

ULAŞIM VE PLANLAMA

ULAŞIM POLİTİKALARINA GENEL BAKIŞ

21. yüzyıl dünyasında sosyal ve ekonomik hayatı canlı ve dinamik tutabilmenin en önemli şartlarından biri; çağdaş teknolojileri kullanan, çevreye duyarlı, uluslararası kurallara uyum sağlayan, hızlı ve güvenli, taşıma türleri arasında dengenin sağlanabildiği, çağdaş ulaşım hizmetleridir.

Kentleşme oranının artması toplumun ekonomik ve sosyal gelişmişliğinin göstergelerinden biri olarak görülürken, aynı zamanda ulaşım alanında en modern, en gelişmiş araçlara sahip olmak ve bu alandaki teknolojik yeniliklere ayak uydurmak da ekonomik kalkınmışlığın bir gereği olarak görülmektedir.

Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışı, beraberinde ulaşım alanındaki sorunlara da yansımaktadır. Ulaştırma bir hizmet türü olup, üretimi ve topluma sunumu aynı anda gerçekleşir. Bu hizmetin ihtiyaç duyulduğunda kullanılmak üzere depolanma olanağı bulunmadığı gibi; diğer sektörlerin gereksinimi ile toplumsal gereksinimler doğrultusunda üretim ve sunum zorunluluğu da vardır. Diğer bir ifade ile bütün ihtiyaçlar, kaynaklar, ilişkiler doğru planlanarak değerlendirilmek durumundadır.

Ulaşım hizmeti kendi başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle yakın ilişkisi vardır. Ekonomide başlı başına bir maliyet sorunu olan taşıma, doğru planlama, yeterli altyapı, hızlı ve güvenli ekonomik taşımacılıkla diğer sektörlerle ekonomik avantaj sağlayarak olumlu yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. Hareket ve hareket güvenliği olarak da tarif edilen ulaşımda arzın ve karşılığı olan talebin doğru tanımlanma zorunluluğu vardır. Ulaşımda arz ve karşılığı olan talep hayata geçirilirken bir ulaşım planlaması ve politikası da mutlaka gereklidir.

Dünyada ana ulaşım türü olarak kullanılan kara yolu ulaşımının; noktalar arasında kesintisiz taşımaya olanak vermesi, bu taşıma modunun esnek yapısı, hızı ve modlar arası geçişlere uyumlu olması kara yolu taşımacılığının giderek gelişmesine olanak vermiştir. Ancak bu gelişmelerle beraber yarattığı trafik kazaları ve trafik tıkanıklıkları, diğer taşıma türlerine kıyasla yarattığı daha fazla hava kirliliği, gürültü, ayrıca tüketilen akaryakıt atıklarının su ve toprak kirlenmesine yol açması, yoğun trafiğe sahip karayollarında ekolojik dengenin bozulması, gelişmiş ve kimi gelişmekte olan ülkelerin diğer taşıma türlerine yönelmesine neden olmuş ve

bunun sonucunda da kombine taşımaya yönelik planlama çalışmaları başlatılmıştır.

Yalnızca trafik kazalarının yarattığı maddi kayıp, Dünya Bankası verilerine göre, ülkelerin gayri safi milli gelirlerinin % 1,5'i ile 2,5'u arasındadır. 2000 yılında AB ülkelerinde meydana gelen kara yolu trafik kazalarının doğrudan ölçülebilen parasal karşılığı 45 milyar avrodur. Dolaylı zararlar ise (fiziksel ve psikolojik) bunun 3 veya 4 misli olup toplam zarar 160 milyar avrodur. Ülkemiz için en düşük değer olan % 1,5 dikkate alındığında doğan kayıp 2000 yılı için 3 milyar dolar, 2006 yılı GSMH'si dikkate alındığında ise yaklaşık 7 milyar dolar olmaktadır.

Diğer yandan kara yolu taşımacılığının yol açtığı olumsuzlukları asgariye indirmek için, bir yandan kara yolunda çalışan araçların kullandığı petrol türevi yakıtlar yerine yeni nesil yenilenebilir enerji türleri araştırılmaya başlanmış ve güvenli araç teknolojisi ile güvenli yollar için yol yapım teknikleri geliştirilirken, diğer yandan taşıma türlerinin etkinliği artırılmıştır. Bu doğrultuda taşıma maliyetleri de göz önüne alınarak daha ucuz taşıma türleri olan "raylı sistemler"e ve "iç su yolu taşımacılığı"na ağırlık verilmesi, "toplu taşıma ve kombine taşımacılığın" desteklenmesi için çalışmalar yoğunlaştırılmış ve hayata geçirilmiştir.

Hemen her ülke için, kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu, su yolu ve boru hatlarının teknik ve ekonomik açıdan uyumlu ve etkin bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi, gerek ülke kaynaklarının rasyonel kullanılması gerekse ulaşımın toplulaştırılması açısından önemlidir.

Yük taşımacılığında gelecekte yoğunluklu olarak; düşük maliyetinden dolayı öncelikli olarak deniz yolu taşımaları, ikincil olarak da demir yolu taşımaları kullanılacak, noktalar arasında kesintisiz taşımaya olanak vermesi, esnek yapısı, hızı ve modlar arası geçişlere uyumlu olması nedeniyle de olumsuzluklarına rağmen kara yolu taşımaları tercih edilebilecektir. Dünyada, büyük oranda yük taşımacılığı birbirini tamamlayan hızlı, ekonomik ve güvenli taşımaya elverişli Kombine/intermodal/multimodal sistemlerden yararlanacaktır. Bu sistemde gerektiğinde kara yolu, demir yolu, deniz yolu ve hava yolunun birlikte kullanılması gerekecektir. Son dönemde petrol ve doğal gaz taşımaları için hem uluslararası transit geçişler, hem de ülke içi transferler için yoğun şekilde yeni boru hattı projeleri de uygulamaya sokulmaktadır.

ÜLKEMİZDE ULAŞIM POLİTİKALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

1950'lerden Günümüze Genel Durum

Türkiye'de 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımaları ağırlıklı olarak demir yolu ve deniz yolu ile yapılmıştır. Bu dönem sonunda yolcu taşımalarının % 49,9'u kara yolu, % 42,2'si demir yolu, % 7,5'i deniz yolu ve % 0,6'sı hava yolu; ülke içi yük taşımalarının ise % 55,1'i demir yolu, % 27,8'i deniz yolu, % 17,1'i de kara yolu ile yapılmaktaydı. Kara yolları bu aşamada, 14.000 km'si bozuk ve bakıma muhtaç olmak üzere 18.365 km uzunlukta bir ağdan ibarettir.

Ancak 1950'li yıllarda, özellikle Marshall yardımının başlaması ile birlikte, stratejik yol yapım konusu önem kazanmıştır. Başlangıçta demir yollarının Avrupa'nın en ileri teknolojisine sahip Almanlar tarafından, kara yollarının ise zamanın en ileri otomotiv sanayisine sahip Amerikalılar tarafından ve Türkiye'nin öncelikleri göz ardı edilerek kendi öncelikleri ve askeri amaçlarına göre planlamanın yapılması dikkat çekicidir.

Marshall planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demir yolları bir kenara atılarak, kara yollarına yatırım yapılması öngörülmüştür.

2. Dünya savaşından kârlı çıkan otomotiv şirketleri tercihlerinin kara yolu ulaşımı olduğunu çok net ifade etmişler ve Amerikan Ford, General Motors ve ABD petrol tekelleri bu politikanın başını çekmişlerdir.

O tarihlerde Amerika Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Hilts Türkiye'ye gelerek bir rapor hazırlar. Bu raporunda; "Kamyonla yük taşıma işinde Amerikan girişimcilerinden mutlaka yararlanın" önerisinde bulunur. Yine aynı raporda Hilts deniz yollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkar. Türkiye'ye verilecek kredinin verilmemesi yönünde tavır geliştirir. O tarihlerde Devlet Demir yolları ile ilgili bir lokomotif fabrikasının kurulması da gündemdedir ve Hilts bu fabrikanın da kurulmasını istemez.

İşte böylece Türkiye'nin ulaştırma politikası ABD'nin emrine girer. Bu politika değişikliği ile birlikte, idari alandaki politikalar da değişmeye başlar. 1934 yılında çıkarılan yasayla "Şimendifer istasyonlarını ve limanlarını birbirine bağlamak, Şimendifer hatlarını besleyecek yollar tertip etmek" göreviyle kurulan "Şose ve Köprüler Reisliği" Ulaştırma Bakanlığından

ayrılarak 1950 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığına bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulur. Karayolları Genel Müdürlüğünün önceliği NATO “savunma ittifakı” gereksinimlerini karşılayacak yol planlaması yapmak ve buna öncelik vermektir. Nitekim ilk planlanan hat İskenderun-Erzurum yol hattıdır. Çünkü bu hat; Sovyetler Birliği’ne karşı bir ikmal hattı olarak planlanmıştır.

1950 yılından sonra ulaşım politikalarında yapılan değişikliklerle, 1950 ile 1970 yılları arasında ulaştırmaya yapılan yatırım politikalarındaki tutarsızlıklar sonucu kara yolu ulaşımına ağırlık verilmiştir. Bunun nedeni demir yolu altyapı ve işletme yatırımlarının pahalı olması, daha düşük yatırım miktarları ile yapılabilen kara yolu altyapı yatırımlarının daha cazip olması, Marshall yardımları ve 1970’ten sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayinin tetiklemesiyle kara yolu yük ve yolcu taşımacılığında diğer taşıma türlerine göre ve kara yolu taşımacılığı lehine dengesiz artışlar başlamıştır. Bu dönemde yol yapma politikası halk tabiriyle “teker dönsün” mantığı ile yazın ve kışın çalışabilecek geometrik ve fiziki standardı düşük yol yapımıyla yoğunlaşmıştır. 1970’li yıllarda kara yolları fiziki standartları yükseltmeye çalışılmış ve toplam yol ağının % 32’si asfalt kaplama haline getirilmiştir. Bu dönemde ulaştırma yatırımlarının en büyük paylarını kara yolları yatırımları almıştır. 1980 yılından itibaren kara yolu yatırımlarının genel bütçe içerisindeki payı düşmesine rağmen, kara yolu yük ve yolcu taşımacılığındaki artışlar hız kesmemiştir.

1950–1970 yılları arası kara yolu yapımının altın çağıdır. 1970 yılında mevcut yol durumumuza baktığımızda; devlet ve il yolu ağında bulunan 59.469 km’lik yolun 48.125 km’lik kısmının üstyapısı tamamlanmış olup bunun 19.000 km’lik kısmı asfalt kaplamadır.

1970’li yılların ikinci yarısından itibaren petrol fiyatlarının artması ve çıkan kriz ile birlikte petrole dayalı ulaşım politikalarını uygulayan ülkeler; bu politikalarını gözden geçirmeye ve değişiklikler yapmaya başlamıştır. Özellikle petrol yoksulu ülkeler; petrolden bağımsız ulaşım planlamalarına yönelirken petrol zengini ülkeler ise petrol tüketimine dayalı ulaşım politikalarını teşvik etmeye devam etmişlerdir.

Ülkemizde tam da bu dönemde; petrol tüketimine dayalı ve 1950’li yıllardan beri uyguladığı tek tercihli kara yolu ulaşım politikalarını radikal bir şekilde diğer ulaşım sistemlerine dönüştürmesi gerekirken yatırımlarını kara yolu ulaşımına kaydırmaya devam etmiştir. Bununla da yetinmeyerek 1980’li

yıllarda transit yol yapımını üstlenmiştir. Bu çerçevede ülkemiz ve 8 Batılı ülke; azalan iş hacimlerini geliştirebilmenin yolu olarak TEM (Trans European Motorways) idaresi adı altında birleşerek 3600 km'lik kısmı ülkemizde olmak üzere 9000 km'lik bir otoyol projesi geliştirerek uygulamaya koymuşlardır.

Bu otoyolun yapımı ulaşımaya ayrılan kaynakların çok büyük bir bölümünü yutmuştur. Trafik sorununun trafik sıkışıklığına endekslenmiş olması ve çözüm yolu olarak da özel otomobillerin hareketini kolaylaştıracak yeni yolların inşa edilmiş olması, raylı sistemlerin devreye sokulmasını veya başlamış olan projelerin bitirilmemesine yol açmıştır. Örneğin; Hanlı-Bostankaya arası 44 km'lik hat 16 yılda bitirilmiş; 10 km'lik İzmit kent içi geçişi 30 yıldır yapılmamış ve en önemlisi 1976 yılında yapımına başlanan ve 1986 yılında bitirilmesi gereken "İstanbul-Ankara Sürat Demir Yolu Projesi" 7 yıllık bir çalışmadan ve 400 milyon dolar masraftan sonra 1983 yılında iptal edilmiş ve onun yerine otoyol yapılmıştır.

Otoyol, geometrisi itibarıyla yüksek standartlara sahip, giriş ve çıkışı tam kontrollü bir hız ve konfor yoludur. Bu yol; özel oto sahiplerine hizmet eden, otomobil endüstrisinin itici bir güç olduğu ülkelerin bulunduğu pratik bir çözümdür. Kısacası otoyol; özel oto sahipliliğinin geliştiği ve özel oto ile seyahatlerin çok yapıldığı gelişmiş ülkelerin gereksinimlerinin sonucu ortaya çıkmıştır. Oysa bizde yapılan yeni yolların daha fazla otomobil talebine yol açtığı, geçici olarak görülen trafikteki rahatlamanın artan otomobil arzından dolayı tekrar trafik sıkışıklığına yol açacağı ve açtığı bilinen bir gerçektir. 1960'lı yıllara kadar Batıda yanlış bir şekilde "özgürlüğün ifadesi" olarak görülen otomobil ve lastik tekerlekli ulaşım vasıtaları günümüzde ulaştırmanın ihtiyaçlarına cevap verememektedir.

Ülke kaynaklarını doğru kullanacak ulaşım alt yapısına yönelik mali bir plan ve bu doğrultuda bir bütçe ayrılmadığı gibi, fizibil olup olmadığı değerlendirilmeden bir sürü otoyol yapım projesi uluslararası finans kuruluşlarının kredilerine bağlı olarak gerçekleştirilmektedir.

Gerçek şu ki: Demir yollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını kara yolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demir yolu ve deniz yolu taşımacılığını gerileten ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır.

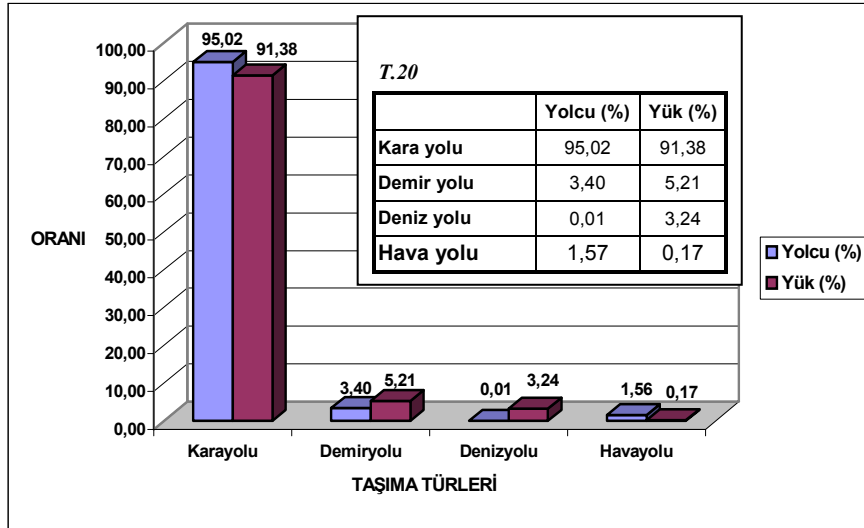
Ulaşımında Bazı Önemli Göstergeler

Ülkemizdeki karayollarının trafik kompozisyonuna baktığımızda; ağır taşıt oranı diğer gelişmiş ülkelere kıyasla çok daha yüksektir. Devlet ve il yollarındaki ağır taşıt oranı ortalama % 40–50 arasındadır. Dolayısıyla ağır taşıt trafiğinin yolun üstyapısında yaratacağı tahribat da bir o kadar fazla olacaktır.

DİE İstatistiklerine göre 1980 yılında taşıma oranları yolcuda % 94,0, yükte % 73,6 iken 2002 yılında bu oran yolcuda % 95,4'e, yükte % 91,9'a yükselmiştir.

Karayolları Genel Müdürlüğü ulaşım verilerine göre de 2005'te ülkemizdeki yük taşımacılığının % 91,38'i kara yolu, % 3,24'ü deniz yolu, % 5,21'i demir yolu, % 0,17'si hava yolu; yolcu taşımacılığının % 95,02'si kara yolu, % 0,01'i deniz yolu, % 3,40'ı demir yolu, % 1,57'si hava yolu aracılığıyla yapılmaktadır.

YURT İÇİ ŞEHİRLERARASI YOLCU VE YÜK TAŞIMALARI (2005)



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

Bu veriler ülkemizde var olan diğer ulaşım alternatiflerine rağmen ulaşımın kara yolu üzerine yıkıldığını göstermektedir. Bu verilerden kara yolu taşımacılığında yıllar yılı herhangi belirgin bir iyileşmenin yaşanmadığı, taşımacılıkta kara yolu taşımacılığı oranının çok yüksek olduğu halde hâlâ arttığı gibi ilginç sonuçlar ortaya çıkmaktadır.

Son dönemlerde demir yolu taşımacılığında altyapısı ve yeni hatları oluşturulmaksızın hızlı tren uygulaması ve bakım-yenilenme çalışmalarının yetersizliğinden kaynaklanan tren kazaları, demir yolu altyapısının teknik gerekliliğe uygun hale getirilmeden taşımacılığın yapılması; büyük kentlerde kent içi ulaşımlarda problemleri çözmek için toplu taşımacılık yerine tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi palyatif çözümlere yönelmesi ülkemizde sorunun ciddiyetinin hâlâ kavranmadığının ve güvenlik kaygılarının problem olmaya devam ettiğinin bir göstergesidir.

Öte yandan ABD ve özelleştirmeleri ilk başlatan ülke olan İngiltere'deki özelleştirme uygulamalarının başarısızlığı, bu hizmetlerin yeniden kamu eliyle verilmesine yol açmış, ancak ne yazık ki bu örneklerden ders de alınmamıştır.

Aynı şekilde; Avrupa Konseyinin Aralık 1994 yılında Essen de yaptığı toplantıda onayladığı öncelikli ulaşım projeleri için toplam 91 milyar ECU (112 milyar dolar) tutarındaki yatırımın % 80'i demir yolu yatırımı, % 9'u kara yolu-demir yolu bağlantılarına, proje toplam tutarının ancak % 11'i yeni kara yolu yapımına ayrıldığı da gözetilmemiştir. Oysa bu rakamlar Avrupa Birliği'nin kara yolu taşımacılığına alternatif yöntemlerin geliştirilmesini hedeflediğini göstermektedir. Demir yolu altyapı teknolojileri sürekli yenilenerek hızlı tren sistemleri kurulmuş ve demir yolları diğer ulaşım sistemleri (özellikle hava yolu) ile rekabet eder hale gelmiştir.

Bugün AB dış ticaretinin % 90'ı deniz yolu, iç ticaretinin de % 90'ı demir yolu ile yapılmaktadır. Bunlar çok önemli göstergelerdir.

Diğer yandan kara yolu taşımacılığı enerji tüketim toplamının % 82'sini tüketmesine karşın demir yollarının enerji tüketimindeki payı % 2'dir. Yalnızca bu veri bile enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demir yolu taşımacılığının önemini gözler önüne sermektedir.

Avrupa'da yapılan bir araştırmaya göre, kazalarda ölüm riski 1 milyar yolcu/km başına demir yollarında 17 kişi iken, kara yollarında 140'tır. Yaralanma riski ise demir yollarında 41 iken, kara yollarında 8500-10.000 kişi gibi yüksek bir sayıya ulaşmaktadır.

Diğer yandan son yıllarda yapılan gereksiz kapasite artırımları sonucunda otoyollar ve yanlış olarak "duble" denilen bölünmüş yollar sorunları oluşmuştur. Zira çok pahalıya mal olan otoyolların % 90 oranındaki bölümü bakım giderlerini bile karşılayamamaktadır.

Ulaşım Türlerinde Çevre Kirliliği, Arazi İsrafı ve Maliyetlerde Avantaj ve Dezavantaj Unsurları

Kara yolu araçlarından çıkan yağlar ile benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan değişik maddeler çevredeki arazi ve sulara zarar vermektedir. Demir yollarının arazi ve su kirlenmesindeki payı ise azdır.

Bir elektrikli tren ile 42 km seyahatin sonunda çevreye 1 kg karbondioksit yayılırken, aynı miktarda karbondioksit otobüsle 12 km’de, otomobil ve uçakla ise 7 km’de yayılmaktadır.

Aynı kapasitede taşımacılık için demir yolları kara yolları ve deniz yollarına göre daha az arazi gerektirmektedir. Platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demir yolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir. Buna göre kara yolları 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.

Demir yolu yapım maliyeti de kara yoluna göre daha ucuzdur. Otobanın 1 km’sinin yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demir yoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır. Deniz yolu taşımacılığında da aynı kapasitede taşıma için 55 metre deniz genişliği gerekmektedir.

Bu tür sorunlar ülkemizde ulaşım hizmetlerinin belli bir bütünlük, planlılık ve ekonomiklik kriterleriyle ele alınmadığını göstermektedir. Bu nedenle oluşan ulaşım hizmetlerinin yetersizliğinin yıllık faturası 10 milyar YTL’yi aşmakta, gereksiz hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri de 1,4 milyar YTL’ye ulaşmaktadır.

Kalkınma Planlarında Ulaşım

Ulaşım politikalarında daha önce özetlenen olumsuz duruma nasıl gelindiğini Kalkınma Planlarında ulaşım sorununun ele alınışından da izleyebiliriz.

1963 yılında Planlama dönemi başlamış, bugüne kadar 9. Kalkınma Plan metni hazırlanmıştır. Kalkınma Planı metinlerinde; 1. Beş Yıllık Kalkınma Planından itibaren 4. Kalkınma Planına kadar ulaşım ile ilgili ciddi bir planlama öngörüsü bulunmayıp ulaşım sektöründe genel hedeflere ilişkin tespitler yer almıştır. 4. Kalkınma Planı döneminde ulaşım ve planlamasına ilişkin belirlemeler olmakla beraber bir “Ulaşım Ana Planı” hazırlanmasına ilişkin herhangi bir gereklilik hissedilmemiştir. 4. Plan döneminde plan metinlerinde yer almamasına rağmen “Ulaşım Ana Planı” hazırlanarak 1983 yılında uygulamaya konulmuş ve 3 yılda bir plan hedeflerinin revize

edilmesi öngörülmüştür. Uygulamaya konulan “Ulaştırma Ana Planı” hedefleri, 1986 yılında yenilenmesi gerekirken yenilenmemiş ve 1993 yılında terk edilerek uygulamadan kaldırılmıştır. Ulaşım ile ilgili yatırım programları ve uygulamalar hazırlanıp uygulanırken bu plan dikkate alınmamıştır. “Ulaşım Ana Planı” hedefleri arasında kara yolu taşımacılığı payının % 70'lere çekilmesi var iken planın uygulamadan kaldırıldığı yıllarda; kara yolu yük taşımacılığı % 92,5'e, yolcu taşımacılığı da % 94,8'e (1995 yılı verileri) yükselmiştir. 6. ve 7. Dönem Kalkınma Planlarında ulaşım türlerinin geliştirilmesine yönelik hedefler konulmuş ancak, “Ulaşım Ana Planı” gerekliği ve hazırlanmasına ilişkin bir ifade, planlama metinlerinde yer almamıştır. Üstelik 1989–1999 döneminde kara yolu yurt içi taşımacılığının yük taşımacılığındaki payı % 81,6'dan, % 89,9'a ve yolcu taşımacılığındaki payı ise % 94,2'den % 94,8'e çıkmış, demir yolunun yük taşımacılığındaki payı % 9,5'ten, % 5,0'a, yolcu taşımacılığı da % 4,9'dan % 3,3'e düşmüştür.

8. Beş Yıllık Kalkınma Planında, “Amaç ilkeler ve politikalar” bölümünde “*Ülke ekonomisi ve sosyal yaşamın beklentilerine uygun ulaştırma altyapısını oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacağı*” belirtilmiş, ancak Plan hazırlanmamıştır. 8. Plan metinlerinde “*Ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hizmetlerinin ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanması, ulaşım türleri arasında ülke gereksinimlerine uygun dengenin sağlanması, ulaştırmada can ve mal güvenliğinin yanı sıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasının temel amaç olduğu*” vurgusu yapılmış olmasına rağmen, uygulama, planlama metninde belirtildiği gibi olmamış, Plan dönemi sonunda yurt içi yük taşımacılığında kara yollarının payı 2000 yılında % 89,9'dan 2005 yılında % 90 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip deniz yolu yük taşımacılığı daha da azalarak 2005 yılında % 2,8 seviyesine gerilemiştir. Bu Plan döneminde demir yolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuş, yurtiçi yolcu taşımalarının % 95,2'si kara yolu ile gerçekleştirilmiştir. Yurt dışına yük taşımaları deniz yolu ile yolcu taşımaları ise hava yolu ağırlıklı yapılmıştır. 8. Plan döneminde demir yolu yoğunluğu AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'nin hâlâ en az yoğunluğa sahip ve km başına toplam trafik birimi itibarıyla da Türkiye ortalamasının AB ortalaması olan 3,2'nin oldukça altında olduğu görülmektedir. Deniz yolu dünya sıralamasında 2000 yılında 18. sırada yer alan Türk Deniz Ticaret Filosu, finansman sorunları ve Bayraktan kaçış nedenleri ile 2005 yılında 24. sıraya gerilemiştir (9. Plan verileri). Hava yolu ulaştırma yatırım paylarının 1996–1999 yılları arasında ortalama % 19,7'ye ulaşması hava yolu taşımada kayda değer artışların yaşanmasını

sağlamıştır. Hava yolu ulaşımında 2000 yılında 34,9 milyon olan taşınan yolcu sayısı, 2005 yılında 55,5 milyon yolcuya yükselmiştir.

8. ve 9. Plan dönemlerinin söylemlerini diğer planlama dönemlerinden ayıran fark, dünyada son dönemde ulaşımın büyük oranda yolcu ve yük taşımacılığının birbirini tamamlayan hızlı, ekonomik ve güvenli taşımaya elverişli Kombine/intermodal/multimodal sistemlerden yararlanan, bu sistemde gerektiğinde kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu boru hatları taşımasının birlikte kullanıldığı, çevreyi gözeten bir anlayışın baskın olması ve yürütülen AB müktesebatlarının sonuçlarıdır. Ancak aynı AB uyum programları ve Türkiye'nin Dünya Bankası ve IMF'ye verdiği taahhütler uyarınca özelleştirme, “yap–işlet–devret”, “yap–işlet” ve “kamu–özel sektör ortaklığı” yoluyla kamunun güçsüz kılınıp özel sektörün güçlendirilmesi politikaları da söz konusudur ve bu etkenler Türkiye'yi yine bir “ulaşım çıkmazı”na sürüklemektedir.

9. Kalkınma planı metninde “*Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanılacağı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistemin, bütüncül bir yaklaşımla ele alınacağı; yük taşımalarının demir yollarına kaydırılmasının, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikaların izleneceği, başta kara yolu olmak üzere ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verileceği, ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçileceği, bu yaklaşımın alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsalıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapıda olmasının esas olduğu, demir yolu ve deniz yolunun kara yolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demir yolu ve deniz yolu ile taşınmasının özendirileceği*” belirtilmiş, ancak bu belirlemelerin hangi araçlarla ve kurumlarla, ne kadarlık/hangi bütçe ve finansmanla yapılacağı belirtilmemiştir.

9. Plan metninde “Ulaştırma Ana Planı”nın yapılmasına ilişkin bir kayıt da yoktur. Anılan Kalkınma Planı'nın, İTÜ tarafından hazırlanıp kamuoyuna sunulmayan ve 2005 yılında tamamlandığı belirtilen “Ulaştırma Ana Planı Stratejisi” üzerine yapılandırıldığı anlaşılmaktadır. Ancak 9. Plan ulaştırma hedefleri, 2006–2013 yılları için belirlenmiş ve 938 km yeni ana hat ve 1.000 km hat yenileme yapılacağı belirtilmiştir. Karayollarında 9441 km bölünmüş yolun 15.000 km'ye, bitümlü sıcak karışımının da 7500 km'den

14.500 km'ye, hava yolu hedefinin ise 2006'daki 60 milyon yolcudan, 110 milyon yolcuya çıkarılacağı öngörülmüştür. Yük taşıma hedeflerinin ise 2013 yılına kadar ortalama artış yüzdeleri her yıl için Kara yolunda % 5,6, Demiryolunda % 12, Deniz yolunda % 6,5, Hava yolunda % 5, Boru hattı ile Ham Petrol taşımalarında % 0,2, Doğal gaz taşımalarında ise % 7,9 olarak öngörülmektedir. Bu hedefler irdelendiğinde yolcu taşıma miktarlarında rakamsal öngörüler yoktur ve bu altyapı yatırım hedeflerinin yolcu taşımalarını ne kadar etkileyeceği belli değildir. Ayrıca yük taşımalarında hedeflenen yüzdeler artış oranları ile taşıma türleri arasındaki dengesizlik nasıl kapatılacaktır, bu da belli değildir. Bu hedefler topluca değerlendirildiğinde yukarıda alıntı yapılan 9. Plan metinlerine rağmen bu Plan dönemi bitiminde diğer plan dönemleri sonunda benzer durumlar yaşanacağı, işlerin bugüne kadar olduğu/bilindiği üzere seyredeceği anlaşılmaktadır. Tüm planlarda yer alan “*Ülke ekonomisi ve sosyal hayatın baz alınacağı*” belirlenmesine rağmen bölgeler arası dengesizliği giderecek bir merkezi ulaşım planlaması ve yatırım programı yoktur. Bölgesel planlarda yer alan bir veya iki proje gündeme alınmakta ve bölgesel planlamaların ana temasında ülke genelinde ulaşım politikalarına entegrasyonu içeren bir yapılanma bulunmadığı gibi, ciddiyyetten uzak bir şekilde bölgesel kalkınma planlarını kapsamayan bir anlayışla görev savılmaktadır.

Tüm planlama dönemlerinde ulaşımında plansızlığın yarattığı etki ile taşıma türlerinde yatırıma esas olan kamu yatırım stoklarının irrasyonel yapısı, kamu projelerini hazırlama ve değerlendirmede proje döngüsü ve fayda-maliyet analizi yaklaşımının istenildiği gibi benimsenmemesi ve dışsal maliyetlerin doğru hesaplanıp maliyetlere yansıtılarak yatırımda önceliklerin doğru değerlendirilmemesi sonucunda, yapılabilir olmayan ve öncelikleri tam belirlenmemiş projeler ve kaynak yetersizliği nedeniyle projelerin zamanında tamamlanamaması, proje seçiminin doğru yapılmaması, proje maliyetlerinin artması, buna karşılık faydaların ise geç elde edilmesi veya hiç elde edilmemesinin yarattığı kaos, sorunları her geçen gün içinden çıkılmaz bir hale getirmektedir. Kısacası bu Plan döneminde de “*Plan hedeflerinin gerçekleştirilmesi için bir koordinasyon kurulunun oluşturulacağı*” ve Plan hedeflerinin denetleneceği belirtilmesine rağmen, uygulamanın hangi kurumsal yapı tarafından denetleneceği, önceliklerin belirlenmesinde hangi kurumsal yapının belirleyici olacağı belirsizdir. Kamu yatırımlarının belli bir disipline alınması, kamusal finansmanın yetersizliği göz önüne alınarak, proje stokunun yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir. Yeni oluşturulan mali yapılanmada bu kaygının giderileceğine yönelik mali yapılanma ve yatırım disiplinine önem verileceği

ifade edilmekle beraber ulaştırmaya ilişkin bir rehabilitasyon bütçesi öngörülmemektedir.

9. Planda bazı özelleştirme modellerine ilişkin söylemler yer almakta ve öne çıkarılan “Kamu–özel sektör modeli”nin ne kadar hayata geçirilebileceği de geçmiş deneyimlerden bilinmektedir. Ayrıca bu sektörde kamu ve özel sektörün yıllara göre yatırımlardaki paylarının dağılımının ne olacağı bilinmemekte ve finansmanla ilgili öngörülerde bulunulmamaktadır. Oysa tüm taşıma türlerine ilişkin altyapı ve işletmeler ile bunların kurumsal yapılarına yönelik rehabilitasyon programının uygulanması ve taşıma güvenliğine yönelik altyapı ve işletme sorunlarının kamucu bir yaklaşımla çözülmesi gerekmektedir.

Hükümet Programında Ulaşım

Hükümet Programının “Altyapı ve Ulaşım Bölümü”nde, *“ulaştırma, enerji, bilgi ve iletişim teknolojileri gibi altyapı hizmetlerinin sunumunda etkinlik sağlanacak ve kalite standartları yükseltilecektir. Mal ve hizmet üretiminin en önemli ön şartı ve girdisi olan altyapı hizmetlerinin rekabetçi piyasada özel sektör tarafından sunumu esas alınacaktır”* denilmektedir.

Bu yaklaşımın enerji ve iletişim sektörlerinde yol açtığı fiyat artışları ve sorunlar bilinmektedir. Yine bu yaklaşımın ulaşım ve ulaştırmaya uyarlanması ile zaten ilk adımları atılmış olan, bütün yollar ve ulaşım türleri ile ulaştırma ve ilgili altyapının özelleştirileceği sonucuna ulaşmak mümkündür. Özelleştirme ve rekabetçi piyasanın istihdam azaltıcı olacağı ve hizmetlerde fiyat artışına yol açtığı ve açacağı açıktır.

Ayrıca Program kendi içinde çelişmektedir. Programda, *“Türkiye coğrafi konumu itibarıyla tüm ulaşım türlerinin rahatça kullanabileceği bir ülke olmasına rağmen, geçmişte uygulanan politikalar nedeniyle neredeyse tek tür taşımacılığın yapıldığı bir ülke haline gelmişti. Yurt içinde kara yolu taşımacılığına yüzde 90 düzeyinde bağımlı hale gelen ulaşım sistemimizin bu haliyle sürdürülebilmesi artık mümkün değildir”* denilmektedir. Bu saptama doğrudur. Zira kara yolu taşımacılığına ağırlık verilmesinin yol açtığı yüksek maliyet ve yatırım maliyetlerindeki artış, verimsiz yol kullanımı ile arazi kayıpları, gürültü, çevre kirliliği meydana gelmiş; ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla ülkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi geliştirilmiştir.

Fakat yine Programda dile getirilen, *“Kamu kaynağını daha az, alternatif finans modellerini daha fazla kullanarak, havaalanları ve deniz yapılarında başarıyla uyguladığımız modellerin diğer altyapı projelerine de tatbik*

edilmesi önceliklerimiz arasında olacaktır” yaklaşımının “yap–işlet–devret”, “yap–işlet” ve “işletme hakkı devri” vb. modellere davetiye çıkaracağı açıktır. Kara, hava, deniz ve demir yolu ulaşımına ilişkin gerçekleştirilen ve öngörülen serbestleştirme–özelleştirme ve yalnızca kara yolu ulaşımını güçlendirmeye yönelik politikalar ile “diğer ulaşım biçimlerine de yatırım yapılması gerektiği” yaklaşımı arasındaki çelişki çok açık görünür bir biçimdedir. Örneğin havacılıktaki dışa bağımlılık görülmezden gelinerek yalnızca yolcu taşıma kapasitesinin artması bir başarı olarak gösterilemez. Bu yaklaşımlarla, yıllardır önerdiğimiz ve Programın da benimser görüldüğü, tüm ulaşım seçeneklerini (kara, deniz, hava, demir yolu ve boru hatları taşımacılığını) değerlendiren “kombine taşımacılığın” (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık) başarılması mümkün değildir.

Yine Hükümet Programında, ulaştırma sektöründe yıllar içerisinde kamu yatırım projelerinin giderek azalması ile beraber özel sektör girişimlerine ağırlık verileceği belirtilmektedir. Bir anlamda sürdürülen özelleştirme politikalarının bu sektörde daha yaygın bir şekilde hayat bulacağı anlaşılmaktadır. Ancak ulaştırma sektörünün arz–talep ilişkisi üzerine yapılanması ve “dünyadaki politik ve ekonomik gelişmelere karşı duyarlı” olması ile birlikte bu sektör stratejik bir alan olarak tanımlanmaktadır. Bu nedenle dünyada ulaşım sektöründe özellikle ulaşım altyapıları ile işletme yatırımlarında özelleştirmeye karşı daha temkinli bir duruş sergilenmekte, ancak Türkiye bunu görmezden gelmektedir.

Trafik Güvenliği Sorunu

AB ülkelerindeki kara yolu ağı uzunluğu ve 1000 km² başına düşen yol uzunluğu ile Türkiye’deki değerler karşılaştırıldığında altyapının yetersiz olduğu görülecektir.

Bu problemlerin çözümü için büyük oranda maliyet içeren yatırımlar ve güvenli toplu taşımacılığın geliştirilmesine yönelik politikalar tartışılması gerekirken, yalnızca kara yolu trafik güvenliğini sağlamaya yönelik önlem ve yatırımlar tartışılır olmuştur.

Kara yolu iyileştirme projeleri gündemleşirken Dünya Bankası orijinli “Küresel Yol Güvenliği Projesi” ile karşılaşılmaktadır. 1999 yılında başlatılan ve bitimi 2020 yılı olarak öngörülen bu proje iki aşamalı olarak planlanmış, yol ve trafik güvenliği alanında çalışma yapmak için daha çok gelişmekte olan ve geri kalmış ülkeler çalışma alanı olarak seçilmiştir.

Dünya Bankası bu ülkelerde yol güvenliğine yönelik projeleri hayata geçirecek kredi kullandırmayı hedeflemektedir. Kara yolunda meydana

gelen ölüm ve yaralanmaları önlemeye ve kara yolunda güvenlik standartlarını oluşturmaya yönelik olarak başlatıldığı iddia edilen bu proje, toplu taşımaya yönelik modelleri doğal olarak kapsamamakta ve bu alanda tüm toplumu (yerel bankalar, ajanslar, yerel yönetimler, merkezi hükümetler vs.) bu örgütlenme içinde yer almaya çağırılmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğünün hazırladığı stratejik planın 2007–2011 yılları arasında kapsamaması; kara yolları iyileştirme ve yatırım programlarına ve kara yolu trafik güvenliğine ilişkin hedefler koyması olumlu olmakla beraber (Kara yolundan kaynaklanan ölümlü ve yaralanmalı kazalar 2005 yılı verilerine göre % 40 azaltılacaktır. Fiziki ve geometrik standardı düşük Devlet Yollarının % 30'u, İl Yollarının % 20'si 5 yıl içerisinde iyileştirilecektir. Yıllık Ortalama Günlük Trafığı–YOGT 5000'den fazla olan devlet yollarının % 50'sinin trafik güvenlik denetimi 5 yıl içerisinde tamamlanacaktır) kamu yatırımlarında azalan paylar ile 5 yıllık bu stratejinin nasıl gerçekleştirileceği meçhuldür. (2006 yılında yatırım payı genel bütçenin % 2,3'üdür.) Bu durumda Karayolları Genel Müdürlüğünün kara yolu ulaşımında trafik güvenliğine yönelik çalışmaları ile program hedefinin bu bütçe olanakları ile nasıl gerçekleştirileceği bir sorun olarak ortada durmaktadır.

Son dönemlerde yapılan bölünmüş yollar trafik güvenliğinden yoksundur. Tüm dünyada uygulanan trafik güvenliği programları ülkemizde hâlâ uygulanmamakta, Planlarda yer alan amaçlar hilafına kent içi ulaşımında hâlâ araç merkezli ulaşım politikaları uygulanarak ulaşım ile ilgili altyapı yatırımları ağır ve aksak yürütülmektedir. Bu bir anlamda "Ulaştırma Ana Planı"nın olmaması ve toplu ve kombine taşımaya yönelik planlamanın ve yatırımlarda taşıma türleri arasındaki dengesizliği giderecek yatırımlara yönelik koordinasyonun nasıl sağlanacağı ve önceliklerde kararların nasıl verileceği –muhatap Ulaştırma Bakanlığı olsa da– henüz netleşmiş değildir.

Mevcut Durum Değerlendirmesi

Şu anda kara yolu/deniz yolu/demir yolu/hava yolu entegrasyonlu kombine taşımacılığın tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminalleri söz konusu değildir. Bu zincirin sağlıklı ve verimli çalışmasını sağlayacak elektronik ağ ve işlemleri yeterli değildir. Ülkede ulaştırma sektörüne yönelik verilerin sağlıklı olmaması başlı başına bir olumsuzluktur. Bu bir anlamda sektördeki hareketliliğin ve sektörün kapasitesinin tanımlanmasını, arz–talep dengesinin tespitini zorlaştırmakta, ileriye yönelik hedeflerin tespiti, altyapının yeterli olup olmadığı ve yatırım programlarına ilişkin öngörüyü engellemektedir. Kombine taşımacılığı kolaylaştırmak

bakımından her taşıma türüne göre düzenlenmiş olan mevzuatta bütünleşme sağlamak, gümrük işlemlerini hızlandırmak için mevzuat müsait değildir. Taşıma sektörünün hem yurt içi hem de uluslararası taşımacılığın entegrasyonunu sağlayacak uluslararası antlaşmalar ve mevzuatlara ilişkin problemler hâlâ devam etmektedir. (Deniz yollarında Bayraktan kaçış, kara yollarında tehlikeli maddelerin taşınmasına dair mevzuat vb.).

Kentleşme oranının artması toplumun ekonomik ve sosyal gelişmişliğinin göstergelerinden biri olarak görülürken, aynı zamanda ulaşım alanında en modern, en gelişmiş araçlara sahip olmak ve bu alandaki teknolojik yeniliklere ayak uydurmak kalkınma yaklaşımının bir gereğidir. Kentlerdeki hızlı nüfus artışı ve yükselen kültür seviyeleri ve ekonomik gelişmeler, bireysel araç kullanımının ve yük taşımacılığının artan bir eğilim göstermesine neden olmaktadır. Kentleşmenin artması ile birlikte kent merkezlerinde ticaret ve alışveriş merkezleri hızla yaygınlaşmaktadır. Ancak bu sorunlardan kaynaklanan taleplerin bir master plan çerçevesinde hizmetin hangi alternatif ulaşım sistemleri ile arz edileceği veya hangi ulaşım sistemleri arasında dağıtılacağı planlamasının yapılması gerekmektedir. Büyük kentlerde kent içi ulaşımlarda problemleri çözmek için toplu taşımacılık yerine araç eksenli çözümlerin hayata geçirilmesi, tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi palyatif çözümler önerilmesi hâlâ devam etmektedir. Bu durum ülkemizde sorunun ciddiyetinin hâlâ kavranmadığı ve güvenlik kaygılarının problem olmaya devam ettiğinin bir göstergesidir. Ülke genelinde kentlerde yaya ve bisikletlilere yönelik güvenlik problemi devam etmektedir Kent merkezlerinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir proje de yoktur. Kentsel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüşmemektedir. Çevre yollarında ve şehir geçişlerinde yapılaşma devam etmektedir. Kentsel ulaşımdaki politikasızlık ve plansızlık ile kötü trafik yönetiminden kaynaklanan kaoslar hâlâ devam etmektedir. Bu kaostan dolayı oluşan iş gücü ve zaman kaybı maliyetleri kent içi ulaşım maliyetlerinde pek dikkate alınmamaktadır.

Bugün dünyada; kent içi ve kent dışı taşımacılığın birbiriyle uyumlaştırıldığı, deniz yolu, hava yolu, kara yolu, demir yolu ve boru hatları ile yapılan taşımacılığın birlikte değerlendirildiği, taşımacılıkta oluşan taleplerin alternatifleriyle birlikte ele alındığı ve öncelikle toplu taşımacılığı birincil kılan ulaşım politikalarının uygulandığı görülmektedir. Ülkemizde ise yük ve yolcu taşımacılığındaki talepler; tüm ulaşım çeşitlerini kapsamayan, toplu taşımacılığı birincil kılmayan yatırım politikaları ile çözülmeye çalışılmaktadır.

Yük ve yolcu taşımalarının deyim yerinde ise tamamına yakını kara yolu ile yapıldığı için Kara Yolu Güvenlik Problemi ön plana çıkmaktadır Ulaşım

denince sadece kara yolu ve kara yolunda alınacak önlemler akla gelmekte ve kara yolu ulaşımı tüm ulaşım çeşitlerinin en fonksiyoneli olarak algılanmaktadır. Şu andaki ulaşım politikaları insan ve yük taşımacılığını genellikle kara yolu ile yapmayı öngörmektedir.

Gelişmiş ülkelerden İtalya'da demir yolu hat uzunluğu 16.080 km, İngiltere'de 16.847 km, Fransa'da 31.727 km'dir. Oysaki ülkemiz demir yollarının toplam ana hat uzunluğu 10.508 km'dir. Ülkemizin yüzölçümü ise bu ülkelerin yüzölçümlerinin sırası ile 2,6; 3,2 ve 1,4 katıdır.

AB ülkelerindeki kara yolu ağı uzunluğu ve 1000 km² başına düşen yol uzunluğu ile Türkiye'deki kara yolu ağı uzunluğu ve 1000 km² başına düşen yol uzunluğu değerleri karşılaştırıldığında da Türkiye'deki değerlerin gelişmiş ülkelerdeki değerlerin çok altında olduğu aşağıdaki tabloda görülmektedir.

BAZI ÜLKELERDE KM² YE DÜŞEN YOL UZUNLUKLARI

2006

T.18

ÜLKE	YOL UZUNLUKLARI (Km)			YÜZÖLÇÜMÜ (KM ²)	1000 KM ² YE DÜŞEN YOL UZUNLUKLARI		
	OTOYOL	DEVLET VE İL YOLLARI	TOPLAM		OTOYOL	DEVLET VE İL YOLLARI	TOPLAM
BELÇİKA	1 729	148 010	149 739	32 545	53,13	4547,86	4600,98
KANADA	16 900	1 391 900	1 408 800	9 984 670	1,69	139,40	141,10
FRANSA	10 223	984 131	994 354	551 208	18,55	1785,41	1803,95
DANİMARKA	1 026	71 048	72 074	43 098	23,81	1648,52	1672,33
FİNLANDİYA	603	78 461	79 064	338 145	1,78	232,03	233,82
HOLLANDA	2 274	115 156	117 430	41 528	54,76	2772,97	2827,73
LÜKSEMBURG	147	2 728	2 875	2 586	56,84	1054,91	1111,76
KORE	3 486	92 551	96 037	99 585	35,01	929,37	964,37
NORVEÇ	178	91 647	91 825	323 873	0,55	282,97	283,52
POLONYA	405	376 884	377 289	322 577	1,26	1168,35	1169,61
ÇEK CUMHURİYETİ	518	54 904	55 422	78 860	6,57	696,22	702,79
TÜRKİYE *	2.041	61 764	63 805	779 452	2,62	79,24	81,86
JAPONYA	7 196	1 175 397	1 182 593	377 887	19,04	3110,45	3129,49
USA	74 847	6 320 858	6 395 705	9 631 418	7,77	656,27	664,05
İRLANDA	125	95 627	95 752	70 823	1,76	1350,23	1351,99
SLOVAKYA	296	17 459	17 755	49 035	6,04	356,05	362,09
İSVEÇ	1 545	210 455	212 000	449 964	3,43	467,72	471,15

Kaynak: International Road Traffic And Accident Data Base (September 2005)

(*) : Köy yolları, orman yolları ve Belediyelere ait yollar dahil değildir.

Otomobil sayısının mevcut araç sayısına oranı irdelediğimizde ise durum şöyledir:

- İngiltere’de otomobil sayısının araç sayısına oranı % 84,36, İsveç’te % 80,93, Fransa’da % 80,56, İspanya’da % 74,25, Danimarka’da % 75,46, Yunanistan’da % 63,13 iken,
- Türkiye de % 40,70’tir.

ÇEŞİTLİ ÜLKELERDE OTOMOBİL ORANI

2007

T.19

ÜLKE	OTOMOBİL (x1000)	TOPLAM (x1000)	OTOMOBİL ORANI %
AVUSTURYA	3 987	5 114	77,96
BELÇİKA	4 821	5 980	80,62
YUNANİSTAN	3 195	5 061	63,13
ÇEK CUMHURİYETİ	3 647	4 490	81,22
DANİMARKA	1 888	2 502	75,46
FİNLANDİYA	2 195	2 657	82,61
FRANSA	29 160	36 198	80,56
HOLLANDA	6 855	8 387	81,73
İNGİLTERE	26 953	31 950	84,36
İRLANDA	1 507	1 937	77,80
İSPANYA	18 688	25 170	74,25
İSVEÇ	4 045	4 998	80,93
İSVİÇRE	3 754	4 888	76,80
USA	131 072	230 788	56,79
MACARİSTAN	2 630	3 141	83,73
NORVEÇ	1 900	2 752	69,04
POLONYA	11 244	15 899	70,72
PORTEKİZ	3 683	5 197	70,87
JAPONYA	54 541	80 970	67,36
TÜRKİYE *	6 472	13 022	40,70

Kaynak: International Road Traffic And Accident Data Base (September 2005)

(*) : Türkiye verileri 2006 yılına aittir.

Bu tablo ile 2006 yılı araç artışlarındaki yüzdeler karşılaştırıldığında ağır araç yüzdelerindeki artışların devam ettiği ve kara taşımacılığının ulaşım içerisindeki payının hâlâ korunduğu görülmektedir.

Türkiye'deki otomobil sayısının toplam araç sayısındaki payının % 40 civarında olması, kara yollarının Avrupa ülkelerinden farklı olarak bireysel ulaşımında değil, Avrupa'dakinden çok daha yoğun olarak yük taşımacılığında kullanıldığını göstermektedir. Bu da Türkiye'de diğer taşımacılık yöntemlerine çok şans tanınmadığını, güvenlik, maliyet gibi unsurların göz ardı edilerek neredeyse her şeyin kara yolu ile taşındığını göstermektedir.

Gelişmiş ülkelerdeki nüfus başına düşen araç sayısı ve trafik kazalarındaki ölü-yaralı sayıları ile Türkiye'deki nüfus başına düşen araç sayısı ve ölü-yaralı sayıları karşılaştırıldığında, diğer ülkelere göre bizde nüfus başına düşen araç sayısı çok daha az olmasına rağmen, trafik kazalarındaki ölü ve yaralı sayıları daha fazladır. Yaşanan süreç iş gücü kaybına neden olmakla beraber birey ve toplum psikolojisinde de ciddi tahribatlara neden olmaktadır. Oysa ulaşımında birincil konumda olması gereken, insanın hareketliliği ve hareketlilik sırasındaki davranışların maksimum güvenliğinin sağlanmasıdır.

Kara yolu taşımacılığı lehine uygulanan yanlış politikalar; bir sonraki bölümde görüleceği üzere kent içi ve kentler arası ulaşımında yolcu ve yük güvenliği alanlarında ciddi sorunlar yaratmıştır. Her yıl ciddi oranda ölüm ve yaralanmalarla birlikte, trilyonlarca liralık maddi hasar meydana gelmektedir.

ULAŞIM POLİTİKALARI VE TRAFİK KAZALARI

Trafik Kazaları

Karayolları Genel Müdürlüğü 2006 yılı kaza verilerine göre 728.756 trafik kazası olmuş, bu kazalarda 4633 kişi hayatını yitirmiş, 168.550 kişi yaralanmış, 1.321.351.966 YTL maddi hasar oluşmuştur.

2007 yılı verilerine göre de 825.583 trafik kazası olmuş, bu kazalarda 5.004 kişi hayatını yitirmiş, 188.383 kişi yaralanmış, 1.560.409.662 YTL maddi hasar oluşmuştur.

Son beş yıla ilişkin ayrıntılı durum şöyledir:

	2003	2004	2005	2006	2007
Kaza	455.667	537.384	621.183	728.756	825.583
Ölü	3.966	4.428	4.525	4.633	5.004
Yaralı	128.689	152.214	154.094	168.550	188.383
Maddi Kayıp (YTL)	535.208.719	747.921.168	1.006.146.641	1.321.351.966	1.560.409.662
Kaza Artış Oranı (%)	3,5	17,93	15,59	17,32	13,29

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Kazaları Özeti 2006

Emniyet Genel Müdürlüğü Aralık 2007 Trafik İstatistikleri Bülteni.

Tablodan görüldüğü üzere kaza sayısı, ölü, yaralı sayıları ve maddi kayıplar sürekli olarak artmakta ve artık trafik kazalarındaki artış her yıl 100 bin civarında gerçekleşmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre kaza ve araç sayılarında 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 yıllarında:

- Motorlu araç sayısında sırasıyla % 1,54, % 2,79, % 13,02, % 8. 88, % 9.7, % 6 artış,
- Nüfusta sırasıyla % 1,35, % 1,32, % 1,29,% 1. 28, %1. 28, % 1,5 artış,
- Sürücü belgelerinde sırasıyla % 3,51, % 3,29, % 4,28, % 2,81, % 8,17, % 4,76 artış olurken,
- Kazalarda artış oranı yine yıllara göre –% 0,68, % 3,57, % 17,93, %15,59, % 17,32, % 13,29 olarak

gerçekleşmiştir.

Son 9 yıla ilişkin ve 100 bin araç ve nüfusa düşen kaza oranlarından da aynı sonuçlara ulaşmak mümkündür.

YILLAR İTİBARIYLA 100.000 ARACA VE NÜFUSA DÜŞEN KAZA, ÖLÜ VE YARALI SAYILARI

T.15

YILLAR	ARAÇ SAYILARI	100 000 ARACA DÜŞEN			NÜFUS SAYILARI	100 000 NÜFUSA DÜŞEN		
		KAZA	ÖLÜ	YARALI		KAZA	ÖLÜ	YARALI
1999	7.758.511	6.222	83	1.707	66.350.000	702	9	189
2000	8.320.449	6.005	79	1.619	67.420.000	743	8	202
2001	8.521.956	6.017	67	1.639	68.365.000	648	6	170
2002	8.655.170	5.198	51	1.364	69.302.000	622	6	167
2003	8.903.843	4.979	48	1.341	70.231.000	649	6	183
2004	10.236.358	5.118	45	1.445	71.152.000	755	6	214
2005	11.145.826	5.250	43	1.487	72.065.000	862	6	214
2006	12.227.393	5.573	38	1.383	72.987.400	998	6	231
2007	13.022.945	6.339	38	1.447	70.586.256	1.170	7	267

Not : 1999 Yılından itibaren EGM verilerine ilave olarak Jandarma Bölgesi'nde meydana gelen kaza, ölü ve yaralı değerleri toplamı alınmıştır.

Bu veriler bize araç ve kaza sayısında düzenli artışların olduğunu, kara yollarında trafik güvenliği zafiyetinin devam ettiğini, altyapının yetersiz olduğunu, mevcut yaya ve sürücü eğitimlerinin çok yetersiz olduğunu, yasa ve kural ihlallerinin hâlâ sürdüğünü göstermektedir.

Yine bu veriler, kazalardaki artışların araç, nüfus ve sürücü belgesi artışlarını her yıl geride bıraktığını ve kara yollarında güvensiz ulaşım politikalarının izlendiğini açıkça göstermektedir. Ayrıca motorlu araçların dağılımına ve artış oranına dikkat ettiğimizde yük taşımacılığı amaçlı araçlarda (otobüs, kamyon, kamyonet) artışın ve toplam içindeki payının yükseldiği de gözlenmektedir.

Araç ve Yol Kusurlarının Yanlış Hesaplanması

Yine kaza verileri incelendiğinde;

- 2006 yılında kazalarda sürücü kusurları % 98,13, yaya kusurları % 1,28, araç kusurları binde 32, yol kusurları on binde 17;

- 2007 yılında sürücü kusurları % 98,13, yaya kusurları % 1,51, araç kusurları binde 20, yol kusurları da on binde 9 olarak yer almaktadır.

Aşağıdaki tabloda ise son beş yıl itibarıyla artış oranları ayrıntılı olarak izlenebilmektedir.

YILLAR İTİBARIYLA MEYDANA GELEN KAZALARDAKİ KUSUR ORANLARI

YILLAR	SÜRÜCÜ %	YAYA %	YOLCU %	ARAÇ %	YOL %	DİĞER %
2003*	97,29	2,16	0,13	0,25	0,17	-
2004*	97,46	2,08	0,10	0,21	0,15	-
2005*	97,68	1,98	0,05	0,15	0,14	-
2006*	98,10	1,28	0,13	0,32	0,17	-
2007	98,13	1,51	0,07	0,20	0,09	-

(*): EGM ve Jandarma Bölgesi'nde meydana gelen kazalara göre düzenlenmiştir.

Ancak trafik kazası tespit tutanakları tutulurken “araç ve yol kusurları”nı tespit eden ilgili teknik elemanlar bulunmadığından araç ve yol kusurlarının istatistiklere doğru yansımadağı gözetilmelidir. Çünkü trafik kazası tespit tutanaklarını yol ve araç konusunda uzman olmayan Trafik zabıtası tutmakta, dolayısıyla mevcut değerlerle yapılan tespitler trafik güvenliği politikalarının uygulanması açısından zorluklar yaratmaktadır. Bu çok önemli bir eksikliklerdir.*

Ülkemizdeki kaza istatistiklerinde bilinçli ve ısrarlı bir şekilde altyapı hemen hemen kusursuz gösterilmeye çalışılmakta ve kusur esasen insana atfedilmektedir. Kazalardaki kusur payları, kaza mahalline gelen bilirkişilerin takdirine göre tutulan kaza raporları ile belirlenmektedir. Ancak raporların tutulmasında “Trafik Mühendisliği”nin uzmanlık ve bilgi birikimi bulunmamaktadır. “Trafik Mühendisliği” uygulamasının olması durumunda kusur oranlarının anlamlı bir şekilde değışeceği açıktır.

Türkiye’de, yukarıda belirttiğimiz gibi;

- Araç kusurları oranı bindelerle belirtilirken ABD’de % 10,

* Son günlerde uygulamaya başlanan trafik kaza tespit tutanaklarının sürücüler tarafından tutulmasına olanak tanıyan düzenleme bu yanlışları artırıcı olacaktır.

- Altyapı oranı on bindelerle belirtilirken ABD’de yol kusurları % 36,
- İnsan kusurları % 98 olarak belirtilirken ABD’de % 50-54 olduğu belirtilmektedir.

Gelişmiş bir ülke (ABD) ile ülkemizdeki oranlar arasındaki bu uçurum, Türkiye’de altyapı yetersizliklerini gizlemekte ve kamuoyunu yanıltmaktadır.

Diğer yandan, trafik güvenliği açısından tüm Devlet ve İl Yolları Trafik Güvenliği kontrolünün yapılmaması ve örneğin 2005 yılı itibarıyla 648.768 adet kamyonun % 52’sinin 25 yaş üstü [40.990 (% 6,3) 1970 yılı öncesi 35 yaş üstü, 155.400 (% 23,9) adedi 1980 yılı öncesi 25–35 yaş arası, 305.948 (% 47,1) adedi 1990 yılı öncesi 15–25 yaş arası] olması, yol ve araç kusurları ile ilgili istatistiki değerlerin doğruluğuna bir kez daha haklı olarak kuşku ile yaklaşılmasına neden olmaktadır. Devlet ve il yollarının büyük kısmının geçmiş dönemlerde yapılması ve son dönemlerde uygulanmaya başlanan güvenli yollar politikasına denk düşen fiziki ve geometrik standartları karşılamaması, kamyon ve çekicilerde gelişmiş ülkelerde görülmeyen bir kaza türü olan fren patlamalarının sebep olduğu kazalar bu savımızı doğrulamaktadır.

Ölümde Türkiye Avrupa Birincisi

Türkiye’deki sürücü eğitiminin ve denetiminin çok yetersiz olması ile trafikteki yaşlı araç oranının Avrupa ortalamasından yüksek olması ile birlikte, 100 bin araç başına düşen ölü sayısı dikkate alındığında, Avrupa birincisi olan Türkiye’nin araç ve yol güvenliğinin denetimi konusunda çok eksik olduğu düşünülebilir.

ÜLKE	100.000 ARACA DÜŞEN ÖLÜ SAYISI
ALMANYA	12
AVUSTURYA	18
FRANSA	17
FİNLANDİYA	14
HOLLANDA	12
İSPANYA	22
İSVEÇ	11
PORTEKİZ	30
NORVEÇ	10
İNGİLTERE	11
SLOVENYA	23
AB ORTALAMASI	19
TÜRKİYE	38
İSVİÇRE	11
KORE	41
KANADA	15
JAPONYA	11
YENİ ZELANDA	16

Kaynak: International Road Traffic And Accident Data Base (September 2005)
Türkiye verisi 2006 yılına aittir.

Yaşlı Araç Sayısındaki Durumun Trafik Güvenliğine Etkileri

Yukarıdaki verileri Türkiye'deki on yıl üzeri araç oranıyla (% 49) birleştirdiğimizde hızlı yaşlanan araçların Avrupa Birliği ülkelerindeki on yıl üzeri araç oranının (% 32,4) üzerinde olduğu gözlenmektedir. Buna kişisel duyarsızlıklar ve araçların yeterince denetlenmemesi de eklenince olumsuz sonuçlarla karşılaşmanın kaçınılmazlığı ortaya çıkmaktadır.

ARAÇLARIN YAŞ DURUMU

YILLAR	TÜRKİYE	AB
2006	7,2 %	7,3 %
2005	7,1 %	7,2 %
2004	12,8 %	7,1 %
2003	2,4 %	6,8 %
2002	1,2 %	6,8 %
5 YIL ve Üzeri	30,7 %	35,2 %
2001	1,8 %
2000	5,5 %
1999	3,6 %
1998	4,6 %
1997	4,8 %
10 Yıl ve Altı	51,0 %	67,6 %
10 Yıl ve Üzeri	49,0 %	32,4 %
TOPLAM	100,0 %	100,0 %

Motosiklet, Traktör ve Özel Amaçlı Araçlar hariç.

Spanish National Association of Automobile and Truck Manufacturersın (İspanyol Otomotiv Sanayicileri Derneği) European Motor Vehicle Parc 2006 Raporundan alınmıştır.

Yaş ve yakıt–araç teknolojisi, araçların yakıt tüketimini dolayısıyla da emisyonu belirleyen iki önemli faktör olmaktadır.

2003–2004 yıllarında trafikten 20 yaş ve üzeri 320.000 araç çekilmiş ve toplam CO₂ emisyonunda yaklaşık % 4,87’lik bir azalma sağlandığı çeşitli kaynaklarda belirtilmektedir.

Avrupa Otomotiv sanayicileri, 2012 yılı itibarıyla Avrupa Birliği ortalama taşıt emisyonunu 120 gr CO₂/km düşürülmesini desteklemektedir. Bu sonuç aslında 1998 yılında otomotiv sanayicileri ile yapılmış gönüllü anlaşmalarla başlamış olan bir sürecin meyvesidir ve her yıl otomotiv sanayisi cirosunun % 4’üne denk gelen bir 20 milyar avroluk AR-GE yatırımı, araç teknolojisindeki gelişmelerle sağlanabilmiştir. Sadece yeni satın alınan araçların teknolojisi değil trafikteki araçların da verimliliği ile değiştirilmesi için eski araçlar karbon vergilerinin konması istenmektedir. Diğer taraftan tüketicilerin daha büyük ve güvenli araç talebi de bu verimlilik artışlarının önündeki engeldir.

35 yaş üstü yaşlı araçların trafikten çekilmesi Trafik Güvenliği ve çevre sağlığı açısından olumludur ancak yeterli değildir. Bu politikanın kademeli olarak 15 yaş üstü araçlara da uygulanması gereklidir. Tüm bu veriler incelendiğinde trafik güvenliği açısından bir afet tablosu ile karşı karşıya kalındığı görülmektedir. Bu problemlerin çözümü için büyük oranda maliyet içeren yatırımlar gerekmektedir. Güvenli toplu taşımacılığın geliştirilmesine yönelik politikaların tartışılması gerekirken, sadece kara yolu trafik güvenliğini sağlamaya yönelik önlem ve yaptırımlar tartışılır olmuştur.

Dünya ölçeğinde yürütülen trafik güvenliği çalışmaları belli standartları içermekle beraber, çalışma yapılan ülkedeki gelişmişlik düzeyi, farklı projeleri ve istemleri kapsamaktadır. Ülkemizde de planlı ve hedefli çalışmalar sonucu oluşturulacak stratejiler ile ekonomik maliyetler göz önüne alınarak trafik güvenliği projeleri uygulamaya konulabilir. Oysa ulaşım planlamasının doğru yapılmaması, Trafik Güvenliği probleminden dolayı gündeme gelen ve uluslararası finans kaynaklarınca kara yolu iyileştirme Projelerine yönelik olarak kullanılan kredilerin doğru değerlendirilememesine neden olmaktadır.

Deniz yolu ve demir yolu taşımacılığında da planlama ve yatırımın doğru yapılmaması, ulaşım hizmetlerinde kara yolu taşımacılığı ile diğer taşımacılık türleri arasındaki makası kara yolu taşımacılığı lehine daha da açmaktadır. Kaldı ki yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik yaşamı gerektiği gibi sağlıklı, canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

İnsan hayatının, sağlığının ve güvenliğinin her şeyden önemli olduğu gerçeğinden hareketle insancıl, güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasının lokomotifi olan ulaşım türlerinden kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu ile birlikte yük taşımacılığında boru hatları gibi alternatifler de kullanılarak değişik ulaşım alternatifleri yaratılmalıdır. Kara yolu ulaşımı dışında, çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demir yolu, hava yolu ve deniz yolu ulaşımının da hak ettiği düzeye ulaşması ile ulaşımda toplu taşımanın yaygınlaşması temel hedefimiz ve amacımız olmalıdır. Aşağıdaki değerlendirme ve öneriler bu açıdan değerlendirilmelidir.

- Ulaşım politikaları ister kent içi, ister kentler arasını kapsasın, sonuçta toplum yararını gözeten, tüm ulaşım modlarını (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılığı) esas almalıdır. Bu anlamda ulaşım politikaları çağdaş yaklaşımlar ve teknolojik bir boyut içermelidir. Bu yaklaşımlar insana öncelik tanıyan, yatırımda ve işletmecilikte kaynakları etkin ve verimli kullanırken çevresel, kentsel ve tarihi dokuyu bozmayıp koruyan bir çerçevede olmalıdır.
- Ulaşım kapasitesini günün koşullarına, ülke ve toplum çıkarlarına uygun politikalar ile yönlendirip altyapı yatırımlarını yapmak devletin görevidir. Dahası, kentlerin ve ülkenin kaderini etkileyecek büyük projelerde toplumun ve ilgili meslek odalarının karar süreçlerine katılımlarını sağlayacak yöntemler geliştirilmelidir.
- Ulaşım sistemlerinin yönetiminin kısmen tek bir Bakanlık bünyesinde toplanması olumlu bir gelişmedir. Kara yolu, hava yolu, deniz yolu ve demir yolu ulaşım politikaları; ülke genelinde ve yerel bazda birbirleri ile entegre ve bütünlüklü olarak planlanmalı, bu planlamada kentlerin tarihsel ve kültürel dokusu, çevre ve ekonomik boyutlar dikkate alınmalıdır.
- Bu çerçevede mutlaka bir “Ulaştırma Ana Planı” yapılmalıdır. Bu Ana Plan’ın uzun ve kısa erimli hedefleri ve stratejisi olmalı ve plan metinlerinde yazılanlar hayata geçirilmelidir. Ana Plan hedeflerini, yatırım bütçelerini, uygulama sonuçlarını, tüm ulaşım türlerinin mevzuat ve yapısal problemlerini çözecek, sektörün veri tabanını yapılandırarak,

kontrol edecek ve değerlendirecek, merkezi bir yapılanmaya ihtiyaç vardır. Ülkemizde böylesi bir ulaşırma planlaması ve politikasını oluşturabilecek bilgi birikimli, deneyimli ve uzman kadro birikimi bulunmaktadır.

- Tüm ulaşırma modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımacılığında ağırlık demir yolu, deniz yolu taşımacılığına verilmelidir. Kara yolu/deniz yolu/demir yolu/ hava yolu entegrasyonlu kombine taşımacılık, bir başka deyişle bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye ve olanaklara sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminallerinin oluşturulması gereklidir. Bunların verimli şekilde kullanılabilmesi ve işlemlerin hızlandırılabilmesi için sektör içinde elektronik işlemler yaygınlaştırılmalıdır.
- Ulaşırma ile ilgili merkezi bir veri tabanı oluşturulmalıdır. Tüm taşıma türlerinde yurt içi ve yurt dışına yönelik taşımalarla ilgili sağlıklı veri tabanının oluşturulması sektörün doğru tanımlanması açısından önemlidir. Sektöre yönelik bu veri tabanı oluşturma çalışmasının sağlıklı yürütülmesi, sektörün gelişimini izlemeye, sorunların doğru tespitine ve çözüm önerilerine kolaylık sağlayacaktır. Veri tabanına ilişkin bilgisayar ortamında yapılması gerekli olan bilgi akışı, altyapıları, işletmeleri, yük ve yolcu hareketliliğini doğru takip edebilecek şekilde olmalıdır. Ayrıca ülke genelinde bölgelerin ekonomik verilerinin, yük ve yolcu arz ve talebinin araştırılarak ülke içerisindeki ulaşırma planlamasının doğru yapılması gerekmektedir. Aynı çalışma uluslararası taşımacılık ile ilgili çalışmalar yapılarak uluslararası kara yolu koridorları, limanlar, hava limanları ve bunların kapasiteleri ile bağlantı yollarının bugün ve geleceğe yönelik planlamasının doğru yapılması sağlanmalıdır. Toplanacak verilerin türü, birimi vb. konularda uluslararası ölçüler (Benzer birimler) kullanılmalıdır.
- Bölgesel kalkınma planlarındaki ulaşırma türlerine ilişkin yatırım politikaları gözden geçirilmeli ve yatırım planlaması bölgesel planlama hedeflerini de kapsayıcı olmalıdır.
- Ulaşırma sektöründe özelleştirme politikaları gözden geçirilmelidir. Ulaşırma sektörü arz-talep ilişkisi üzerine yapılandığından, gelişen ekonomik krizlere karşı duyarlı ve stratejik önemi olan bir sektördür. Stratejik önemi ve kamusal hizmet üretimi özelliği itibarıyla ulaşırma

altyapısı ve işletmeleri için uygulamaya konulan özelleştirme plan ve programları durdurulmalıdır.

- Ülkemizde toplumsal afet haline gelen trafik kazalarının sadece güvenlik projeleri ile çözülebileceği imajı toplum zihninde yavaş yavaş yer etmekte ve bu yönde kamuoyu oluşmaktadır. Oysa kara taşımacılığının bir problemi olarak görülen trafik güvenliği sorunu, kamusal bir sorun olarak değerlendirilmelidir. Bu sorun yalnızca güvenli yollar yapmakla çözülemez. Kaza riski olmayan hiçbir taşıma türü yoktur. Tüm taşıma türlerinde trafik kazası vardır. Ancak en riskli olanı kara yolu taşımacılığıdır. Demir yoluna göre 2 misli, hızlı su yoluna göre neredeyse 3 misli daha fazla enerji tüketen kara yoluna yapılmakta olan bütün yeni yatırımlar durdurulmalı, özellikle de can ve mal güvenliğini tehdit eden standart dışı ve “Duble Yol” denilen bölünmüş yollar yatırımları gözden geçirilmeli, ağırlık demiryollarına verilmelidir Yatırım maliyetleri, enerji tüketimi ve emisyon değerleri dikkate alındığında, geleceğe dönük artan talepleri karşılamak için demir yolu hatlarına öncelik verilmeli, bunların süratle çoğaltılması, yenilenmesi ve etkin kullanılmasına yönelik yatırım hamleleri başlatılmalıdır. Yeni bir demir yolu ağı saptanmalı ve yüksek standartlı hatlar yapılmalıdır.
- Ulaşımında enerji verimliliği çalışmalarının, çevresel etkiler de dikkate alınarak, ilgili tüm alanlarla bir arada ve bir bütün olarak değerlendirilmesini sağlayan ulusal bir politika içinde sürdürülmesi esas alınmalıdır.
- Ulaştırma Bakanlığınca gerçekleştirilecek ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan sistemlere (demir yolu ve deniz yolu) öncelik verilmesi, mevcut sistemlerin kapasitelerinin tam olarak ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılması ve ulaşım sektöründeki petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmelidir. Ulaşım, taşıma ve otomotiv sektörüne ilişkin mevcut yasalar bu esaslar doğrultusunda gözden geçirilmelidir.
- Demir yollarında ulaşım güvenliğini etkileyen hatlarda bakım ve onarım için bütçe ayrılıp en kısa sürede hatlar onarılmalıdır. “Yük ve yolcu taşımacılığı”nda demir yolu ve deniz yolunun taşıma paylarının artırılması kaza risklerini azaltacağı gibi dışsal maliyetleri de düşürecektir.

- Son dönemlerde hızla gelişen hava taşımacılığı ile ilgili gerekli düzenlemeler yapılarak kombine ulaşımda hak ettiği düzeye ulaşması özellikle sağlanmalıdır.
- Deniz yolu ulaşımda, başta yaş sebze ve meyve taşımacılığının çok olduğu Antalya, Muğla ve İzmir gibi iller ile Doğu Karadeniz limanlarının İstanbul bağlantılarına Ro-Ro seferlerini özendirici çalışmalar başlatılmalıdır. İskenderun, Antalya ve İzmir deniz bağlantısının etkin kullanılmasını sağlayıcı tedbirler alınmalıdır. Deniz kenarındaki tüm kasabalar ve şehirlerarasında yük ve yolcu taşınması için seferler düzenlenmesi için teşvik ortamı yaratılmalıdır.
- Yeteri kadar koruması olmayan çok sayıda liman ve/ veya barınak yerine, gerekli yerlere ulaşım tekniği yönünden yeterliliği olan limanlar yapılarak “hızlı deniz yolları” için elverişli ortam yaratılmalıdır. Denizlerimize uygun tekne tipleri geliştirilmelidir.
- Nehirler ile baraj gölleri ve doğal göller en kısa zamanda etkin ulaşım amacıyla kullanılmaya başlanmalıdır.
- Ulaşımda çevre kirlenmesine karşı gerekli tedbirler özel olarak alınmalıdır.
- Araçlardan kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için üretilen araçların Avrupa Emisyon Normuna göre üretilmeleri için gerekli yasal düzenlemeler yapılırken, emisyon denetimlerinin Makina Mühendisleri Odası tarafından yapılması sağlanmalıdır.
- Toplu taşımacılık yapan araçların çevreyi kirletmemeleri için çevre dostu yakıtların kullanılması tercih ve teşvik edilmelidir. Araçların egzoz emisyonlarında düşük gaz oranları ihtiva eden doğal gaz, etil alkol, bitkisel yağlar, LPG vb. alternatif yakıt türleri kullanılmalıdır.
- Ulaşım sektöründe yüksek yakıt tüketimine sahip taşıtlar ile eski araçların kullanımdan çekilmesi hızla planlanmalıdır. Ömrünü tamamlamış araçların dolaşımdan kaldırılması ve araç parkının yenilenmesi için gerekli önlemler alınmalıdır. Buna da kamu sektöründeki 50.000’den fazla ve çoğu verimsiz olan binek taşıtıdan başlanmalıdır. Kamu sektörünün çok özel amaçlar dışında binek aracı olarak 1400 cc motor hacminden büyük araç satın alması yasaklanmalı, mevcut parkta olan araçlar da bir plan dahilinde değiştirilmelidir.

- Ulaşımında enerji verimliliğinin artırılmasına yönelik olarak yurt içinde üretilen araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesi ve araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesi için otomotiv sektörü ile işbirliği yapılmalıdır.
- Uluslararası taşımacılıkla ilgili sorunlar ve mevzuat problemleri hızla çözümlenmelidir. Bu arada kombine taşımacılığı kolaylaştırmak bakımından her taşıma türüne göre düzenlenmiş olan mevzuatta bütünleşme sağlamak, gümrük işlemlerini hızlandırmak için mevzuatta gerekli düzenleme yapılmalıdır.
- Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan Trafik Hizmetleri Başkanlığı Trafik Genel Müdürlüğüne dönüştürülerek araç, gereç ve kadro yönünden güçlendirilmeli ve ulaşım sistemleri yönetimini üstlenen Bakanlık kapsamına alınmalıdır.
- Yasayla kurulmuş olan Yüksek Trafik Güvenlik Kurulu işlevsel hale getirilmeli, Yeni Trafik Kanunu Taslağında kaldırılan bu kurul yeniden yer almalıdır.
- Trafik Güvenliği Kurulunda ve İl Trafik Komisyonlarında TMMOB ve ilgili meslek odaları temsil edilmelidir. Yeni hazırlanan Trafik Kanunu Taslağında bu konuda İçişleri Bakanlığınca belirlenecek birer temsilci ibaresi çıkarılarak TMMOB'nin bu kurullarda direkt yer alması sağlanmalıdır. Yeni Trafik Kanunu Taslağında yer alan ve İl Trafik Komisyonu yetkileri UKOME tarafından kullanılır, ibaresi metinden çıkarılarak yetki devri önlenmelidir.
- Kentlerin kaderini etkileyecek büyük projeler tartışmaya açılmalı, meslek odalarının, üniversitelerin ve bu konularda faaliyet gösteren meslek örgütlerinin görüşleri alınmalı ve karar süreçlerine katılmaları sağlanmalıdır. Kasıtlı ve yanlış uygulama yapanlar hakkında verilen yargı kararları mutlaka uygulanmalıdır.
- Toplumda ulaşım kültürü oluşması için yoğun eğitim programları uygulanmalıdır. Son dönemde Trafik Kanununa yönelik değişiklikler öngören Kanun Taslağında "trafik güvenliği"ne yönelik çalışmaların minimum düzeyde de olsa yer alması sevindirici olmakla beraber, metinde yer alan diğer bir takım düzenlemeler çözüme yönelik kaygıların hâlâ devam edeceğinin işaretlerini vermektedir. Bu nedenle

trafik güvenliğine yönelik çalışmalar hızlandırılmalı ve Planı, stratejisi ve bütçesi olan bir “Trafik Güvenliği Projesi” yürütülmelidir.

- Trafik güvenliği projeleri yürütülürken aynı zamanda alternatif ulaşım politikalarına yönelik projeler koşut olarak hayata geçirilmelidir. Yalnızca kara yolu güvenliği öne çıkarılıp, ülke kaynakları gelişmiş ve güzel kullanılmamalı ve bu alandaki gereklilikler ile kamuoyunu tek yanlı yönlendirici çabalar birbirinden ayırt edilmelidir. Ulaşımında güvenlik problemlerini azaltmak ve artan trafik talebini daraltmak için kentler arası ulaşım ile kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalı, kentsel ve kentler arası ulaşımında toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmelidir.
- Ulaşım kültürü ve güvenliği için eğitim programları ve görsel eğitime önem verilmelidir. Trafik güvenliğinin sağlanması için okul öncesi, ilköğretim ile yetişkinlere yönelik eğitim yapılmalıdır. Sadece sürücüler değil yayalar ve yolcular da bu eğitim kapsamına alınmalıdır. Radyo ve televizyon gibi kitle eğitim araçlarında eğitici yayınların izlenebilir saatlerde yapılması sağlanmalıdır.
- Toplu taşıma araçları ve ulaştırma sistemlerinde özürü ve engellileri gözeterek önlemler alınmalı, bu uygulamalar kalıcı olmalı ve yönetmeliklere yeni standartlar eklenmelidir.
- Ulaşımında AB mevzuatına yönelik uyum çalışmalarında ve buna bağlı olarak yeniden düzenlemelerde ilgili meslek odalarının görüşü mutlaka alınmalıdır.
- 2918 sayılı Trafik Kanunu Taslağı, meslek odaları, meslek örgütleri ve üniversitelerin görüşleri doğrultusunda tekrar gözden geçirilmelidir.
- Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında trafik kazası tespit tutanaklarının doldurulması; zabıta, yol/trafik konusunda eğitim almış inşaat/makine mühendisi ve araç tekniği alanında Makina Mühendisleri Odasınınca belgelendirilmiş makina mühendisleri ile doktorlar tarafından ortaklaşa yapılmalıdır. Yeni Trafik Kanunu Taslağında maddi hasarlı kazalar için öngörülen trafik kazası tespiti ve hasar oranı ile ilgili çalışmaları yapacak ve tutanakları düzenleyecekler için tespit edilen mesleki yeterlilik daha açık hale getirilmeli ve yeniden tanımlanmalıdır. Bu alanda trafik ve araç eğitimi almış makina mühendislerinin, yol

kusurları gündeme geldiğinde de inşaat mühendislerinin görev almaları sağlanmalıdır.

- Ulaşım ve trafik konularında mahkemelerde bilirkişilik yapacaklarda; ilgili meslek odası tarafından bu konularda eğitilip belgelendirilmiş olmaları şartı aranmalıdır.
- Kentsel ulaşımında belediye trafik birimleri yapım ve bakımından sorumlu oldukları yolları; trafik düzen ve güvenliğini sağlayacak durumda tutmaları sağlanmalı, kavşaklarda ve yollarda düşey ve bilhassa yatay işaretlemeler uygulanmalıdır.
- Büyükşehir tabir edilen kentlerde, kent merkezlerine trafik akışı caydırıcı hale getirilmeli, merkeze doğru trafik akışında tercihte bulunanların ek maliyetleri karşılaması için yaptırımlar uygulanmalıdır. Kamu binaları, sosyal tesisler vb. yapıların kent merkezine toplanmaması için gerekli planlama yapılmalı, çok merkezli kent planlaması yapılarak artan trafik planlanmalıdır.
- Günümüz modası haline gelen şehir içi toplu taşımacılığının özelleştirilmesinde; kentin sahibi olan kentin, kent örgütlenmeleri, meslek odaları ve üniversitelerin görüşleri alınmalı, özelleştirme politikalarından vazgeçilmelidir.
- Kentsel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüşmelidir. Çevre yollarında ve şehir geçişlerinde yapılaşma önlenmelidir. Kentsel ulaşımındaki politikasızlık ve plansızlık ile kötü trafik yönetiminden kaynaklanan kaos çözümlenmeli, bu kaostan dolayı oluşan iş gücü ve zaman kaybı önlenmelidir. Şehir merkezlerine doğru araç akışını engelleyecek alternatif politikalar uygulanmalıdır. Büyük kentlerde kent içi ulaşımlarda problemleri çözmek için toplu taşımacılık tercih edilmelidir. Tüm ulaşım maliyetlerinde dışsal maliyetler de hesaba katılmalıdır. Kentsel alanlarda hiç yaşam hakkı tanınmayan yayalara ve yaya güvenliğine yönelik yeni tedbirler alınmalı, yaya güvenliği sağlanmalı, yaya yürüyüş bölgeleri oluşturulmalıdır. Ülke genelinde kentlerde yaya ve bisikletlilere yönelik güvenlik problemi devam etmektedir. Kent merkezlerinde bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmalı ve bisiklet yolları yapılmalıdır.
- Büyük kentlerde etkin bir toplu taşıma sistemi kurulurken, küçük taşıt kullanılmasını zorlaştıracak önlemler de alınmalıdır. Bu kapsamda, toplu

taşıma sistemlerinin sadece ana yollardan değil ara caddelerden de geçerek servis yapmaları, frekansın ve hizmet düzeyinin fazla olması planlanmalıdır. Kent merkezlerinde park yasaklarının ciddiyle uygulanması sağlanmalıdır.

- Gürültü azaltıcı sistemler arasında karşılaştırma yapılarak, ekonomik parametreler tespit edilmeli ve bu çerçevede gürültü önleyici tedbirler için kısa ve uzun vadeli planlamalar yapılmalıdır.
- Üniversitelerimiz bünyesinde “Trafik Mühendisliği“ bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.
- Sürücü kurslarında denetlemeler sıklaştırılmalıdır. Yeniden hazırlanması düşünülen sürücü okullarına ait yönetmelik, Odamız görüşü de alınarak hazırlanmalı ve yönetmelikte eğitim ve uygulama süreleri uzatılmalıdır. Bu kurslarda Odamız üyelerinin denetim ve istihdamı yaygınlaştırılmalıdır. Yeni Trafik Kanun Taslağında sürücü belgelerinin vizenmesine yer verilmesi olumlu bir gelişmedir.
- Araç teknik muayenelerinin özelleştirilmesinden vazgeçilmelidir. Kamusal hizmet olan bu alanda gerekli yatırımlarla araç teknik muayenesi kamu eliyle Avrupa normlarında yapılmalıdır.
- Bakım ve Onarım hizmeti veren işletmelerde ve araç fenni muayenesinde teknik hizmet sorumlulukları zorunlu hale getirilmeli ve Oda tarafından eğitilip belgelendirilmiş Oda üyesi makina mühendislerinin istihdamı sağlanmalıdır.
- Araç güvenliği yönünden araçların uluslararası normlara uygun olarak üretimi ve bakımı önemli rol oynamaktadır. Ülkemizdeki mevcut Araç İmal Tadil Montaj Yönetmeliği ve standartları gözden geçirilerek uluslararası normlara uygun hale getirilmeli, yerli üretim ve yurtdışından ithal edilen araçlar ile yedek parçalarının bu normlara uygun olup olmadığının denetiminin TMMOB Makina Mühendisleri Odası tarafından yapılması sağlanmalıdır.
- Araç imal, tadil ve montaj hizmetleri, Makina Mühendisleri Odası tarafından belgelendirilmiş makine mühendislerince yapılmalı ve projeler Oda tarafından mutlaka denetlenmelidir. Bu alanda teknik inceleme, onay ve yeterlilik belgeleri Makina Mühendisleri Odasınca verilmelidir. Uygulamada olan yönetmelikler ve standartlar uluslararası standartlara uyarlanmalı, tip onayı Makina Mühendisleri Odası tarafından verilmelidir.

KAYNAKÇA

Beş Yıllık Kalkınma Planları, DPT

Beş Yıllık Kalkınma Planları Özel İhtisas Komisyon Raporları, DPT

Stratejik Plan (2007-2011), Karayolları Genel Müdürlüğü

Trafik Kazaları Özeti 2006, 2007, Karayolları Genel Müdürlüğü

Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi Raporu-Özet-2004, Dünya Sağlık Örgütü

DİE ve TÜİK İstatistikleri

Emniyet Genel Müdürlüğü İstatistikleri

Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, 1, 2, 3. Rapor, İTÜ, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, 2004, 2005

ORER Mete, “Türkiye Ulaştırmasının Bölgesel Durumu”, 7. Ulaştırma Kongresi, İMO, 2007

ÇAKAR Ali Ekber, “Modern Binek Otolarında Pasif Güvenlik Sistemlerinden Hava Yastığı”, Yüksek Lisans Tezi, 1995

2. Ulaşım ve Trafik Kongresi, MMO, Ankara, 1999

II. Ulaşım ve Trafik Kongresi, MMO Ankara, 2001

Birliğe Çağrı, YYÜ, Enerji-Deprem-Ulaşım (EDU) Ulusal Çalışma Grubu, 2006

Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu, MMO, 2008