



tmmob  
makina mühendisleri odası

## ODA RAPORU

# ULAŞIM VE TRAFİK POLİTİKALARINDA PLANLAMA GEREKLİLİĞİ

*Revize Edilmiş Dördüncü Baskı*

Nisan 2012

Yayın No: MMO/585

**tmmob**  
**makina mühendisleri odası**

Meşrutiyet Caddesi No: 19 Kat: 6-7-8  
Tel: (0 312) 425 21 41 ◆ Faks: (0 312) 417 86 21  
e-posta: mmo@mmo.org.tr  
<http://www.mmo.org.tr>

**YAYIN NO: MMO/585**

ISBN: 978-605-01-0353-3

Bu yapıtın yayın hakkı Makina Mühendisleri Odası'na aittir. Kitabın hiçbir bölümü değiştirilemez. MMO'nun izni olmadan kitabın hiçbir bölümü elektronik, mekanik vb. yollarla kopya edilip kullanılamaz. Kaynak gösterilmek kaydı ile alıntı yapılabilir.

1. Baskı: Nisan 2006/Ankara

**4. Baskı: Nisan 2012/Ankara**

**Baskı**

MRK Baskı ve Tanıtım Hizmetleri Tic. Ltd. Şti  
Tel: (0312) 354 54 57

# sunuş

Ulaştırma sistemi, ekonomik ölçeği ve toplumsal yaşam üzerinde büyük önemi bulunan çok yönlü etkileri itibarıyla toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahiptir. Bu noktada her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da en modern, en gelişmiş sistem sahip olmak, teknolojik gelişmelere ayak uydurmak, ekonomik kalkınmanın ve sosyal gelişmenin bir gereğidir.

Türkiye’de uzun bir süreden beri ülke gerçeklerine aykırı olarak sürdürülen karayolu taşımacılığına verilen aşırı önem, diğer taşıma türlerinin ihmal edilmesine yol açmıştır. Bunun sonucunda da zaman kaybı, yüksek maliyet, verimsiz yol kullanımı ile yatırım maliyetlerindeki artış, arazi kayıpları, gürültü ve çevre kirliliği oluşmuş; ekonomik olmayan, irrasyonel yatırım kararlarıyla ülkemizde denge ve çarpık bir ulaşım sistemi geliştirilmiştir. Tamamen dışa bağımlı, çevre ve kültürel dokuyu tahrip eden ve halkın aleyhine olan bu çarpık sistem artan trafik kazaları nedeni ile telafisi mümkün olmayan maddi ve manevi kayıplara da yol açmış, bugün ulaşımında yaşanan kaosu doğmasına neden olmuştur.

Bu sorunların aşılması, ülke gerçeklerine uygun, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları taşımacılığına öncelik veren politikaların hayata geçirilmesi ile olanaklı olacaktır. Ulaşım toplumsal ve ekonomik gelişmemizin ayrılmaz, bütünsel ve sistemik bir parçası olarak algılanmalıdır. Bütün bireyler ve toplum tarafından güvenle kullanılacak, seyahat özgürlüğünü güvence altına alan ve bir ulaşım sistemi, toplumumuzun tüm kesimlerini ilgilendiren temel bir sorundur. Bu konuda var olan yasal düzenlemeler yetersiz olmakla birlikte, var olan kurallar da uygulanmamaktadır. Bir anlamda insanların yaşama hakları ihlal edilmektedir. Bu sorunlar, özel oto yapımına dönük yatırımların yoğunlaşması ve her gün trafiğe yeni araçların çıkması ile artmaktadır.

Odamızın hazırlamış olduğu “Ulaşım Politikalarının Değerlendirilmesi ve Planlama Gerekliliği Oda Raporu”nda, yukarıdaki temel perspektiften hareketle; ülkemizdeki ulaşım ve trafik politikaları ile uygulamadaki sorunlar irdelenerek çözüm önerileri ortaya konulmuştur.

Raporu hazırlayan Ali Ekber ÇAKAR, Özcan BAYRAKÇI ve emeği geçen herkese teşekkürlerimizi sunarız.

Nisan 2012

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası**  
**Yönetim Kurulu**

# içindekiler

<b>1. ULAŞIM POLİTİKALARINA GENEL BAKIŞ</b> .....	1
<b>2. ÜLKEMİZDE ULAŞIM POLİTİKALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ</b> .....	3
2.1 1923-1950 Yılları Arası Ulaşımın Genel Durumu .....	3
2.2 1950'lerden Günümüze Genel Durum .....	3
2.3 Ulaşımında Sektörel Dağılım ve Diğer Ülkelerle Karşılaştırma .....	6
2.4 Ulaşım Türlerinde Çevre Kirliliği, Arazi İsrافی ve Maliyetlerde Avantaj ve Dezavantaj Unsurları .....	8
2.5 Kalkınma Planlarında Ulaşım .....	10
2.6 Orta Vadeli Program (2012-2014), 60. 61. Hükümet Programları ve 2012 Programında Ulaşım .....	14
2.7 Karayolu Ulaşımında Trafik Güvenliği Sorunu .....	24
2.8 Mevcut Durum Değerlendirmesi.....	26
<b>3. ULAŞIM POLİTİKALARI VE TRAFİK KAZALARI</b> .....	<b>33</b>
3.1 Karayollarında Trafik Kazaları.....	33
3.2 Araç ve Yol Kusurlarının Yanlış Hesaplanması.....	37
3.3 Ölümde Türkiye Avrupa Birincisi .....	38
3.4 Yaşlı Araç Sayısındaki Durumun Trafik Güvenliğine Etkileri .....	40
<b>4. SONUÇ VE ÖNERİLER</b> .....	<b>43</b>
KAYNAKÇA .....	50

## **1. ULAŞIM POLİTİKALARINA GENEL BAKIŞ**

21. yüzyıl dünyasında sosyal ve ekonomik yaşamı canlı ve dinamik tutabilmenin önemli şartlarından biri de ulaşım hizmetleridir. Ulaşım hizmetleri; çağdaş teknolojileri kullanan, tarihe, doğaya ve çevreye duyarlı, uluslararası kurallara uyum sağlayan, hızlı ve güvenli, taşıma türleri arasında dengenin sağlanabildiği, insan merkezli, çağdaş bir içerikte olmak durumundadır.

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, 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. Bir anlamda hareket ve hareket güvenliği olarak da tarif edilen ulaşımda arz ve karşılığı olan talep doğru tanımlanmalıdır. Ulaşımda arz ve karşılığı olan talep hayata geçirilirken bir ulaşım planlaması ve politikası da mutlaka gereklidir. Diğer bir ifade ile bütün ihtiyaçlar, kaynaklar, ilişkiler doğru planlanarak değerlendirilmek durumundadır.

Ulaşım hizmeti, kendi başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle de yakın ilişkisi vardır. Ekonomide taşıma başlı başına bir maliyet unsurudur. Ulaşım hizmeti; doğru planlanmış, yeterli altyapısı olan, hızlı, güvenli ve ekonomik bir taşıma türü veya kombinasyonu ile diğer sektörlere avantaj sağlayarak ekonomiyi olumlu yönde etkiler.

Dünyada ana ulaşım türü olarak kullanılan karayolu ulaşımının; noktalar arasında kesintisiz taşımaya olanak vermesi, bu taşıma modunun esnek yapısı, hızı ve modlar arası geçişlere uyumlu olması bu ulaşım türünün giderek gelişmesine olanak vermiştir. Gelişmiş ülkelerde, yük taşımacılığında kara ulaşımının kullanılması oranı ve nüfusa göre hızla artan otomobilleşme oranı, yeni altyapılara gereksinim duyulmasına neden olmaktadır. Buna rağmen artan ulaşım altyapıları ve maliyetleri trafikte tıkanlıkları ve yeni problemleri önleyememektedir. Bu durum sonsuz bir sarmalı anımsatmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde ve geri kalmış ülkelerde ise hem ekonomik yetersizlikler, hem yetersiz alt yapı, hem de ulaşım politikalarındaki olumsuzluklar bu ulaşımı içinden çıkılmaz hale getirmektedir. Bunlarla beraber kara ulaşımının diğer

ulaşım türlerine göre trafik kazaları, trafik tıkanıklıkları, daha fazla hava ve çevre kirliliği, gürültü, ayrıca tüketilen akaryakıt atıklarının, su ve toprak kirlenmesine yol açması, yoğun trafiğe sahip karayollarında ekolojik dengenin bozulması, yüksek maliyet v.b. nedenlerden dolayı gelişmiş ve kimi gelişmekte olan ülkelerin diğer taşıma türlerine yönelmesine neden olmuş ve 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 karayolu trafik kazalarının doğrudan ölçülebilen parasal karşılığı 45 milyar avrodur. Dolaylı zararlar (fiziksel ve psikolojik) ise 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, 2011 yılı GSMH'si dikkate alındığında ise yaklaşık 3,3 milyar dolar olmaktadır. Diğer yandan karayolu taşımacılığının yol açtığı olumsuzlukları asgariye indirmek için, bir yandan karayolunda 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 karayolu taşımacılığına alternatif taşıma türlerinin etkinliği artırılmıştır. Bu doğrultuda, çeşitli ülkelerde, taşıma maliyetleri de göz önüne alınarak daha ucuz taşıma türleri olan "raylı sistemler"e ve "iç su yolu taşımacılığı"na ağırlık verilmesi ve "toplu taşıma ve kombine taşımacılığın" desteklenmesi için çalışmalar yoğunlaştırılmış ve hayata geçirilmiştir.

Hemen her ülke için; karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, su yolu ve boru hatlarının teknik ve ekonomik açıdan uyumlu ve etkin olduğu bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi, gerek ülke kaynaklarının rasyonel kullanılması gerekse ulaşımın toplulaştırılması ve toplumsallaştırılması açısından önemlidir.

Yük taşımacılığında gelecekte yoğunluklu olarak; düşük maliyetinden dolayı öncelikli olarak denizyolu taşımaları, ikincil olarak da demiryolu taşımaları kullanılacaktır. Noktalar arasında kesintisiz taşımaya olanak vermesi, esnek yapısı, hızı ve modlar arası geçişlere uyumlu olması nedeniyle de diğer olumsuzluklarına rağmen karayolu taşımaları da tercih edilebilecektir. Dünyada, büyük oranda yük taşımacılığı birbirini tamamlayan hızlı, ekonomik ve güvenli taşımaya elverişli kombine/intermodal/multimodal sistemlerden yararlanacaktır. Bu sistemde gerektiğinde karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolunun 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.

## 2. ÜLKEMİZDE ULAŞIM POLİTİKALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

### 2.1 1923–1950 Yılları Arası Ulaşımın Genel Durumu

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1923 yılına gelindiğinde, Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalma, 13 bin 900 km'si stabilize ve şose, 4 bin 450 km'si toprak olan ve 94 adet köprüden oluşan bir yol ağı mevcuttu. 1929 yılında Nafia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde günümüzün Karayolları Teşkilatının çekirdeğini oluşturan Şose ve Köprüler Reisliği kurulmuş ve çıkarılan bir Yol Kanunu ile karayolu çalışmalarına ağırlık verilmiştir. 1923–1947 tarihleri arasında 825 km'si asfalt, 116 km'si parke, geri kalanı şose, tesviye ve ham yol olmak üzere toplam 43 bin 743 km'lik yol ağına ulaşılmış ve 1946 yılında makinalı yol yapımına geçilmiştir.

1923 yılında demiryolları hatlarının 4 bin km'si Türkiye sınırları içerisinde kaldığından Türkiye cumhuriyeti devletine geçmiş, 1924'te Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi kurulmuş, 1927'de Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi adını almış, 1953'te de Kamu İktisadi Devlet Teşekkülüne dönüştürülerek Devlet Demiryolları İşletmesi adı altında faaliyet göstermiştir. 1924–1942 yılları arasında 3 bin 306 km demiryolu inşa edilmiştir. 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımaları ağırlıklı olarak demiryolu ve denizyolu ile yapılmıştır. Bu dönem sonunda yolcu taşımalarının % 49,9'u karayolu, % 42,2'si demiryolu, % 7,5'i denizyolu ve % 0,6'sı havayolu; ülke içi yük taşımalarının ise % 55,1'i demiryolu, % 27,8'i denizyolu, % 17,1'i de karayolu ile yapılmaktaydı.

### 2.2 1950'lerden Günümüze Genel Durum

1950'li yıllarda, özellikle Marshall yardımının başlaması ile birlikte, stratejik yol yapım konusu önem kazanmıştır. Marshall planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları bir kenara atılarak, karayollarına yatırım yapılması öngörülmüştür.

2. Dünya savaşından kârlı çıkan otomotiv şirketleri tercihlerinin karayolu 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 Hiltz denizyollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkar. Türkiye’ye verilecek kredinin verilmemesi yönünde tavır geliştirir. O tarihlerde Devlet Demiryolları ile ilgili bir lokomotif fabrikasının kurulması da gündemdedir ve Hiltz bu fabrikanın da kurulmasını istemez. Geliştirilen yeni dönem ulaştırma politikası ile Türkiye’nin ulaştırma politikası ABD’nin emrine girer. Bu politika değişikliği ile birlikte, idari alandaki politikalar da değişmeye başlar. “Şose ve Köprüler Reisliği” Ulaştırma Bakanlığında ayrılarak 1950 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığına bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü olarak kurulur. Bu dönemde yoğun makineli yol yapım çalışmaları başlar. Karayolları Genel Müdürlüğünün önceliği NATO “savunma ittifakı” gereksinimlerini karşılayacak yol planlaması yapmaktır. Nitekim ilk planlanan hat İskenderun-Erzurum yol hattıdır. Çünkü bu hat, Sovyetler Birliği’ne karşı bir ikmal hattı olarak planlanmıştır.

1950–1970 yılları arası karayolu alt yapısının hızla geliştirildiği dönemdir. 1950’de makine ile bakımı ve yapımı gerçekleştirilen yol uzunluğu 8 bin 24 km iken, 1960 yılında 33 bin km’ye ulaşmıştır. Keza 1950 yılında her mevsim geçit veren yol uzunluğu 9 bin 624 km iken 1960 yılında 22 bin km’ye çıkmıştır. 1960–1970 döneminde yol yapma politikası, halk tabiriyle “teker dönsün” mantığı ile yazın ve kışın çalışabilecek geometrik ve fiziki standardı düşük yol yapımı olarak gerçekleştirilmiş, aynı dönemde asfalt kaplamasına da önem verilmiştir. 1970 yılı sonlarında ekspres yol yapımı başlamış ve mevcut yol durumuna baktığımızda, devlet ve il yolu ağında bulunan 59 bin 469 km’lik yolun 48 bin 125 km’lik kısmının üstyapısı tamamlanmış olup, bunun 19 bin km’lik kısmı asfalt kaplamadır. 1970’li yıllarda karayolları fiziki standartları yükseltilmeye çalışılmış ve toplam yol ağının % 32’si asfalt kaplama haline getirilmiştir. Bu dönemde ulaştırma yatırımlarında en büyük payı karayolları yatırımları almıştır. 1980 yılından itibaren karayolu yatırımlarının genel bütçe içerisindeki payı düşmesine rağmen, karayolu yük ve yolcu taşımacılığındaki artışlar hız kesmemiştir. 1980’li yıllarda 34 bin km’si asfalt olan 62 bin 500 km’lik bir karayolu ağına ulaşılmıştır.

Demiryolu altyapı ve işletme yatırımlarının pahalı olması karşısında, daha düşük yatırım miktarları ile yapılabilen karayolu altyapı yatırımlarının daha cazip olması, Marshall yardımları ve 1970’ten sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayinin tetiklemesiyle karayolu yük ve yolcu taşımacılığında diğer taşıma türlerine göre ve karayolu taşımacılığı lehine dengesiz artışları başlatmıştır. 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 uygulanan tek tercihli karayolu ulaşım politikalarının radikal bir şekilde diğer ulaşım sistemlerine dönüştürülmesi gerekirken yatırımlar ağırlıklı olarak karayolu ulaşımına yönelik olarak devam etmiştir. Bununla da yetinilmeyerek 1980’li yıllarda transit yol yapımı üstlenilmiştir. Bu çerçevede ülkemiz ve 8 Batılı ülke; azalan iş hacimlerini geliştirebilmenin yolu olarak TEM (Trans European Motorways) idaresi adı altında birleşerek 3 bin 600 km’lik kısmı ülkemizde olmak üzere 9 bin km’lik bir otoyol projesi geliştirerek uygulamaya koymuştur

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 yapılan yeni yollar, trafikte geçici olarak rahatlama yaratırken, hızla artan otomobil arzı ve sahipliği ile artmaya devam eden kara yük taşımacılığının tekrar trafik sıkışıklığına yol açacağı ve/veya açtığı bilinen bir gerçektir. Dolayısıyla 1960’lı yıllara kadar Batı’da yanlış bir şekilde “özgürlüğün ifadesi” olarak görülen otomobil ve lastik tekerlekli ulaşım vasıtaları, günümüzde ulaştırmanın ihtiyaçlarına cevap verememektedir.

Otoyol yapım politikası, ulaşımaya ayrılan kaynakların çok büyük bir bölümünü yutmuştur. Trafik sorununun trafik sıkışıklığına endekslenmesi ve çözüm yolu olarak da özel otomobillerin hareketini kolaylaştıracak yeni yolların inşa edilmesi, raylı sistemlerin devreye sokulmamasına 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 Demiryolu Projesi” 7 yıllık bir çalışmadan ve 400 milyon dolar masraftan sonra 1983 yılında iptal edilmiş ve onun yerine otoyol yapılmıştır. 2011 yılı başı itibarıyla 2 bin 80 km otoyol, 31 bin 395 km’si devlet

yolu, 31 bin 390 km'si il yolu olmak üzere toplam 64 bin 865 km'lik bir yol ağına ulaşılırken, büyük bölümü 1924–1950 yılları arasında yapılan demiryolları ana hattı 8 bin 967 km'de kalmış, 2006–2010 yılları istatistiklerine bakıldığında bu rakamlar 2008 yılından itibaren nispi bir artışla ana hat uzunluğu 9 bin 594 km ye ulaşmış, tüm toplam hat uzunlukları ise 2010 yılı sonunda 11 bin 940 km olmuştur.

Diğer yandan büyük kentlerde kent içi ulaşımlarda problemleri çözmek için toplu taşımacılık yerine tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi palyatif çözümlere yönelmesi, ülkemizde ulaşım sorunu ciddiyetinin hâlâ kavranmadığını ve güvenlik kaygılarının problem olmaya devam ettiğini göstermektedir

Ulaşım politikasında önceliği olan karayolu ulaşımı yatırımlarında, ülke kaynakları doğru kullanılmamıştır. Karayolu ulaşım alt yapısına yönelik mali plan yapılmamış, yatırım bütçesi bu plan doğrultusunda oluşturulmamıştır. Otoyol yapım projelerinin fizibil olup olmadığı değerlendirilmeden, uluslararası finans kuruluşlarının kredileri ile gerçekleştirilmiştir.

Gerçek şu ki: Demiryollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağımlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak, demiryolu ve denizyolu taşımacılığını geriletken ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır.

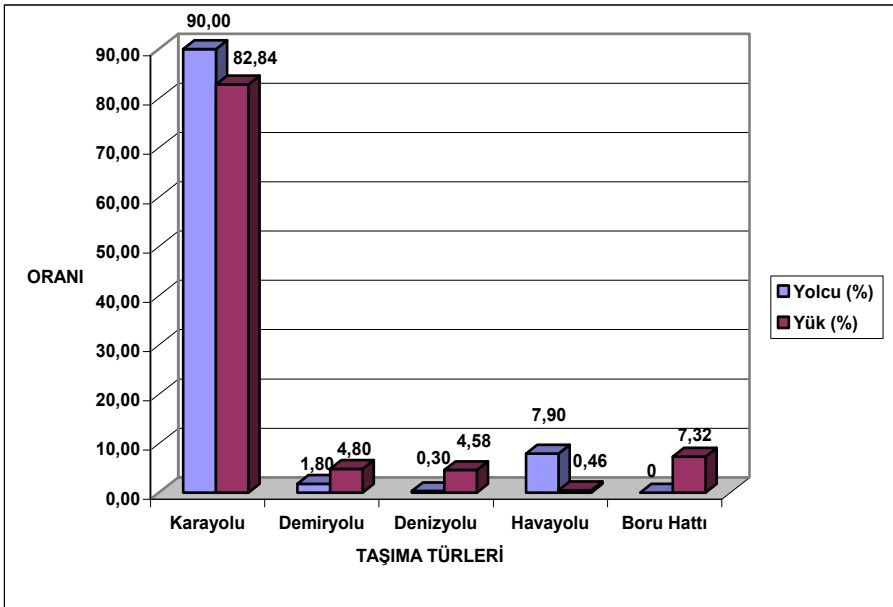
### **2.3 Ulaşımında Sektörel Dağılım ve Diğer Ülkelerle Karşılaştırma**

Karayolları Genel Müdürlüğü ve TÜİK'in ulaşım verilerine göre 2008'de ülkemizdeki yük taşımacılığının % 82,84'ü karayolu, % 4,80'inin demiryolu, % 4,58'inin denizyolu, % 0,46'sının havayolu; yolcu taşımacılığının ise % 90'ının karayolu, % 1,80'inin demiryolu, % 0,30'unun denizyolu % 7,90'ının da havayolu aracılığıyla yapıldığı görülmektedir.

Tüm bu veriler, bize ülkemizde var olan diğer ulaşım alternatiflerine rağmen ulaşımın karayolu üzerinden yapıldığını, demiryolu taşımacılığında yıllar yılı herhangi belirgin bir iyileştirme politikasının uygulanmadığını, yolcu taşımacılığında son dönemde havayollarındaki kısırdanma dışında, yük ve yolcu taşımacılığında karayolu taşımacılığının aşırı yüksek oranını koruduğunu göstermektedir. Bu durum aşağıdaki tablodan izlenebilmektedir.

**Tablo 1.** Yurtici Şehirlerarası Yolcu ve Yük Taşımaları (2008)

	Yolcu (%)	Yük (%)
Karayolu	90,00	82,84
Demiryolu	1,80	4,80
Denizyolu	0,30	4,58
Havayolu	7,90	0,46
Boru Hattı	0	7,32



**Kaynak:** Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Kazaları Özeti 2010

DİE/TÜİK İstatistiklerine göre 1980 yılında karayolu taşıma oranları yolcuda % 94,0, yükte % 73,6 iken 2010 yılında yolcuda % 95,1, yükte % 89,2'tür (2012, 61. Hükümet Uygulama Programı). Bu oranlar karayolları ile yük taşımacılığı ve ağır taşıt trafiğinin trajik artışı göstermektedir.

Ülkemizdeki karayollarının trafik kompozisyonuna baktığımızda; ağır taşıt oranı diğer gelişmiş ülkelere kıyasla çok daha yüksektir.2010 yılında en düşük otomobil oranı % 49.97 olup, bu oran İngiltere'de % 84,03, İspanya'da % 73,

Danimarka'da % 91,59, Portekiz'de 97,79 dur. Devlet ve il yollarındaki ağır taşıt oranı ortalama % 30–35 arasındadır. Dolayısıyla ağır taşıt trafiğinin yolun üst yapısında yarattığı tahribat da bir o kadar fazla olmaktadır.

Son dönemlerde demiryolu taşımacılığında altyapıda bakım-yenileme çalışmaları ve yeni hatlar yapılmadan yüksek hızlı tren uygulamasının başlatılması tren kazalarına neden olmuştur. Yolcu taşımacılığına yönelik yapı-ışlet-devret modeli ile Ankara-Konya, Ankara-Eskişehir hatlarının yapımı tamamlanmış, Eskişehir-İstanbul, Ankara-Sivas hatlarında çalışma devam etmektedir. Ülke genelinde yolcu ve yük taşımacılığına yönelik yatırımların artırılması gerekmektedir. Demiryolu altyapısı ve teknik gerekleri uygun hale getirilmeden, mevcut yapı modernize edilmeden ve çalışma koşulları iyileştirilmeden yapılmaya çalışılan taşımacılıkla yeni dönem demiryolu ulaşım yapısı beklentileri karşılamamaktadır. 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 demiryolu yatırımı, % 9'u karayolu-demiryolu bağlantılarına, proje toplam tutarının ancak % 11'i yeni karayolu yapımına ayrılmıştır. Bu rakamlar Avrupa Birliği'nin karayolu taşımacılığına alternatif yöntemlerin geliştirilmesini hedeflediğini göstermektedir. Bu politikalara koşut demiryolu altyapı teknolojileri sürekli yenilenerek yüksek hızlı tren sistemleri kurulmuş ve demiryolları diğer ulaşım sistemleri (özellikle havayolu) ile rekabet eder hale gelmiştir. Bugün AB dış ticaretinin % 90'ı deniz yolu, iç ticaretinin de % 90'ı demiryolu ile yapılmaktadır. Hem ABD ve hem de özelleştirmeleri ilk başlatan ülke olan İngiltere'de özelleştirme uygulamalarının başarısızlığı, bu hizmetlerin yeniden kamu eliyle verilmesine yol açmış, ancak ne yazık ki bu örneklerden de ders alınmamıştır.

## **2.4 Ulaşım Türlerinde Çevre Kirliliği, Arazi İsrافی ve Maliyetlerde Avantaj ve Dezavantaj Unsurları**

Bilimsel kıyaslamalar insan ve çevre sağlığı açısından karayoluna alternatif ulaşım modlarını işaret ederken bu konuya duyarsız kalınması şaşırtıcıdır.

Karayolu taşımacılığı, enerji tüketiminin toplam % 82'sini oluşturmasına karşın, demiryollarının enerji tüketimindeki payı % 2'dir. Yalnızca bu veri bile enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demiryolu taşımacılığının önemini gözler önüne sermektedir.

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.

Bilimsel kıyaslamalar insan ve çevre sağlığı açısından karayoluna alternatif ulaşım modlarını işaret ederken bu konuya duyarsız kalınması şaşırtıcıdır. Oysa insan ve çevre merkezli bir ulaşım sistemi, ekonomik planlamayla refah düzeyini artırırken yaşam kalitesinin ve güvenliğinin ihmal edilmemesini gerektirir. Bu sistemin amacına ulaşmasının yegâne yolu, şirket ve kâr merkezli anlayışın yerine kamu yararını ve nefes aldığımız atmosferi, emisyon değerlerini gözetten bir anlayışı hayata geçirmektir.

Yıllardır ulaşımda ülkemizin yaşadığı sıkıntıların merkezini oluşturan, kamu yararı gözetmeyen ve bilimsel-mesleki esasları dışlayan ulaşım anlayışı önümüze ulaşımda özelleştirmeleri koymaktadır. Oysa insan ve çevre gibi hassas bir alanı kapsayan bu konuda etkin ve kamu yararını gözetten bir planlamayla sorunların giderilmesine çalışmak gerekmektedir.

Aynı kapasitede taşımacılık için demiryolları karayolları ve denizyollarına, göre daha az arazi gerektirmektedir. Platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir. Buna göre karayolları yapımında 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.

Karayolu araçlarından çıkan yağlar ile benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan değişik maddeler çevredeki arazi ve sulara zarar vermektedir. Demiryollarının arazi ve su kirlenmesindeki payı ise azdır.

Demiryolu yapım maliyeti de karayoluna göre daha ucuzdur. 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. Denizyolu taşımacılığında da aynı kapasitede taşıma için 55 metre deniz genişliği gerekmektedir.

Bu durum ülkemizde ulaşım hizmetlerinde bütünlük, planlılık ve ekonomik kriterlerin dikkate alınmadığını göstermektedir. Bu nedenle oluşan ulaşım hizmetlerinin yetersizliğinin yıllık faturası 10 milyar TL’yi aşmakta, gereksiz hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri de 1,4 milyar TL’ye ulaşmaktadır.

## 2.5 Kalkınma Planlarında Ulaşım

Ulaşım politikalarında özetlenen olumsuz duruma nasıl gelindiğini Kalkınma Planları'nda ulaşım sorununun ele alınışından da izleyebiliriz.

1963 yılında Planlama dönemi başlamış, bugüne kadar 9 adet Kalkınma Plan metni hazırlanmıştır. Kalkınma Planı metinlerinde; 1. Beş Yıllık Kalkınma Planından itibaren 4. Kalkınma Planı dönemine kadar ulaşım ilişkin ciddi bir planlama öngörüsü olmadan, 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. Sonraki yıllarda ulaşım ilişkin yatırım programları ve uygulamalarında bu plan dikkate alınmamıştır. “Ulaşım Ana Planı” hedefleri arasında karayolu taşımacılığı payının % 70'lere çekilmesi var iken planın uygulamadan kaldırıldığı yıllarda; karayolu 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” gerekliliği ve hazırlanmasına ilişkin bir ifade, planlama metinlerinde yer almamıştır. Üstelik 1989–1999 döneminde karayolu yurt içi taşımacılığının yük taşımacılığındaki payı % 81,6'dan % 89,9'a ve yolcu taşımacılığındaki payı ise % 94,2'den % 94,8'e çıkmış; demiryolunun yük taşımacılığındaki payı % 9,5'ten, % 5,0'a, yolcu taşımacılığı da % 4,9'dan % 3,3'e düşmüştür.

8. Beş Yıllık Kalkınma Planında, ulaşım ilişkin öngörüler belirginleşmeye başlamış ancak gerekenler yapılmamıştır. 8. Planda “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 karayollarının payı 2000 yılında % 89,9’dan 2005 yılında % 90 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip denizyolu yük taşımacılığı daha da azalarak 2005 yılında % 2,8 seviyesine gerilemiştir. Bu Plan döneminde demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuş, yurtiçi yolcu taşımalarının % 95,2’si karayolu ile gerçekleştirilmiştir. Yurt dışına yük taşımaları denizyolu ile yolcu taşımaları ise havayolu ağırlıklı yapılmıştır. 8. Plan döneminde AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye’nin hâlâ en az demiryolu yoğunluğa sahip ve km başına toplam trafik birimi itibarıyla da Türkiye ortalamasının AB ortalaması olan 3,2’nin oldukça altında olduğu görülmektedir. Denizyolu taşımacılığında 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). Havayolu ulaştırma yatırım paylarının 1996–1999 yılları arasında ortalama % 19,7’ye ulaşması havayolu taşımada kayda değer artışların yaşanmasını sağlamıştır. Havayolu ulaşımında 2000 yılında taşınan yolcu sayısı 34,9 milyondan, 2005 yılında 55,5 milyon yolcuya yükselmiştir.

Gelişmiş ülkelerin son dönemlerde büyük oranda birbirini tamamlayan yolcu ve yük taşımacılığını hızlı, ekonomik ve güvenli taşımaya elverişli olan kombine/intermodal/ multimodal sistemlerle yapması, bu sistemlerde gerektiğinde karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları taşımalarının birlikte kullanılması, çevreyi gözetken bir anlayışın baskın olması ile yürütülen AB müktesebatları 8. ve 9. Kalkınma Plan dönemlerinin diğer planlama dönemlerinden farklı söylemler kullanmasına neden olmuştur. 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 politikalar Türkiye’yi yine bir “ulaşım çıkmazı”na sürüklemektedir.

9.Kalkınma Planı ulaştırma sektörü hedefleri 2007–2013 yılları için belirlenmiştir. Demiryollarında 938 km yeni ana hat ve 1.000 km hat yenileme yapılacağı öngörülmüş, ancak 2010 yılı sonunda ana hat uzunluğu 8 bin 697 km’den 8 bin 722 km’ye ancak çıkarılabilmektedir. Karayollarında 9 bin 441 km bölünmüş yolun 15 bin km’ye, bitümlü sıcak karışımının da 7 bin 500 km’den

14 bin 500 km'ye çıkarılacağı belirtilmiş ve karayollarında 2011 yılı sonu itibariyle bölünmüş yol 15 bin 126 km'ye bitümlü karışım 11 bin 561 km'ye çıkarılarak hedef tutturulmuştur. Havayollarında ise 2006'da taşınan 60 milyon yolcu sayısının, 2013 yılında, 110 milyon yolcuya çıkarılması öngörülmüş ve 2010 yılı sonu itibariyle 103 milyon yolcu taşınması ile hedefe ulaşılmıştır. Yük ve yolcu taşıma hedeflerinde ise 2013 yılına kadar ortalama artış yüzdeleri her yıl için Karayolunda % 5,6 olarak, Demiryolunda % 12, Denizyolunda % 6,5, Havayolunda % 5, Boru hattı ile Ham Petrol taşımalarında % 0,2, Doğalgaz taşımalarında ise % 7,9 olarak öngörülmüştür. Karayolu taşımacılığında 2007–2010 yılları arasında yük taşımacılığında ortalama % 2, yolcu taşımacılığında ise ortalama % 5'lik artış; demiryolu taşımacılığında 2007–2010 yılları arasında yük taşımacılığında ortalama % 4, yolcu taşımacılığında ise ortalama % 0,84'lük artış gerçekleşmiştir. Denizyolu taşımacılığında 2007–2010 yılları arasında yük taşımacılığında ortalama % 12,8 yolcu taşımacılığında ise ortalama % 2,7'lik artış; havayolu taşımacılığında 2007–2010 yılları arasında yük taşımacılığında % 10,9, yolcu taşımacılığında % 28,7'lik artış; petrol ve doğalgaz taşımacılığında da 2007–2010 yılları arasında sırasıyla % 39 ve % 6,1'lik artışlar gözlenmektedir. Bu rakamlar ile 9. Plan metinleri karşılaştırıldığında öngörülen hedeflerin en az % 50 uzağında olduğu görülmektedir. (TÜİK verilerinin ortalamaları alınmıştır.) Bu hedefler topluca değerlendirildiğinde 9. Plan dönemi bitiminde diğer plan dönemleri sonundakine benzer durumlar yaşanacağı, işlerin bugüne kadar olduğu/bilindiği üzere seyredeceği anlaşılmaktadır.

Ulaştırma sektörleri arasında makas farkının toplu taşıma lehine kapatılmasının süresi hâlâ belirsizliğini korumaktadır. 9. Planda; *“Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanılacağı, dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının bütüncül bir yaklaşımla ele alındığı; yük taşımalarının demiryollarına kaydırıldığı, limanların lojistik merkezler olarak geliştirildiği, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılacağı, mevcut altyapının verimli kullanımının sağlanacağı, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılacağı, ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımının benimsenmesinin sağlanacağı, alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapının esas alınmasının sağlanacağı, demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınmasının özendirileceği”* belirtilmektedir. Ancak



bu belirlemelerin hangi araçlarla ve kurumlarla, hangi sürede, hangi bütçe ve finansmanla nasıl yapılacağı belli değildir. 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. Kısaca sağlıklı bir ulaşım politikasının gerçekleştirilmesinin daha uzun yıllar mümkün olmayacağı anlaşılmaktadır.

Tüm planlarda yer alan “*Ülke ekonomisi ve sosyal hayatın baz alınacağı*” belirlenmesine rağmen bölgeler arası dengesizliği giderecek bir merkezi ulaşım planlaması ve yatırımı programı da 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, ciddiyetten uzak bir şekilde bölgesel kalkınma planlarını büyük oranda kapsamayan bir ulaşım planlaması anlayışla görev savılmaktadır.

Geçmiş planlama dönemlerinde ulaşımda plansızlığın yarattığı etki ile taşıma türlerinde yatırıma esas olan kamu yatırım stoklarının yapısı irrasyonellik içermiştir. Kamu projelerini hazırlama ve değerlendirmede proje döngüsü ve fayda-maliyet analizi yaklaşımı gereği gibi benimsenmemiştir. Dışsal maliyetler doğru hesaplanıp maliyetlere yansıtılmamış, yatırımda öncelikler doğru belirlenmemiştir. Bunun sonucunda, yapılabilir olmayan ve öncelikleri doğru belirlenmemiş projeler, kaynak yetersizliği nedeniyle zamanında tamamlanmamış, 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 getirmiştir. Kısacası bu Plan döneminde de “*Plan hedeflerinin gerçekleştirilmesi için bir koordinasyon kurulunun oluşturulacağı*” ve Plan hedeflerinin denetleneceği belirtilmesine rağmen, 61.Hükümet programında olduğu gibi, sorumlu/işbirliği yapılacak kuruluşlar başlığı altındaki bir koordinasyon anlayışı ile kronikleşmiş ulaşım problemlerinin çözümü mümkün değildir. İlgili kurumların hedef ve gerçekleştirmelerini denetleyen, kurumlar arasında ilişki ve organizasyonu sağlayan, ulaşım modları arasındaki açık arayı kapatacak politikalar geliştiren ve süreç içerisinde bu politikaları ve hedefleri revize eden bir koordinasyon kuruluna/kuruma ihtiyaç vardır. Kamusal finansman kaynakları göz önüne alınarak kamu yatırımlarının belli bir disipline alınması, proje stokunun yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir. Yeni dönemde uygulanacağı belirtilen yeni mali yapılanmada yatırım disiplinine önem

verileceği ifade edilmektedir. Yeni yapılanmada ulaştırmaya ilişkin bir rehabilitasyon bütçesi öngörülmekte ve bu probleme özelleştirme politikaları ile çözüm bulunmaya çalışılmaktadır. Ulaşım modları arasındaki dengesizliklerin giderilmesine yönelik ulaştırma yatırımları, mevzuat ve hukuki yapılanmanın ve öngörülerin ne kadar hayata geçirildiği denetlenmemektedir. Aksayan yatırım, mevzuat veya altyapı düzenlemelerinin; ulaştırma politikaları hayata geçirilirken hangi aşamada olumsuzluğa sebep oldukları tespit edilememektedir. Bu çalışma anlayışı, bir Ulaşım Ana Planı'nın olmamasından kaynaklanmaktadır.

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 yatırımlarda öngörülen paylarının dağılımı, ulaştırma ana planı olmadığından bilinmemekte ve finansmanla ilgili öngörülerde bulunulmamaktadır. Oysa tüm taşıma türlerine ilişkin altyapı ve işletmeler ile bunların kurumsal yapılarına yönelik rehabilitasyon programlarını ve taşıma güvenliği sorunlarının kamucu bir yaklaşımla çözülmesi gerekmektedir.

## **2.6 Orta Vadeli Program (2012–2014), 60–61. Hükümet Programları ve 2012 Programında Ulaşım**

Orta Vadeli Program 2011–2013'ün ulaşım ile ilgili kısmı, bir önceki OVP (2010–2012) ile bir madde hariç aynı değerlendirmelere sahip idi. Aynı durum OVP 2012–2014'te de geçerlidir ve yalnızca bir maddeye “*karayolları ağı ile kentiçi ulaşım da akıllı ulaşım sistemlerinin kullanımı yaygınlaştırılacaktır*” eki yapılmış, bir de lojistik ile ilgili bir madde eklenmiştir. Programın ana yönelimi “*serbestleştirme ve rekabet*” doğrultusunda yeniden yapılanmayı kapsamla beraber hâlâ sağlıklı karayolu ulaşım politikalarını içermemektedir. OVP 2011–2013'ün girişinde belirtilen, OVP'nin, “*bir önceki OVP'nin devamı niteliğinde olup, uygulanmakta olan ilke, politika ve önceliklerle uyum arz etmektedir*” yaklaşımı 2012–2014 Programı için de geçerlidir.

OVP 2011–2013'te yer alan “*B. Makroekonomik Politikalar*” bölümünün “*f. Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirme*” alt başlığının vi şikkında “*Kamunun elektrik dağıtımı ve şeker üretimi alanlarından tamamen çekilmesi; elektrik üretimi, telekomünikasyon, liman, otoyol ve köprü işletmeciliğindeki payının ise azaltılması hedeflenmektedir*” yaklaşımı OVP 2012–2014'te aynen

sürmektedir. Yani ulaşım hizmetlerinin özelleştirilmesi, serbestleştirilmesi, kamunun tamamen devre dışı bırakılması politikaları önümüzdeki döneme de damgasını vuracaktır. Yeni yapılan otoyol ihaleleri özelleştirme yönelimiyle yapılmaktadır. Limanlar, garlar ve karayolları üzerindeki özelleştirme politikaları kamu yararını hiçe sayarak; tarihi, kültürel ve ekonomik birikimlerimizi heba etmek pahasına sürdürülmektedir.

Örneğin 13.07.2010 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6001 sayılı “T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” ile Karayolları Genel Müdürlüğü’nün (KGM) teşkilat ve görevleri, kamusal hizmet üretiminin tasfiyesi ve yasa gerekçesinde belirtilen “liberalleşme ve özelleştirme” yönünde değiştirilmiştir. Böylece KGM, yapmakla yükümlü bulunduğu karayolu, otoyolu, bakım ve işletme tesislerini yapım, onarım ve işletme görevlerini doğrudan kendisi yapmaktan uzaklaştırılarak; *yaptırmak, işletirmek, onarımını yaptırmak, kiralamak, şirketlere ortak olmak* gibi yeni görev tanımlarıyla piyasaya açılmaktadır. KGM hizmet üretimi ve gelirlerini devredici yöntemlerle serbestleştirme ve özelleştirmelerin yeni bir adresi olmaktadır. Böylece köprü ve otoyollar, bakım istasyonları, tesisler ve hizmet binaları dahil 30 milyon m<sup>2</sup> civarındaki taşınmazın bir kısmının özelleştirilmesinin önü açılmıştır.

OVP’de “4. Enerji ve Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi” başlığının “b. Ulaştırma” alt başlığında ulaştırma sektörüne yönelik hedefler sıralanmıştır. Maddeler halinde sıralanan hedefler, programın uygulamaya dönük diğer bölümleri gibi somut politikalar önermekten ziyade genel temenniler düzeyinde kalmaktadır.

OVP (2010–2012), (2011–2013) ve (2012–2014)’te, “*Ulaştırma sektöründe temel amaç; taşıma türleri arasında dengenin sağlandığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurullarla uyumlu, çevreye duyarlı, ekonomik, güvenli ve hızlı taşımacılığın yapıldığı bir ulaştırma altyapısının zamanında oluşturulmasıdır. Ulaştırma alt sektörlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte çalışması ve kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması esastır*” yaklaşımına yer verilmiştir. Bu amaçlar ilk bakışta olumlu bir görüntü sunsa da yük ve yolcu taşımacılığı göstergeleri, sürekli olarak farklı gerçeklere işaret etmektedir.

Zira ülkemizdeki yük taşımacılığının % 83’ü karayolu, % 4,80’i demiryolu, % 4,58’i denizyolu, % 0,46’sı havayolu ile; yolcu taşımacılığının ise % 90’ı

karayolu, % 1,80'i demiryolu, % 0,30'u denizyolu % 8'inin havayolu aracılığıyla aracılığı ile yapıldığı; kısaca karayollarına verilen ağırlığın sürdüğü bir gerçektir.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından 2009'un Ekim ayında gerçekleştirilen 10. Ulaştırma Şura'sında alınan, yerleşim merkezlerine çevre yolu yapılması, bölünmüş yollar ve otoyollara verilen ağırlığın devam etmesi gibi kararlar, ulaşım modları arasında denge kurulması ve otomobil kullanımının azaltılması gibi hedeflerle çelişmektedir.

Ulaşımında yaşanan mevcut sıkıntıların birçoğunun çözümü için gerekli olan kombine taşımacılığa yönelik kamu yatırımlarının planlı bir şekilde artırılması yapılmamaktadır. Son yıllarda gözlenen gelişmelerde olduğu gibi yatırımlar ulaştırma sektörünün özel sektöre devredilmesine yöneliktir.

Taşıma türleri arasında denge sağlanması için karayolları lehine olan orantısız taşıma ağırlığının hızlı bir şekilde diğer taşıma türleri lehine değiştirilmesi gerekmektedir. Bunun için yolcu ve yük taşımacılığında da demiryolu ağırlığının artırılması, demiryolu taşımacılığına yönelik yatırım yapılması öncelikler arasında olmalıdır. Ancak son yıllarda çeşitli alt yapı sorunlarına işaret ettiğimiz yüksek hızlı tren uygulaması hükümet tarafından gündemden düşürülmezken, yıllardır hiçbir yatırım yapılmayan kilometrelerce demiryolu kaderine terk edilmiş durumdadır. Özellikle yük taşımacılığının yoğun yapıldığı eski hatlara yönelik hiçbir politika geliştirilmezken taşıma modları arasında dengenin nasıl kurulacağı merak konusudur. Son yıllarda demiryollarına yapılan yatırımların artmasının nedeni olan yüksek hızlı tren, yük taşımacılığı dikkate alınmadan hayata geçirilmiştir.

Ayrıca yük taşımacılığının ağırlıklı olarak yapıldığı konvansiyonel hatlara yönelik herhangi bir yatırım yapılmamaktadır. Karayolu yapımına hâlâ ağırlık verilmesi, ulaşım modları arasında denge kurma söylemini geçersiz kılmaktadır.

OVP (2010–2012)'den farklı olarak 2011–2013 ve 2012–2014 OVP'lerinde belirtilen *“i. Ulaştırmanın tüm türlerinde trafik güvenliği artırılabacaktır”* ve *“iii. Devam eden bölünmüş yol yapım çalışmaları tamamlanacak; ayrıca mevcut karayolları, standartları yükseltilerek iyileştirilecektir”* şeklinde yolların geometrik ve fiziki standardının yükseltilmesine yönelik hedefler tartışmasız öneme sahiptir. Ancak *Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği*

*Oda Raporu*'nda belirttiğimiz gibi, ülke genelinde kapsamlı bir trafik güvenliğinin sadece yolların fiziki ve geometrik standartlarının yükseltilmesi ve yeni projeler ile sağlanacağı düşünülmesi büyük bir yanılı olacaktır. Trafik güvenliği politikası sağlık, eğitim, denetim, hukuki altyapı ve kara ulaşımının alt yapısının güvenli yollar yaklaşımına uygun hale getirilmesi ile sağlanabilir. Trafik güvenliğini artırmak ve kapsamlı güvenlik politikaları, ulaşımında planlı strateji ve altyapı ile ekonomik maliyetlerin toplu ve kombine taşımacılığın ön plana çıkarılmasıyla birlikte gerçekleştirilebilir.

TCDD ve demiryolu sektörü ile ilgili hedefler ise programın özünün hangi ilkelere dayandığını göstermesi açısından önemlidir. Buna göre önceki programlardaki aynı ifadeler kullanılarak “iv. *TCDD'nin hizmet kalitesi artırılacak, hızlı trenle yolcu taşımacılığı yaygınlaştırılacaktır. Demiryolunun sektör içindeki payını artırmak ve TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükünü azaltmak amacıyla, demiryolu sektörü ve TCDD yeniden yapılandırılacaktır*” denilmektedir. Demiryollarında yeniden yapılanma ihtiyacı olduğu açıktır. Ancak son yıllarda uygulanan politikalara bakıldığında yenilenme hedefi, toplumsal ve bilimsel gereksinimlere uygun yatırımlarla belirlenmemektedir. Özelleştirme ve taşeronlaştırma uygulamaları kamu hizmetlerinin tasfiyesi ve kamu mallarının yağması sonucunu doğurmaktadır.

TCDD'nin birçok seferinin kaldırıldığı, kaldırılmayan seferlerin aksatıldığı, geciktirildiği, altyapının çağın oldukça gerisinde kaldığı bir ortamda hizmet kalitesinin nasıl artırılacağına dair somut bir politika bulunmamaktadır.

Diğer taraftan, mevcut yasa tasarıları TCDD'nin yeniden yapılandırılması hedefinin gerçek boyutunu göstermektedir. Öyle ki, “*Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı*” ve “*TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı*” ile bir bütün olarak artıları ve eksileri bulunan 155 yıllık demiryolu kazanımlarının ve TCDD'nin nihai tasfiyesi gerçekleştirilecektir.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından AB müktesebatına uyum gerekçe gösterilerek hazırlanan Demiryolu Kanunu Tasarısı ile demiryolu hizmetlerinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde yeniden yapılandırılması ve sektörün serbestleştirilerek piyasaya açılması hedeflenmektedir.

*TCDD'nin Yeniden Yapılandırılmasına yönelik Kanun Tasarısı* ise Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğünün kurulması, taşınmazların satışı, özelleştirmelerle ve demiryolu çalışanlarının geleceği ile ilgili ayrıntılı düzenlemeler getirmektedir. “*Yeni yapılanmadan sonra, demiryolu taşımacılığının özel sektörün kullanımına da açılması suretiyle, kamu kaynağının etkin ve verimli kullanımı neticesinde ülke kaynaklarının rasyonel kullanımı sağlanacağı ve hizmet kalitesi artacağı*” gerekçeleriyle kamuoyuna sunulan taslaklar ile TCDD parçalanarak şirketleştirilmek, kamu hizmeti anlayışı yerine serbest piyasa gereklerini gözeten bir modelin esas alınması ve TCDD'nin taşınmazları pazarlanmak istenmektedir.

Bu yönleriyle OVP'nin ulaşım politikalarına ilişkin toplumcu ve bilimsel bir yaklaşımdan uzak belirlemeleri, altyapı sorunlarının uzun vadeli bir anlayışla çözülmesine hizmet etmeyecektir.

İnsan ve çevre merkezli bir ulaşım sistemi, ekonomik planlamayla refah düzeyini artırırken yaşam kalitesinin ve güvenliğinin ihmal edilmemesini de gerektirir. Bu sistemin amacına ulaşmasının yegâne yolu, şirket ve kâr merkezli anlayışın yerine kamu yararını ve nefes aldığımız atmosferi gözeten bir anlayışının egemen olması gerekmektedir. Stratejik amaçlar ve belirtilen hedeflerin hayata geçmediği ya da çok ağır ve aksak yürüdüğü ve planlanan sürede gerçekleşmeyeceği mevcut göstergelerden anlaşılmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, OVP'nin ulaşımında birçok soruna neden olan yönelimleri hâlâ sürdürdüğü görülmektedir.

Aynı şekilde şu anki 61. Hükümet uygulamalarını belirleyen 60. 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 fiyat artışları ve sorunlara yol açtığı bilinmektedir. Yine bu yaklaşımın ulaştırma modlarına uyarlanması ile bütün ulaşım türleri ile ulaştırma altyapısının tamamen özelleştirileceği sonucuna ulaşmak mümkündür. Özelleştirme ve rekabetçi piyasanın istihdam azaltıcı olduğu/olacağı ve hizmetlerde fiyat artışına yol açacağı açıktır.

Programda, *“Türkiye coğrafi konumu itibarıyla tüm ulaşım türlerinin rahatça kullanılabileceği bir ülke olmasına rağmen, geçmişte uygulanan politikalar nedeniyle neredeyse tek tür taşımacılığın yapıldığı bir ülke haline gelmişti. Yurt içinde karayolu taşımacılığına yüzde 90 düzeyinde bağımlı hale gelen ulaşım sistemimizin bu haliyle sürdürülebilmesi artık mümkün değildir”* denilmektedir. Bu saptama doğrudur. Zira karayolu 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.

Yine Progra’mda 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-ışlet-devret”, “yap-ışlet” ve “ışletme hakkı devri” vb. modellere davetiye çıkardığı açıktır. Hükümet Programı’nda 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. Kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşımına ilişkin öngörülen ve belli bir kısmı da gerçekleştirilen serbestleştirme-özelleştirmelere ağırlık verilerek ulaşımda yaşanan problemlerinin çözümü özel sektöre devredilmekte ve finansal kaynak problemi de bu şekilde çözülmek istenmektedir. Stratejik bir sektör olma özelliği taşıyan ulaşımda bu çözüm modeli sıkıntılara sebep olacaktır. Örneğin havacılıktaki dış bağımlılık görmezden 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, demiryolu ve boru hatları taşımacılığını) değerlendiren “kombine taşımacılığın” (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık) başarılması olanaklı değildir.

Diğer yandan Türkiye’de kamu yatırımları alanındaki olumsuz gelişmelere karşın kamunun ulaştırma yatırımları artmaktadır. Örneğin 2008 yılında % 37,7 olarak gerçekleşen kamu yatırımları 2010 yılında genel kamu yatırımlarının cari fiyatlarla % 43,7’sini oluşturmuştur ve 2011 tahmini beklentisi de aynı oran düzeyindedir. Ancak bu yatırımlar, demiryollarında son yıllarda yaşanan gelişmelerden anlaşılacağı gibi, esasen ulaştırma sektörünün özel sektöre devredilmesine yöneliktir. Yeni yapılan otoyol ve yüksek hızlı tren ihaleleri

özelleştirme anlayışıyla yapılmış ve hızla özelleştirme programlarının uygulanmasına geçilmiştir. Bu v.b. ihale türleri ve eylem planı yukarıda belirttiğimiz kaygıları doğrulamaktadır.

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.

Dünyadaki bu yönelimin tersine, ülkemizde özellikle AKP iktidarıyla beraber ulaşımın her aşamasında özelleştirmeler hız kazanmıştır. Limanlar, garlar ve karayolları üzerindeki özelleştirme politikaları; kamu yararını hiçe sayarak; tarihi, kültürel ve ekonomik birikimlerimizi heba etmek pahasına sürdürülmektedir.

Türkiye Denizcilik İşletmelerinin 1994 yılında Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bağlanmasından sonra 2003 yılına kadar limanlarımızın birçoğu özelleştirilmiştir. TCDD bünyesindeki 7 limandan 6’sı 2005 yılında özelleştirme kapsamına alınmıştır. Mersin limanının 2006 yılında özelleştirilmesinin yanı sıra Bandırma, Samsun, Derince ve İzmir limanlarının ihaleleri gerçekleştirilmiş vaziyettedir. Şu an itibarıyla yalnız Haydarpaşa özelleştirme kapsamı dışında kalmıştır Haydarpaşa limanında da özelleştirmeye yönelik projeler gündeme gelmiştir. Sonuç olarak, ucuz ve güvenilir taşımacılık için uluslararası öneme sahip olan limanlarımızın birçoğu kamu ciddi zararlara uğratarak özelleştirilmiştir.

Aynı durum, ülkemizde en yaygın taşımacılığın yapıldığı, dolayısıyla etki alanı daha geniş olan karayolları için de söz konusudur. Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 19 Nisan 2007 tarihli kararı ile Karayolları Genel Müdürlüğüne bağlı birçok otoyol, köprü ve bunlar üzerinde bulunan tesislerin özelleştirme programına alınması kararının yürütmesi Danıştay tarafından oy birliğiyle durdurulmuştur. TBMM Plan Bütçe Komisyonu tarafından hazırlanarak 9 Nisan 2008 tarihinde Meclis Başkanlığına sunulan “Erişme Kontrollü Karayolları Kanununun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı” ile köprü ve otoyollarının özelleştirilmesi için yeni bir hamle yapılmış, tasarı yasalasmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun değişikliği ile otoyol işletme hakkının tüm tesisleriyle birlikte özel



şirketlere devredilmesini öngören mevzuat değişikliği tamamlanmıştır. Aynı şekilde otoyol çevresindeki hizmet tesislerinin işletme hakkı ve süresi dolduğunda ihale edebilme yetkisi firmalara devredilmektedir.

Kanuna göre, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından işletilen otoyol ve köprülerde ücretin tespiti ve zorunlu hallerde ücretsiz olması uygun görülen kesimlerin belirlenmesi yetkisi, Karayolları Genel Müdürlüğünün teklifi üzerine Ulaştırma Bakanı'na ait olacaktır. Özelleştirilen otoyollar, köprüler ve bunlarda bulunan işletme ve bakım tesisleri ile hizmet tesislerinin ve diğer mal ve hizmet üretim birimleri ile varlıklarına ilişkin yatırım, bakım ve işletme faaliyetleriyle ilgili usul ve esaslar, işletici ile imzalanacak olan sözleşmelerde düzenlenecektir.

Açıkça anlaşılacağı gibi, ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının en yoğun yapıldığı karayollarında yaşanan sıkıntıların çözülmesi için kamu faydası gözeten müdahaleler yapılması gerekirken bu hizmetlerden faydalanan milyonlarca insan ve sektördeki on binlerce çalışanın geleceği şirketlerin insafına bırakılmaktadır. Bu durum iflas eden özelleştirme politikalarına benzer biçimde halkın ulaşım hakkının kısıtlanması, çalışanların iş güvencesinin ve insanların güvenli seyahat özgürlüğünün tırpanlanması anlamına gelmektedir.

60. Hükümet programı ile mevcut göstergeler ve istatistikî veriler incelendiğinde; Ulaştırma Bakanlığı'nın yayınladığı 2009–2013 Strateji Planında YİD ve KOİ modeli çerçevesinde yapılan yüksek hızlı tren, otoyol ve tüp geçiş ile işletme hakkı devri gerçekleştirilen liman projeleri dışında ulaşım politikalarında ciddi bir ilerleme görülmemektedir. Ulaşım politikalarında bugün gelinen noktaya bakıldığında, ulaşım modlarına yönelik politikalar, mevzuat ve hukuki boyut, alt yapı yatırımları, örgütlenme ve organizasyona ilişkin son durumlar ve bunların proje içerisinde ilerleme düzeyleri ve birbirlerine etki etme düzeylerine ilişkin olumlu şeyler söylemek olanaksızdır.

61. Hükümetin 2012 Yılı Programı'nın Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair metni, mevcut durum, temel amaç ve hedefler ile politika öncelikleri ve tedbirler bölümlerinden oluşmaktadır. Mevcut durum değerlendirmesinde özelleştirme politikaları dışında genel durum tespitleri, bizim yaptığımız tespitlerle örtüşmektedir. Politika öncelikleri ve tedbirler bölümünde öncelik ve tedbirleri, sorumlu/işbirliği yapacak kuruluşlar, süre ve yapılacak işler belirtilmektedir. Bu bölümde ulaşım politikalarına dair bütünlük bulunmamaktadır.

61. Hükümet Programı'nda da ulaşım politikalarında ana eksen; özelleştirme politikalarının ulaştırma alanında yaygınlaştırılmasını sağlayarak kamunun yatırım yükünü hafifletmektir. Uyguladıkları özelleştirme programı çerçevesinde YİD İşletim Hakkı ve KOİ gibi özelleştirme modelleri, “*temel amaç ve hedefler*” bölümünde ağırlıklı olarak ifade bulunmaktadır. Uygulama programının hedefler kısmında ağırlıklı olarak YİD ve KOİ'ye yönelik politikalarla finansman sorunun çözüleceği belirtilmektedir. 2011 yılı sonu itibariyle ulaşım sektöründeki gelişmeleri değerlendirdiğimizde geline düzey daha anlaşılır olacaktır. 9. Kalkınma Planında yer alan, “*Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanılacağı, dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının bütüncül bir yaklaşımla ele alındığı; yük taşımalarının demiryollarına kaydırıldığı, limanların lojistik merkezler olarak geliştirildiği, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılacağı, mevcut altyapının verimli kullanımının sağlanacağı, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılacağı, ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımının benimsenmesinin sağlanacağı, alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapının esas alınmasının sağlanacağı, demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınmasının özendirileceği*” ifadeleri değerlendirildiğinde hazırlanan ulaşım politikalarına ilişkin metinlerle pratik uygulamaların aynı olmadığı görülmektedir.

2011 yılı sonu itibariyle ulaştırma sektörünün tüm alanlarını kapsayan değerlendirmede tablo açık olarak görülmektedir. Karayolları sektöründe hedefler her zamanki gibi altyapı yatırımlarında tutturulmuştur. Karayolları Kanununda yapılan değişikliklerle özelleştirmenin önü açılmıştır. YİD modeli çerçevesinde (Gebze-İzmir) otoyol yapımı ihalesi gerçekleştirilmiştir. 2012 yılında da mevcut otoyolların 25 yıl süreyle işletme hakkı devri ihalesi gerçekleştirilecektir. Gebze-İzmir otoyolu projesinin ÇED raporundan muaf tutulması metinlerde yer alan çevreci söylemle çelişmektedir. Yargıda açılan davada ÇED Raporu muafiyeti iptal edilmiştir. Trafik güvenliği politikasından kasıt sadece kara nokta ıslahı, levha asma vs olarak kabul edilmektedir. Öte yandan da devlet yollarında hız limitleri artırılmaktadır. Trafik güvenliği politikalarının bir bütünlük içerdiği, yatırımla beraber mevzuat, eğitim, denetimin bir arada belli bir program çerçevesinde ve birlikte uygulanması gerektiği bu anlayışla kabul görmemektedir. 2010 yılı sonu itibariyle

karayollarında 2007–2009 yılları arasında ortalama artış yükte % 2, yolcuda % 5 olarak gerçekleşmiştir.

Demiryolları sektöründe de özelleştirme furyası hızla devam etmektedir. TCCD Kuruluş Kanunu taslağı hazırlanmış olup kendi tabirleri ile “*Kamu yükü sürdürülebilir seviyeye getirilecektir.*” YİD modeli uygulaması ile yüksek hızlı tren projeleri dışında, yatırımlar yeterli değildir. Ankara–İzmir, Ankara–Sivas hattında çalışmalar devam etmektedir. Yeni ana hat yapımı ve hat yenileme yatırımları 9. Kalkınma Planında yer alan seviyeye ulaşmamıştır. Lojistik merkezlerin bir kısmının inşaat çalışmaları devam etmekle beraber bu projenin ne zaman bitirileceği ve limanlarla kapasite açısından uyumlu çalışıp çalışmayacakları da şüphelidir. 2010 yılı sonu itibariyle demiryolları sektöründe 2007–20010 yılları arasında yük taşımacılığında ortalama % 4, yolcu taşımacılığında % 0.84'lük bir artış vardır. Deniz yollarında özelleştirme işleri TDİ'nin 2012 yılında özelleştirme programında yer alması ile tamamlanmak üzeredir. Planlanan kıyı yapıları mastır planı tamamlanmıştır. 2020 yıllarında liman kapasitelerinin ihtiyaca cevap vermeyeceği anlaşılmaktadır. Liman geri sahasında aktarım terminalleri ve lojistik merkezlerin yapımının mevcut yatırım programları ile hedefine ulaşması mümkün değildir.

Deniz ulaştırmasında da çoğunlukla YİD modeli düşünülmektedir. Çandarlı Limanı birinci aşamasına ait altyapı-üstyapı işleri bu modelle yapılmak istenmektedir. 2010 yılı sonu itibariyle denizyolu sektöründe 2007–20010 yılları arasında yük taşımacılığında ortalama % 12,8, yolcu taşımacılığında % 2,7 oranında bir artış vardır Hâlâ bu mevzuat problemleri yüzünden bayraktan kaçış devam etmektedir.

Havayolu ulaşımında da özelleştirme modelleri uygulanmakla beraber hâlâ kamu kaynakları kullanılmaktadır. Havaalanlarının çoğu YİD ve İşletme Hakkı Devri modelleri ile devredilmektedir. THY AO'nun kamu elindeki payları 2012 yılı özelleştirme programında yer almaktadır. 2010 yılı sonu itibariyle havayolları sektöründe 2007–20010 yılları arasında yük taşımacılığında ortalama % 10,9, yolcu taşımacılığında % 28,74'lik bir artış vardır. Ulaşımında yaşanan gelişmelere bakıldığında demiryolu ve denizyolu altyapı yatırımlarının yeterli olmadığı, karayolları ve havayolları dışında beklenen hedeflerin tutturulamadığı görülmektedir.

61. Hükümet Programı uygulama metninde yer alan kentiçi ulaşımına dair çözüm önerileri ile uygulayıcıların hâlâ ulaşım politikalarını içselleştirmedikleri

anlaşılmakta ve ulaşım problemlerinin bu anlayışla daha uzun süre çözülemeyeceği görülmektedir. Kombine taşımacılığın gereğini yerine getirecek ve ulaşım modları arasında makası kapatacak alt yapı yatırımları ve mevzuat çalışmaları yeterli olamamakta ve ağır aksak yürümektedir.

9. Kalkınma Planı, Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı (2009–2011), Orta Vadeli Plan [(2010–2011), (2011–2013), (2012–2014)] ve 60–61. Hükümet Programı birlikte ele alınıp değerlendirildiğinde, ulaşım politikasında bütünlüklü anlayış yerine parçalı çözüm önerilerinin yer aldığı bir modelin uygulandığı görülmektedir. Tüm planlarda ve 61. Hükümet Programı'nda ulaşım politikalarının düzeyi ve hedefine ilişkin sorgulama yapmak mümkün değildir. Örneklersek 1.000 m<sup>2</sup> ye düşen demiryolu uzunluğunda; AB standartlarına ulaşmak için hedef süre, proje ve politikaların neler olduğu bilinmemektedir. Çünkü ulaşım modları arasındaki makasın hangi sürede kapatılacağını planlayacak, tüm ulaşım modlarındaki yatırım düzeyleri, birbirilerine aksamalarda ne tür etki edeceği, ulaşım politikalarındaki hedeflerde sapma oranının yıllara göre tespiti gibi sorgulamalar olanaklı değildir. Hâlâ büyük oranda mevzuat eksikliği vardır. Bu da merkezi bir koordinasyon ve denetleme mekanizmasının olmamasından kaynaklanmaktadır.

## **2.7 Karayolu Ulaşımında Trafik Güvenliği Sorunu**

AB ülkelerindeki karayolu ağı uzunluğu ve 1.000 km<sup>2</sup> başına düşen yol uzunluğu ile Türkiye'deki değerler karşılaştırıldığında alt yapının yetersiz olduğu görülecektir.

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

Karayolu 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. Karayolunda meydana gelen ölüm ve yaralanmaları önlemeye ve karayolunda 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 v.s.) bu örgütlenme içinde yer almaya çağırılmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğünün hazırladığı stratejik planın 2007–2011 yılları arasını kapsamaması; karayolları iyileştirme ve yatırım programlarına ve karayolu trafik güvenliğine ilişkin hedefler koyması olumlu olmakla beraber (karayolundan kaynaklanan ölümlü ve yaralanmalı kazalar 2005 yılı verilerine göre % 40 azaltılacaktır. Fiziki ve geometrik standardı düşük devlet yollarının % 30'u, il 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 Müdürlüğü'nün karayolu ulaşımında trafik güvenliğine yönelik çalışmaları ile program hedefinin bu bütçe olanakları ile nasıl gerçekleştirileceği bir sorun olarak ortada durmaktadır.

Dünya ölçeğinde yürütülen trafik güvenliği çalışmaları belli standartları içermekle beraber, çalışma yapılan ülkedeki gelişmişlik düzeyi ile koşut, farklı projeleri ve istemleri kapsayabilmektedir. Ülke genelinde kapsamlı bir trafik güvenliğinin sadece yolların fiziki ve geometrik standartlarının yükseltilmesi ve yeni projeler ile sağlanacağı düşünülmesi büyük bir yanılgı olacaktır. Trafik güvenliği politikası sağlık eğitim, denetim, hukuki alt yapı ve kara ulaşımının alt yapısının güvenli yollar konseptine uygun hale getirilmesi ve karayolunun ulaşım içerisindeki payının göreceli bir şekilde azaltılması ile sağlanabilir. Ülkemizde de planlı ve hedefli çalışmalar sonucu oluşturulacak stratejiler ile ekonomik maliyetler göz önüne alınarak kapsamlı trafik güvenliği projeleri uygulamaya konulabilir. Oysa ulaşım planlamasının doğru yapılmaması, trafik güvenliği problemlerinden dolayı gündeme gelen ve uluslararası finans kaynaklarınca Karayolu İyileştirme Projeleri'ne yönelik olarak kullanılan kredilerin doğru değerlendirilememesine neden olmaktadır. Denizyolu ve demiryolu taşımacılığında da planlama ve yatırımın doğru yapılmaması sonucu, ulaşım hizmetlerinde karayolu taşımacılığı ile diğer taşımacılık türleri arasındaki makas karayolu taşımacılığı lehine daha da açılmaktadır. Kaldı ki yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik yaşamı gerektiği gibi sağlıklı, canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir.

## **2.8 Mevcut Durum Değerlendirmesi**

Şu anda karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu entegrasyonlu kombine taşımacılığın tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminallerinin altyapısı müsait değildir. Bu zincirin sağlıklı ve verimli çalışmasını sağlayacak elektronik ağ ve işlemleri yoktur. Ülkede ulaştırma sektörüne yönelik verilerin sağlıklı olmaması başlı başına bir olumsuzluktur. Bu bir anlamda sektördeki hareketliliğin, sektörün kapasitesinin, arz–talep dengesinin ve ileriye yönelik hedeflerin tespitini zorlaştırmaktadır. Aynı zamanda altyapı yeterliklerine ve yatırım programlarına ilişkin öngörülerin oluşmasına da olumsuz etki etmektedir. Bunun en büyük göstergelerinden biri yapılan kıyı yapıları master plan çalışmasında, deniz ulaşımında ileriki yıllarda kapasite yetmezliğinin ortaya çıkacağı görülmüştür. Yükleme, boşaltma aktarma terminalleri, elektronik ağ uygulaması, gümrük mevzuatı gibi çalışmalar ile ilgili tespit ve girişimler başlatılmıştır. Bu çalışma kombine sistemlerdeki talepleri karşılayacak düzeyde değildir. Kombine taşımacılığı kolaylaştırmak bakımından her taşıma türüne göre düzenlenmiş olan mevzuatta bütünleşme hâlâ sağlanamamıştır, gümrük işlemlerini hızlandırmak için mevzuat müsait değildir. Taşıma sektörünün hem yurtiçi hem de uluslararası taşımacılığa entegrasyonunu sağlayacak uluslararası antlaşmalar ve mevzuatlara ilişkin problemler hâlâ devam etmektedir. (Denizyollarında bayraktan kaçış, karayollarında tehlikeli maddelerin taşınmasına dair mevzuat v.b.)

Ulaşım hizmetlerinin sağlıklı ve konforlu bir şekilde yerine getirilmesinde kurumsal donanımın payı büyüktür. Bu hizmetlerin alanın gereklerine uygun bir şekilde planlanması kadar uygulamada karşılaşılabilecek sıkıntılara karşı hazırlıklı olmak da önemlidir.

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 politikalarının 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, 3. Boğaz Köprüsü, Taksim'e alt geçit gibi palyatif çözümler önerilmesi hâlâ devam etmektedir. 61. Hükümet programında yer alan kent içi ulaşım ile ilgili tespitler ve çözüm önerileri, ülkemizde sorunun ciddiyetinin hâlâ kavranmadığı ve güvenlik kaygılarının problem olmaya devam ettiğini göstermektedir. Ülke genelinde kentlerde yaya ve bisikletlilere yönelik güvenlik problemi devam etmekte, Kent merkezlerinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması gerekmektedir. 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 işgücü ve zaman kaybı maliyetleri kent içi ulaşım maliyetlerinde pek dikkate alınmamaktadır.

Bugün dünyada; kent içi ve kent dışı taşımacılığın birbiriyle uyumlaştırıldığı, denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu 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 karayolu ile yapıldığı için Karayolu Güvenlik Problemi ön plana çıkmaktadır Ulaşım denince sadece karayolu ve karayolunda alınacak önlemler akla gelmekte ve karayolu ulaşımı tüm ulaşım çeşitlerinin en fonksiyoneli olarak algılanmaktadır. Şu andaki ulaşım politikaları insan ve yük taşımacılığını genellikle karayolu ile yapmayı öngörmektedir.

2007 yılı itibarıyla, gelişmiş ülkelerden İtalya'da toplam demiryolu ana hat uzunluğu 16 bin 667 km, İngiltere'de 16 bin 208 km, Fransa'da 29 bin 918 km'dir. Oysaki 2007 yılı itibarıyla ülkemiz demiryollarının toplam ana hat uzunluğu 8 bin 697 km'dir. 2010 yılında ise bu uzunluk ancak 9 bin 594 km seviyesine yükselebilmiştir. Ülkemizin yüzölçümü ise bu ülkelerin yüzölçümlerinin sırası ile 2,6; 3,2 ve 1,4 katıdır.

Karayollarında ise dünyadaki farklı ülkelerle kıyaslama yapıldığında durum yine iyi değildir. Aşağıdaki tablodan izlenebileceği gibi devlet ve il yolları yol uzunluklarında Lüksemburg gibi çok küçük bir ülkeyi dikkate almazsak, Türkiye, seçilmiş 17 ülke arasında 64 bin 865 km ile sonuncu sırada yer almaktadır. Türkiye 1.000 km<sup>2</sup>'ye düşen yol uzunluklarında da 83 km ile yine sonuncu sırada yer almaktadır.

**Tablo 2.** Bazı Ülkelerde Km<sup>2</sup>'ye Düşen Yol Uzunlukları (2010)

ÜLKE	Yol Uzunlukları ( Km )			Yüzölçümü (Km <sup>2</sup> )	1000 Km <sup>2</sup> 'ye Düşen Yol Uzunlukları		
	Oto Yol	Devlet ve İl Yolları	Toplam		Oto Yol	Devlet ve İl Yolları	Toplam
BELÇİKA	1.763	152.109	153.872	32.545	54	4.675	4.729
KANADA	16.900	1.391.900	1.408.800	9.984.670	2	139	141
FRANSA	11.163	1.030.010	1.041.173	551.208	20	1.869	1.889
DANİMARKA	1.128	72.023	73.151	43.098	26	1.671	1.697
FİNLANDIYA	765	105.714	106.479	338.145	2	313	315
HOLLANDA	2.631	127.685	130.316	41.528	63	3.075	3.138
LÜKSEMBURG	147	2.747	2.894	2.586	57	1.062	1.119
İSPANYA	13.515	151.578	165.093	505.988	27	299	326
KORE	3.117	99.176	102.293	99.601	31	996	1.027
NORVEÇ	344	93.347	93.961	323.873	1	288	289
POLONYA	849	384.104	384.953	322.577	3	1.191	1.194
ÇEK CUMH.	729	129.909	130.638	78.860	9	1.647	1.656
TÜRKİYE *	<b>2.080</b>	<b>62.785</b>	<b>64.865</b>	<b>779.452</b>	<b>3</b>	<b>80</b>	<b>83</b>
JAPONYA	7.383	1.185.589	1.192.972	377.923	19	3.137	3.156
USA	75.008	6.355.343	6.430.351	9.631.418	8	660	668
İRLANDA	663	96.032	96.695	70.823	9	1.356	1.365
ALMANYA	12.363	632.117	644.930	357.039	36	1.770	1.806
İSVEÇ	1.855	139.467	141.322	449.964	4	310	314

**Kaynak:** International Road Federation 2010 (2008 verileri) ve Eurostat Statistics 2011 (2009 verileri).

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Trafik Kazaları Özeti 2010

(\*) Köy yolları, Orman yolları ve Belediyelere ait yollar dahil değildir.



Otomobil sayısı ve oranlarında ise durum şöyledir:

**Tablo 3.** Çeşitli Ülkelerde Otomobil Oranı (2010)

ÜLKE	Otomobil (x1000)	Toplam (x1000)	Otomobil Oranı %
AVUSTURYA	4.360	5.341	91,63
BELÇİKA	5.193	6.198	83,78
YUNANİSTAN	3.840	7.522	51,05
ÇEK CUMH.	4.435	6.236	71,12
DANİMARKA	2.580	2.817	91,59
FİNLANDİYA	2.777	3.243	85,63
FRANSA	30.100	39.924	75,39
HOLLANDA	7.622	9.846	77,41
İNGİLTERE	28.247	33.615	84,03
İRLANDA	1.883	2.403	98,36
İSPANYA	21.983	30.114	73,00
İSVEÇ	4.301	5.163	83,30
İSVİÇRE	4.009	4.970	80,66
USA	137.080	253.702	54,03
MACARİSTAN	3.013	3.215	93,72
NORVEÇ	2.244	3.103	72,32
POLONYA	16.495	20.489	80,51
PORTEKİZ	5.788	5.919	97,79
JAPONYA	40.799	77.273	52,80
<b>TÜRKİYE *</b>	<b>7.544</b>	<b>15.096</b>	<b>49,97</b>

**Kaynak:** International Road Federation 2010 (2008 verileri) ve Eurostat Statistics 2011 (2009 verileri). Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Trafik Kazaları Özeti 2010

(\*) Türkiye verileri 2010 yılına aittir.

2010 yılı itibarıyla çeşitli ülkelerde otomobil sayısının mevcut araç sayısına oranını irdelediğimizde İngiltere’de otomobil sayısının araç sayısına oranı % 84,03, İsveç’te % 83,30, Fransa’da % 75,39, İspanya’da % 73,00, Danimarka’da % 91,59, Yunanistan’da % 51,05 iken, Türkiye de % 49,97’dir.

2010 yılı Ekim ayı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı toplam 15 milyon 95 bin 603 adet taşıtın % 49,97’sini otomobil, % 15,82’sini motosiklet, % 15,89’unu kamyonet, % 9,3’ünü traktör, % 4,8’ini kamyon, % 2,5’ini minibüs, % 1,38’ini otobüs, % 0,23’ünü ise özel amaçlı taşıtlar oluşturmaktadır.

**Tablo 4.** 2009–2010 Yıllarındaki Araç Sayılarının Cinslerine Göre Karşılaştırılması

	MOTORSİKLET	OTOMOBİL <sup>(1)</sup>	MINIBÜS	OTOBÜS	KAMYONET <sup>(1)</sup>	KAMYON <sup>(2)</sup>	TRAKTÖR	ÖZEL AMAÇLI TAŞIT	TOPLAM
<b>2009</b>	2.303.492	7.093.964	384.053	201.033	2.204.951	727.302	1.368.032	34.104	<b>14.316.700</b>
<b>2010</b>	2.389.488	7.544.871	386.973	2085.510	2.399.038	726.359	1.404.872	35.492	<b>15.095.603</b>
<b>Fark</b>	86.227	450.907	2.920	7.477	194.087	-943	36.840	1.388	<b>778.903</b>
<b>Fark %</b>	<b>3,60</b>	<b>5,97</b>	<b>0,75</b>	<b>3,58</b>	<b>8,09</b>	<b>-0,013</b>	<b>2,62</b>	<b>3,91</b>	<b>5,15</b>

(1) Arazi taşıtı dahildir.

(2) Ağır tonajlı yük taşıtlarını da kapsar (Çekici, Damperli Kamyon, Tanker, Çöp Kamyonu).

**Kaynak:** TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Ocak (2009). Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Trafik Kazaları Özeti 2010

AB ülkelerindeki karayolu ağı uzunluğu ve 1.000 km<sup>2</sup> başına düşen yol uzunluğu ile Türkiye'deki karayolu ağı uzunluğu ve 1.000 km<sup>2</sup> başına düşen yol uzunluğu değerleri karşılaştırıldığında Türkiye'deki değerlerin gelişmiş ülkelerdeki değerlerin çok altında olduğu görülmektedir. Bu tür bir karşılaştırma bazı yanılsamalara neden olabilir. Burada önemli olan karşılaştırılan ülkelerdeki ulaşım türlerinin ülke ulaşımı içindeki paylarının da değerlendirilmesidir. Ülkelerin otomobil sayılarının, mevcut araçlara oranı, ağır taşıt kompozisyonunun birlikte değerlendirilmesi ulaşım politikalarına dair ipuçları vermektedir. Yoksa mevcut tabloların bire bir değerlendirilmesi, henüz karayolu ağıımızın AB standartlarına ulaşmadığına dair bir yanılsamaya dahası karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının da sürdürülmesi gerekliliği sonucunu çıkarsamamıza yol açar.

10. Ulaştırma Şurası verileri dikkate alındığında; karayollarındaki yolcu ve yük taşımacılığının ulaşım içerisindeki yüksek payını hâlâ koruduğu görülmektedir.

Gelişmiş ülkelerdeki nüfus başına düşen araç sayısı ve 100 bin araca düşen trafik kazalarındaki ölü sayıları ile Türkiye'deki nüfus başına düşen araç sayısı ve 100 bin araca düşen ölü sayıları ile bin kilometre kareye düşen yol uzunlukları dikkate alındığında karayolundaki ölümlü kazaların ciddiyeti anlaşılacaktır. Bu sonuçlar sağlıklı ulaşım politikalarının olmamasından

kaynaklanmaktadır. Ulaşımında yaşanan oransal dengesizlikler ve karayolu güvenliğindeki zafiyetler; işgücü ve zaman kaybı ile birey ve toplum psikolojisinde de ciddi tahribatlara neden olmaktadır. Oysa ulaşımında birincil konumda olması gereken, insanın hareketliliği ve hareketlilik sırasındaki davranışların maksimum güvenliğinin sağlanmasıdır.

Karayolu taşımacılığı lehine uygulanan yanlış politikalar; 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.

Son dönemlerde yapılan bölünmüş yollarda trafik güvenliği politikaları dikkate alınmamaktadır. Tüm dünyada uygulanan trafik güvenliği programlarının ülkemizde hâlâ kapsamlı bir şekilde uygulaması yoktur. Kent içi ulaşımında hâlâ araç merkezli ulaşım politikaları uygulanmakta ve ulaşım ile ilgili alt yapı yatırımları ağır aksak yürütülmektedir.

Toplu ve kombine taşımacılığa yönelik planlama ve yatırımlarda; taşıma türleri arasındaki dengesizliği giderecek koordinasyonun nasıl sağlanacağı ve öncelikli kararların nasıl verileceği –muhatap Ulaştırma Bakanlığı olsa da– henüz netleşmiş değildir. Ulaşım Ana Planları'nın olmaması bir zafiyet içermektedir. Zira ulaşım ana planları hem taşıma türleri arasındaki dengesizliği giderecek planlamayı hem de yatırım programlarında hedeflenen değerlerin karşılanmasına yönelik denetim mekanizmalarını da içermektedir.

*Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği*

**BU SAYFA BOŞ MONTAJDA ATILACAK**

### 3. ULAŞIM POLİTİKALARI VE TRAFİK KAZALARI

Avrupa’da yapılan bir araştırmaya göre iki ulaşım türünde kaza riski karşılaştırıldığında; demiryollarındaki kazalarda ölüm riski 1 milyar yolcu/km başına 17 kişi iken, karayollarında 140’tır. Yaralanmalardaki risk ise demiryollarında 41 iken, karayollarında 8 bin 500–10 bin kişi gibi yüksek bir sayıya ulaşmaktadır. Karayolu ulaşımını dezavantajlı ve riskli yapan en önemli faktörlerden biri de bu oranlardır.

#### 3.1 Karayollarında Trafik Kazaları

Karayollarındaki kaza risklerinin irdelenmesi ulaşım sektörleri baz alındığında önem arz etmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü 2009 yılı verilerine göre (Maddi hasarlı kazalar hariç) 299 bin 569 trafik kazasında, 4 bin 324 kişi hayatını yitirmiş, 201 bin 380 kişi yaralanmış, 980 milyon 209 bin 298 TL maddi hasar oluşmuştur. 2010 yılı verilerine göre ise (maddi hasarlı kazalar hariç) 292 bin 308 trafik kazasında, 4 bin 045 kişi hayatını yitirmiş, 211 bin 496 kişi de yaralanmıştır. 593 milyon 467 bin 946 TL maddi hasar oluşmuştur.

Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliği

Tablo 5. 2010 Yılı Trafik Kazaları Sonuçları

KAZA VE KAZAZEDELER		2004	2005	2006	2007	2008*	2009*	2010*
KAZA	EGM	436.187	502.682	586.769	349.900	349.900	211.264	208.559
	ŞEHİRDİŞİ	58.684	67.737	77.771	58.372	58.372	52.899	51.426
	TOPLAM	494.851	570.419	664.540	408.272	408.272	264.163	259.985
JANDARMA	EGM	42.533	50.764	64.216	51.669	51.669	35.406	32.323
	ŞEHİRDİŞİ	537.384	621.182	728.756	825.583	459.941	299.569	292.308
	TOPLAM	1.128	1.159	1.155	1.013	1.013	1.128	1.091
ÖLÜ	EGM	1.954	2.056	2.210	1.927	1.927	1.865	1.647
	ŞEHİRDİŞİ	3.082	3.215	3.365	2.940	2.940	2.993	2.738
	TOPLAM	1.346	1.310	1.268	1.288	1.288	1.331	1.307
YARALI	EGM	4.428	4.525	4.633	5.004	4.228	4.324	4.045
	ŞEHİRDİŞİ	67.693	77.843	85.267	94.933	94.933	107.908	118.672
	TOPLAM	41.988	46.142	49.957	49.603	49.603	53.811	52.083
JANDARMA	EGM	109.681	123.985	135.224	144.536	144.536	161.719	171.475
	ŞEHİRDİŞİ	42.533	30.109	33.326	39.305	39.305	39.661	40.021
	TOPLAM	152.214	154.094	168.550	188.383	183.841	201.380	211.496
MADDİ KAYIP	EGM	446.527.450	606.380.239	830.054.923	631.566.018	631.566.018	545.733.619	257.325.622
	ŞEHİRDİŞİ	205.663.878	272.889.529	322.865.175	304.152.899	304.152.899	289.457.303	194.588.796
	TOPLAM	652.191.328	879.269.768	1.152.919.799	935.719.017	935.719.017	835.190.922	451.914.418
YTL	EGM	95.729.840	126.876.873	168.432.167	176.485.932	176.485.932	145.018.376	141.553.528
	ŞEHİRDİŞİ	747.921.168	1.006.146.641	1.321.351.966	1.560.409.662	1.112.204.949	980.209.298	593.467.946
	TOPLAM							

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Trafik Kazaları Özeti 2010

(\*) : 2008 Yılında tarafların kendi aralarında tutanak tanzim ettiği 491.032 maddi hasarlı trafik kaza sayıları dahil edilmemiştir.  
(Kaynak:www.tramer.org.tr.)

(\*) : 2009 Yılında tarafların kendi aralarında tutanak tanzim ettiği 753.819 maddi hasarlı trafik kaza sayıları dahil edilmemiştir.  
(Kaynak:www.tramer.org.tr.)

(\*) : 2010 Yılında tarafların kendi aralarında tutanak tanzim ettiği 816.045 maddi hasarlı trafik kaza sayıları dahil edilmemiştir.  
(Kaynak:www.tramer.org.tr.)

Tablodan görüldüğü üzere kaza sayısı, 2008 yılında bir önceki yıla göre % 44 oranında, ölü sayısı %15 yaralı sayıları ise yaklaşık % 2 olarak görülmesine rağmen, 2009 ve 2010 yıllarında sırasıyla kaza oranlarında % 34 - % 2 gibi azalma olmasına rağmen, ölü sayılarında 2009 yılında % 2 artış, 2010 yılında ise % 6'lık bir azalma ve yaralı sayısında ise 2008 yılına göre % 8 ve % 4'lük artışlar görülmekte, maddi hasar miktarlarında ise ciddi azalmalar gözlemlenmektedir. Kaza sonrası yolda veya hastanelerde ölen yaralıların sayısı bilinmemekle beraber, son üç yıllık verilerde; artan yaralı sayıları hariç kaza ve ölü sayılarındaki azalmaların olumlu bir tablo yaratması sevindiricidir. Diğer yandan on üç AB ülkesinin araç ve nüfus oranlarına göre ortalamalar göz önüne alındığında hâlâ karayolu trafik güvenliğinde ciddi problemlerimizin olduğu görülmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre kaza ve araç sayılarında 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 yıllarında:

- Motorlu araç sayısında sırasıyla % 13,02; % 8,88; % 9,7; % 6,51; % 5,7; % 3,85; %5,44 artış,
- Nüfusta sırasıyla % 1,29; % 1,28; %1,28; % -3,29; % 1,32 artış,% 1,46; %1,6
- Sürücü belgelerinde sırasıyla % 4,28; % 2,81; % 8,17; % 5,09 ; % 5,5; %2,69; %5,32 artış olurken,
- Kazalarda artış oranı yine yıllara göre % -15,53; % 15,59; % 17,39; % 13,28; % -44.29; % -34,87;-% -2,42 (maddi hasarlı kazalar hariç) olarak gerçekleşmiştir.

Son 13 yıla ilişkin ve 100 bin araç ve nüfusa düşen kaza oranlarından da aynı sonuçlara ulaşmak mümkündür.

**Tablo 6.** Yıllara Ait Motorlu Araç, Nüfus ve Kaza Artış Yüzdeleri

YILLAR	Motorlu Araç Sayısı	Artış %	Nüfus	Artış %	1.000 Kişiye Düşen Araç Sayısı	Sürücü Belgesi Sayısı	Artış %	Kaza Sayısı	Artış %
1998	7.371.241	6,89	65.215.000	1,76	113	12.277.101	8,67	440.149	13,58
1999	7.758.511	4,99	66.350.000	1,71	117	13.151.950	7,13	438.338	-0,41
2000	8.320.449	6,75	67.420.000	1,59	123	14.109.116	7,28	500.663	12,45
2001*	8.521.956	2,36	68.365.000	1,38	125	14.767.116	4,67	442.960	-13,03
2002*	8.655.170	1,54	69.302.000	1,35	125	14.994.960	3,48	439.958	-0,68
2003*	8.903.843	2,79	70.231.000	1,32	127	15.488.493	3,29	455.667	3,45
2004*	10.236.358	13,02	71.152.000	1,29	144	16.151.623	4,28	537.384	15,21
2005*	11.145.826	8,88	72.065.000	1,28	155	16.604.724	2,81	621.183	15,59
2006*	12.227.393	9,70	72.987.400	1,28	168	17.962.895	8,17	728.756	17,31
2007*	13.022.945	6,51	70.586.256	-3,29	184	18.877.354	5,09	825.583	13,29
2008*	13.765.395	5,70	71.517.100	1,32	192	19.924.442	5,55	459.941	-44,29
2009	14.316.700	3,85	72.561.312	1,46	197	20.460.739	2,69	299.569	-34,87
2010	15.095.603	5,44	73.722.988	1,60	205	21.548.381	5,32	292.308	-2,42

**Kaynak:** TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Ocak (2010)

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Trafik Kazaları Özeti 2010

(\*)EGM verilerine Jandarma bölgesinden alınan veriler de dahil edilmiştir.

**Tablo 7.** Yıllar İtibarıyla Meydana Gelen Kazalardaki Kusur Oranları

Yıllar	Sürücü	Yaya	Yolcu	İnsan	Araç	Yol
	%	%	%	Faktörü	%	%
2006*	98,10	1,28	0,13	99,51	0,32	0,17
2007*	98,19	1,51	0,08	99,78	0,13	0,09
2008*	87,47	11,80	0,30	99,57	0,26	0,17
2009*	88,11	11,06	0,37	99,54	0,24	0,23
2010*	88,59	10,45	0,36	99,42	0,30	0,28

(\*) EGM Bölgesinde meydana gelen kazalara göre düzenlenmiştir.



Tablolar incelendiğinde son iki yılda araç, nüfus sayısında artma, sürücü belgesi ve kaza sayısında (maddi hasarlı kazalar dahil edilirse) düşük oranlarda da olsa azalmalar vardır. Sürücü kusurlarında nispi bir azalma olmakla beraber, yaya, yol ve araç kusurlarında nispi artışlar devam etmiştir. Bu veriler değerlendirildiğinde karayollarında trafik güvenliğine yönelik zafiyetin sürdüğü görülmektedir. Altyapı sorunları ve eksiklikleri hâlâ devam etmektedir, mevcut yaya ve sürücü eğitimleri yetersizdir, yasa ve kural ihlalleri sürmekte ve denetimler yeterli olmamaktadır. Kaza sonrası acil yardım faaliyetleri de yeterli değildir. Bu da karayollarında güvensiz ulaşım politikalarının devam ettiği izlenimi yaratmaktadır. Ayrıca yıllara göre tüm ulaşım sektörlerindeki yük taşımacılığı artış oranına dikkat ettiğimizde ve karayolu araç sayılarındaki bu trafik kompozisyonundaki olumsuzluk payı da yadsınmamalıdır.

### 3.2 Araç ve Yol Kusurlarının Yanlış Hesaplanması

Trafik kazası tespit tutanakları tutulurken, trafik konusunda eğitilmiş teknik elemanlar bulunmadığından tespit edilen “araç ve yol kusurları” istatistiklere doğru yansımamaktadır. Çünkü trafik kazası tespit tutanaklarını yol ve araç konusunda uzman olmayan trafik zabıtası tutmakta, kusurlar doğru değerlendirilemediğinden, mevcut değerler istatistikî verilere doğru yansımamaktadır. Bu çok önemli bir eksikliktir. Son günlerde uygulamaya başlanan maddi hasarlı trafik kaza tespit tutanaklarının sürücüler tarafından tutulması da maddi hasarlardaki kaza kompozisyonlarının doğru tespitine olanak tanımayacaktır.

Ülkemizdeki kaza istatistiklerinde bilinçli ve ısrarlı bir şekilde altyapı hemen hemen kusursuz gösterilmeye çalışılmakta ve kusur esasen insana atfedilmektedir. Bunun nedeni, kaza sırasındaki tespitlerin trafik zabıtası tarafından yapılmasıdır. Hâlbuki kaza mahalli incelemelerinin trafik mühendisi, araç mühendisi ve bu konuda eğitim almış doktor tarafından yapılması gerekmektedir. Ancak trafik mühendisi, araç mühendisi ve doktor tarafından tutulan kaza tutanakları trafik kazalarına ilişkin istatistiklerde kusurların doğru yer almasını sağlayacak ve güvenliğe ilişkin tedbirlerde de doğru politikaların tespiti ve uygulaması olanaklı olacaktır.

Türkiye’de, trafik kazalarındaki kusur oranları içindeki

- Araç kusurları binde’lerle belirtilirken ABD’deki oran % 10,
- Altyapı oranı on binde’lerle belirtilirken ABD’de yol kusurları % 36,
- İnsan kusurları % 99 olarak belirtilirken ABD’de % 50-54 oranındadır.

Gelişmiş bir ülke (ABD) ile ülkemizdeki oranlar arasındaki bu uçurum, Türkiye’de altyapı ve trafik güvenliği politikalarının ve uygulamalarının yetersizliklerini gizlemekte ve kamuoyunu yanıltmaktadır. 2011 yılı itibarıyla 726 bin 359 adet kamyonun 612 bin 913 adedi (% 84,38’si) 25 yaş üstü kamyonlardır [104 bin 29 adedi (% 14,32’si) 30 yaş üstü, 76 bin 417 adedi (% 10,52) 20-30 yaş arası, 245 bin 996 adedi (% 33,86’sı) 10-20 yaş arası, 248 bin 412 adedi (% 34,19’u) 0-10 yaş arasıdır]. Bu kompozisyon, yol ve araç kusurları ile ilgili istatistikî değerlerin doğruluğuna bir kez daha haklı olarak kuşku ile yaklaşılmasına neden olmaktadır. Kamyon ve çekicilerde gelişmiş ülkelerde görülmeyen bir kaza türü olan fren patlamalarının sebep olduğu kazalar bu savımızı doğrulamaktadır

Devlet ve il yollarının büyük kısmının geçmiş dönemlerde projelendirilmesi ve yapılması, son dönemlerde uygulanmaya başlanan güvenli yollar politikasına denk düşmemekte, güvenli yollara ilişkin oluşan fiziki ve geometrik standartları karşılamamaktadır. Bu da kara yolu ulaşımında başlı başına önemli bir sorun ve güvenlik problemi yaratmaktadır.

### **3.3 Ölümde Türkiye Avrupa Birincisi**

Türkiye’deki sürücü eğitiminin ve denetiminin çok yetersiz olması, trafikte seyreden 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 belirgindir

**Tablo 8.** Çeşitli Ülkelerin Trafik Verilerinin Karşılaştırılması 2010

ÜLKE	1 000 Kişiye Düşen Araç Sayısı	100.000 Araca Düşen Ölü Sayısı	100.000 Nüfusa Düşen Ölü Sayısı
ALMANYA	600	9	5,5
AVUSTURYA	634	13	8,1
FRANSA	606	11	6,5
POLONYA	538	26	14,3
ÇEK CUMHURİYETİ	591	17	10,2
FİNLANDIYA	601	11	6,4
HOLLANDA	589	8	4,5
İSPANYA	652	10	6,7
İSVEÇ	534	8	4,2
PORTEKİZ	561	13	7,3
NORVEÇ	623	8	5,1
İNGİLTERE	539	7	4,1
SLOVENYA	596	17	10,4
<b>AB-13 Ortalaması</b>	<b>589</b>	<b>12</b>	<b>7,2</b>
<b>TÜRKİYE*</b>	<b>205</b>	<b>27</b>	<b>5,6</b>
İSVİÇRE	631	7	4,5
KORE	386	31	12,2
KANADA	584	14	8,0
JAPONYA	605	7	4,0
YENİ ZELLANDA	729	11	8,2

**Kaynak:** International Road Federation 2010 (2008 verileri)

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Trafik Kazaları Özeti 2010

(\*) Türkiye verileri 2010 yılına aittir.

Yukarıdaki veriler incelendiğinde ulaşım politikaları değişmedikçe gelecekte trafik kazalarının bilançosunda daha fazla değişikliğin olmayacağı anlaşılmaktadır. Bin kişiye düşen araç sayısı bakımından, en alt sırada bulunan Türkiye, 100 bin araca düşen kaza bakımından en üst sırada bulunurken, nüfus yoğunluğu bakımından AB ülkelerinin üzerinde olduğu gözetilmelidir. Nüfus oranı açısından araç sayısında doyum noktasına ulaşamayan ülkemizde ölü sayısının diğer ülkelerden yüksek çıkması, araç sayısının gelecek yıllarda giderek artması ulaşımında kaosun kronikleşeceğine dair bir işaret sayılmalıdır.

### 3.4 Yaşlı Araç Sayısındaki Durumun Çevre ve Trafik Güvenliğine Etkileri

Türkiye ve AB ülkelerinde on yıl üzeri araç oranları karşılaştırıldığında Türkiye’de (% 49), AB ülkelerinde ise (% 32,4) olduğu gözlenmektedir.

**Tablo 9.** Türkiye ve AB’de Araçların 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 %
<b>5 YIL ve Altı</b>	<b>30,7 %</b>	<b>35,2 %</b>
2001	1,8 %	....
2000	5,5 %	....
1999	3,6 %	....
1998	4,6 %	....
1997	4,8 %	....
<b>10 Yıl ve Altı</b>	<b>51,0 %</b>	<b>67,6 %</b>
<b>10 Yıl ve Üzeri</b>	<b>49,0 %</b>	<b>32,4 %</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Motosiklet, Traktör ve Özel Amaçlı Araçlar hariç.

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

**Tablo 10.** Türkiye’de Araçların Yaş Durumu

<b>YILLAR</b>	<b>ORAN</b>
2009	% 1,5
2008	% 6,4
2007	% 5,4
2006	% 7,5
2005	% 6,6
<b>5 YIL ve Altı</b>	<b>% 27,4</b>
2004	% 6,6
2003	% 2,4
2002	% 1,4
2001	% 4,4
2000	% 5,2
<b>5-10 Yıl Arası</b>	<b>% 20</b>
<b>10 Yıl ve Altı</b>	<b>% 47,4</b>
<b>10 Yıl ve Üzeri</b>	<b>% 52,6</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>100,0 %</b>

**Kaynak:** TÜİK. Motosiklet, Traktör ve Özel Amaçlı Araçlar hariç.

Otomobil ve Kamyonet için 2008 yılı Aralık ayı sonu itibariyle trafiğe kayıtlı taşıtları kapsar.

Yukarıdaki tabloya göre ülkemizde motorlu kara taşıtlarının (motosiklet, traktör ve özel araçlar hariç) yarısından fazlasının 10 yaş ve üzeri olduğu görülmektedir. 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 bin araç çekilmiş ve toplam CO<sub>2</sub> emisyonunda yaklaşık % 4,87’lik bir azalma sağlandığı çeşitli kaynaklarda belirtilmektedir.

Avrupa Otomotiv sanayicileri, 2012 yılı itibarı ile Avrupa Birliği ortalama taşıt emisyonunu 120 gr CO<sub>2</sub>/km<sup>2</sup>'ye düşürülmesini desteklemektedir. Bu sonucun sağlanabilmesi için 1998 yılında başlatılan süreçle otomotiv sanayicileri ile gönüllü anlaşmalar yapılmış ve her yıl otomotiv sanayisi cirosunun % 4'üne denk gelen 20 milyar Avro'luk Ar-Ge yatırımı planlanmıştır. AR-GE yatırımı sonucu, araç teknolojisindeki gelişmelerle bu süreç devam ettirilmektedir. Bu süreçte yapılması gerekenlerden biri de sadece trafikteki 15 (on beş) yaş üstü araçların da verimlileri ile değiştirilmesi için eski araçlara karbon vergilerinin konması veya bu tür araç vergilerinin artırılmasıdır. Diğer taraftan tüketicilerin daha büyük ve güvenli araç talebi de bu verimlilik artışlarının önündeki bir 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. 15 yaş üstü araçlar her daim trafik güvenliği açısından sorun olacaktır. Hem mevcut araç parkını gençleştirmek hem de trafik güvenliğine yönelik tedbirleri almak için büyük oranda maliyet içeren yatırımlar gerekmektedir. Güvenli toplu taşımacılığın geliştirilmesine yönelik politikaların tartışılması gerekirken sadece karayolu trafik güvenliğini sağlamaya yönelik önlem ve yaptırımlar tartışılır olmuştur.

## 4. 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 politikası uygulanmalıdır. Ulaşım türlerinden karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ile birlikte yük taşımacılığında boru hatları gibi alternatifler de kullanılarak değişik ulaşım alternatifleri yaratılmalıdır. Karayolu ulaşımı dışında, çağdaş ve hızlı, alt yapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımının da hak ettiği düzeye ulaşması ile ulaşımda toplu taşımanın yaygınlaşması temel hedefimiz ve amacımız olmalıdır. Aşağıdaki 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 alt yapı 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. Karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu 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 Planın 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 yapılandıracak, kontrol edecek ve değerlendirecek, merkezi bir yapılanmaya ihtiyaç vardır. Ülkemizde böylesi bir ulaştırma planlaması ve politikasını oluşturabilecek bilgi birikimli, deneyimli ve uzman kadro birikimi bulunmaktadır.

- Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımacılığında ağırlık demiryolu ve denizyolu taşımacılığına verilmelidir. Karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu 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.
- Ulaşım ile ilgili merkezi bir veri tabanı oluşturulmalıdır. Tüm taşıma türlerinde yurtiçi ve yurt dışına yönelik taşımalarla ilgili sağlıklı veri tabanının oluşturulması sektörün doğru tanımlanması açısından önemlidir. Sektöre yönelik bu veri tabanı çalışması, sektörün gelişimini izlemeye, sorunların doğru tespitine ve çözüm önerilerine kolaylık sağlayacaktır. Veri tabanına ilişkin bilgisayar ortamında yapılması gerekli olan bilgi akışı, alt yapıları, 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 ulaşım planlamasının doğru yapılması gerekmektedir. Aynı çalışma uluslararası taşımacılık ile ilgili çalışmalar yapılarak uluslararası karayolu 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 ulaştırma türlerine ilişkin yatırım politikaları gözden geçirilmeli ve ülke geneline yönelik yatırım planlaması bölgesel planlama hedeflerini de kapsamalıdır.
- Ulaştırma sektöründe özelleştirme politikaları gözden geçirilmelidir. Ulaştırma 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 ulaştırma 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. Kara taşımacılığının bir problemi olarak görülen trafik güvenliği, 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 karayolu taşımacılığıdır

- 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 Bakanlığı'nca gerçekleştirilecek ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan sistemlere (demiryolu ve denizyolu) öncelik verilmesi, mevcut sistemlerin kapasitelerinin tam olarak ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılması ve ulaşım sektöründeki petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmelidir. Demiryoluna göre 2 misli hızlı, su yoluna göre neredeyse 3 misli daha fazla enerji tüketen karayoluna yapılmakta olan bütün yeni yatırımlar durdurulmalı veya gözden geçirilmeli, ağırlık demiryollarına verilmelidir Yatırım maliyetleri, enerji tüketimi ve emisyon değerleri dikkate alındığında, geleceğe dönük artan talepleri karşılamak için demiryolu hatlarına öncelik verilmeli, bunların süratle çoğaltılması, yenilenmesi ve etkin kullanılmasına yönelik yatırım hamleleri başlatılmalıdır.Yeni demiryolu ağı çalışması başlatılmalı ve yüksek standartlı hatlar yapılmalıdır.
- Ulaşım, taşıma ve otomotiv sektörüne ilişkin mevcut yasalar bu esaslar doğrultusunda gözden geçirilmelidir. Uluslararası taşımacılıkla ilgili sorunlar ve mevzuat problemleri hızla çözülmelidir. Bu arada kombine taşımacılığı kolaylaştırmak bakımından her taşıma türüne göre düzenlenmiş olan mevzuatta bütünleşme sağlamak, gümrük işlemlerini hızlandırmak için mevzuatta gerekli düzenleme yapılmalıdır.
- Demiryollarında ulaşım güvenliğini etkileyen hatlarda bakım ve onarım için bütçe ayrılıp en kısa sürede hatlar onarılmalıdır. “Yük ve yolcu taşımacılığı”nda demiryolu 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 ulaşımında hak ettiği düzeye ulaşması özellikle sağlanmalıdır.
- Deniz yolu ulaşımında, 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 şehirler arasında 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 denizyolları” için elverişli ortam yaratılmalıdır. Denizlerimize uygun tekne tipleri geliştirilmelidir.
- Nehirler ile baraj gölleri ve doğal göller en kısa zamanda etkin ulaşım amacıyla kullanılmaya başlanmalıdır.
- Ulaşımında 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 Makine 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.
- Devlet ve il yollarındaki yüksek ağır taşıt oranı yol üst yapısında yarattığı deformasyonla ekonomik zarara yol açarken trafik kazalarına da sebebiyet vererek can ve mal güvenliğini zedelemektedir. Yüksek oranlarda seyreden ağır taşıt oranının düşürülmesi için mikro ve makro önlemler alınmalıdır.
- Ulaşım hizmetlerinin görülmesi için vazgeçilmez olan ulaşım personelinin iş tatmini artırılmalı, teknik personel sorununun giderilmesine yönelik istihdam artırıcı politikalar geliştirilmelidir.
- 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 binden 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.
- Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan Trafik Hizmetleri Başkanlığı Trafik Genel Müdürlüğü’ne 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 Bakanlığı'nca belirlenecek birer temsilci ibaresi çıkarılarak TMMOB'nin bu kurullarda direkt yer alması sağlanmalıdır. Yeni Trafik Kanun Taslağında yer alan "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.
- 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 koşturularak hayata geçirilmelidir. Yalnızca karayolu güvenliği öne çıkarılıp, ülke kaynakları gelişmiş kullanılmamalı ve bu alandaki gereklilikler ile kamuoyunu tek 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.
- Toplumda ulaşım kültürü oluşması için yoğun 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 özürsüz ve engellileri gözetecek 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; zabita, yol/trafik konusunda eğitim almış inşaat/makine mühendisi ve araç tekniği alanında Makina Mühendisleri Odası'nca belgelendirilmiş makina mühendisleri ile doktorlar tarafından ortaklaşa yapılmalıdır.
- 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 v.b. 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 kentlinin, 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 işgücü 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 ciddiyetle 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.
- Üniversitemiz 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 vizelenmesine yer verilmesi olumlu bir gelişmedir.
- Özelleştirilen araç teknik muayenelerinden vazgeçilmeli, 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 İmal, Tadil ve Montaj hizmetleri, Makina Mühendisleri Odası tarafından belgelendirilmiş makina mühendislerince yapılmalı ve projeler Oda tarafından mutlaka denetlenmelidir. Bu alanda teknik inceleme, onay ve yeterlilik belgeleri Makina Mühendisleri Odası'nca verilmelidir. Uygulamada olan yönetmelikler ve standartlar uluslararası standartlara uyulanmalı, tip onayı Makina Mühendisleri Odası tarafından verilmelidir.

## **KAYNAKÇA**

1. Beş Yıllık Kalkınma Planları, DPT
2. Beş Yıllık Kalkınma Planları Özel İhtisas Komisyon Raporları, DPT
3. Stratejik Plan (2007-2011) ve (2007-2013), Karayolları Genel Müdürlüğü
4. Trafik Kazaları Özeti 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, Karayolları Genel Müdürlüğü
5. Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi Raporu-Özet-2004, Dünya Sağlık Örgütü
6. DİE ve TÜİK İstatistikleri
7. Emniyet Genel Müdürlüğü İstatistikleri
8. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, 1, 2, 3. Rapor, İTÜ, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, 2004, 2005
9. ORER Mete, “Türkiye Ulaştırmasının Bölgesel Durumu”, 7. Ulaştırma Kongresi İMO, 2007
10. Ali Ekber ÇAKAR, “Modern Binek Otolarında Pasif Güvenlik Sistemlerinden Hava Yastığı”, Yüksek Lisans Tezi, 1995
11. 2. Ulaşım ve Trafik Kongresi, MMO, Ankara, 1999
12. III. Ulaşım ve Trafik Kongresi, MMO Ankara, 2001
13. Birliğe Çağrı, YYÜ, Enerji-Deprem-Ulaşım (EDU) Ulusal Çalışma Grubu, 2006
14. Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu, 2008-2010 MMO.
15. Devlet Demiryolları 2003-2007, 2006-2010 İstatistikleri
16. Kalkınma Bakanlığı Verileri, 2011
17. 60. ve 61. Hükümet Programları
18. Orta Vadeli Program (2012-2014)
19. Yıllık Program (2012)