ölüm ve yaralanmalarla birlikte trilyonlarca maddi hasar meydana gelmektedir.

Maliyet Unsurları

Karayolu taşımacılığı enerji tüketiminin toplam yüzde 82'sini tüketmesine karşın, demiryollarının enerji tüketimindeki payı yüzde 2'dir. Demiryoluna göre karayolu 2,7 kat

daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir. Araçlardan çıkan yağlar ile benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan değişik maddeler, çevredeki arazi ve sulara demiryollarından çok daha fazla zarar vermektedir. Otobanın 1 km'sinin yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır.

Maddi Kayıplar Çok Yüksek

Diğer yandan belli bir bütünlük, planlılık ve ekonomiklik kriterleriyle ele alınmadığı için oluşan ulaşım hizmetlerinin yetersizliğinin yıllık faturası 10 milyar TL'yi aşmakta, gereksiz hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri 1,4 milyar TL'ye ulaşmaktadır. Dünya Bankası verilerine göre yalnızca trafik kazalarının yarattığı maddi kayıp ülkelerin GSMH'lerinin yüzde 1,5'i ile 2,5'i arasındadır. Buna göre Türkiye, en düşük oran yüzde 1,5 üzerinden 2008 yılında yaklaşık 9,5 milyar dolar tahmini maddi kayba uğramıştır.

Karayolu Trafik Kazaları

2009 yılı verilerine göre 1 milyon 34 bin 435 trafik kazasında 4 bin 300 kişi yaşamını yitirmiş, 200 bin 405 kişi de yaralanmıştır. Son iki yılda araç, nüfus, sürücü belgesi ve kaza sayısında (maddi hasarlı kazalar dahil) düzenli artışlar vardır. Sürücü kusurlarında nispi bir azalma olmakla beraber, yaya, yol ve araç kusurlarında artış devam etmiştir. Karayollarında trafik güvenliği zafiyetinin sürdüğü görülmektedir. Altyapı sorunları ve eksiklikleri devam etmektedir, mevcut



yaya ve sürücü eğitimleri yetersizdir, yasa ve kural ihlalleri sürmekte, denetimler yeterli olmamaktadır. Kaza sonrası acil yardım faaliyetleri yeterli değildir. Her yıl kaza sayısındaki artış; araç, nüfus ve sürücü belgesi artışlarına bağlı olmaksızın yaklaşık 100 bin civarında gerçekleşmektedir. Motorlu araçların dağılımı, yıllara göre artış oranı ve yük taşımacılığı amaçlı araçlardaki artış trafik kompozisyonunda olumsuzluklara yol açmaktadır.

Araç ve Yol Kusurları Verilere Doğru Yansımıyor

Ülkemizdeki kaza istatistiklerinde ısrarlı bir şekilde altyapı kusursuz gösterilmeye çalışılmakta ve hatalar insana atfedilmektedir. Trafik kazası tespit tutanaklarının hazırlanması sırasında, eğitilmiş teknik elemanlar hazır bulunmadığından "araç ve yol kusurları" verilere doğru yansımamaktadır. Maddi hasarlı trafik kaza tespit tutanaklarının sürücüler tarafından hazırlanması uygulaması, kaza kompozisyonlarının doğru tespitine olanak tanımayacaktır.

Ölümlerde AB Ortalamasına Yaklaşıyoruz

1000 kişiye düşen araç sayısı bakımından 192 araç ile en alt sırada bulunan Türkiye, 100 bin araca düşen trafik kazası sonucu ölümlerde 31 ölüm ile en üst sırada bulunmaktadır. Türkiye 100 bin nüfusa düşen ölü sayısında ise 7 ölüm ile AB ortalaması olan 8'e yaklaşmaktadır. Nüfus oranı açısından araç sayısında doyum noktasına ulaşamayan ülkemizin nüfus yoğunluğu bakımından AB ülkelerinin üzerinde olduğu gözetildiğinde gelecek yıllarda Türkiye'nin ulaşım ve trafik kazası sorunlarının kaos düzeyine ulaşacağını söylemek mümkündür.

15 Yaş Üstü Araçlar Trafikten Çekilmeli

10 yıl üzeri araç oranı Türkiye'de yüzde

52, AB'de ise yüzde 32,4'tür. Araç yaşı ve yakıt-araç teknolojisi, araçların yakıt tüketimini, dolayısıyla emisyonu belirleyen iki önemli faktördür. Türkiye'de araç parkının yaşlı olması çevre kirliliğini artırma ve teknolojinin trafik kazalarını azaltıcı rolünü engellemesi açısından oldukça sorunludur. 35 yaş üstü yaşlı araçların trafikten çekilmesi trafik güvenliği ve çevre sağlığı açısından olumlu, ancak yeterli değildir. Bu politikanın kademeli olarak 15 yaş üstü araçlara da uygulanması gereklidir.

ÖNERİLERİMİZ

- ▶ Ulaşım politikaları toplum yararını esas almalı, ulaşım kapasitesini günün koşulları, ülke ve toplum çıkarlarına uygun altyapı yatırımlarını yapmak devletin görevi olmalıdır.
- ▶ Kısa ve uzun erimli, uygulanması

aksatılmayacak bir "Ulaştırma Ana Planı" yapılmalıdır.

- ▶ Ulaşım politikaları ve ulaşım türleri ülke genelinde ve yerel bazda birbirleri ile entegre ve bütünlüklü olarak planlanmalı, kentlerin tarihsel ve kültürel dokusu, çevre ve ekonomik boyutları dikkate alınmalıdır. Kombine taşımacılığı kolaylaştırmak için her taşıma türüne göre düzenlenmiş olan mevzuatta bütünleşme sağlamak, uluslararası taşımacılıkla ilgili sorunları çözmek için yeni düzenleme yapılmalıdır. Karayolu/denizyolu/ demiryolu/havayolu/suyolu /boru hattı entegrasyonlu bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturmasına yönelik yükleme, boşaltma ve aktarma terminaleri oluşturulmalı, bu amaçla elektronik işlemler yaygınlaştırılmalıdır.
- ▶ Ulaştırma altyapısı ve işletmelerine





yönelik özelleştirme programları durdurulmalıdır.

- ▶ Ulaşımda enerji verimliliği çalışmaları ulusal bir politika içinde ele alınmalı; master planlarda birim enerji tüketimi ve emisyon değerleri daha düşük demiryolu, denizyolu sistemlerine öncelik verilmeli, mevcut sistemlerin tam kapasite ve verimliliklerinin geliştirilerek kullanımı ile petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmelidir. Enerji tüketimi fazla olan bütün yeni karayolu yatırımları durdurulmalı/gözden geçirilmeli, ulaşım ve otomotiv sektörüne ilişkin mevzuat bu çerçevede gözden geçirilmelidir.
- ▶ Araçlardan kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için araçların Avrupa Emisyon Normuna göre üretilmeleri için gerekli yasal düzenlemeler yapılırken, emisyon denetimlerinin MMO tarafından yapılması sağlanmalıdır.
- ▶ Toplu taşımacılıkta çevre dostu yakıtların kullanılması tercih ve teşvik edilmelidir.
- ▶ Yol üst yapısında yarattığı tahribat ve trafik güvenliğine yönelik olumsuz etkileri olan ağır taşıt oranının düşürülmesi için önlemler alınmalıdır.
- ▶ Yüksek yakıt tüketimine sahip taşıtlar ile eski araçların kullanımdan çekilmesi hızla planlanmalı, kamuda çok özel amaçlar dışında binek aracı olarak 1400 cc motor hacminden büyük araç satın alımı yasaklanmalıdır.

- ▶ Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Genel Müdürlüğü'ne dönüştürülerek araç, gereç ve kadro yönünden güçlendirilmeli, ulaşım sistemleri yönetimini üstlenen Bakanlık kapsamına alınmalıdır.
- ▶ Trafik Güvenliği Kurulu ve il trafik komisyonlarında TMMOB ve ilgili meslek odaları temsil edilmelidir.
- ▶ 2918 sayılı Trafik Kanunu Taslağı, kentlerin ve ülkenin kaderini etkileyecek planlama ve büyük projeler ile AB mevzuat çalışmalarında meslek odaları ve üniversitelerin görüşleri alınmalı, karar süreçlerine katılımı sağlanmalıdır.
- ▶ Trafik güvenliğine yönelik çalışmalar hızlandırılmalı, planı, stratejisi ve bütçesi olan bir "Trafik Güvenliği Projesi" yürütülmelidir.
- ▶ Kentler arası ve kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalı, toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmelidir. Büyük kentlerde etkin bir toplu taşıma sistemi kurulurken, küçük taşıt kullanılmasını zorlaştıracak önlemler de alınmalıdır.
- ▶ Toplu taşıma araçları ve ulaştırma sistemlerinde engellileri gözetecek önlemler alınmalı, uygulamalar kalıcı olmalı, yönetmeliklere yeni standartlar eklenmelidir.
- ▶ Ölümlü, yaralanmalı trafik kazalarında kaza tespit tutanakları; zabıta, yol/trafik eğitimi almış inşaat/makina mühendisi ve araç tekniği alanında MMO tarafından

belgelendirilmiş makina mühendisleri ile doktorlar tarafından ortaklaşa hazırlanmalıdır.

- ▶ Mahkemelerde bilirkişilik yapacaklarda ilgili meslek odası tarafından eğitilip belgelendirilmiş olmaları şartı aranmalıdır.
- ▶ Üniversiteler bünyesinde "Trafik Mühendisliği" bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.
- ▶ Sürücü kurslarında denetlemeler sıklaştırılmalıdır.
- ▶ Kamusal bir hizmet olan araç teknik muayenesinin özelleştirilmesinden vazgeçilmeli, gerekli yatırımlar yapılarak bu hizmet Avrupa normlarında ve kamu eliyle yapılmalıdır.
- ▶ Bakım ve onarım hizmeti veren işletmelerde ve araç fenni muayenesinde teknik hizmet sorumlulukları zorunlu hale getirilmeli, MMO tarafından eğitilip belgelendirilmiş makina mühendislerinin istihdamı sağlanmalıdır.
- ▶ Araç imal, tadil ve montaj hizmetleri MMO tarafından belgelendirilmiş makina mühendislerince yapılmalı, projeler Oda tarafından mutlaka denetlenmelidir.
- ▶ Ulaşım personelinin iş tatmini artırılmalı, teknik personel sorununun giderilmesine yönelik istihdam artırıcı politikalar geliştirilmelidir. ■