



t m m o b
m a k i n a
m ü h e n d i s l e r i
o d a s ı

oda raporu



Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği



tmmob
makina mühendisleri odası

ODA RAPORU

ULAŞIM VE TRAFİK POLİTİKALARINDA PLANLAMA GEREKLİLİĞİ

Revize Edilmiş Beşinci Baskı

Nisan 2014

Yayın No: MMO/615

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/615

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

5. Baskı: Nisan 2014/Ankara

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 ulaştırma sistemine 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 dengesiz 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 kaosun 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 kullanılabilen, 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 ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği” raporunda, 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 2014

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

Yönetim Kurulu

içindekiler

1. ULAŞIM VE PLANLAMA	1
2. ÜLKEMİZDE ULAŞIM POLİTİKALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ	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	7
2.4 Ulaşım Türlerinde Çevre Kirliliği, Arazi İsrafı ve Maliyetleri Avantaj ve Dezavantaj Unsurları	13
2.5 Kalkınma Planlarında Ulaşım	14
2.6 Orta Vadeli Program (2014-2016), 60-61. Hükümet Programları, 2014 Yatırım Programı, Stratejik Rapor (2014-2018) ve Mevzuattaki Uygulamalar	25
2.7 Karayolu Ulaşımında Trafik Güvenliği Sorunu	38
2.8 Mevcut Durum Değerlendirmesi	41
3. ULAŞIM POLİTİKALARI VE TRAFİK KAZALARI	51
3.1 Karayollarında Trafik Kazaları	51
3.2 Araç ve Yol Kusurlarının Yanlış Hesaplanması	54
3.3 Türkiye Ölümde Avrupa Birincisi	55
3.4 Yaşlı Araç Sayısındaki Durumun Trafik Güvenliğine Etkileri	56
4. SONUÇ VE ÖNERİLER	59
KAYNAKÇA	68

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 ve uygulamalara 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 ulaşım arz ve karşılığı olan talebin doğru tanımlanması zorunludur. Ulaşım 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 ve 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 sektörlerle avantaj sağlayarak ekonomiyi olumlu yönde etkiler.

Dünyada ana ulaşım türü olarak kullanılan karayolu ulaşımının; modlar arasında kesintisiz taşımaya olanak vermesi, esnek yapısı, hızı ve modlar arası geçişlere uyumlu olması giderek gelişmesine olanak vermiştir. Gelişmiş ülkelerde, yük taşımacılığında kara ulaşımının kullanılma oranı ve nüfusa göre hızla artan otomobilleşme, yeni altyapılara gereksinim duyulmasına neden olmaktadır. Buna rağmen artan ulaşım altyapıları ve maliyetleri trafikte tıkanıklıkları ve yeni problemleri önleyememektedir. Bu durum sonsuz bir sarmalı anımsatmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerde ve geri kalmış ülkelerde ise hem ekonomik yetersizlikler, hem yetersiz altyapı, hem de ulaşım politikalarındaki olumsuzluklar 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 ve uygulamaları öne çıkmıştır.

Yalnızca trafik kazalarının yarattığı maddi kayıp, Dünya Bankası verilerine göre, ülkelerin gayri safi milli hâsıllarının % 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, 2012 yılı GSYH'si dikkate alındığında ise yaklaşık 11,7 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 taşımacılığımıza alternatif taşıma türlerinin etkinliği artırılmıştır. Bu doğrultuda, çeşitli ülkelerde, taşıma maliyetleri de göz önüne alınarak, daha ucuz taşıma türleri olan raylı sistemlere ve iç su yolu taşımacılığına 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; düşük maliyetinden dolayı öncelikli olarak denizyolu taşımaları, ikincil olarak da demiryolu taşımaları kullanılacaktır. Modlar arasında kesintisiz taşımaya olanak vermesi, esnek yapısı, hızı ve modlar arası geçişlere uyumlu olması nedeniyle, olumsuzluklarına rağmen kısa

mesafelerde yoğunluklu olarak karayolu taşımaları 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'si 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 Hilts 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 Hilts 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 Bakanlığından ayrılarak 1950 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığına bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü olarak kurulur. Bu dönemde yoğun makinalı 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 altyapısının 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, aynı zamanda 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 “özgürlüğün ifadesi” yanlış bir şekilde otomobil ve lastik tekerlekli ulaşım araçları olmuştur. Günümüzde artan trafik sıkışıklıklarında otomobil ve lastik tekerlekli ulaşım araçları, problem olmaya başlamıştır.

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. 2014 yılı başı itibariyle 2 bin 127 km otoyol, 31 bin 341 km'si devlet yolu, 32 bin 155 km'si il yolu olmak üzere toplam 65 bin 623 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 2012 yılı sonunda 11 bin 940 km olmuştur. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Stratejik Planındaki (2014–2018) verilerine bakıldığında ise 2012 yılı sayısal değerlerinde de pek bir değişikliğin olmadığı, sadece özelleştirme politikaları ile yapılan 1366 km'lik hızlı tren hattı yapımı olduğu görülmektedir.

Diğer yandan büyük kentlerde kent içi ulaşımlarda problemleri çözmek için toplu taşımacılık yerine tünel geçişleri, alt ve üst geçitler, abartılı yeni güzergâhlar ve çevre yolları ile palyatif çözümler üretilerek kent dokusu bozulmakta ve araç odaklı bir ulaşım anlayışına yönelinmektedir. Bu yaklaşım ülkemizde hâlâ ulaşım sorunu ciddiyetinin kavranmadığını ve güvenlik kaygıları ile ilgili problemlerin devam ettiğini göstermektedir.

Ulaşım politikasında karayolu ulaşımına verilen öncelikten kaynaklanan yatırımlarla, ülke kaynakları doğru kullanılmamıştır. Karayolu ulaşım altyapısına 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 Ulaşımda Sektörel Dağılım ve Diğer Ülkelerle Karşılaştırma

Tablo 1. Ulaşım Yollarına Göre Yük ve Yolcu Taşımacılığı

UE07 -		ULAŞIM YOLLARINA GÖRE YÜK VE YOLCU TAŞIMASI								MİLYON	
		Transportation Of Freight And Passenger According To Transportation Type								Million	
		KARAYOLLARI		DENİZYOLLARI		DEMİRYOLLARI		HAVAYOLLARI			
YIL		Ton-Km	Yolcu-Km	Ton-Km	Yolcu-Km	Ton-Km	Yolcu-Km	Ton-Km	Yolcu-Km	Ton-Km	Yolcu-Km
Year		Tonne-Km	Passenger-Km	Tonne-Km	Passenger-Km	Tonne-Km	Passenger-Km	Tonne-Km	Passenger-Km	Tonne-Km	Passenger-Km
1960		3.678	10.880	....	....	....	3.633	12	15		
%		—	—	—	—	—	—	—	—		
1970		17.447	41.311	....	....	6.092	3.444	25	308		
%		—	—	—	—	—	—	—	—		
1980		37.507	73.127	....	....	5.029	6.011	32	395		
%		—	—	—	—	—	—	—	—		
1990		65.710	134.991	....	....	8.031	6.410	107	1.208		
%		—	—	—	—	—	—	—	—		
2000		161.552	185.681	9.895	5.833	9.895	5.899	310	3.555		
%		88,9	92,4	5,4	2,9	5,4	2,9	0,2	1,8		
2001		151.421	168.211	15.001	57	7.562	5.568	285	2.859		
%		86,9	95,2	8,6	0,0	4,3	3,2	0,2	1,6		
2002		150.912	163.327	10.627	39	7.224	5.204	275	2.706		
%		89,3	95,4	6,3	0,0	4,3	3,0	0,2	1,6		
2003		152.163	164.311	10.001	41	8.669	5.878	276	2.752		
%		88,9	95,0	5,8	0	5,1	3,4	0,2	1,6		
2004		156.853	174.312	7.277	1.150	9.417	5.237	321	3.223		
%		90,2	94,8	4,2	0,6	5,4	2,8	0,2	1,8		
2005		166.831	182.152	6.439	1.241	9.152	5.036	392	3.992		
%		91,3	94,7	3,5	0,6	5,0	2,6	0,2	2,1		
2006		177.399	187.593	7.084	1.393	9.676	5.277	...	...
%		—	—	—	—	—	—	—	—		
2007		181.330	209.115	9.573	1.561	9.921	5.553	...	...
%		—	—	—	—	—	—	—	—		
2008		181.935	206.098	11.114	1.570	10.739	5.097	785(1)	8309(1)		
%		88,9	93,2	5,4	0,7	5,2	2,3	0,4	3,8		
2009		176.455	212.464	11.397	1.643	10.326	5.374	1190(1)	12771(1)		
%		88,5	91,5	5,7	0,7	5,2	2,3	0,6	5,5		
2010		190.365	226.913	12.570	1.570	11.462	5.491	1472(1)	15159(1)		
%		88,2	91,1	5,8	0,6	5,3	2,2	% 0,7	6,1		
2011		203.072	242.265	15.959	1.570	11.677	5.882	1737(1)	18.016		
%		87,4	90,5	6,9	0,6	5,0	2,2	0,7	6,7		
2012		216.123	258.874	15.768	1.417	11.670	4.598	1839(1)	19.731		
%		88,1	91,0	6,4	0,5	4,8	1,6	0,7	6,9		
KAYNAK(1):		ICAO (ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK ORGANİZASYONU)				International Civil Aviation Organization					
-	:	Uygulanamamıştır				Not Applicable					
.....	:	Bulunamamıştır				Not Available					

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü

Karayolları Genel Müdürlüğü Ulaşım Etütleri Şube Müdürlüğü'nün 1960–2012 yıllarını kapsayan ulaşım yollarına göre yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin istatistikî verilerine bakıldığında alt sektörler bazında dikkate alınacak bir değişimin söz konusu olmadığı görülmektedir. Tüm ulaşım sektörlerinde istatistikî değerler incelendiğinde:

a) Karayolları ulaşım sektöründe; yapılan yük ve yolcu taşımacılığının yolcu-km ve ton-km değerlerinin sürekli ve düzenli bir şekilde arttığı görülmektedir. 2000 yılı değerleri ile 2012 yılı değerleri arasındaki artışlar dikkate alındığında hem yük hem de yolcu taşımacılığında sadece bir puan düşüş söz konusudur.

b) Demiryolları ulaşım sektöründe; yapılan yük ve yolcu taşımacılığının yolcu-km ve ton-km değerlerinde çok küçük artışlar söz konusudur. 2000 yılı ile 2012 yılı değerleri yolcu ve yük taşımacılığında yüzde değerlerine bakıldığında ise bindelik oranlarda düşüş vardır

c) Denizcilik ulaşım sektöründe; yapılan yük ve yolcu taşımacılığının yolcu-km ve ton-km değerlerine bakıldığında yolcu-km değerlerinde hiçbir değişim olmamıştır. Ton-km değerleri incelendiğinde artış ve azalış şeklinde bir dalgalanma söz konusudur ve 2007 yılından itibaren de küçük oranlarda istikrarlı bir artış vardır. Ancak tüm ulaşım sektörleri içerisindeki payına bakıldığında son iki yılda bilhassa yük taşımacılığında düşüşe geçildiği görülmektedir.

d) Hava ulaşım sektöründe; yapılan yük ve yolcu taşımacılığının yolcu-km ve ton-km değerlerine bakıldığında 2000–2012 yılları arasında yük taşımacılığında ton-km cinsinden değerlerle, buna karşılık gelen yüzdelerle ifade edilirse hiç kıpırdanma yoktur. Yolcu-km değerlerinde ciddi ve istikrarlı bir kıpırdanma görülmektedir.

e) Boru hatları taşıma sektöründe ton-km değerlerinde 2012 yılında bir önceki yıla göre düşüş olmakla beraber boru hattı taşımalarının toplam sektörel değer içerisinde ciddi bir payı bulunmamaktadır. Bu verilere bakıldığında ulaşım sektörleri arasında 2000 yılından 2012 yılına kadar geçen süredeki yük ve yolcu taşıma paylarının hemen hemen hiç değişmediği alt sektörler arasında makas farkının olduğu gibi korunduğu gözlemlenmektedir.

AB–27 değerleri ile karşılaştırma yapıldığında 2011 yılı verilerine göre, Türkiye’de şehirlerarası yolcu taşımalarının yüzde 95,1’i, yük taşımalarının ise yüzde 88,5’i karayoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu oran AB-27’de 2010 yılı

için yolcu taşımalarında yüzde 83,2, yük taşımalarında ise yüzde 47,3 düzeyindedir. (2013 Yatırım Programı-Ulaştırma Bölümü)

2014 yatırım programında da “Eurostat tarafından “2011 yılı için derlenen verilere göre, AB-27’de karasal ulaşımda (karayolu ve demiryolu), yolcu taşımacılığının yaklaşık yüzde 92’si, yük taşımacılığının ise yaklaşık yüzde 81’i karayoluyla gerçekleştirilmektedir. Türkiye’de karasal yolcu taşımacılığının yaklaşık yüzde 98 oranında karayolu ulaşımıyla sağlanıyor olması, AB-27’de görülen karayolu yoğunluklu yolcu taşımacılığı değerleriyle paralellik arz etmektedir. Ancak, yük taşımalarındaki karayolu payı AB-27 ortalamasına oranla oldukça yüksektir. Bu durum, karayolu yük taşımacılığına olan göreceli yüksek talebin diğer ulaştırma türlerine kaydırılarak daha dengeli bir ulaştırma sistemi sağlanması gerekliliğine işaret etmektedir” denilerek modlar arasındaki probleme işaret edilmektedir.

Ülkemizdeki karayollarının trafik kompozisyonuna baktığımızda; ağır taşıt oranının diğer gelişmiş ülkelere kıyasla çok daha yüksek olduğunu diğer ülkelerdeki otomobil oranlarına bakarak da anlayabiliriz. 2012 yılında ülkemizde otomobil oranı % 50,77 olup, bu oran İngiltere’de % 84,83, İspanya’da % 73,77, Danimarka’da % 75,44, Yunanistan’da % 66,03’tür.

Tablo 2. Ülkelere Göre Ulaştırma Alt Sektörlerinin Karşılaştırılması

Ülkeler	Karayolu Yoğunluğu km/1.000 km ² (2010) ⁽¹⁾	Otoyol Yoğunluğu km/1.000 km ² (2010)	Demiryolu Yoğunluğu km/1.000 km ² (2011)
Çek Cumhuriyeti	707	9	120
Fransa	723	21	57
Almanya	646	36	94
Belçika	492	54	117
Avusturya	427	20	60
AB-27	416	16	49
Türkiye	84 ⁽²⁾	3	12

Kaynak: AB Enerji-Ulaştırma İstatistikleri, Karayolları Genel Müdürlüğü

(1) Ülkeler arası tanım farklılıklarının verilerdeki yıllık değişimlere etkisi olmaktadır.

(2) 2013 yılı sonu tahmini değeridir. Yalnızca otoyollar, devlet ve il yolları dikkate alınmıştır.

Tablo 3. Akdeniz Limanlarındaki Konteynır Trafığı (2011)

Limnlar	Konteynır (Bin TEU)
Valensiya-İspanya	4.338
Algeciras-İspanya	3.584
Gioia Tauro-İtalya	3.307
Ambarlı	2.686
Le Havre-Fransa	2.222
Barselona-İspanya	2.006
Pire-Yunanistan	1.681
La Spezia-İtalya	1.205
Mersin	1.127
Marsilya-Fransa	1.095
Cenova-İtalya	910
İzmir-Alsancak	690
Haydarpaşa	205

Kaynak: AB Enerji-Ulaştırma İstatistikleri

UDHB Deniz Ticareti İstatistikleri ve TCDD İstatistikleri

Tablo 4. Gelişmekte Olan Ülkelerde Konteynır Elleçlemesi (2010-TEU)

Sıra	Ülke	2010 (TEU)
1	Çin	128.544.458
2	Singapur	29.178.200
3	Hong Kong	23.532.000
4	Güney Kore	18.487.580
5	Malezya	17.975.796
6	Birleşik Arap Emirlikleri	15.195.223
7	Tayvan	12.302.111
8	Hindistan	8.942.725
9	Endonezya	8.960.360
10	Brezilya	7.979.626
15	Türkiye	5.886.353

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2011.

Tablo 5. Ulaşım Yollarına Göre Yük ve Yolcu Taşımacılığı (2012)

	Yolcu (%)	Yük (%)
Karayolu	91,00	88,14
Demiryolu	1,60	4,80
Denizyolu	0,50	6,4
Havayolu	6,90	0,7
Boru Hattı	0	0

Kaynak: TCK Ulaşım Etütleri Şube Müd. (2012 Ulaşım İstatistikleri)

Yine 2014 yatırım programında “*Demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının artan ulaşım talebine uygun olarak zamanında gerçekleştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ağına yüklenmesine yol açmaktadır. Bu durum, fiziki standartlar ve ağ yoğunluğu açısından yetersiz olan mevcut karayolu altyapısının daha da yıpranmasına ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına neden olmaktadır*” vurgusu yapılmaktadır. Açıkça yukarıdaki tablolara bakıldığında da karayolu, demiryolu ağları ile liman kapasitelerinden ulaşım sektörümüzün içerisinde barındırdığı zafiyetleri anlamak mümkündür. Karayollarının toplam ulaşım sektörü içerisindeki payının hiç düşmemesinin nedeni karayolu ulaşım sektörünün talep karşısındaki esnekliği ve popülist propagandaya uygun olmasının yarattığı avantajdır. Bu avantajdan kaynaklanan kısa vadeli çözümler için kullanılan kısıtlı kaynaklar karayollarının toplam ulaşım sektöründeki payının azalmamasına nedendir. Son yapılan otoyol ihaleleri hem uygun olmayan kaynak kullanımı hem de saydığımız nedenler için iyi bir örnektir.

Demiryollarında yatırımın pahalı ve yatırım sürelerinin karayollarına nazaran uzun olması, standardı düşük tek hatlı altyapı, yine limanlarda yüksek maliyetli uzun yatırım süreleri ve kapasite düşüklüğü bu sektörler için dezavantaj olmaktadır. Demiryolu ulaşım altyapısı ve teknik gereklilikleri uygun hale getirilmeden, mevcut yapı modernize edilmeden ve çalışma koşulları iyileştirilmeden yapılmaya çalışılan taşımacılık yeni dönemde demiryollarından beklenen performansı karşılamamaktadır.

Limanlarda yapılan özelleştirmeler de soruna çözüm olmamıştır. 10. Kalkınma planı Denizyolları ÖİK Komisyonu Raporunda 2012 yılı başı itibariyle DWT

tonaj bazında toplam dünya deniz ticaret filosunun yaklaşık % 70'i kontrol eden 10 ülkeden üçünün kapasitelerini vermektedir. Bu listede Yunanistan 217 milyon DWT (% 16,4) ile ilk sırada, 210 milyon DWT (% 15,8) ile Japonya ikinci ve 125 milyon DWT (9,5) ile Almanya üçüncü sırada yer almaktadır. Ülkemiz 22,5 milyon DWT'luk (1.000 GRT ve üzeri gemilerden oluşan Türk sahipli filo) filo kapasitesi ile dünyada 15. sırada yer almaktadır. (Kaynak: ISL). Yine aynı raporda 1998 yılında hazırlanan “*İzmir Limanı Gelişim Projesi'nde ve kalkınma planlarıyla mastur planlarda sürekli yer alan İzmir Limanı yaklaşım kanalının taranması, liman dâhilinde yeni konteynır terminalinin yapılması projesinin gerçekleştirildiği, ancak çalışmalarına 2012 yılı içerisinde başlandı*” belirtilmektedir. Ulusal Limanlar Mastur Plan Raporunda yer alan ve öncelikli projeler olarak belirtilen “*Derince ve İskenderun Limanı'nda yeni konteynır terminallerinin gerçekleştirilmesi, Tekirdağ Bölgesinde yeni bir liman yapılması, İzmir Limanında yaklaşım kanalının derinleştirilmesi Kuzey Ege Limanı'nın yapılması, Mersin Limanında uluslararası hub portun gerçekleştirilmesi, uzun vadede Samsun konteynır terminalinin yapılması, uzun vadede Hopa Limanının genişletilmesi projelerinin*” hiç biri aradan geçen on yıl içerisinde sonuçlandırılmamıştır. Aradan geçen zaman içinde yeni liman ve iskelelerin ortaya çıkması ve konjonktürün değişmesiyle bazı projelerin gerçekleştirilmesine gerek kalmamış, bazı projeler ise revize edilmiştir.

Avrupa Konseyi'nin 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 denizyolu, iç ticaretinin de % 90'ı demiryolu ile yapılmaktadır. 8. ve 9. Kalkınma Planlarında ulaşım modları arasında makasın kapatılmasına yönelik çalışmaların yapılacağı, kombine taşımacılığın ön plana alınacağı vurgulanmış, bilhassa yük taşımacılığında raylı taşımacılıkla, deniz taşımacılığına öncelik verilmesine yönelik ifadeler kullanılmasına rağmen durumda herhangi bir değişiklik olmamıştır. Kamu-Özel İşbirliği KÖİ'ler ile yapılan yatırımlar, liman özelleştirmeleri, demiryollarına yönelik yapısal değişiklikler de soruna çözüm olmamıştır. 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. Ülke geneline yönelik ulaşım ana planı yoktur ve 10. Kalkınma Planında da yer almamaktadır. Planlamanın olmaması uzun vadeli yatırım stratejilerini, öncelikli projeleri ve doğru kaynak kullanımlarını etkilemekte ve uygun olmayan kaynak kullanımları modlar arası makasın kapanmamasına neden olmaktadır. Burada ayrıca mevzuat ve koordinasyon eksikliği ile denetimdeki sorunları da eklemekte yarar vardır.

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. Bu tür 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 gözeten bir anlayışı hayata geçirmektir.

Yıllardır ulaşımında ülkemizin yaşadığı sıkıntıların merkezini oluşturan, kamu yararı gözetmeyen ve bilimsel-mesleki esasları dışlayan ulaşım anlayışı önümüze ulaşımında özelleştirmeleri koymaktadır. Oysa insan ve çevre gibi hassas bir alanı kapsayan bu konuda etkin ve kamu yararını gözeten 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 bütünlülük, 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 Planlarında ulaşım sorununun ele alınışından da izleyebiliriz.

1963 yılında Planlama dönemi başlamış, bugüne kadar 10 adet Kalkınma Plan metni hazırlanmıştır. Kalkınma Planı metinlerinde; 1. Beş Yıllık Kalkınma Planından itibaren 4. Kalkınma Planı dönemine kadar ulaşım ile ilgili 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 ile ilgili yatırım programları ve uygulamalarında bu plan hiç dikkate alınmamıştır. Uygulamadan kaldırılan "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.

8. Beş Yıllık Kalkınma Planında, ulaşım ile ilgili öngörüler belirginleşmeye başlamış ancak gerekenler yapılmamıştır. 8. Planda “Amaç ilkeler ve politikalar” bölümünde “*Ülke ekonomisi ve sosyal yaşamın beklentilerine uygun ulaşım altyapısını oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacağı*” belirtilmiş, ancak Plan hazırlanmamıştır. 8. Plan metninde “*Ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaşım hizmetlerinin ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanması, ulaşım türleri arasında ülke gereksinimlerine uygun dengenin sağlanması, ulaşımda 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, sektördeki uygulamalar, planlama metninde belirtildiği gibi olmamıştır. 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 yoğunluğuna 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 ulaşım yatırım paylarının 1996–1999 yılları arasında ortalama % 19,7’ye ulaşması havayolu taşımasında kayda değer artışların yaşanmasını sağlamıştır. Havayolu ulaşımında 2000 yılında taşınan yolcu sayısı 34,9 milyondan, 2005 yılında 55,5 milyon yolcuya yükselmiştir.

Son dönemlerde gelişmiş ülkeler ve AB, yolcu ve yük taşımacılığını büyük oranda birbirini tamamlayan, hızlı, ekonomik ve güvenli taşımaya elverişli olan kombine/intermodal/ multimodal sistemlerle yapılmaya başlamış, bu sistemlerde gerektiğinde karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları taşımasının birlikte kullanılması ile beraber, çevreyi gözetilen bir anlayış baskın olmuştur. Yürütülen AB müktesebatları 8. ve 9. Kalkınma Plan dönemlerinin

diğer planlama dönemlerinden farklı söylemler kullanmasına neden olmuştur. Bu dönemde 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 yıllarını kapsamaktadır. 9. Plan hedeflerinde: Demiryollarında 938 km yeni ana hat ve 1.000 km hat yenileme yapılması, 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 çıkarılması, havayollarında ise 2006'da taşınan 60 milyon yolcu sayısının, 2013 yılında 110 milyon yolcuya ulaşması hedeflenmiştir. 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.

9. Kalkınma Planı ulaştırma politikaları anlatılırken; “*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*” belirtilmiştir. Ancak bu belirlemelerin hangi araçlarla ve kurumlarla, hangi sürede, hangi bütçe ve finansmanla nasıl yapılacağı belirtilmemiştir. Yukarıda belirlenmiş olan ulaşım politikalarının ülke genelinde icrası için gerekli olan ulaşım ana planı zorunluluğu 9. Plan metninde de yer almamıştır. Kalkınma Planı'nın, hedefleri ve politikalarının İTÜ tarafından hazırlanıp, kamuoyuna

sunulmayan ve 2005 yılında tamamlandığı belirtilen “Ulaştırma Ana Planı Stratejisi” üzerine yapılandırıldığı anlaşılmaktadır.

Bir önceki raporumuzda 2007–2010 (dâhil) değerlendirmelerimizde, ulaştırma sektörleri arasında makas farkının, diğer sektörler lehine hangi miktarlara ve ne kadar bir süre içerisinde çekileceği probleminin belirsizliğini koruduğu belirtilmiş ve sağlıklı bir ulaşım politikasının gerçekleşmesinin daha uzun yıllar mümkün olmayacağı öngörüsünde bulunulmuştur. Bu yaklaşımımız elbette kehanet değildir. Geçmiş dönemde yaşanmış olan ve bu dönemde sürdürülen ulaşım politikaları buna neden olmuştur. 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.

2012 yılı yatırım programında yer alan bir ifadede “2006–2011 yılları arasındaki kamu sabit sermaye yatırımlarının (KSSY) GSYH içindeki payının ortalamaları değerlendirildiğinde, bu ortalamaların Avro Bölgesi dışındaki 10 AB üyesi ülke ortalamasından, 2010 ve 2011 yılları hariç 27 AB üyesi ülke ortalamasından ve bazı yıllarda Japonya’dan daha az oranda KSSY gerçekleştirildiği, Söz konusu ülkelerin yüzölçümlerinin ve Almanya hariç nüfuslarının Türkiye’den daha az olduğu, mevcut gelişmişlik seviyelerinin Türkiye’den daha yüksek olduğu, mevcut altyapı ihtiyaçlarının büyük ölçüde tamamlanmış olduğu ve GSYH’larının mutlak büyüklüğü dikkate alındığında, ülkemizde daha fazla kamu yatırımı yapılması” gereği vurgusu yapılırken, aynı vurgu 2013 yılı programlarında da yer almıştır.

2012 ve 2013 yılı yatırım programlarında sabit sermaye yatırımlarının sektörel dağılımlarında ulaştırma sektörü paylarının düşeceğine dair tahminde bulunulmuştur. Bu iki dönemde de ulaşım sektörü aleyhine bir kaynak daralması söz konusudur. Sabit sermaye yatırımlarının yıllara göre kamu paylarına bakıldığında 2010 yılında gerçekleşen kamu yatırım payı % 43,7, 2012’de

gerçekleşen oran % 38,1 olmuş ve 2013 yılı için tahmini oran % 37,9 iken 2014 Yılı Yatırım Programında programa alınan oran % 30,4 olmuştur. Özel sektör payına baktığımızda 2010 yılında gerçekleşen özel sektör yatırım payı % 20,3, 2012’de gerçekleşen oran % 18,1 olmuş ve 2013 yılı için tahmini oran % 18,1 iken 2014 yılı yatırım programında programa alınan oran % 18,5 olmuştur. Daralan yatırım kaynakları ile –ki bel bağlanan özel sektör yatırımlarında da daralmanın görülmesi ulaşım alt sektörleri arasında var olan, aşırı düzeydeki makas farklarının nasıl kapatılacağı sorununun sorulmasına sebep olmaktadır. Kaynak daralması ile beraber bazı yapısal sorunlarda gündemdeki yerini korumaktadır.

Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) ile ilgili yatırım programları metinlerinde yer alan yapısal sorunlar ve mevzuat yetersizlikleri kayda değerdir. *“Uzun bir uygulama geçmişinin bulunmasına ve gelişen mevzuata rağmen, KÖİ alanında; nitelikli fizibilite etütlerinin hazırlanamaması, diğer kamu yatırımlarına ait fizibiliteleden farklı olarak, geleneksel yöntemler ile KÖİ alternatifinin karşılaştırmalı analizlerinin tam olarak yapılamaması, gerek yatırımcı kuruluşlarda gerekse sistemdeki diğer kurumlardaki kurumsal kapasite eksikliği, projelerin düzenli takibi ve raporlanmasına yönelik nitelikli bir izleme ve değerlendirme sisteminin bulunmaması gibi temel sorunların devam”* ettiği belirtilmektedir. Yapısal durum ve mevzuattaki bu zafiyet hazırlanan büyük ölçekli projeler ve halen süren ve/veya tamamlanmış yatırımlarda kamu zararına ilişkin soru işaretlerini gündeme getirmektedir. KÖİ mevzuatında yapılan sürekli değişikliklerde buna işaret etmektedir.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının hazırladığı (2014–2018) Stratejik Planı çevre analizi bölümünde ulaşımın son beş yılda GSYH’de ortalamaya katkısının % 14 olduğu ve ulaştırma sektöründe talebin yaklaşık % 8 oranında arttığı belirtilmektedir. Bu büyüme içerisinde sektörel olarak yıllık talebin karayollarında % 7,6, demiryolu taşımacılığında % 2, denizyolu taşımacılığında % 5, havayolu taşımacılığında ise % 16 arttığı belirtilmektedir. Ulaşım modlarına yönelik oluşan bu talepler dikkate alınarak yatırım programı ve kaynak ayırma işlemlerinin gerçekleştirilmesi modlar arasında makas farkının hiç kapanmayacağı anlamına gelir. Zaten burada sorun taşımacılıkta daha önce de söylediğimiz gibi karayolunun yarattığı talep karşısındaki arz esnekliğidir. Diğer taşıma modları, talebe karayolları taşımacılığı kadar esnek cevap veremediklerinden dolayı dezavantajlı konuma düşmektedirler. Ulaşım

altyapısına yönelik planlama yapılırken bu talep artışları göz önüne alınır ve mevcut yapı korunursa ve yatırımlar bu yönde gerçekleştirilirse; ulaşım talebi mevcut yapıyı ve mevcut yapının yarattığı arzı değerlendirecek ve dolayısıyla karayolları taşımacılığına yönelik talepte orantısız artış olacak ve bu ulaşım moduna yönelik talep sürekli artacaktır. Burada demiryolları ve deniz yollarına yönelik arzı oluşturacak altyapının hazırlanarak talebin bu ulaşım modlarına doğal olarak yönlendirilmesini sağlamak en sağlıklı çözüm olacaktır.

Bu kalkınma planı döneminde hızla devam eden Gebze İzmir oto yol yatırımı, Mersin ve Filyos liman etütlerinin yeni tamamlanması, hedeflenen 18 lojistik merkezden 6'sının yapılması, Çandarlı limanının yeni yapılmaya başlanması, 3. Boğaz Köprüsü, Marmaray, yüksek hızlı tren projelerine bakıldığında karayolu projelerinin yatırım programlarında hâlâ öncelikli sırada yer alması, karayolu ile yük taşımacılığının adeta teşvik edildiğini göstermektedir. Türkiye'de ana problem karasal yük taşımacılığıdır. Yatırım programlarında da buna vurgu yapılmaktadır. Türkiye'de yapılan karasal taşımacılık içerisinde karayolu ile yolcu taşımacılığı değerleri AB-27 ülkesindeki ortalama karasal yolcu taşımacılığı değerleri ile paralellik arz ettiği ve ana problemin karayolu ile yapılan yük taşımacılığında olduğu belirtilmiştir. Bugüne kadar ulaşımında “koridor ülke kavramı” dile getirilirken, bugün “üç kıtayı bağlayan kavşak ülke” kavramı gündeme girmiştir. Bu kavram doğrultusunda doğu ve güney ülkelerine bağlantı sağlayan yüksek nitelikli karayolu ulaşım altyapısının olmadığını belirten bir analiz strateji planında yer almıştır. Bu politika değişikliğinin anlamı karayolu altyapısının nitelikli hale getirilmesi için yatırımların öncelikli olarak karayollarına verilmesine devam edeceği intibainı yaratmaktadır. Oysaki kavşak ülke nitelikle karasal yük taşımacılığında, nitelikli karayolu yapımından çok, demiryolları ile yük ve yolcu taşımacılığına yönelik altyapı yatırımlarına öncelik verilmesi, kavşak ülke kavramını hem avantajlı konuma getirecek hem de ulaşım modları arasında bir nebze de olsa denge sağlanmasına yönelik fırsat doğacaktır.

9. Plan döneminde öngörülen altyapı yatırımlarındaki hedeflere bakıldığında; karayollarında 2013 yılı itibari ile 22.253 km bölünmüş yol, 15.366 km beton asfalt kaplama ile hedef aşılmış, demiryollarında 945 km yeni hat yapımı ile hedefe yaklaşmış, havayollarında ise 130,3 milyonluk yolcu ile hedefler aşılmıştır. 9. Kalkınma Planı sonuçlarının ölçümlenebilmesi için altyapıda ulaşılan hedeflerin değerlendirilmesi çok fazla bir şey ifade etmeyebilir. Önemli

olan toplam ulaşım sektör değerleri içerisinde her bir alt sektörün kalkınma planı döneminde yıllara göre artan payının değerlendirilmesidir. Bu irdeleme bize ulaşım modlarının her birinin ayrı ayrı gelişmesini ve ulaşım politikalarının doğru uygulanıp uygulanmadığını da gösterecektir. Sektörel bazda değerlendirme yolcu taşımacılığında yolcu-km, yük taşımacılığında ton-km üzerinden irdelenecektir. 9. Plan dönemini kapsayan 2007-2013 yılları yolcu-km ve ton-km değerleri üzerinden değerlendirildiğinde çok da olumlu sonuçlar çıkmamaktadır.

Karayolları ulaşımında yük taşımacılığının toplam sektör değeri içerisindeki payında çok küçük oranda iniş ve çıkışlar olmasına rağmen 5 yıllık dönemde ulaşım değerleri içerisinde payını korumuştur ve 2012 oranı % 88,1'dir. Karayolu yolcu taşımacılığında da aynı durum sözkonusudur ve son üç yılda hemen hemen değişim ihmal edilebilir düzeydedir ve toplam ulaşım değerleri içerisinde 2012 yılı payı % 91,0'dır. Deniz yollarında yük taşımacılığında toplam ulaşım değeri içerisindeki payında 2008 yılından itibaren bir kıpırdanma olmuş ve 2012 yılında tekrar düşme eğilimi göstermiştir. Değişimin artan ve eksilen oranları % 1'lik değerlerle ifade edilebilecek kadar düşüktür ve 2012 yılı toplam sektörel bazda payı zaten % 6,4'tür. Yolcu taşımacılığında ise % 1'lik orandan daha düşük bir taşımacılık söz konusudur ve 5 yılda değişim stabildir. Demiryollarında yük taşımacılığının toplam sektör payı içerisindeki oranı % 5,2 ile % 4,8 arasında değişmiştir; 2012 yılında düşüş eğilimi vardır ve oran % 4,8'dir. Yolcu kapasitesi de % 2,2'lik oran aşılamamış, hızlı tren uygulaması da bu oranların artmasına katkı sunmamış ve 2012 yılı toplam sektör içerisindeki payı % 1,6'ya düşmüştür. Havayollarında yolcu taşımacılığının tüm sektör içerisindeki payı plan dönemince artış eğilimi göstermiştir. 2012 yılı payı % 6,9'dur. Havayolu yük taşımacılığı için aynı ifadeleri kullanmamız mümkün değildir. Tüm sektör içerisinde yük taşıma payı % 1'den düşüktür ve plan boyunca ciddi bir değişim göstermemiştir. Bütün ulaşım sektör türlerini incelediğimizde kalkınma planı metninde yer alan taahütlere rağmen tüm plan dönemlerinde olduğu gibi sistem aynı minval üzerinden devam etmektedir.

Tablo 6. Tüm Ulaşım Sektörlerinin Toplam Sektör İçerisindeki Taşıma Payları

9.PLAN DÖNEMİNE AİT ULAŞIM SEKTÖRLERİNE AİT ULAŞIM DEĞERLERİ								
YIL	KARAYOLLARI		DENİZYOLLARI		DEMİRYOLLARI		HAVAYOLLARI	
	Ton-Km	Yolcu-Km	Ton-Km	Yolcu-Km	Ton-Km	Yolcu-Km	Ton-Km	Yolcu-Km
Year	Tonne-Km	Passenger-Km	Tonne-Km	Passenger-Km	Tonne-Km	Passenger-Km	Tonne-Km	Passenger-Km
2007	181.330	209.115	9.573	1.561	9.921	5.553	...	...
%	—	—	—	—	—	—	—	—
2008	181.935	206.098	11.114	1.570	10.739	5.097	785(1)	8309(1)
%	88,9	93,2	5,4	0,7	5,2	2,3	0,4	3,8
2009	176.455	212.464	11.397	1.643	10.326	5.374	1190(1)	12771(1)
%	88,5	91,5	5,7	0,7	5,2	2,3	0,6	5,5
2010	190.365	226.913	12.570	1.570	11.462	5.491	1472(1)	15159(1)
%	88,2	91,1	5,8	0,6	5,3	2,2	% 0,7	6,1
2011	203.072	242.265	15.959	1.570	11.677	5.882	1737(1)	18.016
%	87,4	90,5	6,9	0,6	5,0	2,2	0,7	6,7
2012	216.123	258.874	15.768	1.417	11.670	4.598	1839(1)	19.731
%	88,1	91,0	6,4	0,5	4,8	1,6	0,7	6,9

Bütüncül ulaşım politikalarının izlenmemesi bölgeler arası ulaşımda da dengesizliğe neden olmaktadır. Sorun bölgesel bazda bütünlüklü politikalar içermeyen lokal çözümlerle giderilmeye çalışılmaktadır ve bu problemleri çözecek merkezi ulaşım planlaması ve yatırımı programı da oluşturulmamıştır. Bu Plan döneminde de “Plan hedeflerinin gerçekleştirilmesi için bir koordinasyon kurulunun oluşturulacağı” ve Plan hedeflerinin denetleneceğinin belirtilmesine rağmen, 61. Hükümet Programında olduğu gibi, sorumlu/işbirliği yapılacak kuruluşlar başlığı altındaki bir koordinasyon anlayışı ile kronikleşmiş ulaşım problemlerinin çözümü mümkün olmamıştır.

İlgili kurumların sorumluluğunda olan hedef ve gerçekleştirmeleri denetleyecek, kurumlar arasında ilişki ve organizasyonu sağlayacak, ulaşım modları arasındaki açık arayı kapatacak politikalar geliştirecek ve süreç içerisinde bu politikaları ve hedefleri revize edecek bir koordinasyon kuruluna/kurumuna ihtiyaç olduğunu söylememize rağmen bu plan döneminde de böyle bir kurumsal yapı oluşturulmadığı için geçmiş dönemlerdeki gibi uygulamalar devam etmiştir. Bu plan döneminde ulaşım sektörü yatırım paylarında ciddi düşüşler olmuştur. Daralan kamusal finansman kaynakları göz önüne alınarak kamu yatırımları belli bir disipline alınmamış, proje stoklarının yeniden değerlendirilmesi, sağlıklı yapılmamıştır. Bu plan döneminde mali yapılanmada yatırım disiplinine önem verileceği ifade edilmesine rağmen bu yeni yapılanmada ulaştırmaya ilişkin bir rehabilitasyon bütçesi öngörülmemiştir. Ulaşımda eksik olan finansman kaynağı kamu özel işbirliği uygulamaları ile giderilmeye çalışılmıştır. Ancak KÖİ uygulamalarında görülen; nitelikli fizibilite etütlerinin yetkin

olmaması, KÖİ alternatifinin karşılaştırmalı analizlerinin tam olarak yapılamaması, gerek yatırımcı kuruluşlarda gerekse sistemdeki diğer kurumlardaki kurumsal kapasite eksikliği, projelerin düzenli takibi ve raporlanmasına yönelik nitelikli bir izleme ve değerlendirme sisteminin bulunmaması kurumsal zafiyetleri içerisinde barındıran bir modelle çözülmeye çalışılmıştır. Yapısal zafiyetler kamu kaynaklı yatırımlarda da geçerlidir ve bu durum yukarıda yatırım ve projelere ilişkin endişelerimizi destekler mahiyettedir. Özetle bu plan dönemi sonucunda da sektör içerisindeki her ulaştırma moduna yönelik yatırımların, mevzuat ve hukuki yapılanmanın ve plan hedeflerinin gerçekleşme düzeyi tam olarak denetlenememektedir. Aksayan yatırım, mevzuat veya altyapı düzenlemelerinin; ulaştırma politikalarına yansımaları ve yarattıkları olumsuzlar tespit edilememektedir. Bu çalışma anlayışı belli oranda ülke genelinde Ulaşım Ana Planı'nın olmamasından kaynaklanmaktadır. Ulaşım problemleri: tüm taşıma türlerine ilişkin altyapı ve işletmeler problemi ile bunların kurumsal yapıları ile ilgili problemler, taşıma güvenliği sorunları bir rehabilitasyon program ve bütçeleri ile ve kamucu bir yaklaşımla çözülmesi gerekirken bu plan döneminde de bu anlayış kabul görmemiştir.

10. Kalkınma Planı Değerlendirmesi: Ulaşım politikaları 6. Kalkınma Planı döneminden itibaren dillendirilmeye başlanmış ve 8. Plan döneminden itibaren de birbirini teyit eden politikalara yer verilmiştir. Bu plan döneminde diğer plan dönemlerinden farklı olarak ulaşım politikaları; lojistik ve ulaşım başlığı altında birlikte değerlendirilmeye başlanmıştır. Planın ağırlıklı yaklaşımı ülkenin lojistik üs merkezi olmasına olanak sağlayacak yapılandırmanın oluşturulması ile ilgili politikalarlardır. Bu dönemdeki Plan metninde; *“Lojistik; Taşımacılık; depolama, paketlenme, gümrükleme ve nihai tüketiciye erişirme hizmeti olarak tanımlanmakta ve lojistik alt yapısı gelişmiş ülkelerde ticari faaliyetlerin daha etkili ve verimli yapıldığı”* tespiti yer almaktadır. Türkiye'nin dünyadaki lojistik performansı ile ilgili sıralama belirtilirken, *“Lojistik performans endeksine göre 2007 yılında 155 ülke arasında 34'üncü, 2010 yılında 39.uncu sırada yer alırken, 2012 yılında ise 27. sıraya yükselen bu alanda, yetkilerin farklı kamu kurumlarına dağılmış olmasının olumsuzluk yarattığı ve etkin bir koordinasyona ihtiyaç olduğu”* belirtilmektedir. Ulaşımında taşımacılık anlayışı bu çerçevede lojistik taşımacılığa dönüşmüş ve ağırlık bu yöne evrilmiştir. Plan metninde; *“Lojistik merkezlerin ülke genelinde planlanacağı, bölgesel potansiyel ve yatırımlarda; kombine taşımacılık bağlantılarına özen gösterileceği ve tüm*

lojistik hizmet sağlayıcılarının eşit yararlanacağı kamu-özel işletim modelinin etkin kılınacağına” dair belirlemeler yer almıştır. Bu dönemde yine ulaşım tanımlanırken “Dünyada ön plana çıkan güvenli, dakik, daha kısa sürede ve daha konforlu ulaşım talepleri son yıllarda ulaşımın gelişimini hızlandırmıştır. Bu gelişme çerçevesinde lojistik hizmetleriyle desteklenen ulaştırma türlerinin bütünleşmiş bir şekilde işletimini, verimli ve etkili bir ulaştırma alt yapısı oluşturulmasını ve ulaştırma türlerinde güvenliği öne çıkaran sürdürülebilirlik kavramını da göz önünde bulundurarak, insan faktörünü önceleyen ve çevreye zararı en aza indirgeyen politikaların uygulanması gerekliliği ortaya çıkmıştır” denilmektedir. Aynı metinde yük ve yolcu taşımacılığının yoğunluklu olarak karayolları ile yapıldığı, karayolunun ulaşım altyapısı içerisinde baskın yapısının yarattığı çevre sorunları ile karayolları güvenlik sorunlarının olumsuzluğuna değinilmiş ve bölünmüş yol ağının arttırılmasının trafik kazaları ve can kayıplarında ve ekonomik kayıpları önlemede yetersiz kaldığı belirtilmiştir. Demiryolu ulaştırmasının serbestleşmesi hakkında kanun çerçevesinde TCDD’nin yeniden yapılanmasının devam edeceği demiryolu yük ve yolcu taşımacılığının özel demiryolu işletmelerine açılacağı belirtilmiştir. Bu dönem politikasında TCDD şebekesinin yenileme ve bakım–onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi esas olacak ve TCDD’nin kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecek, tek hatlı demiryolları trafik yoğunluğuna bağlı olarak çift hatlı hale getirilecektir denmektedir. Ulaştırma bakanlığı yeniden yapılandırılmış demiryollarında değişim ve dönüşümler gerçekleştirilmiş ve mevzuat tamamen özelleştirmeye açılmıştır. Kara, hava, deniz ve demiryollarında yeni genel müdürlükler oluşturulmuş, Denizcilik Müsteşarlığı, Bakanlık bünyesine alınmıştır. 2014–2018 yıllarını kapsayan ulaşım strateji planını hazırlamak için strateji geliştirme kurulu oluşturulmuş ve strateji planı hazırlanmıştır. Yine 10. Plan döneminde koridor ülke anlayışıyla beraber üç kıtayı bağlayan ve ulaşım koridorlarından oluşan kavşak ülke anlayışı da anılmaya başlanmıştır. Bu anlayış çerçevesinde; ulaşım türleri ve koridorları ile bütünleşik lojistik merkezler için lojistik master planı hazırlanırken TEN-T Bağlantıları ve doğu batı, kuzey güney koridorları ile de ulaşım koridorunun hayata geçirileceği belirtilmiştir. Ve karayollarında trafik kazalarında ölümlerin % 50 azaltılacağı hedeflenmiştir.

Yukarıda 10. Kalkınma Planı metnindeki ulaşım politikası ve stratejisi özetlenmiştir. Bu özetteki tabloya baktığımızda bu plan metninin diğer planlardan bir farkının olmadığı görülmektedir. Fark sadece lojistik ağırlıklı bir

planlama öngörülmesinden kaynaklanmaktadır. 9. Plan döneminin sonuçlarını değerlendirdiğimizde ulaşım alt sektörlerinin toplam sektör payları içerisindeki konumunun değişmediğini ve modlar arasındaki makas farkının olduğu gibi durduğunu söylemiştik. Genellikle tüm dünyada yaygın olarak kullanılan çağdaş ulaşım tanımları ve hedefleri son üç planlama metninde yer alırken, plan dönemlerindeki uygulamaların yani bütçe yatırım planlamaları ve projelerinin geçmiş dönemlerdeki anlayış ve alışkanlıklarla sürdürüldüğü görülmüştür. Plansız ve karayolu odaklı ulaşım politikaları devam etmiştir. Bu anlayışın değişmemesinin ana nedeni; Öncelikli olarak her kalkınma dönemi için söylediğimiz ülke geneline ilişkin ulaşım ana planının yapılmamasıdır. Bu plan döneminde de ulaşım ana planı yapılması ve buna göre ulaşım politikaları ve stratejileri belirlenmesi gündeme alınmamıştır. Ulaşım ana planı yapmadan ve modlar arası açılan makası giderecek strateji belirlenmeden uygulanan yatırım politikaları ile sorunu çözmek mümkün değildir.

Yıllardan beri uygulanan, bütünlüklü olmayan parçalı çözüm yöntemidir. Yine daha önceki plan dönemleri için önerdiğimiz; Ulaşım ana planı ışığında belirlenecek politika ve stratejilerle modlar arası makas açıklığını izleyecek ve koordine edecek ve yaptırım uygulayabilecek bir kurulun/kurumun Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde kurulmasıdır. Ana ulaşım politikaları; doğru planlama, modlar arası denge, kombine taşıma anlayışı, yük ve yolcu taşımacılığı, uygun ulaşım altyapısı, işletim, denetim, eğitim uygulamaları ve buna uygun mevzuat ile bir bütünlük arz eder. Eğer bütünlüklü politikalar göz ardı edilir ve karayolları altyapısının baskın olduğu lojistik ağırlıklı bir politika izlenirse -ki görünen odur- ulaşımda bütüncül yapı kaybedilir ve ulaşım politikalarının bir yanı topal kalır. Planda ulaşım türleri ve koridorları ile bütünlük lojistik merkezler için lojistik master planı hazırlanacağı ve TEN-T bağlantıları dikkate alınacağı belirtilmiştir. Bu kapsamda doğu batı, kuzey güney (ovit ve cankurtaran tünelleri yapımı), koridor bağlantıları göz önüne alındığında bu ulaşım koridorlarında demiryolu altyapı yatırımından çok daha fazla karayolu yatırım projelerinin (Kars - Tiflis demiryolu ve hızlı tren çalışmasını saymazsak) ağırlıklı olarak ön plana çıktığı ve/veya çıkacağı aşikârdır. Liman ve demiryolu altyapısına yönelik yatırımlara ilişkin zafiyet beraberinde lojistik merkezlerden yapılacak taşımacılığın çoğunlukla karayolu altyapısı ile gerçekleştirilmesine neden olacaktır. Geçen plan döneminde olduğu gibi bu plan döneminde de insan faktörünü önceleyen ve çevreye zararı en aza indirecek politikalar izleneceği belirtilmektedir. Hem kent

içi hem de kentler arası ulaşımında karayolu ağırlıklı yatırım politikaları, hem de 3. Boğaz Köprüsü, İstanbul'a yeni havaalanı inşaatı, otoyol gibi ulaşım yatırımlarında uygulanan çevre politikaları plan metnindeki anlayışla tezat teşkil etmekte, çevre talan edilmekte ve ekolojik dengeler alt üst olmaktadır. Ulaşım sektöründe özelleştirme politikaları tüm hızı ile sürmektedir. Bu politikaları hayata geçirmek için yapısal değişiklikler, mevzuat değişiklikleri ile altyapı hazırlanmaktadır Bu dönemde yatırım politikaları finansman sorunu KÖİ mevzuatı çerçevesinde özel sektörün yatırımlardaki finansman payının artırılması ile sağlanacağı planlanmaktadır. Son dönemde ulaşım sektöründe kamu sabit sermaye yatırım payında hızlı bir daralma yaşanması oluşturulan bu politika sonucudur. Ancak özel sektör sabit sermaye yatırımlarında da daralma yaşanmaktadır. Son dönemlerde çok konuşulur olan bölünmüş yollar ile ilgili geçmiş dönemlerde hazırladığımız raporlarda bu yolların trafik güvenliği açısından sorunlu olduğunu, karşılıklı çarpışma, yoldan çıkma ve devrilme gibi problemlerin geometrik standartlar ve pasif güvenlik sistemleri yoksunluğunda kaynaklandığını söylemiştik. Yayımlanan trafik kazaları özetinde yer alan, kaza tiplerindeki artışlar, bölünmüş yol yapılarının da karayollarında kazaları önlemede yeterli olmadığı ve bu uygulamanın bünyesinde bazı zafiyetler taşıdığını ifade etmektedir. Bölünmüş yollara yönelik istatistikî bilgiler oluşturulursa (otoyollar hariç) bu yol yapımının trafik kazalarındaki etki oranını tespit edilme olanağı bulunabilir. Bu plan döneminde TCDD'de yük ve yolcu taşımacılığı özel sektöre açılıyor. Ancak özel sektör TCDD'nin mevcut altyapısını kullanacak, zaten yetersiz olan altyapıda bu özelleştirme işlemi ile bir keşmekeşlik yaşanacaktır. Demiryolları ve denizyollarında yatırım programındaki projelere bakıldığında Çandarlı limanında çalışma, Filyos'ta etüt çalışması Kars-Gürcü demiryolu hattı Kemalpaşa lojistik köyü bağlantısı, Nemrut körfez bağlantısı, Adapazarı-Karasu limanı arası hat bağlantısı dışında bu iki ulaşım sisteminde ciddi bir yatırım görülmemektedir. Genel yatırım ağırlığını lojistik merkez yapımı ve yat limanı yapımı oluşturmaktadır.

2.6 Orta Vadeli Program (2014–2016), 60–61. Hükümet Programları, 2014 Yatırım Programı, Stratejik Rapor (2014–2018) ve Mevzuattaki Uygulamalar

60 ve 61. Hükümet Programları, orta vadeli programlar ve yatırım programları, stratejik plan ve yapısal değişiklikler ile mevzuat değişikliklerine bakmakta yarar vardır. Bu belgeleri incelediğimizde ulaştırma yatırımlarında esas teşkil

eden iki temel sorun görülmektedir. Birincisi ulaştırma yatırımlarının kamu paylarının azaltılması ve finans açığının KÖİ mevzuatı çerçevesinde özel sektörle giderilmesi ve özel sektörün ulaştırma yatırımlarında söz sahibi olması için gösterilen çabadır. İkinci eğilim ise yazılan programlara rağmen ulaşım ana planı hazırlamadan bütünlüklü, planlı ve denetlenebilir bir çözüm yöntemi yerine, günün gelişen koşullarına uygun pragmatist ve parçalı çözüm yöntemine başvurulmasıdır.

2.6.1 60. ve 61. Hükümet Programlarına Bakış: 60. ve 61. hükümet programları metinlerinin “*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 alınacağı*” ve “*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*” denilmektedir. 61. Hükümet Programının ulaşım politikalarında ana eksen; özelleştirme politikalarının yaygınlaştırılmasını sağlamak ve kamunun yatırım yükünü hafifletmektir. Uygulanan özelleştirme programı, ağırlıklı olarak “*temel amaç ve hedefler*” bölümünde ifade bulmaktadır. Uygulama programının hedefler kısmında, finansman sorununun ağırlıklı olarak KÖİ’ye yönelik politikalarla çözüleceği belirtilmektedir. Bu özelleştirmeci yaklaşım KÖİ mevzuatı çerçevesinde, Yap-İşlet-Devret (YİD), Yap-İşlet (Yİ), Yap-Kiralama-Devret (YKD) ve İşletme Hakkı Devri (İHD) olmak üzere dört temel model üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu yaklaşımın ulaştırma modlarına uyarlanması ile bütün ulaşım türleri ve ulaştırma altyapısının tamamen özelleştirileceği sonucuna ulaşmak mümkündür. Özelleştirme politikası ve rekabetçi piyasanın istihdam azaltıcı olduğu/olacağı ve hizmetlerde fiyat artışına yol açacağı açıktır. Son örnek İstanbul’da özelleştirilen şehir hatları işletmesi İDO’da yaşanan ve istihdam azaltıcı politikalar yüzünden olduğu iddia edilen ölümlü kazadır.

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

Bu saptama doğrudur. Ancak bu saptamaya rağmen, 2014 Yılı Yatırım Programında karayolu ve demiryolu ulaşımına ilişkin yapılan şu durum tespiti oldukça vahimdir: *“Artan ulaşım talebi, uzun dönemli planlamalar yapılırsa dahi, kısıtlı kaynakların kısa vadeli önceliklerle karayolu yapımına tahsis edilmesine sebep olmaktadır. Standardı düşük ve ağırlıklı tek hat olan altyapı üzerinde işletmecilik yapılan demiryollarının rekabet edebilirliği, ilgili yasal düzenlemenin yeni yapılmış olması ve dolayısıyla rekabetçi bir demiryolu taşımacılık piyasasının henüz oluşmaması nedenleriyle, düşük kalmaktadır”*. Dolayısıyla bu anlayışla sürdürülecek ulaşım politikaları ilerde sadece piyasaya endekslenmektedir. Kısaca sektör yıllar itibariyle piyasanın insafına terk edilecektir. Ulaşım sektörü gibi ülkenin en dinamik yapılarından birindeki yapısal sorunları hafife alan böyle bir tespit kelimenin tam anlamıyla aymazlık olarak değerlendirilebilir. 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. Oysa dünyada özellikle ulaşım altyapıları ile işletme yatırımlarında özelleştirmeye karşı daha temkinli bir duruş sergilenmekte, ancak Türkiye bunu görmezden gelmektedir. Ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarının ülkemizde yarattığı dengesiz ve çarpık ulaşım sistemi özelleştirme politikalarının nedeni olamaz. Örneklersek KÖİ modelleri ile yapılan ve yalnızca yolcu taşıma kapasitesinin artmasını sağlayan havayolu ulaşım altyapısı ve işletmeciliği başarı olarak gösterilemez. Hali hazırda karayolu taşımacılığında ağırlık verilmesinin yol açtığı bazı problemleri; ekonomide yarattığı yüksek maliyet ve yatırım maliyetlerindeki artış, verimsiz yol kullanımı, arazi kayıpları, gürültü ve çevre kirliliği olarak sayabiliriz.

Özelleştirme Programlarının Durumu: Karayolları Kanunu’nda yapılan değişikliklerle özelleştirmenin önü açılmış ve YİD modeli çerçevesinde 3. Boğaz Köprüsü ve Gebze-İzmir otoyol yapımı ihalesi gerçekleştirilmiştir. Karayollarında 2012 yılında da mevcut otoyolların 25 yıl süreyle işletme hakkı devri ihalesi gerçekleştirilmiş, bilahare ihaleler iptal edilmiştir Hâlâ 8 otoyol ve 2 boğaz köprüsü özelleştirme kapsamındadır. Türkiye Denizcilik İşletmeleri’nin 1994 yılında Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’na bağlanmasından sonra 2003 yılına kadar limanlarının tamamı özelleştirilmiştir. TCDD bünyesinde olan ve özelleştirme kapsamında işletme hakkı devri gerçekleştirilen Mersin, Bandırma, Samsun, İskenderun limanlarının dışında Derince ve İzmir limanları da hâlâ özelleştirme kapsamındadır. Şu an itibarıyla yalnız Haydarpaşa limanı

özelleştirme kapsamı dışında kalmıştır Haydarpaşa limanında da özelleştirmeye yönelik projeler ara ara gündeme gelmektedir. Deniz ulaştırmasında da çoğunlukla YİD modeli düşünülmektedir. Çandarlı Limanı birinci aşamasına ait altyapı-üstyapı işleri bu modelle yapılmak istenmektedir Deniz yollarında özelleştirme işleri TDİ'nin 2012 yılında özelleştirme programında yer alması ile tamamlanmak üzeredir. Sonuç olarak, ucuz ve güvenilir taşımacılık için uluslararası öneme sahip olan limanlarımızın birçoğu kamu ciddi zararlara uğratarak özelleştirilmiştir Tamamlanan Kıyı Yapıları Mastır Planında; 2020 yılından sonra liman kapasitelerinin ihtiyaca cevap vermeyeceği belirtilmektedir. Liman geri sahasındaki aktarım terminaleri ve lojistik merkezlerin yapımının mevcut yatırım programları ile hedefine ulaşması mümkün değildir. 6 adet lojistik merkezin altısı işletmeye açılmış, 5 adedinin inşaatı devam etmekle beraber bu merkezlerin bir kısmının limanlarla kapasite açısından uyumlu çalışıp çalışmayacakları da şüphelidir. İşletmeye açılan ve yapımı devam eden yüksek hızlı tren projeleri ile Marmaray projeleri de özelleştirme kapsamda yapılmaktadır. Havayolu ulaşımında da özelleştirme modelleri uygulanmakla beraber hâlâ kamu kaynakları kullanılmaktadır. Havaalanlarının çoğu YİD ve İşletme Hakkı Devri modelleri ile devredilmektedir. THY AO'nun özelleştirilmesi hâlâ gündemdedir. Gebze-İzmir otoyolu projesinin ÇED Raporundan muaf tutulması, metinlerde yer alan “çevreci” söylemle çelişmektedir. Yargıda açılan davada ÇED Raporu muafiyeti iptal edilmiştir. İstanbul'da yapılan yeni havaalanında da ÇED problemi yaşanmaktadır. İdare tarafından bu konuda gösterilen tavır, hükümet programlarında yer alan “ulaşım insan merkezli ve çevreci olacak” söylemi ile çelişmektedir. Büyük ölçekli yatırımlarda çevre, doğa ve tarihi miras, yatırımlar için engel görülmekte, tarihi miraslar “birkaç çömlek parçası” olarak değerlendirilmektedir. Tüm OVP'lerde trafik güvenliği ön plana çıkarılırken devlet yollarında hız limitleri artırılmakta ve trafik güvenliği sadece kara nokta islahı, levha asma vs. olarak kabul edilmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı'nın yayınladığı 2009-2013 Strateji Planı'nda YİD ve KOİ modeli çerçevesinde yapılan yüksek hızlı tren, otoyol ve tüp geçiş, lojistik merkezler ile işletme hakkı devri gerçekleştirilen liman projeleri dışında ulaşım politikalarında ciddi bir ilerleme görülmemektedir 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. Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının en yoğun yapıldığı karayollarında yaşanan sıkıntıların çözülmesi için kamu faydası gözeten müdahaleler yapılması gerekirken özelleştirme politikaları ile bu hizmetlerden faydalanan milyonlarca insan ve sektördeki on binlerce çalışanın geleceği şirketlerin insafına bırakılacaktır. Bu durum halkın ulaşım hakkının kısıtlanması, çalışanların iş güvencesinin ve insanların güvenli seyahat özgürlüğünün zedelenmesi anlamına gelmektedir.

Bu yaklaşımlarla, yıllardır önerdiğimiz ve hükümet programlarında da benimsenir gözüken, tüm ulaşım seçeneklerini (kara, deniz, hava, demiryolu ve boru hatları taşımacılığını) kapsayan “kombine taşımacılığın (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık)” başarılması olanaklı değildir. Hükümet Programı ile mevcut göstergeler ve istatistikî veriler incelendiğinde durum vahimdir. Geleneksel noktada ulaşım modlarına yönelik politikalar, mevzuat ve hukuki boyut, altyapı yatırımları ve bütçe olanakları, örgütlenme ve organizasyona ilişkin son durumlar ve yatırım projelerinin irrasyonelliği, değişik ulaşım modlarına dair yatırım projelerindeki olumsuzlukların birbirine etkime oranı gibi sorunlara yapısal zafiyetten dolayı cevap verebilmenin mümkün olmadığı görülmektedir. Kurumsal kapasite eksikliği, sağlıklı olmayan fizibilite raporları, projelerin düzenli takibi ve raporlanmasına yönelik nitelikli bir izleme ve değerlendirme sisteminin bulunmaması gibi yapısal problemler, koordinasyon ve denetimde yaşanan zafiyetler, özelleştirmeye ilişkin politikalar dolayısıyla da kendini göstermiştir. Örneklersek 61. Hükümetin 2012 Yılı Programı’nın uygulanması, koordinasyonu ve izlenmesine 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 tedbirler, sorumlu/işbirliği yapacak kuruluşlar, süre ve yapılacak işler belirtilmektedir. Bu bölümde ulaşım politikalarına dair bütünlük bulunmamaktadır. Hükümet Programı’nda ulaşım politikalarının düzeyi ve hedefine ilişkin sorgulama yapmak mümkün değildir. Örneklersek 1.000 m²’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, aksamalarda birbirilerine ne tür etki edeceği, ulaşım politikalarındaki hedeflerde sapma oranının yıllara göre tespiti gibi sorgulamalar yapmak olanaklı değildir.

61. Hükümet Programı uygulama metninde yer alan kentiçi ulaşımına dair çözüm önerileri ile uygulayıcıların hâlâ gerekli ulaşım politikalarını içselleştirmedikleri anlaşılmakta ve ulaşım problemlerinin bu anlayışla daha uzun süre çözülemeyeceği görülmektedir.

2.6.2 Orta Vadeli Programlar: 2006 yılından itibaren her yıl yenilenen üçer yıllık orta vadeli programlar (OVP) hazırlanmaktadır. Son OVP (2014–2016)'de ulaşım başlığı yer almamaktadır. Diğer tüm OVP'lerde yeni başlıklar içeren (lojistik taşımacılık gibi) ve ulaşım ile ilgili tespitlerin yer aldığı ulaştırma başlıklı bir bölüm yer almakta idi. OVP'lerin tümünde ulaşımın temel amacı; *“taşıma türleri arasında dengenin ve birbirini tamamlayıcılığın sağlandığı, kombine taşımacılığın yaygınlaştığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurullarla uyumlu, çevreye duyarlı, ekonomik, güvenli ve hızlı taşımacılığın”* yapıldığı ulaşım biçimi olarak tariflenmektedir. OVP'lerde a) *Tüm ulaşım türlerinde trafik güvenliğinin sağlanması, b) AB kaynaklarından yararlanılarak Trans Avrupa ağı ile bütünleşme, c)-Karayolu standartlarını yükseltilmesi ve bölünmüş yol yapımının tamamlanması, d)-Akıllı ulaşım sistemlerinin kullanılması e)-TCDD'nin hizmet kalitesinin artırılması ve TCDD'nin kamu üzerindeki yükünü azaltacak yapılanmanın sağlanması f)-Taşımacılıkta demiryolu ve deniz yoluna ağırlık verilmesi ve iç bölge bağlantılarının geliştirilerek limanların kombine taşımacılığın yapıldığı lojistik merkezler haline getirilmesi, Kıyı Yapıları mastır Planı ile tespit edilmiş olan liman sahalarında ana limanlar oluşturulması ve limanların etkin yönetiminin sağlanması g) Orta ve uzun vadeli havaalanı toplam kapasite ihtiyacının belirlenmesine yönelik çalışmaların yapılması, bölgesel hava taşımacılığının geliştirilmesine yönelik tedbirler alınması h) Lojistik sektöründe güvenli, ucuz ve hızlı hizmet sağlayan demiryolunu daha yoğun kullanan bir yapılanmanın geliştirilmesi ı) Kent içi ulaşım altyapı projelerinin planlanması, projelendirilmesi, yapımı ve işletilmesi aşamalarında etkinlik ve verimlilik artırılması* yer almaktadır. Son OVP dışında, diğer tüm OVP'lerde küçük eklemeler dışında genellikle diğer programda yer alan metinler kullanılmıştır.

Orta Vadeli Program (2014–2016) Değerlendirmesi: 10. Kalkınma Planı dört ana başlık altında toplanmıştır. OVP de buna uygun şekilde kaleme alındığından ulaşım politikalarına özel bir başlık oluşturulmamış ve dört ana başlık altında yer alan bölümlerde sektöre ilişkin genel belirlemelerde bulunulmuştur. Dolayısıyla diğer OVP'lerde yer alan bir ulaştırma başlığı yer almamıştır. 2014–

2016 OVP'sinde genel olarak aşağıdaki belirlemeler yer almıştır. “Makro ekonomik politikalar” bölümünde yer alan “büyüme” başlığı altında “ulaştırma, lojistik, enerji gibi fiziki kamu alt yapı yatırımları, özel kesimde üretim maliyetlerinin azaltılması, yeni üretim kapasitelerinin oluşturulması, böylece üretimin sağlıklı ve rekabetçi gelişmesini destekleyecek şekilde planlanması ve yürütülmesi” öngörülmekte ve “Kamu özel işbirliği kapsamında yapılacak yatırımlar, sözleşmelerden doğacak, yükümlülüklerin kamu mali dengeleri üzerindeki etkileri göz önünde bulundurularak planlanacağı” belirtilmektedir.

“Kamu Yatırımı Politikası”nda ise aşağıdaki başlıklar yer almaktadır.

1- Kamu yatırım ödenekleri özel sektörün üretken faaliyetlerini destekleyecek nitelikteki altyapı yatırımlarına yönlendirilecek, bu kapsamda, demiryolu, liman, lojistik merkezi gibi alanlara özel önem verilecektir.

2- Kamu ve özel kesim yatırımları birbirlerini tamamlayacak şekilde bütüncül bir bakış açısıyla ele alınarak, kamu yatırımları, özel sektör tarafından gerçekleştirilemeyecek ekonomik ve sosyal altyapı alanlarında yoğunlaştırılacaktır.

3- Kamu yatırımlarında, KÖİ modeliyle yürütülenler dâhil, eğitim, sağlık, içme suyu ve kanalizasyon, bilim-teknoloji, bilişim, ulaştırma ve sulama sektörlerine öncelik verilecektir.

4- KÖİ uygulamalarına ilişkin bir strateji belgesi hazırlanmasına, KÖİ mevzuatının çerçeve bir kanun altında toplanmasına, KÖİ politika ve uygulamalarının koordinasyonunun güçlendirilmesine yönelik çalışmalar başlatılacaktır.

5- Kamu yatırım projelerinin planlanması, uygulanması, izlenmesi ve değerlendirilmesi süreci güçlendirilecek, bu kapsamda kamu kurum ve kuruluşlarının kapasiteleri geliştirilecektir.

Son OVP'ye baktığımızda ağırlıklı olarak özelleştirmeye ilişkin yapısal çözüm ve özelleştirme politikalarının rehabilitasyonu dışında ulaşım sektörünün temel problemlerine dair bir çözüm önerisi ve belirleme yer almamaktadır. Sektör özelleştirmeye açılırken riskli yatırımlar kamu kaynakları ile yapılacak, yani özel sektörün risk alması büyük oranda önlenecektir. Özelleştirme politikalarının öne çıkarılmasına rağmen geçmiş dönemdeki OVP'lerde teselli

babında da olsa ulaştırma sektörüne dair kronik sorunlara ilişkin görüşler yer almaktaydı, ancak bu kez bu tür görüşlere de yer verilmemiştir.

Son dönemlerde kamu sabit sermaye yatırımlarının GSYH içindeki payının azaltılmasına yönelik bir uygulama genel bir eğilim haline gelmiştir. Kamu sabit sermayesi yatırımlarının GSYH içerisindeki payının 2006–2011 yılları arasındaki ortalamaları hem Avro bölgesi dışı hem de AB–27 ülkelerinin ortalamalarından düşüktür. 2012 ve 2013 yılı yatırım programlarında sabit sermaye yatırımlarının sektörel dağılımlarına bakıldığında ulaştırma sektörü payları düşme eğilimi göstermektedir. 2010 yılında gerçekleşen kamu yatırım payı % 43,7 iken, 2013 yılı için tahmini % 30,4'tür. Özel sektör paylarında da düşme eğilimi yaşanmaktadır. 2010 yılında gerçekleşen özel sektör yatırım payı % 20,3 iken, 2014 yılı yatırım programında yer alan oran % 18,5'tur.

2014 Yılı Yatırım Programı Değerlendirmesi: 2014 Yılı Yatırım Programında: 1) 2014 yılında, cari fiyatlarla kamu kesimi sabit sermaye yatırımları içinde bir önceki yıla göre ulaştırma ve enerji alt sektörlerinin paylarında düşüş olacağı, konut sektörünün payında bir değişim olmayacağı, diğer tüm alt sektörlerin paylarında ise artış olacağı öngörülmektedir. 2) 2014 yılında özel kesim sabit sermaye yatırımlarının reel olarak yüzde 5,7 artış göstereceği tahmin edilmektedir. 2014 yılında cari fiyatlarla özel kesim sabit sermaye yatırımları içinde imalat, ulaştırma, eğitim ve sağlık alt sektörlerinin paylarının bir önceki yıla göre artması, madencilik alt sektörünün payının aynı kalması, diğer alt sektörlerin payının ise azalması beklenmektedir.

Tablo 7. Sabit Sermaye Yatırımlarının Sektörel Dağılımı ⁽¹⁾ (Cari Fiyatlarla, Yüzde Dağılım)

	2012			2013 ⁽²⁾			2014 ⁽³⁾		
	Kamu	Özel	Toplam	Kamu	Özel	Toplam	Kamu	Özel	Toplam
Tarım	10,7	3,6	5,1	9,5	3,5	4,9	10,4	3,4	4,9
Madencilik	2,2	1,7	1,8	2,3	1,9	2,0	2,7	1,9	2,1
İmalat	0,8	41,9	33,5	0,8	41,1	31,6	1,1	41,2	32,4
Enerji	6,0	4,3	4,7	5,2	4,8	4,9	4,9	4,7	4,7
Ulaştırma	38,1	18,1	22,2	37,9	18,1	22,8	30,4	18,5	21,1
Turizm	0,7	6,9	5,6	0,7	7,3	5,8	0,9	7,0	5,7
Konut	1,3	14,7	11,9	1,2	14,3	11,2	1,2	14,2	11,3
Eğitim	14,2	2,1	4,6	14,3	2,2	5,1	16,2	2,3	5,4
Sağlık	5,3	2,4	3,0	5,1	2,5	3,1	5,4	2,6	3,2
Diğer Hizmetler	20,8	4,2	7,7	23,0	4,2	8,7	26,9	4,1	9,1
TOPLAM	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı

(1) Merkezi yönetim bütçesinde yatırım işçiliği dâhildir.

(2) Gerçekleşme tahmini

(3) Program

Metni değerlendirdiğimizde ilk etapta kamu yatırım paylarının büyük oranda düştüğü ve özel sektör yatırım paylarının bir nebze arttığı görülmektedir. Bunun anlamı kısıtlanan kaynaklarla bu sektörde ister kamu, ister özel sektör eli ile olsun ulaştırma yatırımlarında ciddi bir yapısal dönüşüm içeren bir ulaşım modelinin hayata geçirilemeyeceğidir. İkinci etapta ise AB ortalamasından düşük olan kamu sabit sermaye yatırımlarının GSYH içindeki payının daha da düşeceği. Üçüncü etapta ise hâlâ KÖİ ile ilgili yapısal ve mevzuat sorunu görülmektedir. İstenilen performansı gösteremeyen özel sermayenin yatırımlarda seçici davrandığı, KÖİ kapsamındaki yatırım projelerinden de anlaşılmaktadır. Lojistik altyapıda demiryolu ve deniz yollarına önem verileceğinin belirtilmesine rağmen liman kapasitesini artıracak projeler ve konvansiyonel demiryolu hattı yapımı öngörülmemektedir. Karayollarında hâlâ bölünmüş yol ve BSK (bitümlü sıcak karışım) yapımından bahsedilmektedir.

Demiryollarında konvansiyonel hat yapımına yönelik bir ibare yoktur. Filyos ve Çandarlı liman yapımları 9. Plan döneminde de yer almasına rağmen hâlâ ciddi bir gelişme görülmemektedir. Havaalanı inşaatlarında ise yolcu kapasitesine yönelik bir artış görülmektedir. Ulaştırma sektöründe demiryolu ve denizyolu altyapısının yetersizliği yüzünden artan talebi bu ulaşım modları ile karşılamanın mümkün olmaması, bu olumsuzluğu gidermenin kısa vadede mümkün olmaması ve şartların dayatmasından dolayı karayolları yatırımına devam edildiğinin belirtilmesi yaşanan illüzyon ve aczi yeterince sergilemektedir. Mevcut ulaşım ağına ilişkin tekli, ikili ve üçlü kombine taşımaya yönelik ekonomik modelleme de yoktur ve bu konuda bir çalışma görülmemektedir. Oysa böylesi bir çalışma bile en azından kısa vadede ön açıcı olabilir. Bu metinde hâlâ lojistik mevzuatı ve Lojistik Mastır Planının oluşturulmasının hedeflendiğine dair görüşler yer almaktadır. Mastır planı olmayan bir sektörde 19 adet lojistik merkezin kurulmasının neye göre planlandığı belli değildir. Son iki dönemde yatırım programlarında kent içi ulaşım da tedavülden kalkmıştır. Yine politika ve tedbirler bölümüne baktığımızda kurumsal yapıya ve deniz ve demiryolu ulaşımına dair ciddi bir yatırım görülmemektedir. Bu makûs durumu kabullenmek yerine çözmek hükümetin görevidir. Hem hastalığı teşhis etmek ama tedavi etmeye yoğun çaba göstermemek doğru bir yaklaşım olmasa gerektir.

Stratejik Plan (2014–2018) Değerlendirmesi: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesindeki birim ve kurum yetkililerinden oluşturulan Strateji Geliştirme Kurulu 2014–2018 yılları kapsayan bir stratejik plan hazırlamıştır. Bu kurulun altında stratejik planlama ekibi ve sekreteryası yer almaktadır. Bu planda çevre analiz, misyon, vizyon, temel ilke ve değerler bölümlerinde yer alan metinlerdeki sektöre ilişkin değerlendirme, öneri ve hedeflerin OVP ve Yatırım Programlarında yer alan metinlerle benzeştiği görülmektedir. Bu planda olumlu olan yan, 10. Kalkınma Planı belgesinde yer almamasına rağmen 2015 yılı sonunda “ulaşım ana planının” yapılmasının öngörülmesidir. Olumlu diğer yan ise amaç, hedef, faaliyetler ve bütçe tablosu ile stratejik amaçlarda öngörülenlerin bir uygulama takvimi ve bütçesinin olması ve “paydaşları”nın belirtilmesidir. Bu planın uygulanma aşamasında denetleme yapacak ve yaptırım uygulayacak bir kurulun olmaması büyük bir eksikliklerdir.

Stratejik planda yer alan liman kapasite analizlerinin yapılması ve geleceğe ilişkin projeksiyon çalışması öngörülmesi önemlidir. Yatırım programında yer

alan demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu ve lojistik taşımacılığa yönelik mevzuat, eğitim ve altyapı yatırımlarının bütçe durumu, yatırım modeli ve uygulama takviminin yer alması bir anlamda stratejik planın gerçekleştirme oranının tespitine de ön ayak olacaktır. Şunu belirtmeliyiz ki bu planın olumlu yönlerine rağmen ulaşımda planlama ve uygulamasında hâlâ bütünlüklü politikalar yerine parçalı çözüm önerilerinin devam ettiği görülmektedir.

Mevzuat Değerlendirmesi: Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren resmi kurum ve kuruluşların tek çatı altında birleştirilmesi yönünde bir adım atılmış ve 31.07.2007 tarih ve 26629 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan *Kuruluşların Bağlı ve İlgili Olduğu Bakanlıkların Değiştirilmesi İle İlgili İşlem* uyarınca Karayolları Genel Müdürlüğü Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlanmıştır. (Bu değişiklik önceki önerilerimiz arasında yer almaktadır.) 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 açılmıştır. KGM hizmet üretimi ve gelirlerini devredici yöntemlerle serbestleştirme ve özelleştirmelerin yeni bir adresi olmaktadır. Böylece köprü ve otoyollar, bakım istasyonları, tesisler ve hizmet binaları dâhil 30 milyon m² civarındaki taşınmazın bir kısmının özelleştirilmesinin önü açılmıştır.

Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 19.04.2007 tarihli kararı ile Karayolları Genel Müdürlüğü’ne 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 09.04.2008 tarihinde Meclis Başkanlığına sunulan *Erişme Kontrollü Karayolları Kanunu Tasarısı ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı* ile köprü ve otoyolların özelleştirilmesi için yeni bir hamle yapılmış ve tasarı yasalaşmıştır. 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 Müdürlüğü'nün teklifi üzerine Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 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 sözleşmelerle düzenlenecektir.

10.08.1993 tarih ve 491 sayılı kanun hükmünde kararname (KHK) ile kurulmuş olan Denizcilik Müsteşarlığı, 27.11.2002 tarih ve 24949 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan *Kuruluşların Bağlı ve İlgili Oldukları Bakanlıkların Değiştirilmesi İle İlgili İşlem* uyarınca Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. Yine aynı tarih itibarıyla, KİT statüsündeki Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü de Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili kuruluşları arasına dâhil edilmiştir. Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin 1994 yılında Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bağlanmasından sonra 2003 yılına kadar limanlarımızın birçoğu özelleştirilmiştir. 27.03.2007 tarih ve 26475 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile bu kuruluşun unvanı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir. Bu işlemle beraber denizcilik alanında TCDD'ye ait üç liman dışında limanlar, deniz araçları ve gayrimenkuller özelleştirilmiştir. 01.11.2011 tarihli ve 28102 sayılı (mükerrer) Resmi Gazete'de yayımlanan 655 Sayılı KHK ile Denizcilik Müsteşarlığı ve Ulaştırma Bakanlığı mülga olmuş, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurularak teşkilat yapısı ve görevleri yeniden belirlenmiştir.

Demiryolu sektörü, AB müktesebatına uyumu gerekçesiyle, demiryolu hizmetlerinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde yeniden yapılandırılmış ve serbestleştirilerek piyasaya açılmış, özelleştirilmiştir. “*Demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulması*” gerekçe gösterilerek Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılması ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olacak bir şirket kurulmasına yönelik 6461 sayılı *Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının*

Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 01.05.2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş ve tren işletmeciliği faaliyetleri özel sektöre açılmıştır. *TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması Hakkında Kanun* ile bir bütün olarak artıları ve eksileri bulunan 155 yıllık demiryolu kazanımları ve TCDD’nin nihai tasfiyesi gerçekleştirilmiştir. Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğünün kurulmasına ilişkin kanun, 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” gerekçesiyle kamuoyuna sunulan tasarımlar ile önce kamuoyu oluşturulmuş ardından tasarımlar yasalaşmıştır. Böylece TCDD parçalanarak şirketleştirilmiş, kamu hizmeti anlayışı yerine serbest piyasa gereklerini gözetilen bir model esas alınmış ve TCDD’nin taşınmazları satılmaya başlanmıştır.

Kamu-Özel İşbirliği (KOİ) kapsamında yapılan yatırımlardan istenilen randıman alınmadığından bu uygulamanın daha cazip hale gelmesi için ihtiyaç oldukça kanun değişikliğine gidilmiştir. Yap-İşlet-Devret (YİD) mevzuatında 2011 yılı içinde kapsamlı değişiklikler gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede 25.02.2011 tarihli ve 6111 sayılı Kanunla 3996 sayılı Kanunda bir dizi değişiklik yapılmıştır. Söz konusu değişikliklerle, YİD projelerinin hazırlık ve onay sürecinin kolaylaştırılması, nitelikli proje belgelerinin hazırlanmasına imkân sağlanması ve projelerin yatırımcılar için daha cazip hale getirilmesi amaçlanmıştır. 2012 yılında ise 6288 sayılı Kanunla 2023 yılına kadar 3996 ve 3359 sayılı Kanunlar kapsamında gerçekleştirilmesi planlanan KÖİ projeleri ihale edilirken, projeyi üstlenen firmaların proje kapsamında inşaata yönelik olarak yaptığı mal ve hizmet teslimleri ile sağlık tesislerinin Sağlık Bakanlığı’na kiralanmasının katma değer vergisinden müstesna olması hususu düzenlenmiştir. Yine aynı Kanunla YİD modelinde kredi üstlenimi hususu yasal zemine kavuşturulmuştur. Eğitim alanında KÖİ projelerinin uygulanmasının altyapısı 14.09.2011 tarihli ve 652 sayılı KHK ile oluşturulmuştur. Yap-Kirala olarak adlandırılan modelin Yönetmeliği 08.09.2012 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bakanlığın merkez teşkilâtındaki ana hizmet birimlerinden birisi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 18.11.2005 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan

5431 sayılı Kanunla Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı, kamu tüzel kişiliğine haiz, özel bütçeli bir kuruluş olarak yeniden yapılandırılmıştır.

24.12.2005 tarih ve 26033 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 5436 sayılı Kanunla tüm bakanlıklarda olduğu gibi Ulaştırma Bakanlığı APK Kurulu Başkanlığı kapatılmış ve Strateji Geliştirme Başkanlığı kurulmuştur.

26.09.2011 tarih ve 655 sayılı KHK ile Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın teşkilat ve görevleri yeniden düzenlenmiştir. Bu düzenleme ile yeni genel müdürlükler kurulmuştur. Bu genel müdürlükler: Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, Haberleşme Genel Müdürlüğü, Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'dür. Bu müdürlüklerin kurulmasının amacı, Hükümet Programında yer alan *“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”* cümlelerinde saklıdır. Zira bu anlayış ve yeni yapıyla kurumsal yapıların rehabilitasyonu yerine parçalı yapı yaratarak özelleştirme politikalarının yürütülmesi daha kolay olacaktır.

2.7 Karayolu Ulaşımında Trafik Güvenliği Sorunu

Tüm dünyada karayolu taşımacılığı trafik kazaları nedeniyle riskli grupta değerlendirilmekte ve ulaşım sektöründe riskin minimuma indirilmesi için yoğun çabalar gösterilmektedir. Ülkemizde de karayolu taşımacılığında yaşanan trafik kazaları sayısı, hasar durumu ölüm ve yaralanmaların AB ve gelişmiş bazı ülkelerin ortalamalarının çok üzerinde olması, *trafik güvenliği* sorununu gündeme getirmektedir. AB ülkelerindeki karayolu ağı uzunluğu ve 1.000 km² başına düşen yol uzunluğu ile Türkiye'deki değerler karşılaştırıldığında altyapının yetersiz olduğu da görülecektir.

Dünya genelinde karayolu taşımacılığı sektörünün dezavantajı olarak algılanan bu riskli durumu gidermek için tedbirler alınmaya çalışılmaktadır. BM tarafından kabul edilen Küresel Karayolu Güvenliği İlke Kararları çerçevesinde,

dünya genelinde, 10 yıllık süreçte (2010–2020) trafik kazalarından kaynaklanan ölümlerin yüzde 50 oranında azaltılması hedef olarak konulmuştur. Türkiye bunu ulusal hedef olarak kabul etmiş ve bu doğrultuda Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı hazırlanarak 2012/16 sayılı Başbakanlık Genelgesi olarak yayımlanmıştır.

Ülke genelinde kapsamlı bir trafik güvenliğinin sadece yolların fiziki ve geometrik standartlarının yükseltilmesi ve yeni projeler ile sağlanacağını düşünülmesi büyük bir yanlış olacaktır. Trafik güvenliği politikasının bileşenleri sağlık, eğitim, denetim, hukuki altyapı ile güvenli yollar haline getirilmiş kara ulaşımı altyapısıdır. Bu bileşenlerin trafik güvenliği programı dâhilinde, birlikte ve koordineli şekilde çalışması için gerekli altyapının oluşturulması gerekir. Ulusal çapta trafik güvenliğini yürütecek bir kurula ve bir bütçeye ihtiyaç vardır. Bu kurul trafik güvenliği programını hazırlayacak, koordinasyonu sağlayacak, bileşenlerin bu konudaki faaliyetlerini denetleyecek ve her yıl sonunda belirlenen hedef gerçekleştirmelerini değerlendirip programları ve hedefleri revize edecektir. Trafik güvenliğini artırmak ve kapsamlı güvenlik politikaları geliştirmek, ulaşımda planlı strateji, altyapı, güvenli taşıma modları'nın (kent içi raylı taşıma, demiryolu, denizyolu vs.) ön plana çıkarılması ile birlikte gerçekleşebilir. Bu konuda Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2000'lerin başında Dünya Bankası kaynaklı kredi ile gerçekleştirdiği Karayolları Trafik Güvenliği Projesi ve bu konuda hazırlanmış kapsamlı ulusal raporlar vardır. Ancak trafik güvenliğine yaklaşım politikalarından dolayı bu çalışmadan gerekli fayda sağlanamamıştır.

Uluslararası alanda trafik güvenliği kapsamında Dünya Bankası orijinli “Küresel Yol Güvenliği Projesi” ile karşılaşmaktadır. 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 kredileri kullanılmayı hedeflemektedir. Karayolunda meydana gelen ölüm ve yaralanmaları önlemeye ve karayolunda güvenlik standartlarını oluşturmaya yönelik olarak başlatıldığı iddia edilen bu proje, tamamen karayolu ulaşımı ve güvenliğini kapsamaktadır. Bu projeler yürütülürken yerel bankalar, ajanslar, yerel yönetimler, merkezi hükümetler, sivil toplum örgütlerinin vs. bu program içinde yer alması için çaba gösterilmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün hazırladığı Stratejik Planın 2007–2011 yılları arasını kapsayan programında; karayolları iyileştirme ve yatırım programlarına ve karayolu trafik güvenliğine ilişkin hedefler belirlenmesi olumludur. Karayolundan kaynaklanan ölümlü ve yaralanmalı kazaların 2005 yılı verilerine göre % 40 azaltılacağı, fiziki ve geometrik standardı düşük devlet yollarının % 30'unun, il yollarının % 20'sinin 5 yıl içerisinde iyileştirileceği belirtilmişti. Yıllık Ortalama Günlük Trafığı–YOGT 5.000'den fazla olan devlet yollarının % 50'sinin trafik güvenlik denetiminin 5 yıl içerisinde tamamlanması hedeflenmişti. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün hangi yolları düşük standartlı olarak tespit ettiği tarafımızdan bilinmediği için konulan hedeflerin gerçekleşip gerçekleşmediğini tespit etmemiz mümkün değildir.

2012 Yılı Trafik Kazaları Özeti'ndeki T.2 no'lu tabloya baktığımızda ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında karayolu kaynaklı kusur oranının yaklaşık % 50 oranında azalmayıp, arttığı görülmektedir. Buradan çıkarsanacak sonuç ya hedeflerin gerçekleşmediği ya da kazalara etkime oranının zayıf olduğudur. 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. Bu anlayış kapsamında; 2014–2018 yıllarını kapsayan stratejik planda akıllı ulaşım sistemleri, gören göz projesi gibi çalışmalar ve Emniyet Genel Müdürlüğü sorumluluğunda yürütülen trafik güvenliği projesi ile ölümlü ve yaralanmalı kazalarda azalmalar olacak ancak öngörülen hedefleri gerçekleştirmek mümkün olmayacaktır. Kaldı ki bir yandan Trafik Güvenliği Projesi sürdürülürken kent içi ve bölünmüş yollarda uygulanan hız limitlerinin artırılması uygulaması, trafik güvenliği konsepti ile tezat teşkil etmektedir. Dünya ölçeğinde yürütülen trafik güvenliği çalışmaları belli standartları içermekle beraber, çalışma yapılan ülkedeki gelişmişlik düzeyi ve ulaşım sektörünün reel durumu ile koşut olarak, bu çalışmalar farklı projeleri ve istemleri kapsayabilmektedir. Ülkemizde de planlı ve hedefli çalışmalar sonucu oluşturulacak stratejiler ile ekonomik maliyetler göz önüne alınarak kapsamlı trafik güvenliği projeleri uygulamaya konulabilir. Ancak Türkiye'de ulaşım planlamasının doğru yapılmaması, uluslararası finans kaynaklarınca Karayolu İyileştirme Projeleri'ne yönelik olarak kullanılan kredilerin doğru değerlendirilememesine neden olmaktadır. Karayolu taşımacılığı ulaştırma sektörü içerisindeki çok yüksek olan payını/oranını korudukça trafik güvenliği

problemine yönelik çalışmalar istenilen hedeflere ulaşamayacak ve çözüm her geçen gün gittikçe zorlaşacaktır. Güvenli trafik yoksunluğunun yarattığı ekonomik kayıplar, insan kayıpları ve oluşan psikolojik sorunlar önemli birer toplumsal sorun olmaya devam edecektir. Hızlı, güvenli, ekonomik ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik yaşamı gerektiği gibi sağlıklı, canlı ve dinamik tutmak mümkün olmayacaktır.

2.8 Mevcut Durum Değerlendirmesi

Ulaşım sektöründeki değişimlerin değerlendirmesini yapabilmek için bazı parametrelere ve yapısal durumdaki sorunlara bakmakta yarar var. İleriye dönük planlamalar ve stratejik programlardaki hedefleri değerlendirmek, hem ulaşım politikaları hem de ulaşım sektörünün geleceği hakkında öngörülerimizde ön açıcı olacaktır. Son dönemlerde ulaştırma alt sektörlerindeki değişimleri görebilmek için toplam sektör içerisindeki paylarının yıllara göre değişimine bakmakta yarar vardır. Bunun için aşağıdaki tabloya bakmak yeterlidir. 2002–2012 yılları arasında tüm alt sektörlerde yük taşımalarında çok küçük dalgalanmaların yarattığı negatif ve pozitif değişimleri ihmal edersek sektör paylarında bir değişim görülmemektedir. 2002–2012 yılları arasında yapılan yolcu taşımacılığında, demiryolu ve denizyolu sektör paylarında değişim görülmemektedir. Yüksek hızlı tren hatlarındaki taşımacılık henüz demiryolu yolculuk paylarında kayda değer değişim yaratmamıştır. Karayolları yolcu taşımacılığında yaklaşık % 4 oranında düşme olurken havayollarında aynı süre içerisinde yaklaşık bu yüzde miktarı kadar bir artış görülmektedir. Bu değişimin son yıllarda havayolları yolcu kapasitesindeki artıştan kaynaklandığı düşünülmektedir.

Tablo 8. Ulaştırma Sektörü 2002-2012 Yılları Alt Sektör Payları Yüzdesi

		ULAŞIM YOLLARINA GÖRE YÜK VE YOLCU TAŞIMASI						MİLYON	
		Transportation Of Freight And Passenger According To Transportation Type						Million	
		KARAYOLLARI		DENİZYOLLARI		DEMİRYOLLARI		HAVAYOLLARI	
YIL	ğişim Değ	Ton-Km	Yolcu-Km	Ton-Km	Yolcu-Km	Ton-Km	Yolcu-Km	Ton-Km	Yolcu-Km
Year		Tonne-Km	Passenger-Km	Tonne-Km	Passenger-Km	Tonne-Km	Passenger-Km	Tonne-Km	Passenger-Km
2002	%	89,3	95,4	6,3	0,0	4,3	3,0	0,2	1,6
2003	%	88,9	95,0	5,8	0	5,1	3,4	0,2	1,6
2004	%	90,2	94,8	4,2	0,6	5,4	2,8	0,2	1,8
2005	%	91,3	94,7	3,5	0,6	5,0	2,6	0,2	2,1
2006	%	—	—	—	—	—	—	—	—
2007	%	—	—	—	—	—	—	—	—
2008	%	88,9	93,2	5,4	0,7	5,2	2,3	0,4	3,8
2009	%	88,5	91,5	5,7	0,7	5,2	2,3	0,6	5,5
2010	%	88,2	91,1	5,8	0,6	5,3	2,2	0,7	6,1
2011	%	87,4	90,5	6,9	0,6	5,0	2,2	0,7	6,7
2012	%	88,1	91,0	6,4	0,5	4,8	1,6	0,7	6,9

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü

Özetle ülkemizdeki yük taşımacılığının % 88,1'i karayolu, % 4,80'i demiryolu, % 6,4'ü denizyolu, % 0,7'si havayolu ile; yolcu taşımacılığının ise % 91'i karayolu, % 1,6'sı demiryolu, % 0,5'i denizyolu, % 6,9'unun havayolu ile yapıldığı anlaşılmaktadır. Ulaştırma sektöründe taşımacılığın yoğunluklu olarak karayolları altyapısı ile sürdürüldüğü görülmektedir. Kamu sabit sermaye yatırımlarının GSYH içindeki payı AB ortalamasından düşüktür. 2010 yılında gerçekleşen kamu yatırım payı % 43,7 iken, 2013 yılı için tahmini % 30,4'tür. 2010 yılında gerçekleşen özel sektör yatırım payı da % 20,3 iken, 2014 yılı yatırım programında yer alan tahmini oran % 18,5'tur. Sektöre yönelik ulaşım ana planı yoktur. Kombine taşımacılık mevzuatı ve teknik ve yasal uyum çalışmaları henüz yapılmamıştır. Tüm sektörü kapsayacak elektronik veri sistemi ağı oluşturulmamıştır. Ülkede ulaşım 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. Hazırlanan planlarda belirtildiği gibi planlayan, izleyen, denetleyen bir yapı henüz oluşturulmamıştır. Bilhassa KÖİ mevzuatı ile yapılan yatırımların tüm aşamalarında nitelikli fizibilite etüdü, Kamu yatırımları ile karşılaştırmalı analizlerin tam yapılamaması, kapasite eksikliği, takip ve raporlama ve tüm sayılanların nitelikli bir izleme ve değerlendirme sistemlerinde problem vardır. Bu alanda sürekli mevzuat değişimi yapısal durumun zafiyet içerdiğine dair işaretler vermektedir. Gümrük ve serbest bölge mevzuatları hâlâ bir kalkınma planı dönemi geçmesine rağmen

kombine taşımacılığın gereklerine uygun hale getirilmemiştir. Liman kapasite analizleri ve iç sular mastır planı yoktur. 2023 Ulaşım ve İletişim Stratejik Planında optimal ulaştırma sistemine uygun ekonomik analizlerde belirtilen taşıma mesafeleri doğrultusunda genel modelleme yapılmış ve ulaşım türleri arasındaki kombinasyona ilişkin makro düzeyde seçenekler belirlenmiştir. Bununla beraber entegrasyon seçeneklerine uygun ulaşım zincirinde kullanılacak modların altyapıları ile lojistik merkezlerinin yeterli fiziki kapasitesi (yükleme, boşaltma ve aktarma terminalleri) arasında bir uyumsuzluğun olup olmayacağına ilişkin ciddi bir analiz yapılmamıştır. Ülkemizde karayolu altyapısının diğer ulaşım türlerine göre daha yetkin olması ve talep karşısındaki esnek yapısı sürekli avantaj yaratmaktadır. Bu avantaj talebi artırdığından dolayı kısıtlı kaynaklar bu talebi karşılamak için karayolları yatırımlarına kaymaktadır. Şu anda karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu entegrasyonlu kombine taşımacılığın yaratacağı taşıma zincirinin bölgesel analiz ve ulaşım altyapısına ilişkin değerlendirmeler yapılmamıştır. Bu zincirin sağlıklı ve verimli çalışmasını sağlayacak elektronik ağ ve işlemler de yoktur. Kıyı yapıları mastır plan çalışmasında, deniz ulaşımında ileriki yıllarda kapasite yetmezliğinin ortaya çıkacağı görülmektedir.

Taşıma sektörünün hem yurtiçi hem de uluslararası taşımacılığa entegrasyonunu sağlayacak uluslararası antlaşmalar ve mevzuatlara ilişkin problemler hâlâ devam etmektedir. KÖİ mevzuatı ile yapılan yatırımların tüm aşamalarında nitelikli fizibilite etüdü, Kamu yatırımları ile karşılaştırmalı analizlerin tam yapılamaması, kapasite eksikliği, takip ve raporlanma ve tüm sayılanların nitelikli bir şekilde izlenme ve değerlendirme sistemlerinde problem vardır. Bu yapısal durum ve sürekli mevzuat değişimi kendi bünyesinde zafiyet içermektedir. Akdeniz havzası liman kapasitelerine baktığımızda ambarlı liman kapasitesi bazı liman kapasitelerine yakın gözükmekte, diğer liman kapasitelerimiz ise düşük kalmaktadır. Konteynır elleçlemesinde ise dünyada 15. durumdayız. Çin’de elleçleme kapasitesi 128,5 milyon TEU iken Türkiye’de 5,8 milyon TEU’dur. 8. (2001–2005) ve 9. (2007–2013) Kalkınma Plan dönemlerinde yüksek hızlı tren projeleri, Boğaz Köprüsü ve Marmaray projesi ile otoyol projeleri dışında sektördeki dengesiz gelişmeye yönelik ciddi bir çalışma görülmemektedir. Demiryolu konvansiyonel hatlarında ciddi bir artış yoktur. Mersin limanındaki iyileştirme, Çandarlı limanında yapıma yeni başlanması ve Filyos liman yapımının hâlâ etüt aşamasında olması ile lojistik merkezlerdeki ivmelenme dışında ciddi bir hareketlilik yoktur. Yapısal durum ve mevzuatlar alanında yukarıda saydığımız yokluk ve yoksunlukların hâlâ devam ettiği görülmektedir.

Türkiye, çoğu Cumhuriyetin ilk yıllarından kalma 8.700 km (2006 yılı verileri) demiryolu ana hat uzunluğu ile dünyada 23. sırada bulunmaktadır. ABD 227 bin km ile en uzun demiryolu ağına sahiptir; onu sırasıyla 90 bin km ile Hindistan, 84 bin km ile Rusya, 78 bin km ile Çin, 57 bin km ile Kanada, 36 bin km ile Arjantin, 34 bin km ile Almanya ve 30 bin km ile Fransa takip etmektedir. Demiryollarıyla taşınan yolcu sayısı Türkiye'ye göre, İtalya'da 7 kat, İngiltere'de 6 kat, Fransa'da 11 kat daha fazladır. 2006 yılında kişi başına demiryolu seyahati Türkiye'de 76 km iken İngiltere'de 767, Fransa'da 1.303 km'dir. (2023 Strateji Belgesi)

Dünyadaki değişik ülkelerin yüz ölçümleri ve 1.000 km²'ye düşen yol uzunlukları dikkate alındığında ulaşım sektörünün büyük kısmının karayolu ile yapılıyor olmasına rağmen bu alt sektörde de yetkin bir karayolları altyapısı yoktur. Türkiye, seçilmiş 17 ülke arasında 1.000 km²'ye düşen 84 km ile 15. sırada yer almaktadır. Demiryolu yoğunluğunda ise 1.000 km²'ye düşen demiryolu uzunluğu ortalaması, AB-27 ülkelerinde 49 km iken Türkiye de 12 km'dir.

Tablo 9. Bazı Ülkelerde Km²'ye Düşen Yol Uzunlukları

ÜLKE	YOL UZUNLUKLARI (Km) *			YÜZ ÖLÇÜMÜ (KM ²)	1000 KM ² YE DÜŞEN YOL UZUNLUKLARI		
	OTOYOL	ULUSAL YOLLAR	TOPLAM		OTOYOL	ULUSAL YOLLAR	TOPLAM
BULGARİSTAN	437	7.000	7.437	110.993	4	63	67
FİNLANDİYA	779	26.124	26.903	338.145	2	77	80
TÜRKİYE	2.127	63.255	65.382	774.815	3	82	84
DANİMARKA	1.122	2.705	3.827	43.098	26	63	89
NORVEÇ	417	54.777	55.194	323.873	1	169	170
USA	75.479	1.953.509	2.028.988	9.631.418	8	203	211
İSVEÇ	1.927	96.538	98.465	449.964	4	215	219
HOLLANDA	2.646	10.324	12.970	41.528	64	249	312
YUNANİSTAN	1.197	40.163	41.360	131.957	9	304	313
MACARİSTAN	1.477	30.151	31.628	93.032	16	324	340
JAPONYA	7.803	141.314	149.117	377.923	21	374	395
AVUSTURYA	1.696	34.116	35.812	83.855	20	407	427
BELÇİKA	1.763	14.249	16.012	32.545	54	438	492
HIRVATİSTAN	1.244	28.089	29.333	56.538	22	497	519
ALMANYA	12.819	217.963	230.782	357.039	36	610	646
ÇEK CUMHURİYETİ	734	55.018	55.752	78.860	9	698	707
FRANSA	11.466	386.980	398.446	551.208	21	702	723

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

Kaynak : 1) Türkiye verileri 2012 yılına aittir. (KGM)

2) Diğer Ülkeler – International Road Federation World Road Statistics 2012 verileri

Tablo 10. Ülkelere Göre Ulaştırma Alt Sektörlerinin Karşılaştırılması

Ülkeler	Karayolu Yoğunluğu km/1.000 km ² (2010) ⁽¹⁾	Otoyol Yoğunluğu km/1.000 km ² (2010)	Demiryolu Yoğunluğu km/1.000 km ² (2011)
Çek Cumhuriyeti	707	9	120
Fransa	723	21	57
Almanya	646	36	94
Belçika	492	54	117
Avusturya	427	20	60
AB-27	416	16	49
Türkiye	84 ⁽²⁾	3	12

Kaynak: AB Enerji-Ulaştırma İstatistikleri, Karayolları Genel Müdürlüğü

(1) Ülkeler arası tanım farklılıklarının verilerdeki yıllık değişimlere etkisi olmaktadır.

(2) 2013 yılı sonu tahmini değeridir. Yalnızca otoyollar, devlet ve il yolları dikkate alınmıştır.

Ülkemizde ve diğer ülkelerde otomobil sayısı ve oranlarında ise durum şöyledir:

Tablo 11. Çeşitli Ülkelerde Otomobil Oranı

ÜLKE	OTOMOBİL (x1000)	TOPLAM ARAÇ (x1000)	OTOMOBİL ORANI %
TÜRKİYE	8.648	17.033	50,77
YUNANİSTAN	5.642	8.545	66,03
NORVEÇ	2.308	3.240	71,23
İSPANYA	22.147	30.021	73,77
AVUSTRALYA	12.402	16.606	74,68
DANİMARKA	2.163	2.867	75,44
USA	193.824	254.876	76,05
FİNLANDİYA	2.887	3.719	77,63
AVUSTURYA	4.441	5.547	80,06
Y.ZELENDİYA	2.614	3.208	81,48
HIRVATİSTAN	1.515	1.855	81,67
BELÇİKA	5.332	6.510	81,90
HOLLANDA	7.735	9.387	82,40
İSVEÇ	4.335	5.230	82,89
FRANSA	31.300	37.748	82,92
MACARİSTAN	2.984	3.596	82,98
ALMANYA	42.301	50.638	83,54
ROMANYA	4.319	5.113	84,47
İNGİLTERE	28.421	33.504	84,83
SLOVENYA	1.068	1.251	85,37

Kaynak: 1) Türkiye verileri 2012 yılına aittir. (TÜİK)

2) International Road Federation World Road Statistics 2012

2010 yılı itibarıyla çeşitli ülkelerde otomobil sayısının mevcut araç sayısına oranını irdelediğimizde İngiltere’de otomobil sayısının araç sayısına oranı % 84,83, İsveç’te % 82,89, Fransa’da %82,92, İspanya’da %73,77, Danimarka’da %75,44, Yunanistan’da % 66,03 iken, Türkiye de % 50,77’dir.

2012 yılı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı toplam 17 milyon 33 bin 413 adet taşıtın %50,77’sini otomobil, %15,60’sını motosiklet, %16,4’ünü kamyonet, %4,41’ini kamyon, %2,3’ünü minibüs, %1,3’ünü otobüs, %9’unu ise diğer başlığındaki araçlar oluşturmaktadır.

AB ülkelerindeki karayolu ağı uzunluğu ve 1.000 km² başına düşen yol uzunluğu ile Türkiye’deki karayolu ağı uzunluğu ve 1.000 km² 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 oranının ağır taşıt kompozisyonu ile birlikte değerlendirilmesi ulaşım politikalarına dair ipuçları vermektedir. Yoksa mevcut tabloların bire bir değerlendirilmesi, henüz karayolu ağıımızın AB standartlarına ulaşamadığına dair bir yanılsamaya, dahası karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının da sürdürülmesi gerekliliği sonucunu çıkarsamamıza yol açacaktır. 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 1.000 km²’ye düşen yol uzunlukları dikkate alındığında karayolundaki ölümlü kazaların ciddiyeti anlaşılacaktır. Bu sonuçlar, sağlıklı olmayan ulaşım politikaları ve trafik güvenliğine ilişkin yaklaşımlardan kaynaklanmaktadır. Ulaşımda yaşanan oransal dengesizlikler ve karayolu güvenliğindeki zafiyetler; işgücü ve zaman kaybı, birey ve toplum psikolojisinde de ciddi tahribatlara neden olmaktadır. Oysa ulaşımında birincil konumda olması gereken, insanın hareketliliği ve hareketlilik sırasındaki davranışların maksimum güvenliğinin sağlanmasıdır.

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 mastır plan çerçevesinde, hizmetin hangi alternatif ulaşım sistemleri ile arz edileceği veya hangi ulaşım sistemleri arasında dağıtılacağına dair planlama yapılmasını gerektirmektedir. Büyük kentlerde kent içi ulaşım problemlerini çözmek için toplu taşımacılık yerine araç eksenli çözümlerin hayata geçirilmesi, tünel geçişleri, alt ve üst geçitler, yeni kent içi çok şeritli güzergâhlar, 3. Boğaz Köprüsü, Taksim'e alt geçit gibi palyatif çözümler önerilmesi hâlâ devam etmektedir. Kentlerin ana ulaşım planları yoktur. Kent içi trafik yönetim ve planlamasında ciddi zaafılar vardır. 2023 Stratejik Planı metninde yolculuk talep yönteminin izleneceği, kent içi ulaşım yatırım kararlarında kullanıcıların katkısının sağlanacağı ve uzlaşma odaklı karar süreci izleneceğinin yer almasına rağmen İstanbul Taksim, Ankara ODTÜ geçişinde yaşananlar, Ankara'da Atatürk Orman Çiftliği arazisindeki kavşak yapımı, uygulamanın söylendiği gibi yürümediğini göstermiştir. Aynı metinde yaya ulaşım şebekelerinin kesintisiz hale getirilmesi, bisiklet yolları ve kullanımının yaygınlaştırılacağına vurgulanmasına rağmen kent içlerinde hâlâ katlı kavşaklar, düzey ayrımlı geçişler (alt-üst geçişler) yapılmaktadır. Kent içi ana arterlerin bir kısmında hız sınırları 80 km'ye çıkarılmıştır. Bu şartlarda ve bu altyapı uygulamalarının olduğu yerde yaya ve bisiklet ulaşımı mümkün müdür? 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. Kentsel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüşmemektedir. Çevre yollarında ve şehir geçişlerinde yapılaşma devam etmektedir. Kentsel ulaşımındaki 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.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 10. Kalkınma Planı öncesi 2023 yılı hedeflerini kapsayan bir Strateji Planı yayımlamıştır. Bu planın incelenmesi, hükümetin ulaşım politikalarına yaklaşımındaki problematiğin anlaşılmasına yardımcı olacaktır. 2023 Ulaşım ve İletişim Stratejik Planı'nda ulaşım sektöründe yük ve yolcu taşımacılığı ile ilgili alt sektör paylarına yönelik öngörülerde bulunulmuştur. Bu öngörüye göre *yük taşımacılığında karayolları*

Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği

payı % 60'a düşürülecek, demiryolları payı %15'e, denizyolları payı % 10'a, havayolu payı % 1'e, boru hatları payı ise % 14'e çıkarılacaktır. Yolcu taşımacılığında ise karayolu payı % 72'ye düşürülecek, demiryolları payı % 10'a, denizyolları payı % 4'e, havayolları payı ise %14'e çıkarılacaktır, denilmektedir. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazaları ile ilgili olarak da "Bölünmüş yol yapımıyla eş zamanlı yürütülen çalışma sonucunda, kaza oranında % 64,ölüm oranında % 89, yaralanma oranında % 73, maddi hasar oranında % 65 azalma sağlanmıştır. Bölünmüş yol yapımı, kaza kara noktalarında yapılan iyileştirme çalışmaları ile yol kusurundan kaynaklanan kazalar sıfırlanmak suretiyle, kazalardaki can kaybı oranı yarı yarıya azaltılmıştır" belirlemesinde bulunulmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yayımladığı 2012 yılına ait *Trafik Kazaları Özeti*'ndeki istatistikler bu belirlemenin doğru olmadığını göstermektedir. Sadece ölümlü kazalarda bir miktar düşüş gözlemlenmiştir. Kaza sayısı, yaralanma sayısı ve yol kusurlarından dolayı oluşan kaza sayısı yüzde oranlarında aksine artış gözlemlenmektedir.

Tablo 12.

	Mevcut Durum	2023 Sonu Hedefi
Taşıma Payları Ton-Km (Yurtiçi Yük)		
Karayolu	%80,63	%60
Demiryolu	%4,76	%15
Havayolu	%0,44	%1
Denizyolu	%2,66	%10
Boru Hatları	%11,51	%14
Taşıma Payları Yolcu-Km (Yurtiçi Yolcu)		
Karayolu	%89,59	%72
Demiryolu	%2,22	%10
Havayolu	%7,82	%14
Denizyolu	%0,37	%4

2023 Ulaşım ve İletişim Stratejik Planında karayollarına yönelik hedeflerde 35 milyonluk araç eşiğinin aşılması, 32.000 km bölünmüş yol, 7.500 km otoyol, 67.000 km BSK (bitümlü sıcak karışım), yarı erişim kontrollü ekspres yollar, kuzey-güney koridorunda karayolu iyileştirmesi, Karadeniz'e kıyısı olan

ülkelerle kesintisiz kıyı otoyolu yapılması, kaza kara noktalarının ortadan kaldırılması, şehir geçişlerinde kesintisiz trafik akımının sağlanması, 100 milyon taşıt x km'de ölümlerin birin altına indirilmesi, affedici yollar yapılması gibi hedefler yer almaktadır.

Demiryollarında 2023 hedefi; 5.000 km konvansiyonel hat, 10.000 km yüksek hızlı tren hattı yapımı, trafik yoğunluğuna bağlı olarak 800 km hattın çift hat haline getirilmesi, her yıl 500 km yol yenilenmesi, 8.000 km hattın sinyalizasyonunun yapılması yer almaktadır.

Deniz yollarında ise 2023 Strateji Planı ile; YİD modeli ile konteynır ana liman (HUB port), 850 milyon ton yük elleçleme, 32 milyon TEU konteynır elleçleme, 4 adet mega marina, 3 adet kurvaziyer, statüsünde liman, yurtiçi yük taşımacılığı için deniz otobanları hedefler arasında yer almaktadır.

Havayolları ile ilgili hedeflerde ise; kıyı şeridinde yer alan az on ilde tüm ulaşım modlarının bütünleştirilmesi, İstanbul'a 60 milyon yolcu kapasiteli hava limanı, 30 milyon yolcu kapasiteli iki, 15 milyon yolcu kapasiteli üç hava limanı, 7 bölgede en az iki yerde bölgesel havaalanı ve kargo havaalanı yapımı yer almaktadır.

Lojistikte; lojistik merkezlerin yapımı, yasal ve teknik mevzuat ve kurumsal yapının yetkinleştirilmesi hedeflenmiştir. Boru hattı taşımacılığındaki gelişmeler ile ilgili bir hedef belirlenmeyip, uzun vadeli stratejik planlarla değerlendirileceği belirtilmektedir. Bu strateji planı hedeflerine baktığımızda, söz konusu hedefleri hazırlayanların ulaşım sektörünün mevcut durumuna, gelecekte yapılabilecekler için çözüm kapasitelerine ve imkânlara ilişkin gerçekliklerle çok ilintili olmadıkları ve abartmalı bir strateji politikası belirledikleri görülmektedir. Kamu sabit sermaye yatırımlarının oldukça daraldığı, ana ulaşım planının olmadığı, ulaştırma alt sektörlerinden biri ile diğerleri arasında makasın oldukça açık olduğu, yapısal zafiyet ve kurumsal yetersizliğin yaşandığı planlama, izleme, denetlemenin olmadığı ve bu konuda yeni yeni çalışmaların başlayacağı, tonla mevzuat eksikliği olduğu, henüz belli alanlarda kapasite analizlerinin olmadığı, mikro düzeyde kombine taşımacılık modellerinin uygulanmadığı bir yapıda bu hedefleri yazmak biraz naiflik gibi algılanmalıdır.

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 ve bütüncül olmayan yatırım politikaları ile çözülmeye çalışılmaktadır.

Son dönemlerde yapılan bölünmüş yollarda trafik güvenliğinde problemler bulunmaktadır. 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 altyapı yatırımları ağır aksak yürütülmektedir.

Ulaşım hizmetlerinin sağlıklı ve konforlu bir şekilde yerine getirilmesinde kurumsal donanımın payı büyüktür. Toplu ve kombine taşımacılığa yönelik planlama ve yatırımlarda; koordinasyonun nasıl sağlanacağı ve öncelikli kararların nasıl alınacağı –muhatap Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olsa da– henüz netleşmiş değildir. Ulaşım ana planı olmayınca ulaşım alt sektörlerinin, sektör içerisindeki gelişimlerinin denetlemesi mümkün değildir.

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 2012 yılı verilerine göre 1 milyon 296 bin 636 trafik kazasında, 3 bin 750 kişi hayatını yitirmiş, 268 bin 102 kişi yaralanmış, 2011 yılı verilerine göre ise 1 milyon 228 bin 928 trafik kazasında, 3 bin 835 kişi hayatını yitirmiş, 238 bin 74 kişi de yaralanmıştır.

Tablo 13. Trafik Kazaları Sonuçları

YILLAR	TOPLAM KAZA SAYISI	ÖLÜMLÜ+YARALANMALI KAZA SAYISI			ÖLÜ			YARALI		
		Yerleşim Yeri	Yerleşim Yeri Dışı	Toplam	Yerleşim Yeri	Yerleşim Yeri Dışı	Toplam	Yerleşim Yeri	Yerleşim Yeri Dışı	Toplam
2008	950.120	71.567	32.645	104.212	1.433	2.803	4.236	111.064	73.404	184.468
2009	1.053.346	76.429	34.692	111.121	1.549	2.775	4.324	122.036	79.344	201.380
2010	1.106.201	80.517	36.287	116.804	1.365	2.680	4.045	129.051	82.445	211.496
2011	1.228.928	92.443	39.402	131.845	1.346	2.489	3.835	148.786	89.288	238.074
2012	1.296.636	111.562	41.987	153.549	1.337	2.413	3.750	174.413	93.689	268.102

Kaynak: TÜİK, Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı Verileri

Tablo 14. Yıllara Göre Kaza, Ölü, Yaralı Sayıları

YIL	KAZA ARTIŞ ORANI %	ÖLÜ ARTIŞ ORANI %	YARALI ARTIŞ ORANI %
2009	10,8	2	9,1
2010	5	-6,4	5
2011	11	-5,1	12,5
2012	5,5	-2,2	12,6
2008-2012	36,7	-11,5	45,3

Kaynak: KGM 2012 yılı kaza özeti

Son dört yıllık kaza verilerinde dalgalı artışlar, yaralı sayısında son üç yılda düzenli artış, ölü sayısında ise düzenli olmayan azalmalar vardır. Kaza sonrası yolda veya hastanelerde ölen yaralıların sayısı bilinmemekle beraber; artan yaralı ve kaza sayıları hariç ölü sayısındaki azalmanın olumlu bir tablo yaratması sevindiricidir. Diğer yandan onüç AB ülkesinin araç ve nüfus oranlarına göre ortalamalar göz önüne alındığında karayolu trafik güvenliğinde hâlâ ciddi problemler vardır.

Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre kaza ve araç sayılarında 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 yıllarında:

- Motorlu araç sayısında sırasıyla % 14,97; % 8,88; % 9,7; % 6,51; % 5,7; % 3,85; %5,44,% 6.58, %5,87 artış
- Nüfusta sırasıyla % 1,31; % 1,28; %1,28; % -3,29; % 1,32,% 1,46; %1,6, % 1.36, % 1,21 artış
- Sürücü belgelerinde sırasıyla % 4,28; % 2,81; % 8,17; % 5,09 ; % 5,5; %2,69; %5,32, % 5,8, % 4,22 artış olurken,
- Kazalarda artış oranı yine yıllara göre % 17,93; % 15,53; % 17,39; % 13,28; % 15,09; % 10,86, % 5,02, % 5,02, % 11,09, %5,51 olarak gerçekleşmiştir.
- Son 13 yıla ilişkin ve 100 bin araç ve nüfusa düşen kaza oranlarından da aynı sonuçlara ulaşmak mümkündür.

Tablo 15. Yıllara Ait Motorlu Araç, Nüfus ve Kaza Artış Yüzdeleri

YILLAR	MOTORLU ARAÇ		NÜFUS		1 000 KİŞİYE DÜŞEN ARAÇ SAYISI	SÜRÜCÜ BELGESİ		KAZA	
	SAYISI	ARTIŞ %	SAYISI	ARTIŞ %		SAYISI	ARTIŞ %	SAYISI	ARTIŞ %
2002	8.655.170	1,56	69.302.000	1,37	125	14.994.960	1,54	439.777	-0,72
2003	8.903.843	2,87	70.231.000	1,34	127	15.488.493	3,29	455.637	3,61
2004	10.236.357	14,97	71.152.000	1,31	144	16.151.623	4,28	537.352	17,93
2005	11.145.826	8,88	72.065.000	1,28	155	16.958.895	5,00	620.789	15,53
2006	12.227.393	9,70	72.987.400	1,28	168	17.586.179	3,70	728.755	17,39
2007	13.022.945	6,51	70.586.256	-3,29	184	18.422.958	4,76	825.561	13,28
2008	13.765.395	5,70	71.517.100	1,32	192	19.377.790	5,18	950.120	15,09
2009	14.316.700	4,01	72.561.312	1,46	197	20.460.739	5,59	1.053.346	10,86
2010	15.095.603	5,44	73.722.988	1,60	205	21.548.381	5,32	1.106.201	5,02
2011	16.089.528	6,58	74.724.269	1,36	215	22.798.282	5,80	1.228.928	11,09
2012	17.033.413	5,87	75.627.384	1,21	225	23.760.346	4,22	1.296.636	5,51

Not: 1) EGM verilerine Jandarma bölgesinden alınan veriler de dahil edilmiştir.

- 2) 2008 yılından itibaren tarafların kendi aralarında tutanak tanzim ettiği maddi hasarlı trafik kaza sayıları dahil edilmiştir.

Kaynak: TÜİK ve www.trafik.gov.tr

Tablo 16. Yıllar İtibarıyla Meydana Gelen Kazalardaki Kusur Oranları

YILLAR	SÜRÜCÜ %	YAYA %	YOLCU %	İNSAN FAKTÖRÜ	ARAÇ %	YOL %
2008	90,53	8,37	0,43	99,33	0,26	0,42
2009	89,60	9,09	0,41	99,10	0,29	0,61
2010	89,72	8,97	0,36	99,05	0,33	0,63
2011	90,20	8,51	0,39	99,10	0,30	0,60
2012	89,69	9,02	0,41	99,12	0,30	0,57

Not: EGM ve Jandarma Bölgesinde meydana gelen kazalara göre düzenlenmiştir.

Kaynak: EGM (Trafik İstatistik bülteni 2012)

Tablolar incelendiğinde son iki yılda araç ve nüfus sayılarında artış, sürücü belgesinde tedrici olmayan artma-azalma ve kaza sayısında da tedrici olmayan artma ve azalmalar görülmektedir. Sürücü kusurlarında nispi bir azalma olmakla beraber, yaya ve yolcu da artma, yol ve araç kusurlarında nispi artışlar devam etmiştir. Bu veriler değerlendirildiğinde karayollarında trafik güvenliğine yönelik zafiyetin sürdüğü görülmektedir. Kaza, yaralı, ölü sayıları ile yaya, yolcu, araç ve yol kusurları tedrici olarak artıp veya azalsa da bu rakamlar AB ortalamasının hâlâ çok üzerindedir. Bu rakamların ifade ettiği trafik güvenliği sorununun bir kısmı, altyapı yetersizlikleri, pasif güvenlik sistemi eksiklikleri ile işaret ve işaretlemelerdeki kısmi eksikliklerden kaynaklanmaktadır. Yaya ve sürücü eğitimleri yetersizdir, yasa ve kural ihlalleri sürmekte ve denetimler yeterli olmamaktadır. Kaza sonrası acil yardım faaliyetleri de yeterli değildir.

Kent içi ve kentler arası hız limitlerindeki artış kaza şiddetini artıracığından doğal olarak ölümlü ve yaralanmalı kaza sayılarında artış ihtimali görülmektedir. Bu da karayollarında güvensiz ulaşım politikalarının devam ettiği izlenimi yaratmaktadır. Ayrıca yıllara göre tüm ulaşım sektörlerindeki yük taşımacılığı artış oranına dikkat ettiğimizde 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.

Bu istatistikî veriler, 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’i) 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 arasındır]. 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 karayolu ulaşımında başlı başına önemli bir sorun ve güvenlik problemi yaratmaktadır.

3.3 Türkiye Ölümde 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 ile 100 bin araca düşen ölü sayısı dikkate alındığında, Avrupa birincisi olan Türkiye'nin araç ve yol güvenliğinin denetimi konusunda çok eksik olduğu belirgindir

Tablo 17. Çeşitli Ülkelerin Trafik Verilerinin Karşılaştırılması

Ülke	Kaza Sayısı (ölümlü ve yaralanmalı)	Ölü Sayısı	Araç Sayısı (x1000)	Nüfus Sayısı (x1000)	1 000 Kişiyeye Düşen Araç Sayısı	100.000 Araca Düşen Ölü Sayısı	100.000 Nüfusa Düşen Ölü Sayısı
ALMANYA	288.297	3.648	50.638	81.776	619	7	4,5
AVUSTURYA	35.348	552	5.547	8.389	661	10	6,6
BELÇİKA	44.792	812	6.510	10.895	598	12	7,5
FİNLANDIYA	6.072	272	3.719	5.363	693	7	5,1
FRANSA	67.300	3.992	37.748	65.075	580	11	6,1
İNGİLTERE	154.414	1.850	33.504	62.231	538	6	3,0
İSPANYA	85.503	2.478	30.021	46.070	652	8	5,4
İSVEÇ	16.500	266	5.230	9.387	557	5	2,8
POLONYA	38.832	3.907	22.446	38.183	588	17	10,2
PORTEKİZ	47.302	937	5.919*	10.637	556	16	8,8
ROMANYA	9.225	1377	5.113	21.438	239	27	6,4
SLOVENYA	7.560	138	1.251	2.048	611	11	6,7
YUNANİSTAN	15.032	1258	8.545	11.315	755	15	11,1
AVRUPA BİRLİĞİNE ÜYE OLAN (13 ADET) ÜLKELERİN ORTALAMASI					588	12	6,5
TÜRKİYE	134.170	3.750	17.033	75.627	225	22	5,0
NORVEÇ	6.434	208	3.240	4.889	663	6	4,3
JAPONYA	725.773	5.745	78.780	127.450	618	7	4,5
KANADA	122.820	2.186	20.489*	34.126	600	11	6,4
AVUSTRALYA	1.233	1.352	16.606	22.299	745	8	6,1
YENİ ZELLANDA	10.886	375	3.208	4.367	735	12	8,6

Not: Türkiye verileri 2012 yılına attır.

Kaynak: 1) International Road Federation World Road Statistics 2012 (*2009 verileri)

2) EGM Trafik İstatistik Bülteni ve TÜİK

Yukarıdaki veriler incelendiğinde ulaşım politikaları değişmedikçe gelecekte trafik kazaları bilançosunda daha fazla değişikliğin olmayacağı anlaşılmaktadır. 1.000 kişiye düşen araç sayısı bakımından en alt sırada bulunan Türkiye'nin 100 bin araca düşen kaza bakımından en üst sırada bulunduğu ve nüfus yoğunluğu bakımından AB ülkelerinin üzerinde olduğu gözetilmelidir. Nüfus oranı açısından ülkemizde ölü sayısının diğer ülkelerden düşük çıkması bizi yanıltmamalıdır. Henüz nüfusa düşen araç sayımızın AB ortalamalarının yarısı kadar olması bu durumda etkindir. Ülkemiz henüz araç sayısında “doyum noktasına” ulaşmamıştır. Gelecek yıllarda araç sayısının giderek artması 100.000 nüfusa düşen ölü sayısının da artmasına neden olacaktır.

3.4 Yaşlı Araç Sayısındaki Durumun Çevre ve Trafik Güvenliğine Etkileri

Türkiye ve AB ülkelerinde on yıl üzeri araç oranları karşılaştırmasında Türkiye % 49, AB ülkelerinde ise % 32,4 oranları olduğu gözlenmektedir.

Tablo 18. 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 %
5 Yıl ve Altı	30,7 %	35,2 %
2001	1,8 %	....
2000	5,5 %	....
1999	3,6 %	....
1998	4,6 %	....
1997	4,8 %	....
10 Yıl ve Altı	51,0 %	67,6 %
10 Yıl ve Üzeri	49,0 %	32,4 %
TOPLAM	100,0 %	100,0 %

Motosiklet, traktör ve özel amaçlı araçlar hariç.

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

Tablo 19. Türkiye’de Araçların Yaş Durumu

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

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 CO₂ 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 CO₂/km²’ye düşürülmesini desteklemektedir. Bu sonucun

sağlanabilmesi için 1998 yılında başlatılan süreçte 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 (onbeş) 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 olduğunu gözeten, insancıl, güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasının lokomotifini olan bütüncül bir ulaşım politikası uygulanmalıdır. Ulaşım türlerinden karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ile birlikte yük taşımacılığında boru hatları gibi alternatifler de kullanılarak kombine ulaşım modelleri ile değişik ulaşım alternatifleri yaratılmalıdır. Karayolu ulaşımı dışında, çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımının da hak ettiği bir düzeye ulaşması ile ulaşımında toplu taşımanın yaygınlaştırılması temel hedefimiz ve amacımız olmalıdır. Aşağıdaki öneriler bu açıdan değerlendirilmelidir.

- Ulaşım politikalarında ister kent içini, ister kentler arasını kapsasın, sonuçta toplum yararını gözeten, seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık esas alınmalıdır. Bu anlamda ulaşım politikaları çağdaş yaklaşımlar ve teknolojik bir boyut içermelidir. Bu yaklaşımlar insan öncelikli olmalı, yatırımda ve işletmecilikte kaynakları etkin ve verimli kullanan, çevresel, kentsel ve tarihi dokuyu bozmayıp koruyan bir çerçevede olmalıdır.
- Ulaşım kapasitesini, ülke ve toplum çıkarlarına uygun politikalar ile yönlendirip altyapı yatırımlarını yapmak devletin görevidir. Dahası, kentlerin ve ülkenin kaderini etkileyecek büyük projelerde toplumun ve ilgili meslek odalarının karar süreçlerine katılımlarını sağlayacak yöntemler geliştirilmelidir.
- Ulaşım sistemleri yönetiminin tek bir bakanlık bünyesinde toplanması olumlu bir gelişmedir. Karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu ulaşım politikaları; ülke genelinde birbirleri ile entegre ve bütünlüklü olarak planlanmalı, bu planlamada kentlerin tarihsel ve kültürel dokusu, çevre ve ekonomik boyutlar dikkate alınmalıdır. Kent içi ulaşımında; Ulaşım yönetimi, yatırımı ve planlaması yerel yönetimlerde olmalı ve ülke genelindeki ulaşım ağı ile entegrasyon ve koordinasyon bakanlıkça yapılmalıdır.

- Ülkenin ve kentlerin mutlaka bir “Ulaştırma Ana Planları” 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 veritabanını yapılandırarak, 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 taşımacılıkta; ekonomik taşıma uzaklıkları ve ekonomik analizler dikkate alınarak birlikte kullanılacak modlarla optimal ulaştırma modelleri geliştirilmelidir. Bölgeler ve kentler arası taşımalarda ekonomik taşıma zincirleri önerilmeli ve altyapısı oluşturulmalıdır. Bunu için de entegrasyon seçeneklerine uygun ulaşım zincirinde kullanılacak modların altyapıları ile lojistik merkezlerin yeterli fiziki kapasitesi (yükleme, boşaltma ve aktarma terminalleri) arasında olan/olacak uyumsuzlukların ciddi bir analizi yapılmalı ve olumsuzluklar giderilerek modellemelerin sağlıklı çalışması sağlanmalıdır.
- Ulaşım ile ilgili merkezi elektronik bir veritabanı oluşturulmalıdır. Bu veritabanı yurtiçi ve yurt dışına yönelik tüm taşıma türlerinde alt sektörlerin doğru tanımlanmasını, gelişiminin izlenmesini, sorunların doğru tespitini ve çözüm önerilerinin kolaylaşmasını sağlayacaktır. Bilgisayar ortamında yapılması gerekli olan bilgi akışı; altyapıları, işletmeleri, yük ve yolcu hareketliliğini doğru takip edebilecek şekilde olmalıdır. Bu veri tabanından sağlanacak bilgilerle ve istatistik verilerle ülke genelinde yük ve yolcu arz ve talebinin araştırılarak ülke içerisindeki ulaşım planlamasının doğru yapılması olanaklıdır. Bu yapılırken aynı zamanda uluslararası taşımacılıkta kullanılan uluslararası karayolu koridorları, limanlar, hava limanları ve bunların kapasiteleri ile bağlantı yollarının bugün ve geleceğe yönelik

planlamasının da yapılması sağlanmalıdır. Toplanacak verilerin türü, birimi vb. konularda uluslararası ölçüler kullanılmalıdır. Veritabanı altyapısı ve işlenmesi uluslararası standartlara uygun olmalıdır.

- Bölgesel kalkınma planlarındaki ulaştırma türlerine ilişkin yatırım politikaları gözden geçirilmeli ve ülke geneline yönelik yatırım planlaması bölgesel planlama hedeflerini de kapsamalıdır.
- Özelleştirmeler durdurulmalıdır. 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. Ulaştırma sektörünün kaderi sadece kâr mantığı ile çalışan özel sektöre terk edilmemelidir.
- Ülkemizde toplumsal afet haline gelen trafik kazalarının sadece güvenlik projeleri ile çözülebileceği imajı toplum zihninde yavaş yavaş yer etmekte ve bu yönde kamuoyu oluşmaktadır. Oysaki bu olay ulaşım sektöründeki yapısal bozukluktan kaynaklanmaktadır. Kara taşımacılığının bir problemi olarak görülen trafik güvenliği, kamusal bir sorun olarak değerlendirilmelidir. Güvenli karayolu yapmak şüphesiz ki önemlidir, sadece güvenli yollar yapmakla bu sorunu çözmek olası değildir. Kaza riski olmayan hiçbir taşıma türü yoktur, tüm taşıma türlerinde trafik kazası vardır ancak en riskli olanı karayolu taşımacılığıdır. Trafik güvenliği; ulaşımında karayollarının payının azaltılması ve kaza riski minimum olan diğer taşıma türlerinin sektörel paylarının artırılması ile çözülecektir. “Yük ve yolcu taşımacılığı”nda demiryolu ve denizyolunun taşıma paylarının artırılması, kaza risklerini azaltacağı gibi dışsal maliyetleri de düşürecektir.
- Demiryollarında konvansiyonel hat uzunlukları artırılmalıdır. Hat yenileme işlemlerine hız verilmeli ve demiryollarında ulaşım güvenliğini etkileyen hatlarda bakım ve onarım için bütçe ayrılıp en kısa sürede hatlar onarılmalıdır.
- 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'na 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 iki misli hızlı, su yoluna göre neredeyse üç 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.
- 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.
- Son dönemlerde hızla gelişen hava taşımacılığı ile ilgili gerekli düzenlemeler yapılarak kombine ulaşımında hak ettiği düzeye ulaşması özellikle sağlanmalıdır. Liman kapasite analizleri en kısa zamanda yapılmalıdır.
- Denizyolu 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 taşıması için seferler düzenlenmesi için teşvik ortamı yaratılmalıdır. Nehirler ile baraj gölleri ve doğal göller en kısa zamanda etkin ulaşım amacıyla kullanılmaya başlanmalıdır.

- Lojistik taşımacılığa yönelik düzenlemeler hızla yapılmalı, kombine taşıma ile ilgili yasal mevzuatlar hayata geçirilmeli, lojistik merkezlerin yapımına hız verilmelidir.
- 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.
- 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. Kentsel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüşmelidir. Çevre yollarında ve şehir geçişlerinde yapılaşma önlenmelidir.
- Kentsel ulaşımdaki politikasızlık ve plansızlık ile kötü trafik yönetiminden kaynaklanan kaos çözümlenmeli, bu kaostan dolayı oluşan işgücü ve zaman kaybı önlenmelidir. 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, bisiklet yolları yapılmalıdır.
- Büyük kentlerde etkin bir toplu taşıma sistemi kurulurken, küçük taşıt kullanılmasını zorlaştıracak önlemler de alınmalıdır. Bu kapsamda, toplu taşıma sistemlerinin sadece ana yollardan değil ara caddelerden de geçerek servis yapmaları, frekansın ve hizmet düzeyinin fazla olması planlanmalıdır. Kent merkezlerinde park yasaklarının ciddiyle uygulanması sağlanmalıdır.

- 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 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.
- Ulaşımında çevre kirlenmesine karşı gerekli tedbirler özel olarak alınmalıdır.
- Ulaşım, taşıma ve otomotiv sektörüne ilişkin mevcut yasalar bu esaslar doğrultusunda gözden geçirilmelidir. Uluslararası taşımacılıkla ilgili sorunlar ve mevzuat problemleri hızla çözülmelidir yapılmalıdır.
- Araçlardan kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için üretilen araçların Avrupa Emisyon Normuna göre üretilmeleri için gerekli yasal düzenlemeler yapılırken, emisyon denetimlerinin Makina Mühendisleri Odası tarafından yapılması sağlanmalıdır.
- Toplu taşımacılık yapan araçların çevreyi kirletmemeleri için çevre dostu yakıtların kullanılması tercih ve teşvik edilmelidir. Araçların egzoz emisyonlarında düşük gaz oranları ihtiva eden doğal gaz, etil alkol, bitkisel yağlar, LPG vb. alternatif yakıt türleri kullanılmalıdır.
- Devlet ve il yollarındaki yüksek ağır taşıt oranı yol üstyapısında yarattığı deformasyonla ekonomik zarara yol açarken trafik kazalarına da sebebiyet vererek can ve mal güvenliğini zedelemektedir. Yüksek oranlarda seyreden ağır taşıt oranının düşürülmesi için makro ve mikro 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 dâhilinde 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.
- Son dönemde Trafik Kanunu'na 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, bütçesi olan bir "Trafik Güvenliği Projesi" yürütülmelidir.

- Trafik güvenliği projeleri yürütülürken aynı zamanda alternatif ulaşım politikalarına yönelik projeler koşut olarak hayata geçirilmelidir. Yalnızca karayolu güvenliği öne çıkarılıp, ülke kaynakları gelişmiş güzel kullanılmamalı ve bu alandaki gereklilikler ile kamuoyunu tek yanlı yönlendirici çabalar birbirinden ayırt edilmelidir. Ulaşımında güvenlik problemlerini azaltmak ve artan trafik talebini daraltmak için kentler arası ulaşım ile kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalı, kentsel ve kentler arası ulaşımında toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmelidir.
- 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 özür ve engellileri gözeterek önlemler alınmalı, bu uygulamalar kalıcı olmalı ve yönetmeliklere yeni standartlar eklenmelidir.
- Ulaşımında AB mevzuatına yönelik uyum çalışmalarında ve buna bağlı olarak yeniden düzenlemelerde ilgili meslek odalarının görüşü mutlaka alınmalıdır.
- 2918 sayılı Trafik Kanunu Taslağı, meslek odaları, meslek örgütleri ve üniversitelerin görüşleri doğrultusunda tekrar gözden geçirilmelidir.
- Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında trafik kazası tespit tutanaklarının doldurulması; zabıta, yol/trafik konusunda eğitim almış inşaat/makina 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.

- Gürültü azaltıcı sistemler arasında karşılaştırma yapılarak, ekonomik parametreler tespit edilmeli ve bu çerçevede gürültü önleyici tedbirler için kısa ve uzun vadeli planlamalar yapılmalıdır.
- Üniversitelerimiz bünyesinde “Trafik Mühendisliği” bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.
- Sürücü kurslarında denetlemeler sıklaştırılmalıdır. Yeniden hazırlanması düşünülen sürücü okullarına ait yönetmelik, Odamız görüşü de alınarak hazırlanmalı ve yönetmelikte eğitim ve uygulama süreleri uzatılmalıdır. Bu kurslarda Odamız üyelerinin denetim ve istihdamı yaygınlaştırılmalıdır. Yeni Trafik Kanunu Taslağında sürücü belgelerinin vizelenmesine yer verilmesi olumlu bir gelişmedir.
- Araç teknik muayenesinin özelleştirilmesinden vazgeçilmeli, kamusal hizmet olan bu alanda gerekli yatırımlarla desteklenerek 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’na verilmelidir. Uygulamada olan yönetmelikler ve standartlar uluslararası standartlara uyarlanmalı, 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. Onuncu Kalkınma Planı, Kalkınma Bakanlığı
4. Stratejik Plan (2007–2011) ve (2007–2013), (2014–2018) Karayolları Genel Müdürlüğü
5. Trafik Kazaları Özeti 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2012 Karayolları Genel Müdürlüğü
6. Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi Raporu-Özet-2004, Dünya Sağlık Örgütü
7. DİE ve TÜİK İstatistikleri
8. Emniyet Genel Müdürlüğü İstatistikleri
9. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, 1, 2, 3. Rapor, İTÜ, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, 2004, 2005
10. Mete ORER, “Türkiye Ulaştırmasının Bölgesel Durumu,” 7. Ulaştırma Kongresi İMO, 2007
11. Ali Ekber ÇAKAR, “Modern Binek Otolarında Pasif Güvenlik Sistemlerinden Hava Yastığı,” Yüksek Lisans Tezi, 1995
12. 2. Ulaşım ve Trafik Kongresi, MMO, Ankara, 1999
13. III. Ulaşım ve Trafik Kongresi, MMO Ankara, 2001
14. Birliğe Çağrı, YYÜ, Enerji-Deprem-Ulaşım (EDU) Ulusal Çalışma Grubu, 2006
15. Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu, 2008, 2010 MMO.
16. Devlet Demiryolları 2003–2007, 2006–2010 İstatistikleri
17. Kalkınma Bakanlığı Verileri, 2011
18. 60. ve 61. Hükümet Programları
19. Orta Vadeli Program (2010–2012), (2011–2013) (2012–2014), (2013–2015), (2014–2016)

20. Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi 2023
21. Yıllık Yatırım Programları Program (2011), (2012), (2013), (2014)
22. Stratejik Plan 2014–2018, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı