

21. yüzyıl dünyasında yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik hayatı canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir.Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışının beraberinde getirdiği sorunlar hiç kuşkusuz ulaşım sektörüne de yansımaktadır.Kentleşme oranı toplumun ekonomik ve sosyal gelişmişliğin bir göstergesi olarak görülürken aynı zamanda ; ulaşım alanında en modern en gelişmiş araçlara sahip olmak ve bu alandaki teknolojik yeniliklere ayak uydurmak ekonomik kalkınmışlığın da bir gereğidir.Ulaştırma kendi başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür.Ulaştırma bir hizmettir.Bu hizmetin üretimi ve satışı aynı anda olur.Bu hizmetin ihtiyaç duyulduğunda kullanılmak üzere depolanma olanağı bulunmamaktadır.Diğer sektörler kendisine ihtiyaç duyduğu kadar üretilmek durumundadır.Diğer bir ifade ile bütün ihtiyaçlar, kaynaklar, ilişkiler bir planlama çerçevesinde değerlendirilmek durumundadır.

Ulaşım planlaması, gelişen kentlerin ve kentler arasında yaşayanların gereksinimini; ekonomik, hızlı, konforlu ve emniyetli olarak temin etmek, bunun yöntemlerini araştırmak, kentte ve kentler arasında insan, araç ve eşyanın hızlı, konforlu, ekonomik, emniyetli, çevre problemi yaratmadan, maliyeti en aza indirilerek en az düzeyde gürültü, dışa bağımlılığı azaltılmış ve taşıma kolaylığı sağlayacak faaliyetleri temin etmektir. Dün bu kavramlar ne kadar önem taşıyorsa bugünde gelecekte de bu kavramların önemi artarak devam edecektir.Çünkü;nüfus hızlı bir şekilde artmaya devam etmekte,insanların refah ve kültür seviyeleri yükselmekte, toplumun refah düzeyine bağlı olarak bireysel araç kullanımı hızla yaygınlaşmakta, kentleşme oranı ile birlikte ticaret ve alış-veriş merkezleri yaygınlaşmaktadır.Sorunların çözümlenmesi ancak master planı çerçevesinde hizmetin hangi alternatif ulaşım sistemleri arasında dağılacığını planlamaktır.

Ulaşım, hareket ve hareket güvenliği olarak tanımlanabilir. Bu tanımın merkezinde birincil olarak insan hareketliliği, ikincil olarak yük taşımacılığı bulunmaktadır.Ulaşım ve Trafik; ana eksen saydığımız bu iki faktörden kaynaklanan, arzın ve karşılığı olan talebin doğru tanımlanmasıdır.Ulaşım da temel tercih;ekonomik, güvenli, hızlı, yolcu taşımalarında konforlu, ulaşım süresinin ve maliyetinin en aza indirilmesi, çevre ile uyumlu , en az düzeyde gürültü, dışa bağımlılığın azaltılması taşıma kolaylığı sağlayacak bir trafik tekniğini zorunlu kılmaktadır.Dolayısıyla ulaşım ve trafik, genellikle ulaşım alt yapılarının oluşturulması ve sonrası işletim sistemleri ve işletim sistemleri arasında oluşacak olumsuzlukları ve bu alandaki güvenlik kaygıları ile ana faktör olan insanın hareketlilik sırasındaki davranışlarını ve güvenliğini hedef almalıdır. Ulaşım da ekonomik etüt, koordinasyon (değişik ulaşım araçları arası doğru yolcu ve yük akışını sağlayacak planlama) ile alt yapı ve üst yapı arasındaki uyum esastır. Çünkü Ulaşım ve Trafiği bir bütün olarak ele almak; Çevre ve ekonomik kaynakları doğru kullanarak güvenli hareketliliği sağlamak, plan hedeflerini doğru hesaplayıp hedeflerde sapmaları asgariye indirmek ve buna denk düşen doğru anlayışı ifade etmektir.

Ulaşım politikaları ister kent içini, ister kentler arasını kapsasın, sonuçta toplum yararını gözeten, kombine taşımacılık (seri,ekonomik, çevreci, güvenli,

hızlı taşımacılık) gibi tüm alternatifleri (Kara, hava, deniz, demiryolu ve boru hatları) gözetmesi gerekmektedir.Kent içi ve kentler arası ulaşım çağdaş yaklaşımlara ve politikalara dayanmalıdır.Taşıtlara değil insana öncelik veren, diğer bir ifade ile trafikçi politikalar yerine toplu taşımacı politikaları tercih eden, yatırımda ve işletmecilikte kaynakları etkin ve verimli kullanan mevcut alt yapı ve tesislerin kapasitesini en üst düzeyde kullanan, çevresel, kentsel insani ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan ve destekleyen, kentin kaderini etkileyecek büyük projelerde toplumun ilgili kesimlerinin ve özellikle meslek odalarının karar süreçlerine katıldığı modern teknolojilerin kullanımında etkinliği gözeten projeler, yöntemler ve teknikler kullanılmalıdır.

Ulaşım sorunu ve trafik düzensizliğini çözecek, hedefi ve planı belli uygulamaları kapsayan bir çalışma ve bu çalışmanın kısa ve uzun erimli hedefleri , bu hedeflere

yönelik mali bir plan ve bütçe ile bir projeyi yönetecek ve sonuçlarını irdeleyecek , uygulanan planı güncelleştirecek, kurumlar arası organik ilişkiyi sağlayacak ve gerekli organizasyonu yapacak bir yapılanmanın olması gereklidir.

Bugün dünyada; kent içi ve kent dışı taşımacılığın birbiriyle uyumlaştırıldığı, denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu ve boru hatları taşımacılığının birlikte değerlendirildiği, taşımacılıkta oluşan talepleri alternatifleriyle birlikte değerlendirilerek ve öncelikle toplu taşımacılığı birincil kılan ulaşım politikaları uygulanırken, ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığındaki talepler tüm ulaşım taleplerini kapsamayan, toplu taşımacılığı birincil tercih kılmayan yatırım politikaları uygulanmaktadır.

Ülkemizde doğru ulaşım politikaları olmadığı gibi insan ve yük taşımacılığı genellikle karayolu ile yapılmaktadır. Hedefler ve hedeflere yönelik mali plan ve bütçe bulunmamaktadır. Yoğun kara taşımacılığının gündeme getirdiği Trafik Güvenliği probleminden dolayı Uluslararası Finans Kaynaklarınınca Karayolu İyileştirme Projelerine yönelik olarak kullanılan krediler de doğru değerlendirilmemektedir. Denizyolu ve demiryolu taşımacılığında planlama ve yatırımın doğru yapılmaması ulaşım hizmetlerinde Karayolu taşımacılığı ile diğer taşıma türleri arasındaki makası karayolu taşımacılığı lehine daha da açmaktadır. Kaldı ki yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik hayatı canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir. Ekonomik ve toplumsal gelişme sonucu oluşan ulaşım kapasitesini günün koşullarına, Ülke ve Toplum çıkarlarına uygun politikalar ile yönlendirip, alt yapı yatırımlarını yapmak devletin görevidir. Ulaştırma politikalarında Kombine ve toplu taşımacılık birincil politikalar olmalıdır. Uygulanan ulaşım politikaları, tam tersine Karayolu taşımacılığını ana ulaşım sektörü haline getirmiştir. Gelişmiş ülkelerden İtalya'da demiryolu hat uzunluğu 16080 km , İngiltere'de 16656 km ve Fransa'da 31735 km ` dir. Oysaki Ülkemiz demiryollarının toplam anahat uzunluğu 8607 km.dir Ülkemizin yüzölçümü ise bu ülkelerin yüzölçümlerinin sırası ile 2.6 , 3.2 ve 1.4 katıdır. Karayolu taşımacılığı lehine uygulanan bu yanlış politikalar; kent içi ve kentler arası ulaşımında yolcu ve yük güvenliği alanlarında ciddi sorunlar yaratmıştır. Kent içi ve kentlerarası taşıt trafiğinin artması; yolların sokakların dokusunu ve izlediği hatları değiştirdiği gibi kentlerin görünümünü bozmakta, yaşayanların yaşamının tehdit etmekte, ekonomik gelişmesini engellemektedir. Her yıl trilyonlarca liralık maddi hasar, ölüm ve yaralanmalar meydana gelmektedir. Yaşanan süreç işgücü kaybına neden olmakta ve toplum psikolojisinde ciddi tahribatlara neden olmaktadır.

2000 yılı verilerine göre 466 385 Trafik kazası olmuş, bu kazalarda 3941 kişi hayatını yitirmiş, 115 877 kişi yaralanmış, 341 685 292 dolarlık maddi hasar oluşmuştur. Bu tablo karşısında toplum, güvenli toplu taşımacılığın geliştirilmesine yönelik politikaların oluşturulması yerine sorun aciliyet yarattığı için tüm tedbirleri karayolu güvenliğini sağlamaya yönelik önlemler bütünü olarak algılamaya başlamıştır. Ulaşım denince sadece karayolu ve kara yolunda alınacak önlemler tartışılmakta ve karayolu ulaşımı tüm ulaşım tiplerinin en fonksiyoneli olarak algılanmaktadır.

Bu dönemde tüm dünyada, Dünya Bankası orijinli `Küresel Yol Güvenliği Projesi' çalışması başlatılmıştır. 1999 yılında başlatılan çalışma 2020 yılına kadar iki aşamalı planlanmış olup, genelde gelişmekte olan ve geri kalmış ülkelerde trafik güvenliğine yönelik stratejiler geliştirmek ve bu stratejilerin gerektirdiği alanlarda kredi kullandırmayı öngörmektedir. Karayolunda meydana gelen ölüm ve yaralanmaları önlemeye yönelik olarak başlatıldığı iddia edilen bu proje toplu ve kombine taşımacılığı öngörmemekte ve bu alana yönelik hiçbir tavsiyede veya girişimde bulunmamaktadır. Sadece karayolu güvenliğine yönelik çalışmaları öngörürken, bu projeyi tüm toplumu kapsayacak bir örgütlenme modeli ile yürütmeyi hedeflemektedir. Ülkemizde toplumsal afet haline gelen trafik kazalarının sadece güvenlik projeleri ile çözülebileceği imajı toplum zihninde yavaş yavaş yer etmekte ve bu alanda kamuoyu oluşmaktadır. Kara taşımacılığı sonucu oluşan trafik güvenliği sorunu kamusal alan olarak değerlendirilmelidir. Bu alanda dünya ölçeğinde yürütülen trafik güvenliği çalışmaları anlayış farklılıklarıyla beraber tüm dünyada standart olup, planlı ve hedefli çalışmalar sonucu oluşturulacak strateji ve ekonomik maliyet göz önüne alınarak ülkemizde uygulamaya konmalıdır. Güvenlik sorunu çözülürken alternatif ulaşım politikaları tartışmaya açılmalı , tekçi, monopol

anlayışlara meydan verilmemelidir. Sadece karayolu güvenliği gündemleştirilip, Ülke kaynakları gelişi güzel kullanılmamalı ve bu alanda oluşturulmaya çalışılan karayolu taşımacılığı ve iyileştirme projelerine yönelik manüplasyonlar önlenmelidir. Bu alanda ulaştırma planlaması ve politikası oluşturacak bilgi birikimi ve deneyimi olan yerel personel kapasitesi vardır. Oluşturulacak yerel olanaklar, daha ekonomik ve toplumsal amaçlı ulaşım projelerini hayata geçirebilir. Oluşturulacak uzun erimli ulaşım politikalarında Kentler arası ulaşım ile kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalıdır. Kentsel ulaşımında toplu taşımacılık geliştirilerek artan trafik talebi daraltılmalı ve bu alanda gerekli tedbirler alınmalıdır. Bu çalışmalara koşul olarak kentsel imar uygulamaları ulaşım politikalarıyla örtüşmeli, kentsel ulaşımındaki kaos önlenerek, ulaşımın plansızlığı ve zorluğundan kaynaklanan işgücü ve zaman kaybı önlenmelidir. Kentsel alanlarda yayaya yönelik tedbirler alınarak, yaya güvenliği sağlanmalı ve yaya yürüyüş bölgeleri oluşturulmalıdır. Toplu taşımanın yaygınlaştırılması ile kentsel trafiğin yaratacağı her türlü çevre kirliliği önlenmelidir. Eğitim çalışmalarına önem verilmeli ve planlı bir şekilde toplumda ulaşım kültürü oluşturulmalıdır.

Bu çerçevede;

1. Ulaşım sistemleri tek bir bakanlık altında yapılandırılarak karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu ulaşım politikaları ulusal ve yerel bazda birbirleri ile entegre ve bütünlüklü olarak planlanmalı, kentin tarihsel ve kültürel dokusu, çevre, ekonomik boyutları dikkate alınarak uygulamaya konulmalıdır.
2. Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan trafik hizmetlerini yürüten başkanlık Trafik Genel Müdürlüğüne dönüştürülerek araç-gereç ve kadro yönünden güçlendirilip, ulaştırma ile ilgili bakanlık kapsamına alınmalıdır.
3. Yasayla kurulmuş olan Yüksek Trafik Güvenlik Kurulu işlevsel hale getirilmelidir.
4. Kent içi Ulaşım ve Trafik Komisyonlarında ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile birlikte TMMOB ve ilgili sivil toplum örgütleri temsil edilmelidir.
5. Ulaşım politikaları ülkenin tüm kesimlerinin katkısıyla oluşturulmalı, uzun erimli bir planlama ve hedefler belirlenerek buna uygun stratejiler ve bütçeler oluşturularak tüm topluma anlatılarak ve tüm toplum kesimlerinin görüş ve katkıları sağlanarak toplumsal bir konsensus oluşturulmalıdır.
6. Kentin kaderini etkileyecek büyük projeler tartışmaya açılmalı, meslek odalarının uzman kuruluşların ve üniversitelerin kesinlikle görüşleri alınmalıdır.
7. Ulaşım politikaları ulusal düzeyde saptanmalı; yeni demiryolu ağı çalışmalarını geliştirmek, mevcutları yenilemek, denizyolu ulaşımını olabildiğince geliştirmek için gereken önlemler ivedilikle alınmalı ve uygulanmalıdır. Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu, Boru Hattı vb. ulaşım sistemleri arasında koordinasyon sağlanarak kombine taşımacılık devreye sokulmalıdır.
8. Trafik kültürünün ve güvenliğinin sağlanması amacıyla Ulaşım ve Trafik eğitimi – öğretimi görsel uygulamalarla geliştirilmelidir. Görsel basında yapılan Trafik eğitimleri günün izlenebilir saatlerinde ve tüm kanallarda aynı anda yapılmalıdır. Bu amaçla değiştirilmekte olan RTÜK yasasında da gerekli düzenlemeler ivedilikle yapılmalıdır.
9. Trafik güvenliğinin sağlanması için okul öncesi eğitim ve okul içi eğitim uygulanmalı, sadece sürücülerin değil yayaların ve yolcuların eğitimleri de titizlikle yapılmalı ve takip edilmelidir. Ayrıca radyo ve televizyon gibi kitle iletişim araçlarında da konu hakkında eğitici yayınların yapılması sağlanmalıdır.
10. Karayolu Taşımacılık Kanunu yeniden düzenlenmeli ve bu konuda meslek odalarının görüşü mutlaka alınmalı, bu alanda politikalar oluşturulurken toplumsal fayda ön planda tutulmalıdır.
11. 2918 sayılı Trafik Kanunu, taraf olan tüm kesimlerin görüşü alınarak günün koşullarına uygun olarak yeniden düzenlenmelidir.
12. Trafik Kazası Tespit Tutanaklarının doldurulması; zabıta, yol/trafik konusunda uzman inşaat mühendisi, doktor ve Oda tarafından eğitilip ve belgelendirilmiş Oda üyesi uzman makina mühendisleri tarafından ortaklaşa yapılmalıdır. Trafik Kazası Tespit Tutanakları hazırlama aşamalarında olay yeri ve olaya karışan araçların mutlaka fotoğrafları çekilmelidir.
13. Trafik konusunda mahkemelerde bilirkişilik yapanlarda; ilgili Meslek Odaları tarafından eğitilip belgelendirilmiş olmaları koşulu aranmalıdır.

14. Kent içi ve kentler arası ulaşımlarda toplu taşımacılık birincil öncelik taşımalı ve çevre kirlenmesi asgari düzeye düşürülmelidir. Toplu taşımanın benimsenmesi için gerekirse subvansiyonlar yolu ile toplu taşımacılığı cazip hale getirecek düzenlemeler yapılmalıdır.
15. Toplu taşıma araçları ve ulaştırma sistemleri özürü ve engellilere uygun olarak düzenlenmelidir.
16. Kentsel ulaşımda Belediye Trafik Birimleri yapım ve bakımdan sorumlu oldukları yolları trafik düzen ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmalı; bunun gerçekleştirilmesi için de gerekli gördüğü kavşaklara ve yerlere yatay ve düşey trafik işaretlerini koymalıdır.
17. Büyük kapasiteli otoparklar merkez bölge yerine, merkez bölge çevresine yapılmalıdır. Aksi halde merkez bölge içine özel oto girişi özendirilmiş olacaktır. Özel oto sahiplerinin toplu taşıma araçlarını tercih etmeleri yönünde caydırıcı önlemler alınmalıdır.
18. Kamu binaları, sosyal tesisler vb. yapıların kent geneline yayılması ile kent merkezindeki yoğunluğun azaltılması yoluna gidilmelidir. Bir başka deyişle yeni kent merkezleri yaratılmalı tek merkezli kentleşmenin önüne geçilmelidir.
19. Taşıt üretiminde teknolojik gelişmeler izlenerek yeni üretim teknikleri uygulanmalı ve güvenilir taşıtlar üretilmelidir.
20. Araçlardan kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için üretilen araçların Avrupa emisyon normuna göre üretilmeleri için gerekli yasal düzenlemeler yapılırken denetimlerinin bağımsız kuruluş olan Makina Mühendisleri Odası tarafından yapılması sağlanmalıdır.
21. Toplu taşımacılık yapan araçların çevreyi kirletmemeleri için çevre dostu yakıtların kullanılması tercih ve teşvik edilmelidir Araçların ekzoz emisyonlarında düşük gaz oranları ihtiva eden doğalgaz, etil alkol, bitkisel yağlar, LPG vb. alternatif yakıt türleri kullanılmalıdır.
22. Gürültü azaltıcı sistemler arasında karşılaştırma yapılarak ekonomik parametreler tespit edilmeli, bu çerçevede kısa orta ve uzun vadede yapılabilecekler belirlenmelidir
23. Araç muayeneleri formalite olmaktan çıkarılmalı, modern cihazlarla kontroller yapılmalı, çıkacak sonuçlara göre tedbirler alınıp uygulanmaya konulmalıdır.
24. Başta Metro, hafif raylı sistemler olmak üzere, kentsel ulaşım projelerinin geliştirilmesi ve uygulanmasında, yerel yönetimlerin yanı sıra, ilgili meslek odaları, sivil toplum örgütleri ile üniversiteler söz ve karar sahibi olmalıdır. Kasıtlı ve yanlış uygulama yapanlar hakkında verilen Yargı kararları mutlaka uygulanmalıdır.
25. Kent içi ulaşımında dolmuşların yerine daha fazla yolcu kapasiteli ve her türlü konfora sahip yeni model otobüsler devreye alınmalı, dolmuş taşımacılığı kent merkezi dışındaki güzergahlara kaydırılmalıdır.
26. Kent içi trafiğinde uygun alanlarda bisiklet kullanımı özendirilmelidir ve bu amaçla bisiklet yolları yapılmalı, bisiklet ulaşımı sağlanmalıdır
27. Üniversitelerimiz bünyesinde "Trafik Mühendisliği" bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.
28. Sürücü kursları mutlaka denetim altına alınmalı Milli Eğitim Bakanlığı ve Odamız görüşü mutlaka alınarak yasal düzenlemeler hemen çıkarılmalıdır. Kurslarda Odamız üyelerinin denetim ve istihdamı yaygınlaştırılmalıdır. Sürücü Belgesine vize şartı getirilmeli, sürücülerin psikolojik, fizyolojik kontrolleri yapılmalıdır.
29. Günümüz modası haline gelen şehir içi toplu taşımacılığın özelleştirilmesinde; kentin sahibi olan kentlinin, sivil toplum örgütlerinin, Meslek Odalarının ve Üniversitelerin görüşleri alınmadan bireysel düşüncelere dayalı politikalardan ve yanlış özelleştirmelerden vazgeçilmelidir.
30. Bakım ve onarım hizmeti veren işletmelerde teknik hizmet sorumlulukları zorunlu hale getirilmeli ve Oda tarafından eğitilip belgelendirilmiş Oda üyesi uzman Makina Mühendislerinin istihdamı bu işletmelerde sağlanmalıdır.
31. Araç güvenliği yönünden; araçların güncel normlara uygun olarak üretimi ve bakımı önemli rol oynamaktadır. Ülkemizdeki mevcut araç imal tadil montaj

- yönetmeliği ve standartları gözden geçirilerek uluslar arası normlara uygun hale getirilmeli, üretilen ve yurt dışından ithal edilen araçların bu normlara uygun olup olmadıkları bağımsız kuruluş olan Makina Mühendisleri Odası tarafından denetlenmesi sağlanmalıdır.
32. Araçlarda kullanılan yedek parça üretimi ve ithalatı ile mühendislik hizmetlerinin denetlenmesi sağlanmalıdır.
33. Araç İmal, Tadil ve Montaj hizmetleri, Makina Mühendisleri Odası tarafından belgelendirilmiş makine mühendislerince yapılmalı ve oda tarafından projeler mutlaka denetlenmelidir. Bu alanda teknik inceleme, onay ve yeterlilik belgeleri Makina Mühendisleri Odasınca verilmelidir. Uygulamada olan yönetmelikler ve standartlar uluslar arası standartlara uyarlanmalı, tip onayı Makina Mühendisleri Odası tarafından verilmelidir.

İnsan hayatının,sağlığının ve güvenliğinin herşeyden önemli olduğu gerçeğinden hareketle insancıl, güvenli, hızlı, konforlu, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasının lokomotiflerinden olan karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları gibi tüm alternatifleri birlikte gözeten, karayolu ulaşımı dışındaki diğer ulaşım türlerinin de hakettiği düzeye ulaşması, çağdaş ve hızlı bir demiryolu, denizyolu, havayolu ulaşımının gerçekleşmesi temel hedefimiz ve amacımızdır.