

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

AB ULAŞTIRMA POLİTİKASINA UYUM SÜRECİNDE
TÜRKİYE'DE KARA ULAŞIMI TRAFİK GÜVENLİĞİ

Yüksek Lisans Tezi

Celal ÇELİK

İSTANBUL 2007

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
AVRUPA BİRLİĞİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

AB ULAŞTIRMA POLİTİKASINA UYUM SÜRECİNDE
TÜRKİYE'DE KARA ULAŞIMI TRAFİK GÜVENLİĞİ

Yüksek Lisans Tezi

HAZIRLAYAN
Celal ÇELİK

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Lerzan ÖZKALE

İSTANBUL 2007

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
AVRUPA BİRLİĞİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

Tezin Adı : AB ULAŞTIRMA POLİTİKASINA UYUM SÜRECİNDE
TÜRKİYE'DE KARA ULAŞIMI TRAFİK GÜVENLİĞİ
Öğrencinin Adı Soyadı: Celal ÇELİK
Tez Savunma Tarihi : 27 Mart 2007

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Enstitümüz tarafından onaylanmıştır.

Yrd.Doç.Dr. İpek ALTINBAŞAK
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof.Dr. Eser KARAKAŞ
Avrupa Birliği Yüksek Lisans Program Koordinatörü

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Lerzan ÖZKALE -----
Üye : Prof.Dr. Eser KARAKAŞ -----
Üye : Prof.Dr. Lerzan ÖZKALE -----
Üye : Yrd.Doç.Dr.Özgür Ünal ERİŞ -----

ABSTRACT

THE TERRITORIAL TRAFFIC SECURITY IN TURKEY IN THE PROCESS OF ADAPTATION TO EU TRANSMISSION POLICY

Celal ÇELİK

EUROPEAN UNION MASTER PROGRAMME

Administrator of Thesis: Prof. Dr. Lerzan OZKALE

January 2007, 161 Pages

The general bases are about forming THA common transmission policy, which is the repulsive power of providing social conformity and economic development in European Union, that was agreed on in Roma Treaty established EEU in 1957, (EEU 74-84 sections). Through Maastricht Treaty in 1992 not only political, institutional and financial bases were developed but also constituted the concept of *Trans-Europe Transmission Network*. The progress towards acquiring dynamism to the unique market, providing consistency between boundaries and having the growing potential strength was made. Working about the adaptation of laws inclined toward a program was agreed on to integrate Turkish transmission sector to EU shipping market. The first extensive effort to build up a main plan was started in the beginning of 1980s (1983-1993). After that, the conformity program which was prepared in 2004 and pursuit and coordinated by European Union Secretary-General is still available and the process is continuing.

Key Words: Traffic, Security, Transportation, Traffic Security.

ÖZET

AB ULAŞTIRMA POLİTİKASINA UYUM SÜRECİNDE TÜRKİYE'DE KARA ULAŞIMI TRAFİK GÜVENLİĞİ

Celal ÇELİK

AVRUPA BİRLİĞİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

Tez Yöneticisi: Prof. Dr. Lerzan ÖZKALE

Ocak 2007, 161 Sayfa

Avrupa Birliği'nde sosyal uyumun sağlanmasının ve ekonomik açıdan kalkınmanın itici gücü olan ortak bir ulaştırma politikası oluşturulmasına dair genel esaslar AET'yi kuran 1957 tarihli Roma Antlaşması'nda öngörülmüştür (AET 74-84.maddeler). 1992 Maastricht Antlaşması ile hem ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirilmiş hem de *Trans-Avrupa Ulaşım Ağı* kavramı oluşturulmuştur. Tek pazara dinamizm kazandırılması, sınırlar arası uyumun sağlanması ve büyüyen potansiyelinin güçlendirilmesi yönünde adımlar atılmıştır.

Türk ulaştırma sektörünün, AB taşımacılık pazarına entegrasyonu için mevzuat uyumu çalışmalarının yapılmasına yönelik bir programının benimsenmesi öngörülmüştür. Bir ana plan geliştirilmesine yönelik ilk kapsamlı çaba, 1980'lerin başında yapılmıştır (1983-1993). Daha sonra 2004 yılında hazırlanan ve Avrupa Birliği Genel Sekreterliğince takip ve koordine edilen uyum programı hala geçerli olup süreç devam etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Trafik, Güvenlik, Ulaştırma, Trafik Güvenliği.

ÖNSÖZ

Bu tez çalışmamda Avrupa Birliği'ndeki ve ülkemizdeki ulaştırma politikalarını irdeleyerek, AB'ye üyelik sürecinde, Türkiye'de ulaştırma politikası ve kara ulaştırması trafik güvenliği ile ilgili olarak gelinen seviyeyi belirlemeye ve trafik güvenliği konusunda neler yapılabilir? sorusuna cevap bulmaya çalıştım.

Ulaştırma sistemleri, bir ülkede başta ekonomi olmak üzere sosyal ve kültürel faaliyetlerin canlanmasında etkin rol oynayan bir araçtır. Bu nedenledir ki doğal kaynakların verimli bir şekilde kullanılması, mal ve hizmetlerin hızlı dağıtılması, iç ve dış ticaretin geliştirilmesi ancak ulaşımın dikkatli bir şekilde planlanması ve düzenli bir ulaştırma ağının oluşturulması ile mümkün olacaktır. Gerek yolcu, gerekse yük taşımacılığı için seçilecek olan ulaştırma sisteminin hızlı, ekonomik, güvenli, çevreye az zarar veren ve ülke koşullarına uygun bir ulaştırma sistemi olması arzu edilir. Ancak bir sistemin, sıralanan bu hususların hepsini birden bünyesinde toplaması oldukça zordur. Her sistemin diğerine göre üstünlükleri ve sakıncaları vardır.

Yüksek Lisansa başlarken ve öğrenim dönemi boyunca sağladığı desteklerinden dolayı kıymetli hocam, Sayın Prof. Dr. Eser KARAKAŞ' a öncelikle şükranlarımı sunuyorum. Çalışmalarımın tamamlanmasında yardımlarını esirgemeyen değerli hocam, Sayın Prof. Dr. Lerzan ÖZKALE' ye çok teşekkür ederim. Ayrıca her zaman yanımda olan, bana gerekli desteği ve anlayışı gösteren sevgili eşim Selda ÇELİK' e çok teşekkür ediyorum. Bu çalışmamın herkese faydalı olması dileğiyle.....

**AB ULAŞTIRMA POLİTİKASINA UYUM SÜRECİNDE
TÜRKİYE’DE KARA ULAŞIMI TRAFİK GÜVENLİĞİ**

İÇİNDEKİLER

ABSTRACT.....	IV
ÖZET.....	V
ÖNSÖZ.....	VI
İÇİNDEKİLER.....	VII
KISALTMALAR LİSTESİ.....	X
TABLOLAR LİSTESİ.....	XIII
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı.....	1
1.2. Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi.....	2
2. AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI	3
2.1. Avrupa Birliği Ulaştırma Politikalarının Genel Çerçevesi.....	5
2.1.1. Avrupa Birliği’nde Kara Yolu Taşımacılığı.....	8
2.1.2. Avrupa Birliği’nde Demir Yolu Taşımacılığı.....	11
2.1.3. Avrupa Birliği’nde Hava Yolu Taşımacılığı.....	14
2.1.4. Avrupa Birliği’nde Deniz ve İç Su Yolları Taşımacılığı.....	18
2.1.5. Avrupa Birliği’nde Çok Modlu Taşımacılık ve Lojistik.....	20
2.1.6. Avrupa Birliği’nde Şehir İçi Ulaşımı.....	22
2.1.7. Avrupa Birliği’nde Ulaştırma Altyapısı.....	22
2.2. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T).....	26
2.3. AB’de Uluslararası Ulaştırma Serbestisi (Kabotaj).....	28
2.4. Galileo Programı	30

2.5.	AB' de Ulaştırma Güvenliği ve Kazalar.....	31
2.6.	Genişlemenin AB Ulaştırma Politikasına Etkileri.....	38
3.	TÜRKİYE’NİN AB ULAşTIRMA POLİTİKASINA UYUMU.....	40
3.1.	Kara Yolu Ulaşımı.....	41
3.2.	Deniz Yolu Ulaşımı.....	49
3.3.	İç Su Yolları Ulaşımı.....	68
3.4.	Demir Yolu Ulaşımı.....	68
3.5.	Hava Yolu Ulaşımı.....	75
3.6.	Çok Modlu Taşımacılık ve Lojistik.....	79
3.7.	Ulaştırma Altyapısı.....	81
3.8.	Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları.....	92
4.	TÜRKİYE’DE KARA ULAşIMI TRAFİK GÜVENLİĞİ.....	93
4.1.	Trafik Güvenliği İle İlgili Türkiye’deki Mevcut Organizasyon.....	98
4.2.	1923’den Günümüze Türkiye’de Kara Yollarının Durumu.....	105
4.3.	Türkiye’de Trafik Kazalarının Oluş Sebepleri ve Öneriler.....	108
4.3.1.	İnsan Faktörü	109
4.3.2.	Araç Faktörü.....	116
4.3.3.	Yol ve Çevre Faktörü.....	117
4.3.4.	Diğer Faktörler.....	121
4.4.	Trafik Mühendisliği.....	125
4.5.	Türkiye’de Kara Yolu Trafik Altyapısı.....	127
4.5.1.	Türkiye’de şehirler Arası Yollar.....	128
4.5.2.	Türkiye’de şehir İçi Yollar.....	129

4.6.	Türkiye’de Trafik Eğitimi.....	131
4.6.1.	Okul Öncesi ve Okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi.....	132
4.6.2.	Sürücü Eğitimi, Öğretimi ve Sınavları.....	135
4.6.3.	Trafik Güvenliği Bilgileri ve Kampanyalar.....	136
4.6.4.	Acil Kurtarma, Tıbbi Yardım ve Rehabilitasyon.....	138
4.7.	Türkiye’de Trafik Denetimi	140
4.7.1	Trafik Denetim Kuralları	146
4.7.2	Alkol Denetimleri.....	147
4.7.3	Hız Denetimleri.....	148
4.7.4	Emniyet Kemerini Kullanımı Denetimi	149
4.7.5	Işıkli Kavşaklara Riayet Denetimi	150
4.7.6	Takograf Denetimi.....	151
4.8.	Trafik Kazalarına İlişkin Tahminler.....	152
5.	SONUÇ VE ÖNERİLER.....	155
KAYNAKLAR	158

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABGS	Avrupa Birliği Genel Sekreterliği
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AKÇT	Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
ARGE	Araştırma ve Geliştirme
AUS	Akılly Ulaştırma Sistemleri
AYPP	Acil Yardım Pilot Projesi
CBS	Coğrafi Bilgi Sistemi
CEN	Avrupa Standartlar Komitesi
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Gn. Md.lüğü.
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
DLH	Demir yollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Gn. Md.lüğü.
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
EC	Avrupa Topluluğu
EASA	Avrupa Havacılık Güvenlik Otoritesi
EEC	Avrupa Ekonomik Topluluğu
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
EURO NCAP	Avrupa Yeni Araba Değerlendirme Programı
FMA	Fayda ve Maliyet Analizi
GSK	Gemi Srvey Kurulu Uzmanı
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GPS	Uydu Radyo Navigasyon Sistemi
GSYIH	Garisafi Yurt İçi Hasıla

ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu
IRTAD	Uluslararası Yol Trafığı ve Kaza Veritabanı
ITS	Akıllı Ulaşım Sistemleri
İB	İçişleri Bakanlığı
İKV	İktisadi Kalkınma Vakfı
JAA	Havacılık Otoriteleri Birliği
KDV	Katma Değer Vergisi
KGM	Kara Yolları Genel Müdürlüğü
KGYK	Kara Yolu Güvenliği Yüksek Kurulu
KTGK	Kara Yolu Trafik Güvenliği Kurulu
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
MDA	Merkez ve Doğu Avrupa
NTF	İsveç Ulusal Kara Yolu Güvenliği Derneği
ODAÜ	Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri
OECD	Avrupa Ekonomik İşbirliği ve Geliştirme Organizasyonu
OTS	AB'de Ortak Transit Sistemi
OTİF	Hükümetler Arası – Uluslararası Demir Yolu Taşımacılığı Organizasyonu
PACT	Çok Modlu Ulaştırma Programı
PIARC	Kalıcı Uluslararası Yol Kongreleri Birliği
PRI	Uluslararası Yol Güvenliği Organizasyonu
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
STB	Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
SWEROAD	İsveç Ulusal Yol Danışmanlık Şirketi
TCDD	T.C. Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü

THY	Türk Hava Yolları
TGP	Trafik Güvenliği Projesi
TGS	Trafik Güvenliği Sekreter yası
TEN-T	Trans-Avrupa Ulaşım Ağları
TŞOF	Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UKOME	Ulaştırma Koordinasyon Merkezi
UKTGSS	Ulusal Kara Yolu Trafik Güvenliği Sistemi Stratejisi
UTİKAT	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
UP	Ulusal Proje
USD	Amerikan Doları
YOGT	Yıllık Ortalama Günlük Trafik

TABLULAR

Tablo 1 - AB (25 Ülke) ve 4 Ülke Altyapı ve Karşılaştırmaları.....	24
Tablo 2 - AB (25 Ülke), 4 Ülke Yolcu ve Yük Taşıma Kapasiteleri.....	25
Tablo 3 - AB Kara Yolu Trafik Kazaları Sonucu Ölüm Sayıları.....	33
Tablo 4 - AB Hava Sahasında Meydana Gelen Trafik Kazaları İstatistiği.....	35
Tablo 5 - Denizlerde Meydana Gelen Trafik Kazalarında Ölenlerin Sayısı.....	36
Tablo 6 - AB Demir Yollarında Meydana Gelen Kazalardaki Ölüm Sayıları.....	37
Tablo 7 - Kara Yolu Ulaştırması Konusunda, AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı.....	44
Tablo 8 - Deniz Ulaştırması ve Deniz Güvenliği Konusunda, AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı.....	52
Tablo 9 - Demir Yolu Taşımacılığı Konusunda, AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı.....	71
Tablo 10 - Hava Yolu Taşımacılığı Konusunda, AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı.....	78
Tablo 11 - Türkiye’de Satıl Cinsine Göre Kara Yolları Ağı.....	82
Tablo 12 - Türkiye’de Otoyollar, Devlet ve İl Yolları Uzunlukları.....	83
Tablo 13 - Türkiye’de Demir Yollarının ve Hatlarının Uzunlukları.....	84
Tablo 14 - Türkiye’de Tren Cinslerine Göre Yolcu Sayısı.....	85
Tablo 15 – Türkiye’de İşletilmekte Olan Hava Alanları / Limanlar.....	87
Tablo 16 - Türkiye’de İşletilmekte Olan Deniz Limanlarımız.....	91
Tablo 17 - Türkiye’de Deniz Limanlarının Kapasiteleri.....	92
Tablo 18 - Türkiye’de Kara Yolu Trafik Güvenliği ile İlgili Kurum ve Kuruluşlar.....	100
Tablo 19 - Türkiye’de Sınıflarına Göre Yol Uzunlukları.....	107
Tablo 20 - Türkiye’de Meydana Gelen Kazalardaki Kusur Oranları.....	109

Tablo 21 - Türkiye Geneline Kazaya Karışan Kusurlu Sürücülerin Eğitim Oranları.....	111
Tablo 22 - Jandarma Bölgesinde Kazaya Karışan Kusurlu Sürücülerin Eğitim Oranları.....	112
Tablo 23 - Yaya Kusurlarına Ait Bilgiler.....	113
Tablo 24 - Yolcu Kusurlarına Ait Bilgiler.....	114
Tablo 25 - Sürücü Kusurlarına Ait Bilgiler.....	115
Tablo 26 - Araç Kusurlarına Ait Bilgiler.....	117
Tablo 27 - Yol Kusurlarına Ait Bilgiler.....	118
Tablo 28 - Yolun Geometrik Özelliğine Göre Trafik Kazaları ve Oranları	119
Tablo 29 - Türkiye’de Yıllara Göre Motorlu Araç, Nüfus ve Kaza Sayıları.....	122
Tablo 30 - Türkiye’de Denetim Faaliyetleri.....	145
Tablo 31 - Tahmini Nüfus Sayısı, Kişi Başına GSMH, Otomobil Sahipliği, Otomobil Sayısı, Motorlu Taşıt Sahipliği ve Motorlu Taşıtların Sayısı.....	152
Tablo 32 - Nüfus, Kişi Başına GSMH, Otomobil Sahipliği, Otomobil Sayısı, Motorlu Taşıt Sahipliği ve Motorlu Taşıtların Sayısındaki Tahmini Artışlar.....	152
Tablo 33 - Kayıtlara Geçen Kazalar, Yaralanmalar ve Ölümlerin Gelecekteki Sayıları Konusunda Tahminler	153
Tablo 34 - Mevcut ve Gelecekte Kayıtlara Gecek Kazaların, Yaralanmaların ve Ölümlerin Sayısı ve Maliyetlerinin Tahmini.....	153
Tablo 35 - 2006 ve 2011 İçin Toplam Ölüm ve Kayıtlara Geçen Yaralanma ve Kaza Tahminleri.....	154

1. GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Amacı

Bu çalışma ile Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne katılım sürecinde; AB ulaştırma politikasına uyumu ve Türkiye'deki kara ulaşımı trafik güvenliği ile ilgili konuların araştırılarak, mevcut durumun ve yapılması gerekenlerin ortaya konulması amaçlanmıştır.

AB'de ortak bir ulaştırma politikası oluşturulmasındaki genel düzenlemeler, 1957 yılında AET'yi kuran Roma Antlaşması'nda belirtilmiştir (AET 74-84.maddeler). AB'nin ortak ulaştırma politikalarında temel unsur, ortak pazarı tam manasıyla oluşturmak ve vatandaşlarının yaşam kalitesini arttırıcı yönde düzenlemeler yapmaktır.

Türkiye'de son dönemdeki gelişmeleri dikkate aldığımızda uluslararası kara yolu ve hava yolu taşımacılığının, AB ulaştırma müktesebatına uyum konusunda hazır bir sektöre dönüşmekte olduğu anlaşılmaktadır. Ancak yurt içi taşımacılıkla ilgili AB'ye uyum çalışmalarında aynı gelişmenin yaşandığını söylemek mümkün değildir. Türkiye'nin ulaştırma politikasının, AB'nin ulaştırma politikasıyla örtüşmesini sağlayacak deniz yolu ve demir yolunun taşımacılık payının yükseltilmesi ile taşıma modlarını zincir hale getirecek stratejik politikaları üretmesi kaçınılmazdır. Trafik güvenliği konusundaki bilinç seviyesinin tespitine ilişkin çok az sayıda çalışma yapılmış olmasına karşın, bu seviyenin yetersiz olduğu görülmektedir. Politikacılar ve üst düzey otoriteler, kamu kuruluşları, özel teşebbüsler ve kuruluşlar, medya ve halk bu guruba dahildir. Bakanlar, Parlamenterler ve öteki üst düzey politikacılar vs. bugüne kadar trafik güvenliği konusuna gereken ilgiyi göstermemişlerdir.

Yapılan hazırlık çalışmalarında AB'ye hazır bir sektör haline gelmek için, yalnızca dokümanların uyumlu hale getirilmesi yeterli olmayacaktır. AB'nin orta ve uzun

dönemde beklentisi, bu stratejik planlamanın gereği sonuçların alınmasıdır. Sonuçların alınması uzun dönemli ve yüksek maliyetli olacaktır. AB'nin politikalarıyla örtüşen stratejik planların ortaya konulamadığı takdirde, her geçen gün bu sürecin ülkemize maliyeti çok daha fazla olacaktır.

1.2. Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi

Bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi birinci bölümü oluşturmaktadır. İkinci bölümde, AB ulaştırma politikasına yönelik kapsamlı bir literatür araştırması yapılarak bilgi birikimi sağlanması amaçlanmıştır. Bu bölümde, Avrupa Birliği ulaştırma politikası yaklaşımı nedir? Geçmişten geleceğe oluşturulmak istenen ulaştırma politikasından ne anlaşılıyor? Avrupa Birliği ulaştırma politikasının hukuksal ve birlik boyutu ile tarihsel gelişimi nasıl gerçekleşmiştir? gibi soruların cevabını veren geniş bir literatür araştırması yapılarak tezin kavramsal boyutu oluşturulmuştur. Üçüncü bölümde, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne katılım sürecinde ulaştırma politikası ve altyapı değerlendirilmesi yapılarak, süreçle ilgili yapması gereken konular üzerinde durulmuştur. Burada Türkiye'nin mevcut ulaştırma politikası, AB ulaştırma müktesebatına uyum sürecinde yapması gerekenler ile altyapıda yapılması gerekenler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Dördüncü bölümde, Türkiye'de kara ulaşımı trafik güvenliği ile ilgili tespitler, aksaklıklar ve yapılması gerekenler irdelenmiştir. Ayrıca bu bölümde kent dışı ve kent içi yollar, trafik eğitimi ve denetimi konuları ile altyapı sorunları incelenmiş, ağırlıklı olarak Türkiye'de trafik kazalarının oluş sebepleri üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın beşinci ve son aşamasında ise, önceki aşamalarda gerçekleştirilen değerlendirmeler sonucunda ortaya çıkan veriler üzerine genel bir değerlendirme yapılmış, öneriler getirilmiştir.

2. AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI

AB'de ortak bir ulaştırma politikası oluşturulmasındaki genel düzenlemeler, 1957 yılında AET'yi kuran *Roma Antlaşması*'nda belirtilmiştir. (AET Antlaşmasının 3, 74 ve 75 inci maddeleri, Topluluk organlarının ortak bir ulaştırma politikası belirlemelerini öngörmüştür.) Ekonomik ve sosyal birlikteliğin sağlanması açısından ulaştırma politikasının oluşturulmasının gerekliliği ortaya konmuştur. AET Antlaşması'nın 61, 84 üncü maddeleri ile AKÇT Anlaşması'nın 70 inci maddesi, ulaştırma politikasına ilişkin muhtelif hükümleri kapsamaktadır. Ancak üye ülkelerin endişeleri nedeniyle ortak ulaştırma politikası oluşturulması yönünde 1985 yılına kadar önemli bir gelişme sağlanamamıştır.

AB Komisyonu'nun iç pazarın oluşumunun tamamlanması için 1985 yılında yayınladığı *Beyaz Kitapta* ulaştırma başlığının önemini vurgulanması, bu alandaki düzenleme ve serbestleştirme çalışmalarının hızlanmasını sağlamıştır. 1992 Maastricht Antlaşması ile hem ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirilmiş hem de *Trans-Avrupa Ulaşım Ağları* (TENT-T) kavramı oluşturulmuştur. Böylece sınırlar arası uyumun sağlanarak ortak pazara işlerlik kazandırılması ve AB'nin büyüyen potansiyelinin ve rekabetçi ortamının geliştirilmesi yönünde adımlar atılmıştır.

Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikasının amacı, üye ülkelerde uygulanan mevcut ulaştırma politikaları arasında bulunan bütün farklı uygulamaları ortadan kaldırarak ortak bir pazarın oluşmasını sağlamak ve ulaştırma hizmetlerinde birlik içerisinde standart bir altyapıyı oluşturmak olarak tanımlanabilir. Özü ulaştırma sektörünün faaliyetlerini ve altyapısını AB içerisinde ortak kurallara bağlanmasını gerçekleştirmeye yöneliktir. Uygulamadaki temel yaklaşım ise, hizmeti veren

kuruluşlar ile kullanılan araç ve taşınan mala, ait olduğu ülke dolayısıyla farklı işlem yapılmasının engellenmesidir.

AB'de ulaştırma sektörü, serbest dolaşımın sağlanmasında önemli bir yere sahiptir. Ekonomik hareketliliğin sağlanmasındaki bu etkisi, AB vatandaşlarının yaşam standardının yükselmesinde önemli bir unsurdur. Bundan dolayı AB'nin diğer politikalarında olduğu gibi ortak ulaştırma politikasının oluşturulmasındaki temel yaklaşımı, vatandaşlarının yaşam kalitesini yükseltecek gerekli düzenlemelerin yapılmasıdır.

AB GSYİH' sının %7'sini, istihdamın %7'sini, enerji tüketiminin %30'unu, üye ülke yatırımlarının %40'unu ulaştırma sektörü oluşturmaktadır. Topluluk içi serbest dolaşımda son 20 yılda, mallar için yıllık % 2.3, yolcular için ise yıllık % 3.1 düzeyinde ortalama bir talep artışı meydana gelmiştir. Zaman içinde gittikçe artan trafik sıkışıklığı, çevreye verilen zarar, hizmetlerin kalitesindeki bozulma, güvenliğin tehlikeye atılması ve bazı bölgelerin göz ardı edilmesi ulaştırma konusunda yeni düzenlemelerin ve politikaların oluşturulmasını gerekli kılmıştır. Oldukça karmaşık olan ulaştırma sektöründe ortak politika oluşturulması çabaları çok yavaş ilerlemiştir. Kara yolu, demir yolu, deniz yolu ve iç su yolu ile yapılan yük ve yolcu taşımacılığı hemen hemen tümüyle üye ülkelerin kendi özel düzenlemelerine bırakılmıştır.

Sınırların kaldırılması ve deniz taşımacılığının serbestleşmesi gibi, özellikle topluluk ekonomisinin liberalleşmesi ve *Tek Pazarın* tamamlanması yönünde atılan önemli adımlar, *Ortak Ulaştırma Politikası* oluşturulması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Ortaya çıkan bu yaklaşımlar, tıkanıklık ve pazar doyma payı gibi problemlerin aşılması ve hedeflenen büyümenin sürekliliğinin sağlanması bakımından önem teşkil etmektedir. Bu gelişmelerle birlikte, ulaşımın liberalleşmesiyle ilgili faaliyetlere çeşitli kısıtlamalar da getirilmektedir.

- Sosyal Kısıtlama: Hizmet sağlama özgürlüğünün ulusal yasalar tarafından aynı titizlikle uygulanmamasından kaynaklanmaktadır. Topluluk üyesi ülkelerin hizmetlerinin serbestleşmesi ile ilgili kurallarının uyumlu hale getirilmesini içerir.
- Ekonomik Kısıtlama: Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren firmaların, altyapı yatırım giderlerine katılmaması durumudur. Bu durum özellikle kara yolu ulaşım sektörü için önemlidir. Altyapı kullanımının ücretlendirilmesi çalışmalarını içerir.
- Rota Garanti Kısıtlaması: Ana kıta alanları ve güzergahlar arasındaki ulaşım ağlarının işleyişine engel oluşturmayacak rekabetçi ortamın yaratılmasını içerir.

2.1. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikasının Genel Çerçevesi

AB Ulaştırma Politikası, kara yolu ulaşımı, demir yolları, hava ulaşımı, deniz yolu ulaşımı, iç su yolları, çoklu taşıma, lojistik, temiz şehir ulaşımı ve ulaşım altyapısı ücretlendirme politikası gibi alt sektörlerden oluşmaktadır.

12 Eylül 2001 tarihinde Avrupa Birliği Komisyonu, ulaşım hizmetleri ile ilgili sorun ve ihtiyaçlara çözüm getirebilecek bir ulaşım politikasının oluşturulması amacıyla *2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası, Karar Verme Zamanı* adıyla bir *Beyaz Kitap* yayınlamıştır. Bu kitapta yol ve çevre kirliliği, trafik yoğunluğu gibi sorunların azaltılması bakımından ulaşım sektöründeki büyüme ile genel ekonomik büyüme arasındaki yapının düzenlenmesi ve ekonomideki rekabet gücünün korunması çerçevesinde bir yaklaşım belirlenmiştir. Bu kapsamda alternatif ulaşım şekillerinin uygun rekabet ortamının sağlanarak çok modlu taşımacılığın teşvik edilmesi, taşımacılıktaki sorunların çözülmesi gibi birçok konuda öneriler yapılmıştır. Avrupa Birliği'nin gelecek dönem ulaşım politikalarının çerçevesini

belirleyen *2010 Yılında Avrupa Ulaştırma Politikası Karar Verme Zamanı*, Beyaz Kitap isimli çalışmanın temel esasları, 4 ana başlıkta toplanmaktadır.

- a) Taşıma türleri arasında dengeli dağılımın gerçekleştirilmesi.
- b) Taşımacılıkta darboğazların ortadan kaldırılması.
- c) Kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirilmesi.
- d) Küresel taşıma yönetimi.

a) “Taşıma türlerinin dengeli dağılımı” başlığı içerisinde;

Rekabetin düzenlenmesi;

- Kara yolu taşıma sektöründe teknik ve hukuki altyapıların geliştirilmesi, kalitenin geliştirilmesi, kontrol ve cezaların sıkılaştırılması.
- Demir yolu taşımacılığının canlandırılması, demir yolu altyapısının optimum kullanımı, ulusal (iç) pazarın demir yolu taşımacılığı ile entegrasyonu ve bu taşıma türündeki hizmetlerin modernizasyonu.
- Hava limanlarının kapasitesi ve kullanım biçimlerinin gözden geçirilmesi, güvenlik standartlarının sürdürülmesi, hava yolu taşımacılığında büyümenin kontrolü, hava yolu taşımacılığında büyüme ve çevre arasında denge sağlama.

Taşıma türlerinin birbirine bağlanması;

- Demir yollarının, deniz ve iç su yollarının entegrasyonu.
- Deniz-kara yolu birleşimli hatların geliştirilmesi.
- Yeni gelişime açık hizmetlerin sunulması.
- İntermodal hizmetlerin iyileştirilmesi: *Yeni Marco Polo* Programının oluşturulması.
- Standart hale gelecek teknik düzenlemelerin ortaya çıkarılması.

- Eşyaların taşıma türleri (çok modlu taşımacılık) arasında dolaşımının iyileştirilmesine yönelik projeler geliştirilmesi.
- Konteynır ve swap bodylerin standardizasyonu.

b) “Taşımacılıkta darboğazların elemine edilmesi” başlığı içerisinde;

Ana güzergahların yeniden ele alınması;

- Multimodal taşıma koridorlarında eşya taşımacılığına öncelik verilmesi.
- Yüksek hızlı yolcu taşıma şebekelerinin oluşturulması.
- Trafik güvenliği koşullarının iyileştirilmesi.
- Temel altyapı projelerinin hazırlanması.
- Alp güzergâhlarının tamamlanması
- Yeni öncelikli projelerin meydana getirilmesi.

Taşımacılık projelerinin finansmanı;

- Kamu bütçelerinin sınırlandırılması.
- Özel sektör yatırımlarının arttırılarak sağlanması.

c) “Kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirilmesi” başlığı içerisinde;

- Güvensiz yolların rehabilitasyonu gerçekleştirilmesi.
- Yıllık trafik kaza oranlarının artmasının önüne geçilmesi.
- Kara yolu trafik cezalarının uyumlu hale getirilmesi.
- Kara yolu güvenliği için yeni teknolojilerin ve yaklaşımların geliştirilmesi.
- Taşımacılık ve insan ilişkisi üzerinde ciddi şekilde durulması.
- Kullanıcı hakları ve kullanıcı sınırlarının belirlenmesi.
- Kamu hizmetlerinde yüksek kalite seviyesinin oluşmasının sağlanması.
- Kent trafiğinin yaşam kalitesine uygun düzenlenmesi.

d) “Küresel taşıma yönetimi” başlığı içerisinde;

- Tüm taşıma türlerinin bütün bölgelerde dengeli kullanımının sağlanması için gerekli altyapının sağlanması.
- Mevcut altyapıların iyileştirilerek rekabet koşullarında avantaj sağlayacak konuma getirmek için planlama çalışmalarının yapılması.
- Demir yolu şebekelerinin uyumlaştırılması ve iyileştirilmesinin yapılması.
- Avrupa deniz yolu taşımacılığında, deniz yolu güvenlik düzeyinin artırılması.
- Avrupa Birliği'nin uluslararası taşımacılık alanında, tek bir kimlik altında tanımlanarak kurum ve kuruluşlarda temsil edilmesi ve bu konuda AB menfaatlerine uygun politikaların sağlanması.

“AB ulaştırma politikası dört temel programla desteklenmektedir. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TENT-T), Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, Marco Polo Programı (2007-2013 mali döneminde Marco Polo II ile değiştirilecektir) ve 6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II ve Concerto programlarını içermektedir. *Kirleten öder* ilkesi uygulanmış olacaktır” (İKV, 2006).

Avrupa Birliği Komisyonu altyapı ücretlendirme politikasının özünü; araçların ayrı ayrı kirletme düzeyleri, altyapıya verdikleri zarar, altyapıyı kullanım süreleri, gibi etkenlerin göz önüne alınarak vergi ve ücretlerin ayarlanması oluşturmaktadır. Bu şekildeki uygulamadan daha adil bir ücretlendirme politikası hedeflenmektedir.

2.1.1. Avrupa Birliği'nde Kara Yolu Taşımacılığı

AB ulaştırma politikasının en önemli alt sektörlerinden biri kara yolu taşımacılığıdır. Avrupa Birliği'nde kişilerin ve malların serbest dolaşımının istenilen seviyede sağlanabilmesi için güçlü ve güvenli bir kara yolu yapısının oluşturulması gerekmektedir. Kara yolu kullanımıyla ilgili olarak oluşturulan yolu kullananların

ihtiyaç ve özelliklerine göre oluşturulması hedeflenmiştir. Bununla birlikte kara ulaşımı trafik güvenliğinin sağlanması ve kara yolu kullanımıyla ilgili gerekli kurallar konulmuştur. Bu aşamada Avrupa Birliği içerisinde daha etkin şekilde kuralların uygulanarak kara yolu ulaştırma kalitesinin artırılması hedeflenmektedir.

AB'de yolcu ve yük taşınması faaliyetlerinde, kara yolu ile yapılan taşıma faaliyetlerinin toplam taşımalar içerisindeki payı % 44, yolcu taşımacılığı içerisindeki payı ise % 79 oranındadır. 1970 ile 2000 yılları arasında kara yollarıyla yapılan nakliye oranı % 30.8'den % 43.8'e yükselmiştir. 2001 yılında da % 44 seviyesine ulaşmıştır. Ayrıca araç sayısı 62,5 milyondan 175 milyona çıkarak üçe katlanmıştır. Bu artışların eldeki verilere göre devam edeceği anlaşılmaktadır.

Avrupa Birliği'nde kara yolu trafik kazaları büyük bir sorun olarak hala önemini korumaktadır. Genişlemeden önceki 15 AB üyesi ülkede yarım asırda meydana gelen trafik kazalarında 2 milyon civarında insan hayatını kaybetmiş, yaklaşık 100 milyon insan da yaralanmıştır. Komisyonun kabul ettiği *karayolu güvenliği eylem programında* trafik kazalarındaki ölümlerin 2010 yılına kadar %50 azaltılacağı hedeflendiği belirtilmiştir. Kara yollarında altyapının iyileştirilmesi, araçların standartlarının artırılarak daha güvenli hale getirilmesi, trafik güvenliği ile ilgili eğitim faaliyetlerinin yoğunlaştırılması, yol kullanıcılarının sorumluluk içerisinde kurallara uyarak tehlikeli davranışlardan kaçınmaları konusunda teşvik edilmesi gibi tedbirler, bu programın içeriğini oluşturmaktadır.

Birlik içerisinde motorlu taşıt sertifikalarının içeriği ve biçimi uyumlaştırılmıştır. Bu uyumlaştırmanın amacı; Birlik içerisinde kara yolu trafiğini kolaylaştırmak, yasadışı taşıt kaçakçılığıyla mücadeleyi arttırmak ve üye ülkelerin ulusal yapıları içerisinde taşıtların yeniden tescil prosedürlerini basitleştirmek olarak ifade edilebilir. Ayrıca

belirlenen ortak kurallar, motorlu taşıtların kayıtlı olduğu üye devletin ayırt edici uluslararası işaretinin topluluk içerisinde de tanınmasını benimsemiştir.

1 Ocak 1993 itibarıyla topluluk, bir üye ülkeden diğerine bir kamyonun yükünü serbestçe taşımalarını sağlamıştır. Bu tarihe kadar, bu tarz bir operasyon, iki taraflı anlaşmaların uygulanması ve topluluk tarafından vurgulanan özel önlemlerin karşılanması koşuluna bağlıydı. Şimdi bu hakka sahip olmak için gerekli kalite şartlarını yerine getirmek ve topluluk ehliyet lisansına sahip olmak yeterlidir. Ayrıca, bu tarz uluslararası eylemin hiçbir şekilde önemli bir engelle karşılaşmadan yoluna devam etmesi için yeni bir mekanizma (safeguard mechanism) geliştirilmiştir.

Kara yolunda, yolcu taşımacılığında yolcular hiçbir kısıtlama olmaksızın bir ülkeden diğerine serbestçe gidebilmektedir. Topluluk yasaları bir ülkeden diğerine yolcu taşıyan sürücüler için hiçbir kısıtlama getirmemiştir. Kara yolu ile yolcu ve mal taşınmasında, rekabet koşulları arasındaki farkı üye ülkelerde benzeştirmek, daha etkili özgürlükler kurmak maksadıyla topluluk birtakım önemli tedbirler almıştır.

Avrupa Birliği kara yolu taşımacılığında önemli problemlerden biri de nakliye ücretlerinin yüksekliğidir. Kara yük taşımacılığında nakliye ücretlerinin 2010 yılına kadar % 50 oranında indirilmesi hedeflenmektedir. Ayrıca ana yollarda yaşanan trafik sıkışıklıkları düzenli biçimde artarken, kara yollarından kaynaklanan CO² emisyon oranlarının % 84 oranında olması başta gelen sorunlar arasında görülmektedir. AB içerisinde makul fiyatlarla yük taşıma imkan ve kabiliyetleri olmasına rağmen, kapasiteleri küçük şirketler faaliyetlerini sürdürebilmek için ortak pazar rekabet koşullarında daha fazla mücadele etmek zorunda kalmaktadır. Bu sorunları gidermek maksadıyla komisyon bazı tedbirler almıştır.

- Haftalık olarak belirlenecek ortalama sürüş zamanının 48 saati aşmayacak şekilde belirlenmesi ve bütün üye ülkelerde bu uygulamanın sağlanması. Bireysel olarak taşımacılık yapan sürücüler bu tedbirlerin dışında tutulmuştur.
- Bilgi alış verişini artırmak.
- Hafta sonu trafiğe kamyon çıkışını yasaklayan ulusal bazlı kararların, tüm topluluk içerisinde uygulanmasını sağlamak.
- Sürücülerin yasal olarak istihdam edilip edilmediğinin kontrol edilebilmesi için, sürücü kontrol sistemlerine işlerlik kazandırmak.
- Mesleki eğitime önem vermek ve geliştirmek.
- AB genelinde uygulanacak kara yolu kanununu çıkararak üye devletlerin ulusal mevzuatlarında da uygulanmasını sağlamak.
- Standart dışı veya cezalı durumdaki araçların trafikten men edilmesi ve ceza koşullarını uyumlaştırmak.
- Kontrol sistemlerini geliştirmek ve mekanizma sayısını artırmak.
- 2010 yılına kadar olan süreçte, kara yolu güvenliğini daha fazla arttırarak meydana gelecek trafik kazalarında ölenlerin sayısını yarıya indirmek.
- Liberalleştirilmiş kara yolu pazarında rekabet şartlarının bozulmasını engellemek maksadıyla ticari araçlardan alınan vergilerin eşitlenmesi.

2.1.2. Avrupa Birliği'nde Demir Yolu Taşımacılığı

Avrupa Birliği'nin demir yolu taşımacılığındaki hedefi entegre, etkili, rekabetçi ve güvenli bir demir yolu ağının oluşturularak, taşıma modları içerisinde canlanmasının ve güçlenmesinin sağlanmasıdır. Kurulan iç pazarın artan ulaşım talebinin yeterince karşılanamaması, diğer ulaştırma modlarına göre demir yolu ulaşımının daha ucuz ve güvenli olması, ayrıca taşıma kapasitesinin fazla olması tek bir Avrupa demir yolu

sisteminin kurulmasını gerektirmektedir. Bu gerekliliğe rağmen, özellikle nakliye alanında son dönemlerde demir yolu taşımacılığında düşüş yaşanmıştır.

AB’de 1970 ile 2000 yılları arasında demir yolları ile seyahat eden yolcuların oranı % 10.2 seviyesinden % 6.3 oranına gerilemiştir. Aynı şekilde 1970 ile 1998 yıllarını kapsayan dönemde, demir yolu ile taşınan malların oranı % 21’den % 8,4 oranına düşmüş, 2000 yılında ise bu oran % 8.1 seviyesine gerilemiştir. Diğer ulaşım sektörleri içerisinde taşıma kapasitesi olarak düşüş gösteren tek ulaşım şekli demir yolları olmuştur. Demir yollarının, kara yolları taşımacılığı kadar rekabetçi olmaması gerilemedeki temel sebeplerden biri olarak değerlendirilebilir. Bunun yanında gerekli olan altyapı yatırımlarının yeterince yapılmaması, ulaştırma politikaları gereği üye ülkelerde bu sektörün yeterince teşvik edilmemesi, ulaştırma politikalarının belirlenmesinde taşıt üretim sektörünün etkin olması gibi nedenlerden dolayı, demir yolları hala önemli bir gelişme sağlayamamıştır. Aslında demir yolu taşımacılığının, diğer taşıma modlarına göre bir çok avantajı bulunmaktadır. Demir yolu, güvenli ve temiz bir ulaştırma şeklidir. Bir tren ortalama 50-60 kamyonun yükünü taşıyabilir. Demir yolları, günümüz müşteri taleplerini gerektiği gibi karşılayamasa da geniş bir alana yayılmış ve genel olarak kullanılabilir durumdadır.

“Yolcu taşımacılığında, kilometre başına taşınan yolcu sayısı 1970’de 217 milyar iken bu rakam 1998’de artarak 290 milyara ulaşmıştır. Ayrıca her yıl yaklaşık 600 km demir yolu kapanmaktadır “ (Keskin, 2006).

Demir yollarının problemleri kara yollarının problemlerinden farklıdır. Avrupa Birliği’nde altyapı bugün ihtiyaçlara cevap verecek durumda değildir. Birleşmeden önce her ülke kendi sistemine göre altyapısını oluşturduğundan, şebeke ve sistemler birbiriyle uyumlu değildir. Sorunların giderilmesi için sürekli olarak araştırma ve geliştirme faaliyetlerine devam edilmektedir. Bütün bu uyumsuzluklara rağmen

yakın dönemde geliştirilen yeni *yüksek-hız* (high-speed), trenleri yolcu taşınmasında kayda değer bir memnunluk ve artış sağlamıştır.

2003 yılında demir yollarının sorunlarına çözüm üretilmesi maksadıyla komisyon ikinci bir *demir yolları paketini (rail-way package)* kabul etmiştir.

- Kademeli olarak ulusal güvenlik sistemlerinin uyumlu hale getirilmesinin amaçlandığı ortak bir demir yolu güvenliği yaklaşımı geliştirmek,
- Sınır ötesi ulaştırma hizmetlerinin sağlanması ve yüksek-hız şebekesinin maliyetlerini azaltmak amacıyla uyum tedbirlerini oluşturmak,
- Ortak işletmecilik ve güvenlik hizmetlerinden sorumlu ve etkili Avrupa demir yolu ajansını (European railway agency) oluşturmak,
- Ulusal pazarların da katılımının sağlanması maksadıyla demir yolu yük taşımacılığı pazarını genişletmek ve hızlandırmak,
- Hükümetler arası–uluslararası demir yolu taşımacılığı (intergovernmental organisation for international carriage by rail-OTİF) organizasyonuna katılmak.

Hükümetler arası – uluslararası demir yolu taşımacılığı organizasyonu (intergovernmental organisation for international carriage by rail - OTİF), 2004 yılında 41 ülke tarafından imzalanan protokolle kurulmuştur. Amacı, üye ülkeler arasında yolcu, bagaj ve yük taşımacılığında demir yolu trafiğini düzenlemektir. Avrupa ülkelerinin tamamı (Litvanya ve Letonya hariç) eski Sovyet Cumhuriyetleri, Irak, İran, Lübnan, Suriye, Fas ve Tunus bu organizasyonun üyeleridir.

II.Demir yolları paketinde kabul edilen temel prensipler doğrultusunda;

- Demir yolu taşımacılık pazarının geliştirilmesi,
- Yüksek kalitenin sağlanması,
- Demir yolu yolcularının haklarının geliştirilmesi,

- Demir yolu yük taşımacılık alanına daha fazla önem verilmesi,
- Demir yolu yük taşımacılık performansının çevresini geliştirmek,
- Demir yolu yük taşımacılık alanındaki engelleri kaldırmak,
- Aşamalı olarak ilerleme kaydetmek hedeflenmiştir.

Topluluk demir yollarını tek pazar için gerekli şartlara uydurmaya, daha etkin hale getirmeye çalışmaktadır. Bu amacı gerçekleştirmek için demir yolu yolcu taşımacılığında, tek tip altyapı oluşumu için bir lisans uygulamasına geçerek demir yolundan uygun fiyatlarla faydalanmanın sağlanmasını temin etmeyi hedeflemiştir. Topluluk demir yolları mali boyutunun rasyonelleştirilmesi ile tüm ulaşım ve halk hizmetlerine (sosyal boyutu ile ulusal sistemlerin uyumlaştırılması dikkate alınarak) erişim özgürlüğünü sağlamıştır. Demir yolu şirketlerinin kullandığı ulusal şebekelere ulaşım koşulları için 200'de temel bir yaklaşım oluşturularak demir yolu taşımacılığı pazarı açılmıştır. Son olarak 2004'te Topluluk, AB içinde rekabetin sağlanması için uluslararası yolcu taşıma servislerini açmak, uluslararası yolcu haklarını arttırmak, lokomotif kullanıcıları için ehliyet sistemi oluşturmak ve demir yolu yük taşıma hizmetlerinin kalitesini arttırmak gibi konuları içeren bir tedbir paketini uygulamaya koyarak demir yolu sektöründe reformlarına devam etmektedir.

2.1.3. Avrupa Birliği'nde Hava Yolu Taşımacılığı

Hava yolu taşımacılığında, topluluk politikası dört temel alanda toplanabilir: *Pazara ulaşım, kapasite kontrolü, ücretler ve şirketlerin işletme lisansları*. Üç aşamalı uygulanmak üzere 1980' de başlatılan topluluk politikasının uygulanmasına 1993'te geçildi. Üçüncü ve son aşamada, 1 Nisan 1997'de hava yolu kabotajı gerçekleştirildi.

Bu aşamada hedeflenen ana başlıklar;

- Toplulukta gerçekleştirilen hava yolu ulaştırması ile ilgili tek hava yolu lisansının geliştirilmesi,

- Hava yolu ulaştırması için topluluk içindeki hava rotalarının kullanım koşullarının belirlenmesi,
- Adil olmayan fiyat uygulamaları oluşması durumunda topluluğun müdahalesinin de dahil olduğu fiyat belirlenmesinin yapılabilmesi,
- yük taşıma hizmetleridir.

Avrupa Birliği'nde son 20 yılda en istikrarlı ve hızlı büyüme yi gerçe kleştiren ulaşım sektörü, hava ulaştırma sektörü olmuştur. 1980-2001 yılları arasında yolcu-km anlamında trafik, yıl başına ortalama % 7.4 oranında artarken, 1970-2001 yılları arası 15 üye ülkenin hava limanlarındaki trafik kapasitesi 5 kat daha artmıştır.

AB'nin hava yolu taşımacılığı konusunda hedefi; hava taşımacılığında büyüme yi kontrol etmek, çevreyi korumak, gökyüzündeki yoğunlaşmaya çare üretmek, güvenlik standartlarını oluşturmak ve sürdürmektir. 1990 ile 2010 yılları arasında hava yolu ile taşınacak yolcu sayısını % 4 oranından, % 8 oranına çıkararak kapasitesini 2 kat daha arttıracakđı değerlendirilmektedir. Çevreye verilen zarar çerçevesinde, hava yollarından kaynaklanan CO² emisyon oranları yaklaşık % 13 oranında, uçakların gecikmelerden kaynaklanan yakıt kaybının, toplam uçak yakıt tüketimi içerisindeki payı ise yaklaşık % 6 oranındadır.

Mevcut hava alanı kapasiteleri bu günkü ihtiyacı tam olarak karşılamamaktadır. Gelişmelerin çok hızlı yaşanması hava trafik yönetimi ile ilgili düzenlemelerin yeniden gözden geçirilmesini ve mevcut hava alanlarının kapasitelerinin arttırılması yönünde çalışmalar yapılmasını gerektirmektedir. Sorunların çözümlenmesinde büyümenin kesintili bir seyir izlemesi gereği ortaya çıkmıştır. Hava ulaştırma güvenliği ile ilgili olarak kurulan *Eurocontrol* (Havacılık Güvenliği İçin Avrupa Organizasyonu) (The European Organisation For The Safety Of Air Navigation) yaşanan sıkıntıların çözümünde yetersiz kalmaktadır. Avrupa tek hava sahasının

(Single European Sky) yaratılması için çalışmalar devam etmektedir. Bu çerçevede üzerinde yoğunlaşılacak konular;

- Hava sahasının kullanılması (use of airspace) konusunda ortak kurallara dayanan yasal bir çerçevenin oluşturulması,
- Hava trafiğinin sivil-asker müşterek yönetimi ile ilgili olarak, ilgili organizasyonlar arasında koordinasyonun sağlanması,
- Havacılık Güvenliği İçin Avrupa Organizasyonu (Eurocontrol) için üst düzeyde iş birliğinin sağlanması,
- Kuralları etkinleştirmek ve güçlendirmek için araştırma, kontrol ve ceza sistemi konularına yoğunlaşılmasıdır.

Komisyon, hava sahasının yeniden yapılandırılması ile birlikte, hava trafik kontrolörlerinin niteliklerinin standartlaştırılması amacıyla topluluk tarafından verilecek *AB Hava Trafik Kontrolörü Lisansı* uygulamasına geçmeyi planlamaktadır. Ayrıca tek hava sahasının yaratılmasında birlik içi hava alanlarının daha etkin kullanılması için önlemler yeni bir yasal çerçeve kapsamına alınmıştır.

- 2003 yılında başlayan slot tahsisi (Slot Allocation) konusu üzerinde çalışmalara devam edilmesi,
(Slot: önceden belirlenen bir hava alanında belirli bir tarihte uçaklara tahsis edilen iniş ve kalkış zamanlarını ifade etmek için kullanılan özel bir tabirdir)
- Günlük yapılan yoğun uçuşların yeniden düzenlenebilmesini sağlamak amacıyla, hava alanı hizmetlerindeki ücretlerde ayarlama yapılması,
- Çevreye zarar veren unsurların ortadan kaldırılması için kurallar konulması,
- Gürültü kirliliği gibi hava ulaştırma sektöründen oluşan problemlere çözüm getirilmesi,

- AB'nin Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (Civil Aviation Organisation, ICAO) tarafından geliştirilen değerlendirmelerin dikkate alınmasının sağlanması,

(Avrupa Komisyonu AB hava alanlarında en çok gürültü kirliliği yapan uçakların kullanılmasını yasaklayan bir yönergeyi kabul etmiştir. 2002 itibarıyla, (ICAO) green house gaz emisyonlarının azaltılması için gerekli önlemleri almıştır.)

- Özellikle yüksek hızlı tren kullanımını sağlayan demir yolu modunun dahil olduğu ve en az iki alternatifin bulunduğu çok modlu (çoklu taşıma) ulaştırma sisteminin tamamlanması,
- Avrupa havacılık güvenlik otoritesinin (European aviation safety authority [EASA]) kurulması,
- Planlı uçuşların gecikmesi nedeniyle oluşacak zararların telafi edilmesi ve uçağa binmenin reddedilmesi gibi yolcu haklarının güçlendirilmesidir.

Hava yolunda gerçek tek pazarın oluşturulmasına öncülük eden liberalizasyonun gerçekleşmesi için, topluluk tüm hava yollarının her fonksiyon sahasında ve her seviyesinde uygulanacak üye ülkelerde farklı olan birçok kural ve yönergeyi benzeştirmiştir. Bu kurallar ve yönergeler daha ziyade, uçakların uçuş alanındaki özelliklerinin değerlendirilmesi için teknik standartlar, idari prosedürler, sivil havacılık alanında çalışanların çalışma lisanslarının (Licenses For People) ortak benimseme metotları konusunda yasa oluşturma, pilotların doğrudan üye ülkelere herhangi birisi tarafından eğitilmesinin sağlanması gibi konulara yoğunlaşmıştır. Topluluk ayrıca muhtelif hava taşıma araçlarında rekabet kurallarını (Applying Competition Rules), pratikle ilgili ve çeşitli tipteki anlaşmalara yönelik prosedürleri

uygulamaya koymuştur. Son olarak topluluk, *Hava Alanı Yer Hizmetleri* (Airport Ground Services) pazarına ulaşım konusunda bir direktif yayınlamıştır.

Topluluk 31 Aralık 2004 yılında uygulamaya koyduğu *Tek Avrupa Hava Sahası* (Single European Sky) için altı temel prensibe dayalı bir seri öneri için hazırlık yapmaktadır. Bu öneriler;

- Hava sahasının müşterek kullanımı,
- Kuvvetli bir topluluk düzenleme mekanizmasının oluşturulması,
- Sivil ve asker müşterek yönetiminin aşamalı olarak uyumlaştırılması,
- AB ile Eurocontrol arasında kurumsal sinerji yaratılması,
- Hava kontrol sektöründe insan kaynaklarına daha iyi şartların sağlanması ve uygun teknoloji ile donatılmasından oluşmaktadır.

2.1.4. Avrupa Birliği'nde Deniz ve İç Su Yolları Taşımacılığı

Avrupa Birliği coğrafi ve tarihi unsurların yanı sıra, dünyadaki küreselleşmenin de etkisiyle deniz taşımacılığına bağımlıdır. Dış ticaretinin % 90'ından fazlasını, iç ticaretinin %43'nü deniz yoluyla gerçekleştirmektedir. AB limanlarından bir yılda, ortalama 1 milyar tondan fazla yük gönderilmekte ve alınmaktadır. Birlik üyelerine ait denizcilik firmaları dünya filosunun üçte birini kontrol eder durumdadır. Avrupa Birliği deniz ulaştırma sektöründe yaklaşık 2.5 milyon kişi istihdam edilmektedir (gemi inşaatı, liman hizmetleri, balıkçılık vs.). Deniz taşımacılığında liberalleşme ve ulusal pazarların AB içinde rekabete açılması süreci, diğer ulaştırma modlarında olduğu gibi neredeyse tamamlanmıştır. Ancak oluşturulan yapı AB filolarının, Avrupa dışında birtakım avantajlar sağlayan (vergi indirimleri, sosyal haklar, güvenlik ve çevre standartları gibi daha çekici gelen bandıra avantajları) ülkelerin limanlarına bağlanması hızını kesememiştir.

1985-1995 yılları arasındaki on senelik dönemde, AB bandıralı gemilerde istihdam edilen AB üyesi ülkelerden gemicilerin oranı % 37 düşerken, aynı dönemde AB dışındaki ülkelerden olan gemicilerin oranı % 14 artmıştır. Bu süreç devam etmektedir. AB, deniz ticaret filolarının rekabet gücünü artırmak için oluşturduğu standartları, birlik içerisinde katı bir şekilde uygulayarak deniz ulaştırma güvenliğinin ve çevre korunmasının iyileştirilmesini hedeflemektedir.

İç su yolları ulaşımında yeterince etkin değildir. Diğer ulaştırma modlarına göre, güvenli, çevreye zarar vermeyen, yoğun otoyollara rahatlatma sağlayabilmesi gibi avantajlarına rağmen yeterince gelişme gösterememiştir. Taşıma modları arasındaki sıkışıklıkları elimine etmek, teknik özellikleri standartlaştırmak, navigasyon yardım sistemini geliştirmek, kaptanların dinlenme zamanlarını ve gemi kullanma lisanslarını benzeştirmek, iç su yollarında AB'nin hedefleri arasındadır.

AB'nin genel hedefi, deniz ve iç su yolları taşımacılığında, *güvenilir deniz yollarını* (Motorways Of The Sea) ve gerekli altyapıyı oluşturmak için mevcut yasaları daha anlaşılır ve uygulanabilir hale getirmektir. AB denizcilik sektöründe çalışanların % 40 oranındaki bir kesimi 1980 yılının başlarından itibaren, bu sektörde çalışmayı bırakmıştır. 2006 yılı sonuna kadar bu rakamın yaklaşık 36 bin olması beklenmektedir. Her yıl 2 milyar ton malzeme Avrupa limanlarında elleçlenmektedir. Deniz ticaret filosu AB'nin kendi dışında kalan diğer dünya ülkeleri ile yaptığı ticaretin % 70 oranında bir kısmını taşımaktadır. Deniz ve iç su yolları taşımacılığı tamamen güvenilir, ekonomik, temiz ve sakindir. Bununla birlikte, kapasitesinin çok altında kullanılmaktadır. Deniz ve iç su yolları taşımacılığında yaşanan sorunların başında, kara yolları taşımacılığı ile rekabet halinde olması ve kara yolu taşımacılığına alternatif olması gelmektedir. Ayrıca gemicilik

ekipmanının yokluğu, altyapı, kilitleme operasyonları, sıkışmalar, uygun olmayan ölçüler, köprü yükseklikleri, gibi birtakım problemler mevcuttur.

“Modlar arası (çoklu) taşımacılık için anahtar görevi gören deniz ve iç su yolları taşımacılığı, Pirene'lerdeki Fransa ve İspanya arasındaki sıkışma için bir alternatif olduğu gibi, İtalya ile Avrupa arasındaki Alplerin veya Fransa ile İngiltere arasındaki engellerin, daha ileriye gidilirse Almanya ve Polonya arasındaki coğrafi sıkıntıların aşılması için önemli bir çözümdür” (Keskin, 2006).

2.1.5. Avrupa Birliği'nde Çok Modlu Taşımacılık ve Lojistik

Komisyonun, *Avrupa'nın 2010 için Ulaşım Politikası Karar Verme Zamanı* başlıklı Beyaz Kitabı'nın özünü çoklu taşımacılığı desteklemek oluşturmaktadır. Çok modlu taşımacılık sisteminin amacı, iki veya daha fazla taşıma modunun birlikte kullanılarak bir ulaşım zinciri içinde malların istenilen yere ulaştırılmasını sağlamaktır. AB çok modlu taşımacılık sistemini ortak pazarın tam anlamıyla oluşturulması ve çevre faktörleri açısından çok önemli görmektedir ve bu sistemin kullanılmasını teşvik etmektedir. Çok modlu taşımacılık sisteminin sağlıklı bir yapıda oluşturulması ve kullanılmasının getireceği avantajların çok fazla olacağı değerlendirilmektedir. Bu sistemin işlerlik kazanması, her şeyden önce tek bir taşıma moduna bağımlılığı önleyeceğinden önemlidir. Bu yapılanmanın; taşıma maliyetlerinin azaltılması, taşıma hızının artırılması, trafik güvenliğinin sağlanması, çevreye verilen zararın minimize edilmesi, rekabet gücünün artırılması, altyapının rahatlatılması, sıkışıklığın önlenmesi gibi temel sorunların çözümünde etkili katkı sağlaması hedeflenmektedir.

Komisyonun bu amacına ulaşmasında lojistik sektörü doğrudan katkı sağlamaktadır. Lojistik yıllardır sadece askeri bir kavram olarak algılanan, bir ara taşımacılık ve depolama faaliyetleri ile sınırlı olduğu kabul edilen, ancak günümüzde ihtiyaçların

tespitinden dağıtımına, geri dönüşümünden bakımına kadar uzun bir süreci kapsayan faaliyetler bütünü olarak kabul edilmektedir. Tüm taşıma modlarını gerektiği kadar kullanan ve her türlü mal, hizmet, para ve bilgi akışını sağlayan lojistik ticaretin önemli bir fonksiyonu olarak görülmektedir. Bu bağlamda, topluluğun en önemli inisiyatiflerinden biri, halen kullanılmakta olan, PACT (Pilot Action For Combined Transport) programının yerine geçen *Marco Polo* topluluk destek programıdır. Çok modlu ulaştırma konusunda AB'nin ana enstrümanı Marco Polo programıdır. Bu programda amaç; yol şebekelerinde sıkışıklıkları gidermek, ulaştırma sistemlerinin çevreye verdikleri zararı azaltarak çevre dostu yapmak, böylece daha etkili ve sürdürülebilir ulaştırma sistemi geliştirmektir. Program ile yük taşıma hizmetlerinin kara yolu taşımacılığında, daha çevre dostu diğer taşıma modlarına dönüşümünü sağlamaya yönelik ticari önlemler desteklenmektedir.

1992-2000 yılları arasında PACT programı kapsamında, 167 proje uygulamaya konulmuştur. 22 Temmuz 2003 tarihinde AB, Marco Polo Programını kabul etmiştir. AB 2003-2007 yılları arasında *Yeni Marco Polo* modlar arası ulaştırma programı için, yıllık 115 milyon Euro'luk bir bütçe ayırmıştır. Marco Polo Programı; ulaştırma sektörleri arasındaki dengenin sağlanması amacıyla, uluslararası kara yolu taşımacılığında artışın demir yolu, deniz ve iç su yoluna kaydırılması için alınacak tedbirler ve faaliyetleri kapsamaktadır.

Avrupa coğrafyası çok modlu taşımacılık sisteminin uygulanmasında karşılaşılan en önemli sorunlardan biridir. İç sular, demir yolları, deniz yollar arasında yakın bir bağlantı olamaması, çok modlu taşımacılıkta modlar arası dengeyi sağlamada büyük sıkıntılar oluşturmaktadır. Yeni Marco Polo modlar arası ulaştırma programının, kara yolundan daha çevreci diğer alternatif tüm modlara dönüşüm yapılabilecek tüm önerilere açık olduğu belirtilmektedir. Buradaki asıl amaç, çok modlu ulaştırma

sisteminin daha ziyade deniz yollarına yönelişini sağlayacak şekilde, gerekli düzenlemelerin yapılmasıdır. Komisyon; yeni ve açık kurallar koymak, liman işletmeciliğini basitleştirmek, limanlardaki gemi kaptanlığı, kargo taşımacılığı, rıhtım işçiliği konularında ve lojistik zincirdeki (mal gönderenler, gemi sahipleri, taşıyıcılar gibi) tüm halkaları bağlayacak yasal bir çerçeve oluşturmak maksadıyla çalışmalarını sürdürmektedir.

2.1.6. Avrupa Birliği'nde Şehir İçi Ulaşımı

Avrupa Birliği nüfusunun % 75'inden fazlası şehirlerde yaşamaktadır. Bu sebeple şehir içi ulaşımından kaynaklanan sorunlar, halk sağlığına ve çevreye verilen zararın büyük kısmını oluşturmaktadır. Şehir içi ulaşımında ağırlıklı olarak motorlu taşıma araçlarının kullanılması şehirlerdeki karbon monoksit kirliliğinin temel kaynağını oluşturmaktadır. AB'de şehir içi yollarda kat edilen toplam kilometrenin, 2030 yılına kadar % 40 oranında artması beklenmektedir. Kyoto Protokolü, 1990 yılı seviyesine oranla 2008-2012 arası dönemde AB geneli için karbon dioksit oranında % 8 oranında bir kesinti öngörmüştür. Bununla beraber önceki trafiğin kesintisiz devam etmesi durumunda şehir içi ulaşımından kaynaklanan karbondioksit kirlenmesinin 2010 yılında, 1990 yılındaki seviyesine göre % 40 oranında daha artacağı tahmin edilmektedir. Avrupa Birliği bu sorunla başa çıkabilmek için çevreyle dost araçların özendirilmesi, trafik yoğunluğunun önlenmesi, alternatif yolların oluşturulması, şehir içi raylı sistemin daha yoğun kullanılmasının teşvik edilmesi, emisyonların azaltılması için bilgi sistemlerinin geliştirilmesi gibi bir dizi stratejiler geliştirmektedir. AB'de şehir içi taşımada kullanılan raylı sistemler (metro, banliyö) kent yaşamında önemli bir yere sahiptir. Büyük şehirlerde toplu taşımalarda yoğun olarak kullanılmaktadır. Ancak genel anlamda şehir içi ulaşım ihtiyacını tam olarak karşılamaya yetmemektedir.

2.1.7. Avrupa Birliği'nde Ulaştırma Altyapısı

AB'de bu günlerde taşımacılık sektöründe ncelik, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının inşasına verilmektedir. Modern altyapıların oluşturulması ve özellikle ye devletler arasındaki bağlantıların gclendirilerek iç pazarın tamamlanmasına önemli katkı sağlayacak bu ağların bir an önce tamamlanması hedeflenmektedir. Bu altyapının, servet ve nüfus yoğunlaşmasının belirli bölgelerde toplanmasının önlenmesi, daha ucuz, kaliteli ve güvenli bir ulaştırma sisteminin oluşturulması, orta ve doğu Avrupa lkeleri ile köprü kurma, rekabetin ve yaşam kalitesinin artırılması, iç pazarın tamamlanması gibi hedeflerin gerçekleşmesine yardımcı olacağı beklenmektedir. Ancak bu ağların oluşturulması için büyük miktarda kaynağa ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca mevcut bulunan birlik içi ulaştırma modları (kara yolları, hava limanları, limanlar, demir yollar) ile ilgili yapıların bakım, onarım ve yatırım maliyetleri çok fazla olduğundan, AB kaynak bulmakta zorlanmaktadır. AB bu sorunun zmlenmesinde bazı alternatif kaynak arayışı içerisinde projeler geliştirmeye ve önlem almaya çalışmaktadır. Önerilen önlemlerden bir tanesi de altyapının crendirilerek kaynak yaratılmasıdır.

Avrupa Birliği Komisyonu altyapı cretlendirme politikasının özünü, araçların ayrı ayrı kirletme düzeyleri, altyapıya verdikleri zarar, altyapıyı kullanım süreleri, araçlardan kaynaklanan gaz emisyonu ve gürültü kirliliği seviyesi, yolun otoban, Şehir içi yolu olması, mesafe, dingil ağırlığı ve trafik yoğunluğu gibi etkenlerin birlikte değerlendirilerek vergi ve ücretlerin ayarlanması oluşturmaktadır. Hava ulaştırma araçları için de benzer kriterler dikkate alınmaktadır.

Demir yolunda fiyatlar altyapının yetersizliği dikkate alınarak olumsuz vre etkisine göre, deniz yolunda ise deniz güvenliğine bağlı olarak belirlenmektedir. Ayrıca

Trans-Avrupa şebekesinin tüm bölgelerinde kullanılabilir jeton uygulamasına geçilmesi için çalışma yapılmaktadır.

Ayrıca yolcuların AB'de daha rahat yolculuk yapabilmeleri adına entegre bilet sistemi ve bagaj işlemleri sistemlerinin gelişimi konusunda çalışmalar devam etmektedir. Kirleten ve kullanan öder yaklaşımı oluşturulmuştur.

Komisyon yolların altyapısının kullanılmasının ücretlendirilmesi konusunda, modlar arası adil bir rekabet ortamının oluşması için ortak bir metodoloji geliştirilmesini de içeren bir fiyatlandırma ve ücret tarifesi konusunda yönerge hazırlama çalışmalarını sürdürmektedir. Yollardan alınacak ulaşım ücretleri belirlenmektedir.

Yakıt vergilendirmesi konusunda komisyon, yakıt vergilerinin özel ve ticari olarak iki ana grupta değerlendirmesini, ticari vergilerin tüm AB'de benzeşmesini sağlamaya çalışmaktadır.

Taşımacılık altyapısının finansman ihtiyacı, bölgesel, ulusal ya da Birlik için kamu finansmanına dayandırılmaktadır. Ulusal fonların yanı sıra, AB'nin yapısal fonları, uyum fonları ve Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları için tahsis edilen bütçe taşımacılık politikası eylem programının finansmanı da kullanılmaktadır.

Tablo 1 - AB (25 Ülke) ve 4 Ülke Altyapı Karşılaştırmaları
(European Union, Energy & Transport In Figures 2005)

(2003)	AB-25	ABD	Japonya	Çin	Rusya
Ulaşım Altyapısı					(1000 km)
Kara Yolu Ağı	4818	6 394	1 177	1 810	745
Otoban Ağı	58.1	90.7	6.9	29.7	29.0
Demir Yolu Ağı	199.7	207.2	23.7	73.0	85.0
Elkt. Demir Yolu Ağı	99.8		16.5	18.1	49.9
İç Suları Yolu	37.0	41.8	1.8	124.0	102.0
Petrol Boru Hatları	27.6	258.8	0.2	15.1	63.0

European Union, Energy & Transport In Figures 2005'ten alınan istatistik veriler doğrultusunda, Avrupa Birliği'nin ve diğer dört ülkenin ulaşım altyapısı incelendiğinde; Avrupa Birliği yol ağı uzunluğu 4.818 bin km, otoban ağı uzunluğu 58.1 bin km, demir yolu uzunluğu 199.7 bin km, elektrikli demir yolu ağı uzunluğu 99.8 km, iç bölge su yolları 37.0 bin km, petrol boru hattı 27.6 bin km' dir.

**Tablo 2 - AB (25 Ülke) - 4 Ülke Yolcu ve Yük Taşıma Kapasiteleri
(European Union, Energy & Transport In Figures 2005)**

	AB-25	ABD	Japonya	Çin	Rusya
Yolcu Taşımaları	2003	(milyar /tkm)			2003
		2003	2002	2004	
Otomobil	4 444	7 008	757		
Otobüs	483	226	86	872	139
Demir Yolu	345	22	239	550	158
Tramvay + Metro	72	18			95
Deniz ve İç Suyolu	35	1	4	7	1
Hava Yolu (iç / ikili-EU-25)	449	813	84	178	71
Yük Taşımaları	2004	(milyar /tkm)			2003
		2003	2002	2004	
Kara Yolu	1 684	1 845	312	762	173
Demir Yolu	379	2 341	22	1 827	1 669
İç Su Yollar	130	476		2 872	71
Petrol Boru Hattı	124	861		7	2 273
Deniz Yolu (iç / ikili-AB-25)	1 484	424	236		65

Adı geçen kaynaktan alınan istatistik veriler doğrultusunda, AB ülkeleri ve diğer dört ülkenin yolcu ve yük taşıması karşılaştırıldığında, AB'de 2003 yılında otomobil ile

taşınan yolcu sayısı ABD'ye oranla daha az, Japonya'dan daha çok olduğu görülmektedir.

2004 verilerine göre otobüs ve demir yolu taşımacılığında Çin'in AB ülkeleri ve diğer ülkelere nazaran daha fazla yolcu taşıdığı gözlenmektedir. Tramvay ve metro ile yapılan yolcu taşımacılığında ise Rusya'da AB ve diğer ülkelere göre daha fazla yolcu taşınmıştır. Deniz ve iç su yolları yolcu taşımacılığını AB ülkelerinin diğer dört ülkeden daha fazla kullandığı görülmektedir. ABD Yük taşımacılığında, kara yolu ve demir yolu ulaştırma sistemlerinin AB ve diğer ülkelere oranla daha fazla yük taşıdığı, iç su yolları yük taşımacılığında ise Çin'in AB ve diğer ülkelere nazaran daha fazla yük taşıdığı görülmüştür. Petrol boru hatları aracılığıyla yük taşımacılığında ise konumu ve yeraltı zenginlikleri itibarıyla Rusya en ön sıradadır. Deniz taşımacılığı konusunda AB ülkelerinin en ön sırada yer aldığı görülmektedir.

2.2. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T)

Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, Temmuz 1996 tarihinde, Trans-Avrupa Ulaşım Ağları'nı (TEN-T) oluşturan kararı almıştır. Bu ilkeler, Avrupa Birliği bünyesinde mevcut kullanımda olan, birlik üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran, kara yolları, demir yolları, iç su yolları, hava alanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerini kapsamaktadır. Buna göre, TEN-T'in hayata geçirilmesinde esas sorumluluk üye ülkelere verilmiştir. Ayrıca birlik düzeyinde Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın bazı mali araçlarla desteklenmesi öngörülmüştür. Trans-Avrupa Ağları'nda birliğin katkısı toplam yatırımın % 10'u ile sınırlıdır. Birlik fonları daha çok güvenlik şartlarına, daha çok altyapı bağlantılarının sağlanması, çoklu işlevsellik, çoklu ortamın gelişmesine katkı şartlarına bağlanmıştır. Tek pazarın gerçekleştirilmesi, ekonomik ve sosyal uyumun sağlanması açısından TEN-T' in oluşturulması önemli bir unsurdur. Oluşturulacak bu ağların geliştirilerek ulusal

ağların birbirleriyle bağlantısının sağlanması birlik içi uyumlaştırma sürecini hızlandıracaktır. *Trans-Avrupa Ulaşım Ağları* kavramı hukuki dayanağını, AB'yi kuran Antlaşmanın ilgili hükümlerinden almaktadır.

Trans-Avrupa Ulaşım Ağların 2010 yılına dek tamamlanması öngörülmüştür. Projenin ilkelerin uygulanmasına ve öncelikliklerin belirlenmesine dair ilk genel değerlendirmede, söz konusu projelerle ilgili uygulama raporunda, mali kaynakların yetersizliği nedeniyle 2010 yılı hedefinin zamanında gerçekleştirilemeyeceği belirtilmiştir. Bunun üzerine, AB Komisyonu 2001 yılında, bazı bölgelerde yaşanan yoğunluğu azaltmak ve önerilen projelerin önünü açmak için 1996 yılı kararında değişikliğe gidilmesini önermiştir. Buna paralel olarak, *2010 yılı için Avrupa Ulaştırma Politikasına dair Beyaz Kitap* da göz önünde tutularak, Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarına yönelik Birlik yardımlarının düzenlenmesi ile ilgili tüzüklerde yeni değişikliklerin yapılmasını teklif etmiştir. AB Komisyonu tarafından, konunun uzmanları, mevcut üyeler ve birliğe katılması beklenen aday ülke Ulaştırma Bakanları ile Avrupa Yatırım Bankası temsilcilerinden oluşan bir *Yüksek İstişare Grubu* kurulmuştur. 30 Haziran 2003 tarihinde oluşturulan bu grup bir rapor yayınlamıştır.

1 Ekim 2003 tarihinde AB Komisyonu tarafından, rapordaki tavsiyeler ve genişleme süreci dikkate alınarak, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) oluşturulması yönünde öncelikli projeler listesi önerilmiştir. Ayrıca bu öneride, 1996'da belirlenmiş olan TEN-T hedeflerinde önemli değişiklikler yapılması da önerilmiştir.

Genel hatlarıyla benimsenen plan aşağıdaki hususları kapsamaktadır.

- Deniz yolları ulaşımının geliştirilmesine yönelik yeni projelerin oluşturulması,

- Öncelikli projelerin uygulanabilmesi için gerekli olan mali kaynakların aktarılması,
- Bir “Avrupa Koordinatörü” atanması,
- 2020 yılına kadar Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının tamamlanarak yeni üyeleri de içine alacak şekilde kapsamının genişletilmesi.

AB Komisyonu tarafından yapılan bu öneri, öncelikli projelerin sınır ötesi bölümlerine ait finansman oranının % 10’dan % 30’a çıkarılması için Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları’na yönelik mali destek şartlarının yeniden düzenlenmesini öngören bir diğer öneriyle paralellik taşımaktadır. Trans-Avrupa Ağları ve AR-GE ile ilgili yapılan çalışmalara yönelik yatırımların harekete geçirilerek AB’nin rekabet gücünün artırılması Avrupa büyüme girişiminin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. 2020 yılına dek, sürdürülecek öncelikli projelerin toplam maliyetinin 220 milyar Euro’yu bulacağı tahmin edilmektedir. Etkin bir Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı’nın oluşturulması, uyumu sağlayarak ortak pazara canlılık kazandıracak, böylece AB’nin rekabetçi ortamını ve büyüyen potansiyelini güçlendirecektir. Bu manada Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları, Avrupa Birliği’nin ekonomik açıdan kalkınması ve bütünleşmesinin itici gücü olarak çok önemli katkı sağlayacaktır. Birlik düzeyinde yürütülen bu çalışmaların bir sonraki ayağını, Aralık 2003 tarihinde Avrupa Konseyi’ne sunulan *Avrupa Büyüme Girişimi* diye tanımlanan öneri paketindeki yatırım öncelikleri oluşturmaktadır.

2.3. AB'de Uluslararası Ulaştırma Serbestisi (Kabotaj)

Bir yük taşıyıcısının bir ülkeden diğerine hiçbir engelle karşılaşmadan yük taşıması imkanı olan *Kabotaj* (Cabotage), tek pazar için olmazsa olmaz bir koşuldur. Doğal gelişim sürecinde rekabetin zarar göreceğinden endişe edildiğinden, 1 Haziran 1990'da aşamalı olarak uygulanmaya başlanan kabotaj sistemi, ancak topluluk

kurumlarının düzeltmeleri ve geliştirmelerinden sonra 1 Haziran 1998'de uygulamaya konulabilmiştir. Kabotajın liberalleşmesi, otoban vergilerinin ayarlanması ile desteklenmiştir. AB, bu sektörde i pazarın tamamlanması, miktar kısıtlamalarının kaldırılmasını ve liberalleşmiş bir pazar için adil rekabet koşullarının veya az ya da çok tip uygulamaların ve desteklerin benzeşmesini sağlamaya yönelik gayretlerine devam etmektedir.

Uluslararası deniz yolu taşımacılığı, kelimenin tam anlamıyla liberalleşmeyi gerektirmektedir. Bu gerçeğe rağmen *Deniz Kabotajı* (Cabotage By Sea) eşitli nedenlerden dolayı AB'de ancak 1993 Haziran'dan itibaren uygulamaya konulabilmiştir. Fransa, İtalya, Yunanistan, Portekiz ve İspanya her tip ulaştırma moduna göre belirlenen zaman tablosuna göre aşamalı olarak ana kara (Mainland) kabotajı liberalleşmiştir. Bu ülkelerde liberalleşme 1999'da tamamlanmiştir. Sadece Yunanistan rneğinde bulunan 650 gross ton altındaki yakıt tankerleri tarafından sunulan taşıma hizmeti ile, 2004'e ertelenen yolcu ve hafif yük taşıma hizmetleri istisna olarak kalmıştır.

“Avrupa'da tüm kabotaj hizmetleri Ocak 1999 ile Aralık 2002 tarihleri arasında serbestleştirilmiştir” (Moissus, 2004).

Kabotaj uygulamasının başlatılması ve uluslararası denizcilik ulaştırmasında Topluluğun durumunun geliştirilmesi ihtiyacı, eşit olmayan fiyat uygulamaları, çalışma koşullarında ve tehlikeli malzeme taşımacılığında gemilerin standartlaştırılması, rekabet politikasına uygun tedbirler alınması gibi olumlu sonuçları da beraberinde getirmiştir. 1996 yılından itibaren topluluk, denizcilik politikasında öncelik belirlemiştir. *Güvenlik, açık pazarın idamesi ve güçlendirilmiş rekabet.* zellikle önemli bazı tanker kazalarından (Aralık 1999 Erika ve onun ardından Kasım 2002'de Prestige adlı yakıt tankerlerinin batması) sonra yakıt tankerlerinin

çevreye verebileceği zararlar, limanlarda daha sıkı kontrol, tek yakıt hangarı bulunan tankerlere müsaade edilmemesi, topluluk gözetimi (A Community Monitoring) adı verilen bir sistemin oluşturulması, denizcilik trafiğinde danışma bilgi ve teftiş sisteminin oluşturulması, yakıt kirliliğinin neden olduğu zararın telafisi için bir fon oluşturulması ve *Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı* (European Maritime Safety Agency) kurulması gibi önlemleri beraberinde getirdi. 1993'te uygulanmaya başlanan kabotajın liberalleşmesinin, iç su yollarının kullanımına yaptığı katkılardan en önemlisi, bu hizmetten yararlananların istedikleri taşıyıcıyı seçmesine engel olan *rota* sisteminin sona erdirilmesi olmuştur.

2.4. Galileo Programı

Galileo yaklaşık 30 uydudan ve yer istasyonlarından oluşan,

- Ulaşım (araç mevki tespit, yol arama, hız kontrol, kılavuz sistemi, vs.),
- Sosyal hizmetler (yaşlı ve engelliler için yardım gibi),
- Adli sistem (şüphelilerin yerlerinin tespit edilmesi),
- Gümrük hizmetleri (sınır kontrolleri),
- Kamu işleri (coğrafi bilgi sistemleri),
- Arama ve kurtarma sistemleri,
- Dağda ya da denizde yön bulma vs.

gibi farklı sektörlere hizmet sağlayan bir navigasyon sistemidir. Söz konusu sistem aynı zamanda ekonominin bir çok sektöründe de gözle görülür avantajlar meydana getirecektir. Örneğin, otomasyonlu araç kılavuz sistemleri trafik tıkanıklıklarını azaltmayı, yol ve raylı ulaşımında yolculuk sürelerini öngörmeyi, yol kazalarının sayısını azaltmaya yönelik tahmin ve takip etmeyi mümkün kılacak veya yardımcı olacaktır. Her ne kadar kara yolu, demir yolu, hava ve deniz ulaşımı Galileo'nun en sık hizmet sağladığı sektörler olsa da, uydu radyo seyri, balıkçılık ve tarım, petrol

arama, savunma ve sivil koruma faaliyetleri gibi alanlara da giderek artan bir fayda sağlamaktadır.

Şu anda kullanılan biri Amerikan (GPS) ve biri Rus (Glonass) olmak üzere iki (Global Konumlama Sistemi) seyir uydu sistemi bulunmaktadır. İkisi de askeri sistemler olarak tasarlandıkları için özellikle Rus sistemi kayda değer bir sivil uygulama üretememektedir. Galileo uydu sistemi Avrupa Birliği ve Avrupa Uzay Ajansı tarafından başlatılan bir girişimdir. Galileo programı, sivil hizmetler sağlayan Amerikan GPS uydu sisteminin tekelinde bulunan seyir sistemine alternatif oluşturmaktadır. Bu sistemin mevcut Amerikan GPS sistemine tamamlayıcı nitelikte olacağı düşünülmektedir. AB komisyonu, Galileo programının geliştirme ve uygulanma maliyetini yaklaşık 3.2 milyar Euro olarak hesap etmektedir. Bu sistem 30 uydu, yer istasyonları ve diğer hizmet birimlerinden oluşmaktadır. Yaklaşık 100 bin kişilik bir istihdam kapasitesi yaratarak yıllık 9 milyar Euro'luk mali bir iş hacmi üreteceği tahmin edilmektedir.

2.5. AB'de Ulaştırma Güvenliği ve Kazalar

AB'de ulaştırma güvenliğinin sağlanamaması önemli sıkıntılar yaratmaktadır. 2004 yılında birlik içi yol kazalarında 43 binden fazla can kaybı yaşanmıştır. Tüm bu kazaların toplam maliyeti AB'nin GSYİH 'sinin % 2'sine eşittir. Her üç kişiden biri bir şekilde hayatı boyunca en az bir kere trafik kazalarında yaralanmaktadır. AB, ulaştırma hizmetlerinde yaşanan olumsuzlukları gidermek, kaza sayısını azaltmak, üye ülkelerde uygulanan cezaları benzeştirmek, daha güvenli ve temiz teknolojiler geliştirmeyi hedeflemektedir

Ulaştırma faaliyetinden yararlananlar için en önemli sorun yol güvenliğidir. Yol güvenliğinin sağlanması için komisyon, 2002-2010 yıllarında uygulanacak olan yeni bir yol emniyet eylem programı (A New Road Safety Action Programme) üzerinde

sürekli çalışılmaktadır. Bu çalışmaların içeriğini, yol işaretlerinin ve trafik cezalarının benzeşmesinin sağlanması, kandaki alkol oranlarının sınırlandırılması, halen yollarda yaşanan trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin sayısının yarıya düşürülmesi, elektronik sürücü ehliyetlerinin geliştirilmesi, *e-Europe* programının bir parçası olan akıllı ulaştırma sistemleri ile araçların hızlarının sınırlandırılması gibi yeni teknolojiler geliştirmek oluşturmaktadır. Ayrıca Komisyon, bu kapsamda, araçlarda bulunanların korunmasında, yayalar ve bisiklet kullananlar için daha güvenli bir ortam sağlamak, araç hız yönetimini geliştirmeyi sağlayacak yeni düzenlemeler yapmak üzere çalışmalarına devam etmektedir.

Kara yolu güvenliği ile ilgili bugüne kadar birçok önlem alınmıştır. Bu önlemler ağırlıklı olarak taşıt yapımı ve muayenesiyle ilgili kuralların oluşturulması doğrultusunda olmuştur. Özellikle lastik genişlikleri, emniyet kemeri takma zorunluluğu, kağıt ya da kredi kartı formatında topluluk sürücü belgesi için genel standartlar, periyodik taşıt muayenesi, ağır taşıtlar için hız sınırlayıcılar, kamyon sürücülerinin faaliyetlerini ve çalışma saatlerini izlemek için dijital donanım takma (takograf) zorunluluğu gibi konuları kapsayan 100'den fazla yönerge hazırlanarak uygulamaya konmuştur.

Tablo 3 - AB Kara Yolu Trafik Kazaları Sonucu Ölüm Sayıları
(European Union, Energy & Transport In Figures 2005)

	1990	2000	2001	2002	2003	2004
BELÇİKA	1 976	1 470	1 486	1 353	1 216	1 163
CEK CUMHURİYETİ	1 291	1 486	1 334	1 431	1 447	1 382
DANİMARKA	634	498	431	463	432	369
ALMANYA	11 046	7 503	6 977	6 842	6 613	5 842
ESTONYA	436	204	199	223	164	170
YUNANİSTAN	2 050	2 037	1 880	1 634	1 605	1 619
İSPANYA	9 032	5 777	5 517	5 347	5 400	4 749
FRANSA	11 215	8 079	8 162	7 655	6 058	5 530
IRLANDA	478	418	412	378	337	379
ITALYA	7 151	6 649	6 691	6 736	6 065	5 625
KIBRIS	116	111	98	94	97	117
LETONYA	947	588	517	518	532	516
LİTVANYA	933	641	706	697	709	752
LÜKSEMBURG	70	76	70	62	53	49
MACARİSTAN	2 432	1 200	1 239	1 429	1 326	1 296
MALTA	4	15	16	16	16	13
HOLLANDA	1 376	1 082	993	987	1 028	804
AVUSTURYA	1 391	976	958	956	931	878
POLONYA	7 333	6 294	5 534	5 827	5 695	5 712
PORTEKİZ	2 646	1 877	1 670	1 655	1 542	1 294
SLOVENYA	517	313	278	269	242	274
SLOVAKYA CUM.	731	628	614	610	645	603
FINLANDİYA	649	396	433	415	379	375
İSVEÇ	772	591	583	560	529	480
İNGİLTERE	5 402	3 580	3 598	3 581	3 658	3 368
	AB25	70 628	52 489	50 396	49 738	43 359
	AB15	55 888	41 009	39 861	38 624	32 524
BULGARİSTAN	1 567	1 012	1 011	959	960	943
HIRVATİSTAN	1 360	655	647	627	701	608
ROMANYA	3 782	2 499	2 461	2 398	2 235	2 418
TÜRKİYE	6 286	5 510	4 386	4 274	3 966	4 428
İZLANDA	24	32	24	29	23	23
NORVEÇ	332	341	275	310	280	257
İSVİÇRE	954	592	544	513	546	510

AB'ye üye ve aday olan ülkelerde kara yolu trafik kazaları sayısal verileri incelendiğinde, 2004 yılında, 5 842 kişinin hayatını kaybettiği ve Almanya'nın ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Almanya'yı 5 712 kişinin hayatını kaybettiği Polonya takip etmektedir. Ayrıca aynı yıl içerisinde İtalya'da 5 625, Fransa'da 5 530, İspanya'da 4 729 kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmiştir. 2004 yılında Türkiye'de trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin sayısı 4 428'dir. AB (25 üye ülke) genelinde ise trafik kazalarında toplam 43 359 kişi hayatını kaybetmiştir.

Sivil Havacılık alanında ortak kuralların konulması Avrupa vatandaşlarının güvenliği ve çevre koruma standartlarını güvence altına almayı ve Avrupa'da havacılık sanayisindeki faaliyetleri kolaylaştırmayı amaçlar. ABD'deki 11 Eylül terörist saldırılarından sonra, AB sivil havacılık güvenliği alanında ortak kurallar kabul etmiştir. Bu çerçevede her üye devletin ulusal bir *Sivil Havacılık Güvenliği Programı* kabul ederek, bu programın uygulanması ve yönetimiyle ilgili gerekli koordineyi sağlayacak yetkili bir merci oluşturması gerekmektedir. Uçakların çalışması ve mürettebat lisanslarını düzenleyen kurallarda diğer koşullarla birlikte kabul edilmiştir. Hava yolu güvenliği alanında, sivil havacılık kazalarının ve olaylarının araştırılması ve soruşturulmasını düzenleyen karşılıklı yardım ve işbirliği prosedürü oluşturulmuştur.

Tablo 4 - AB Hava Sahasında Meydana Gelen Trafik Kazaları İstatistiği
(European Union, Energy & Transport In Figures 2005)

YILLAR	AB Üyesi olmayan ülkeye ait bir operatör tarafından AB hava sahasında yapılan kaza sonucu meydana gelen ölümlerin sayısı	AB üyesi herhangi bir ülkeye ait operatör tarafından herhangi bir yerde yapılan kaza sonucu meydana gelen ölümlerin sayısı
1970-79	2 841	2 883
1980-89	2 416	1 366
1990-99	574	783
1996	50	58
1997	76	30
1998	37	66
1999	53	80
2000	122	122
2001	125	18
2002	101	25
2003	12	12
2004	6	6

AB hava sahasında olan hava trafik kazaları yıldan yıla dengesiz bir seyir izlemiştir. 2000-2002 yılları arasında üç yıllık dönemde kazalarda ölenlerin sayısında hızlı bir yükseliş olurken, 2004 yılında sadece (6+6) 12 kişi hayatını kaybetmiştir.

Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı denizcilik yasalarının hazırlanmasında, üye devletlerin uygulamalarının izlenmesinde ve deniz kazalarından sonra soruşturmaların koordine edilmesinde Komisyona yardım eder. Amaçlanan; sektörde rahat ve basit bir ortam oluşturarak, deniz güvenliğinde gemilerin neden olduğu kirlenmeye karşı önlem almak için topluluk mevzuatının doğru uygulanmasını sağlamaktır. Ayrıca kuralların uygulanmasında bilimsel ve teknik yardım ile yüksek düzeyde uzmanlık desteği vererek, bu mevzuat ile ilgili üye devletlerin uygulamada karşılaştıkları sorunların çözümüne yardımcı olmaktır.

Topluluk içerisinde uluslararası güvenlik standartları yolcu tekneleri için de geçerlidir. Ayrıca Denizde Can Güvenliği İçin Uluslararası Sözleşme (SOLAS) ve Gemilerin Denizleri Kirletmesini Önlemek İçin Uluslararası Sözleşme (MARPOL)

hükümleri üye devletler için geçerlidir. İç hatlarda çalışan yolcu gemileri, SOLAS kapsamına girmez. Bu gemiler, yolcular için azami güvenliği garanti altına alan ve topluluk gemiciliğinde ortak standartlar temelinde oluşturulmuş topluluk yönergelerinin kapsamındadır. Açık ve etkili güvenlik prosedürleri, RoRo yük ve yolcu feribotları ile hızlı yolcu teknelerine de uygulanmaktadır.

Tablo 5 - Dünya Denizlerinde Meydana Gelen Trafik Kazalarında Ölenlerin Sayısı (European Union, Energy & Transport In Figures 2005)

Gemi Türü (100 gt ve üzeri)	1996	2000	2001	2002	2003	2004
Petrol ve Petrol Ürünleri	10	11	26	2		5
Kuru Yük Gemisi	50	20	65	5		0
Genel Kargo	172	107	118	82		130
Yolcu/ Genel Kargo	0	0	0	0		11
RoRo Kargo	1	0	43	2		7
Yolcu/ RoRo Kargo	342	90	0	1119		15
Yolcu	4	0	0	1		0
Diğer	131	145	65	63		29
Toplam	710	373	317	1274	197	589

Deniz yollarında olan kazalar genellikle uluslararası sularda ve farklı kara sularda gerçekleştiğinden bir sınır koymak yerine dünyada olan deniz kazalarında hayatlarını kaybedenlerin sayısı üzerinde durulmuştur. Dünya genelinde en çok ölümler genel kargo taşımacılığı sırasında meydana gelmiştir. 2004 yılında bu sayı 130 kişidir. Toplam olarak bakıldığında dünya genelinde ise 589 kişi hayatını kaybetmiştir.

Demir yolu şirketinin kurulu olduğu üye devlet tarafından verilen lisanslar, topluluğun her tarafında geçerlidir. Hızlı trenlerin Avrupa Birliği'nde kesintisiz

hareketi uyumlaştırılmış teknik şartnamelerle sağlanırken, tehlikeli maddelerin taşınmasında tek tip ulusal güvenlik kuralları, taşımacılık tarzları arasındaki rekabetin ve güvenliğin bozulmasını önlemeyi amaçlamaktadır.

**Tablo 6 - AB Demir Yollarında Meydana Gelen Kazalardaki Ölüm Sayıları
(European Union, Energy & Transport In Figures 2005)**

	1970	1980	1990	2000	2001	2002	2003
BELÇİKA	3	4	0	3	10	0	4
ÇEK CUMHURİYETİ				1	0	4	2
DANİMARKA	7	3	1	3	0	2	0
ALMANYA	151	74	50	38	13	26	23
ESTONYA							
YUNANİSTAN	1	1	0	20	4	4	0
İSPANYA	17	17	4	0	0	3	16
FRANSA	54	33	30	15	11	24	7
İRLANDA	0	16	1	2	2	1	0
İTALYA	41	48	9	8	9	17	9
KIBRIS	-	-	-	-	-	-	-
LETONYA							
LİTVANYA							0
LUKSEMBURG	0	1	0	0	0	0	0
MACARİSTAN			33	11	11	12	9
MALTA	-	-	-	-	-	-	-
HOLLANDA	10	8	2		0	0	0
AVUSTURYA	26	9	6	4	3	13	7
POLONYA	20		21	20	0	16	11
PORTEKİZ	19	29	22	2	11	8	15
SLOVENYA				0	0	1	1
SLOVAKYA CUM.				0	0	2	2
FİNLANDİYA	5	4	0	2	2	0	0
İSVEÇ	6	25	3	0	0	0	0
İNGİLTERE	41	46	37	20	10	23	10
	AB25	381	318	165	149	86	156
	AR15			117	75	121	91
BULGARİSTAN					3	0	26
HIRVATİSTAN							5
ROMANYA				0	8	4	0
TURKİYE	7	44	17	9	11	7	8
İZLANDA	-	-	-	-	-	-	-

Demir yolları taşımacılığı diğer taşıma modlarına göre daha az tehlikeli olduğu için istatistik verilerde bildirilen ölüm olaylarının sayısı da daha düşük olmaktadır. Tren kazalarında hayatını kaybedenlerin sayıları karşılaştırıldığında, kara yolu trafik kazaları ölüm istatistiklerinde olduğu gibi Almanya'nın ilk sırayı kaptırmadığı görülmektedir. 2003 yılında Almanya'da 23, İspanya'da 16, Portekiz'de 15, Polonya'da 11, İngiltere'de 10 kişi meydana gelen tren kazalarında hayatlarını kaybetmiştir.

2.6. Genişlemenin AB Ulaştırma Politikasına Etkileri

AB iç pazarının bütünleştirilmesi bakımından hayati bir önem taşıyan ulaştırma politikasının, yeni katılan üyelerin AB'ye tam uyumunun sağlanması sürecinde de önemli bir rolü bulunmaktadır. AB genişlemesi ile ulaştırma pazarları giderek birbirine yaklaşmakta ve taşımacılık altyapısı daha da gelişmektedir. Başka bir deyişle, genişleme ile ulaştırma politikasının boyutu farklı bir alana taşınarak, AB'ye gerçek bir kıtasallık boyutu katılmıştır. AB içindeki kara ve demir yollarının uzunlukları ile birlik filosunun büyüklüğü kayda değer bir oranda artmıştır. Ortak ulaştırma politikasına yönelik programlar ve ilgili mevzuat, toplam Avrupa Birliği müktesebatının yaklaşık % 10'luk bir bölümünü kapsamaktadır. AB'ye yeni katılan üyeler, AB müktesebatını benimseme konusunda bir sorun yaşamazken, uygulamada idari kapasite ve finansman eksiklikleri nedeniyle sorun yaşamaktadırlar.

Genişleme süreci ile meydana çıkan eksiklikler özellikle altyapının geliştirilmesi alanında kendini göstermiştir. Söz konusu eksikliklerin bir kısmı katılım tarihine kadar giderilmiş bir kısmı için de ülke koşullarına göre geçiş dönemleri tanınmıştır. Bu ülkelerdeki kara yolları, demir yolları, hava limanları ve deniz limanları modernize edilmediği sürece açık sınırlardan, mal ve kişilerin serbest dolaşımının gerçekleşmesi uzun zaman alacaktır. AB Komisyonu ise uzun yıllar süren bir ihmalin

ardından, AB ile Orta Avrupa arasında etkili bir ulaştırma sistemi ve modern taşımacılık altyapısının oluşturulmasının gereğini anlamış durumdadır. Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından, 2010 yılına dek bitirilmesi hedeflenen, Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarının (TEN-T) oluşturulması ile ilgili topluluk kuralları temmuz 1996 yılında karara bağlanmıştır. Bu karar; AB'yi coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran uzun yol trafiğini sağlayan bütün ulaştırma altyapısını kapsamaktadır (kara yolları, iç su yolları, demir yolları, hava alanları, deniz limanları, rıhtımlar ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir).

İşpanya, Portekiz ve Yunanistan'ın AB'ye üyeliklerinin gerçekleşmesi sırasında tecrübe edildiği gibi, yeni katılan üyeler ile sonraki dönemde katılması planlanan aday ülkelerin iktisadi bakımdan kalkınabilmeleri için, Trans-Avrupa Ağları (TEN-T) ile tam uyumlu hale gelmeleri bir ön şart olarak ortaya çıkmaktadır. Trans-Avrupa Ağlarının geliştirilmesi ve koordinasyonun sağlanması aday ülkelerin desteklenmesi gerekmektedir. Bu amaçla 11 yeni üye ve aday ülkeyi kapsayan *Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirilmesi* (Transport infrastructure needs assessment [TINA]) programı oluşturulmuştur. 2015 yılına kadar toplam maliyetinin 90 milyar Euro olması beklenen TINA programı, PHARE (Poland Hungary Assistance Recontruction Economic) (ODAÜ'nin Demokrasi ve Pazar Ekonomisine geçişlerini destekleyen AB ana programı) programı tarafından desteklenmektedir.

Mevcut yürütölen programlarla özellikle ulaşım altyapı ağlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesini hedefleyen AB, ulaştırma politikası kapsamında yeni katılan üyeler için başka konulara da öncelik vermiştir. Kara yolları alanında başta teknoloji, sosyal mevzuat ve mali konular, iç su yolları, filo kapasitesi hususu, emniyet ve evre mevzuatı, mali durumlarının düzeltilmesi, emniyet ve altyapının oluşturulması, hava

taşımacılığı konusunda pazara giriş ve son olarak deniz taşımacılığı alanında ise deniz güvenliği mevzuatının uygulanması konuları üzerinde önemle durmaktadır.

3. TÜRKİYE'NİN AB ULAŞTIRMA POLİTİKASINA UYUMU

AB ulaştırma mevzuatı, emniyetli, etkin, çevreye duyarlı ve kullanışlı taşımacılık hizmetlerini desteklemek suretiyle iç pazarın işleyişinin iyileştirilmesini amaçlamaktadır. Ulaştırma müktesebatı kara yolu taşımacılığı, demir yolları, iç su yolları, kombine taşımacılık, havacılık ve deniz taşımacılığını kapsamaktadır. Söz konusu müktesebat; dahili taşımacılık pazarı çerçevesinde teknik ve güvenlikle ilgili standartlar, sosyal standartlar, devlet yardımlarının denetimi ve pazarın serbestleştirilmesi ile alakalıdır. Türkiye, bu alanda birtakım ilerlemeler kaydetmiş bulunmaktadır. AB müzakere sürecinde taşımacılık alanında birçok düzenlemeyi gerçekleştirmesi ve yatırımlarına hız vermesi gerekmektedir.

AB 2005 yılı İlerleme Raporu'nun sonuç bölümünde yazan; *Ulaştırma sektöründe genel olarak kaydedilen gelişmelere karşın, ilgili müktesebatın iç hukuka aktarımı ve müktesebata uyum ile etkin uygulamanın sağlanması konularında daha fazla çaba gösterilmesi gerekmektedir* ifadesi ulaştırma sektörü ile ilgili gelişmelerin kabul edilmesine karşılık yapılması gerekenler konusunda açık bir uyarıyı ifade etmektedir. Türkiye'nin, AB ulaştırma politikasıyla uyumu konusundaki mevcut eksiklikleri ile bunların giderilmesi için yapılması gerekenler ve öngörülen hedefler, gerek gözden geçirilmiş Ulusal Programda gerekse revize Katılım Ortaklığı Belgesi'nde, belirtilmiştir. Buna göre, Türkiye'nin ulaştırma altyapı ihtiyaçlarına ilişkin bir program, Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda Devlet Planlama teşkilatı (DPT), İçişleri Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile işbirliği içerisinde yürütülerek, 2004 yılı içinde tamamlanması beklenen *Ulaştırma Ana Planında* belirlenmiştir. Söz konusu Strateji Belgesi çalışmalarında

altyapılarla ilgili planlanan hedefler, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) ilkelerinin yer aldığı AB mevzuatı dikkate alınmak suretiyle belirlenecek ve Ulaştırma Ana Planının zeminini oluşturacaktır.

Türkiye'nin AB ulaştırma politikasına uyumuyla ilgili 2005 yılında AB tarafından yayınlanan *Türkiye İlerleme Raporu*'nda müktesebat uyumu ile ilgili öncelikli olarak yapılması gerekenler tespit edilmiştir. Yapılan bu değerlendirmeler Türkiye'nin önüne adeta bir yol haritası olarak konulmuştur. Türkiye'nin belirlenmiş bir ulaştırma politikası hedefleri (örneğin; ulaşım maliyetleri, çevresel etki ve güvenlik vs.) ve oluşturulmuş kapsamlı bir ulusal ulaştırma politikası yoktur. Belirlenmiş bir ulaştırma politikası olmadığı için de bir vizyonu, orta ve kısa vadeli ana planları da mevcut değildir. Yıllık planlarla idare edilmeye çalışılmaktadır.

Sergilenen yanlış ve eksik uygulamalar neticesinde taşıma modları arasında bulunan dengesiz yapı daha da bozulmuştur. Kara yolu ulaşımı lehine oluşan bu yapı neticesinde ülkemizde ulaştırma sektörü kara yolu ulaştırmasına bağımlı hale gelmiştir. Şu anda tüm yük taşımacılığının yüzde 89'u, yolcu taşımacılığının yüzde 96'sı, karayolu ile yapılmaktadır. Ülkemizde; trafik güvenliği, çevreye verilen zararlar, maliyetlerin azaltılması vs. gibi konulara yeterince ilgi gösterilmeyerek erişilebilirlik ve yüksek hızlara daha fazla öncelik verilmektedir. 1980 yılının başlarında ilk kez ulaştırma ana planı geliştirilmesine yönelik kapsamlı bir çalışma yapılmıştır. 10 yıllık bir dönemi kapsaması hedeflenen Ulaştırma Ana Planı (1983-1993) hazırlanmıştır. Ancak yürürlüğe konulan bu plan tam olarak uygulanmamıştır.

3.1. Kara Yolu Ulaşımı

AB, kara yolu taşımacılığında rekabetçi ve liberal bir pazar ortamı yaratmıştır. Oluşturulan bu pazarın işleyişi teknik, sosyal ve kurumsal bazda bazı kurallara bağlanmıştır. Bu çerçevede, Türk kara yolu taşımacılık pazarının, bu pazarın

gereklerini yerine getirerek AB taşımacılık pazarına entegrasyonunun sağlanması gerekmektedir. Bu maksatla AB tarafından Türk ulusal mevzuatındaki boşlukları doldurmak ve farklılıkları gidermek amacıyla bir uyum programının benimsenmesi öngörülmektedir. Türk kara yolu taşıma filosunun teknik kapasitesinin artırılarak, AB'nin teknik standartlarına adaptasyonun sağlanması için Katılım Ortaklığı Belgesi'nde kısa vadede program geliştirilmesi ve uygulanması hedefi yer almaktadır. Bu hedef doğrultusunda bir programın geliştirilebilmesine yönelik olarak ulusal bazda taşımacılık yapan araçların sayılarının ve teknik kapasitelerinin tespit edilerek, maliyet analizlerini de içeren kapsamlı bir uyum programının oluşturulması gerekmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı, kara yolu taşımacılığını düzenleyen uygulama mevzuatının yetki belgesi zorunlulukları ile ilgili muhtelif bölümlerinde Aralık 2004 ve Şubat 2005 tarihlerinde yeni bazı düzenlemeler yapmıştır. 4925 Sayılı Kara Yolu Taşıma Kanunu'na istinaden çıkarılan Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre, taşıma işi yapanların kara yolu eşya taşınması yapabilmeleri için taşıma yetki belgesi alması zorunluluğu getirilmiştir. Yönetmeliğin taşıyıcılara yetki belgesi almak için tanıdığı 1 yıllık geçiş süreci 25 Şubat 2005 tarihinde sona ermiştir. Bu tarihe kadar yetki belgesi alan firmaların sayısının az olması ve bazı uygulama zorlukları nedeniyle bu süre önce 25 Ağustos 2005 tarihine daha sonra da 25 Şubat 2006 tarihine uzatılmıştır. Bu belgelerin alınmasıyla ve uygulanması ile ilgili sorunun, yönetmeliğin içeriğiyle ilgili olmayıp, alınması zorunlu işletme yetki belgeleri için ödenmesi istenen para miktarının fazlalığından ileri geldiği gözlenmektedir. Çıkarılan kanun ve yönetmelik genel anlamda içerik ve yapı olarak AB standardına uyumu daha da kolaylaştıracak düzenlemeleri içermektedir. Ulaştırma Bakanlığı 25 Şubat 2006 tarihinden sonra yetki belgesi alma şartlarını çok ağırlaştırmıştır. Mali

açıdan hayli yüksek olan bu düzenleme nedeniyle yönetmeliğin yetki belgeleri özel şartlarının iptali için, taşıma işi yapan birçok kişi ve firma tarafından *Danıştay'a* iptal davaları açılmıştır.

Yakın tarihteki işe alımlara rağmen, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün idari kapasitesi, çalışan sayısı ve eğitim düzeyinin güçlendirilmesi gerekmektedir. Kara yolu taşımacılığı alanında, özellikle pazara giriş ve yetki belgeleri hususlarında bazı ilerlemeler sağlanmıştır. Ayrıca sosyal mevzuat, araç değerlilik istasyonları, standart denetim prosedürleri, kara yolu taşımacılık faaliyetleri mesleki yeterlilik eğitimi ve kara yolu taşımacılığı ile alakalı kayıt cihazlarına ilişkin başka mevzuat bölümleri de kabul edilmiştir.

Türk kara yolu taşımacılığı filosunun, AB'nin teknik ve çevreyle alakalı standartları ile uyumlaştırılması sürmektedir. Genel olarak, kara yolu güvenliğine ilişkin sınırlı uygulama kapasitesi ile birlikte, tehlikeli eşyaların taşınmasına ilişkin uyum eksikliği hala önemli birer sorun teşkil etmektedir. Ayrıca Türkiye'deki kaza oranları AB'deki kaza oralarına göre 6 kat daha fazladır. Kara yolu güvenliğinin iyileştirilmesi ve altyapının AB standartlarına çıkarılması için ilgili kurum ve kuruluşlar arasında gerekli koordinasyonun bir an önce sağlanması gerekmektedir.

Altyapı açısından son dönemde ümit verici gelişmeler yaşanmaktadır. Kara yolları Genel Müdürlüğü 2006 yılı verilerine göre, KGM 1 775 km' si otoyol, 31 371 km' si devlet yolu ve 30 568 km' si il yolu olmak üzere toplam 63 714 km' lik yol ağından sorumludur. Sınır kapılarındaki altyapı yetersizliklerinden kaynaklanan sorunların azaltılması için İpsala, Kapıkule ve Gürbulak, Sınır Kapıları'nda iyileştirmeler sağlanmıştır. Bulgaristan bağlantısı olan üçüncü sınır kapısı Hamzabeyli devreye sokulmuş ve Pendik RoRo Limanı açılmıştır.

2005 yılında Türkiye’de kara yolu ulaştırma sektöru, yeni hazırlanan taşıma yönetmeliği hükümlerine uyum konusunda bazı yapısal sıkıntılar yaşamak zorunda kalmıştır. Bu sıkıntıların temelini yönetmeliğin zorunlu hale getirdiği ağır mali şartlar oluşturmuştur. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği’nin yaptığı bir çalışmaya göre 22.03.2006 tarihi itibarıyla sadece 114 şirket uluslararası taşıma işleri organizatörlüğü yetki belgesi alabilmiştir. Acente ve komisyoncularla birlikte yetki belgesi sahibi lojistik şirketlerinin sayısı 400’ü bulmamıştır.

Tablo 7 - Kara Yolu Ulaştırması Konusunda, AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı (ABGS, 2006)

No	Sorumlu Kurum	Yapılması Gerekenler	Uygulama Tarihi
1	Ulaştırma Bakanlığı	Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü’nün idari kapasitesinin güçlendirilmesi amacı ile personel alımı	2004 2005
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 27 Ocak 2005 tarih ve 25709 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Kararname ile Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı 10 Bölge Müdürlüğü ile DLH Genel Müdürlüğü’ne bağlı 12 Bölge Müdürlüğü iptal edilerek yerine 12 yeni Bölge Müdürlüğü kurulmuştur. Bu yapılanma ile birlikte Genel Müdürlüğümüz gerek idari ve gerekse personel açısından güçlendirilmiş olacaktır. Ayrıca Ulaştırma Bakanlığına Aralık 2004’te ataması yapılan AB uzman yardımcıları ile memurlardan Genel Müdürlüğümüze personel takviyesi yapılmıştır.</p>			
2	Ulaştırma Bakanlığı	Kurumsal yapının güçlendirilmesi için eğitimler	2004 2006

No	Sorumlu Kurum	Yapılması Gerekenler	Uygulama Tarihi
		<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Türkiye-AB Mali İşbirliği çerçevesinde Bakanlığımızca koordine edilmekte olan “Türk Karayolu Taşımacılık Sektörüne Destek Projesi” kapsamında ülkemizde çalışmalarda bulunan danışman firma uzmanlarınca sektörün mevcut durumu incelenmiş olup, taslak Farklılık Analiz Çalışması ve Eylem Planı hazırlanmıştır. Bu çerçevede, personel eğitimi, makine ve ekipman temini ve otomasyona geçilmesi konularında AB kaynaklarından yararlanılacaktır. Zira söz konusu proje kapsamında hazırlanan 5,5 milyon Euro’luk proje fişi AB tarafından kabul edilmiştir. Proje fişi, Üye Ülkelerde dolaşıma çıkmış ve İspanya projenin twinning sürecini üstlenmek üzere teklifte bulunmuştur. Ancak İspanya’nın teklifi yeterli görülmemiştir. Bunun üzerine proje fişimiz üye ülkeler arasında tekrar dolaşıma çıkmış ve projeye İngiltere, Fransa, Almanya-Hollanda (ortak öneri) teklif vermiştir. 14 Mart 2005 tarihinde AB Komisyonu Türkiye Temsilciliği’nde söz konusu ülkeler projeye ilişkin tekliflerinin içeriği konusunda bir sunum yapmışlardır. İlgili kurum ve kuruluşlarla yapılan değerlendirme toplantısında Hollanda-Almanya ortak önerisi seçilmiştir. Bu proje kapsamında gerek yurt içi ve gerekse yurt dışında yapılacak eğitim ve gezilerle kara yolu sektöründe nitelikli eleman yetiştirilmesi sağlanmış olacaktır.</p> <p>Ayrıca kara yolu Sektörüne Destek Projesi’nin ayrı bir bileşenini oluşturan “Hizmet Alımı” için ön koşul olan “Eğitim İhtiyacı Değerlendirme Çalışması” (TOR for Training Need Assesment Study) şartnamesi ihaleye çıkmıştır. İhaleye verilen teklifler 04.07.2005 tarihinde Merkezi Finans ve İhale Birimi’nde yapılan toplantıda yeniden değerlendirilmiş ve bu konuda çalışacak firma seçilmiştir. 28 Temmuz 2005 tarihinde, Eğitim İhtiyaçları Değerlendirme Çalışması’nın Kick-off</p>	

No	Sorumlu Kurum	Yapılması Gerekenler	Uygulama Tarihi
		<p>Meeting'i yapılmış olup, çalışma başlamıştır. Seçilen firma uzmanlarınca "Kara Yolu Taşıma Sektörü Eğitim İhtiyaçlarının ve Eğitim Tesisleri Kalitesinin Değerlendirilmesi" raporu hazırlanmıştır. Çalışma sonucunda, ilgili kamu kurum/kuruluşlar ve bakanlıklar için eğitim programının uygulanmasına yönelik bir TOR hazırlanmış olup, TOR'un CFCU tarafından değerlendirme süreci devam etmektedir.</p> <p>Mesleki yeterlilik, tehlikeli eşya taşımacılığı ve kara yoluna elverişlilik testleri konusunda Genel Müdürlüğümüz bünyesinde ayrı bir yapılanma oluşturulmuştur.</p>	
3	Ulaştırma Bakanlığı	Sürücülere minimum düzeyde eğitim verebilmek ve mesleki yeterlilik şartını uygulamaya koyabilmek üzere kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi	2005 yılından itibaren
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 3 Eylül 2004 tarihli ve 25572 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Kara Yolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği kapsamında Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü bünyesinde ayrı bir Mesleki Yeterlilik Eğitimi Şubesi oluşturulmuştur.</p>			
4	Emniyet Genel Müdürlüğü	AB mevzuatına uyum ve uygulama konusunda eğitimler	2004-2006
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Araç tanımlarının AB mevzuatına uyumlu hale getirilmesi için 11.04.2003 tarihinde 25076 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren bir yönetmelik değişikliği gerçekleştirilmiştir. Söz konusu yönetmelikte araçlara hız sınırlayıcı teknik cihaz takılması, araçların uzunluk ve boyutlarının AB mevzuatına uyumlu hale getirilmesi hususlarına da yer verilmiştir. Ayrıca sürücü belgelerinin AB mevzuatına uyumlu hale getirilmesi amacıyla kanun</p>			

No	Sorumlu Kurum	Yapılması Gerekenler	Uygulama Tarihi
		<p>tasarısı hazırlanmış olup, Başbakanlığa gönderilmiştir. Kara yolu taşımacılığında sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin 20.12.1985 tarih ve 3820/85 sayılı konsey tüzüğü, kara yolu taşımacılığı alanında sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin 3820/85 sayılı tüzük ile kara yolu taşımacılığında kayıt cihazlarına ilişkin 3821/85 sayılı tüzüğün uygulanması için standart kontrol usulleri hakkında 23 Kasım 1988 tarih ve 88/599/EEC sayılı konsey direktifi, kara yolu taşımacılığında sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin 20 Aralık 1985 tarihli 3820/85/EEC sayılı konsey tüzüğünün 16. maddesi kapsamında standart bir form oluşturulmasına ilişkin 22 Şubat 1993 tarih ve 93/173/EC sayılı Konsey Kararına istinaden, Kara Yolları Trafik Yönetmeliğinin “Araç Kullanma ve Dinlenme Sürelerine Uyma Mecburiyeti ve Denetleme Esasları” başlıklı 98. maddesinde değişiklik yapılmış olup, söz konusu Yönetmelik Resmi Gazete'nin 07.10.2004 tarih ve 25571 sayısında yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 3,5 tondan hafif araçlarda emniyet kemerinin zorunlu kullanımı hakkında üye devlet kanunlarının yakınlaştırılmasına ilişkin 16 Aralık 1991 tarihli ve 91/671/EEC sayılı Konsey Direktifine uyumlaştırılması amacıyla hazırlanan Yönetmelik Tasarısı gereği için 26.05.2005 tarih ve 6310 sayılı yazımızla APK Dairesi Başkanlığına gönderilmiştir. Ayrıca sürücü belgelerinin AB mevzuatına uyumlu hale getirilmesi amacıyla bir Kanun Tasarısı hazırlanmış olup, söz konusu tasarı TBMM İçişleri Komisyonu tarafından Meclis Genel Kuruluna gönderilmiştir.</p> <p>AB uygulamalarına uyum konusundaki eğitim alanında ise mevzuat uyumu, idari kapasitenin artırılması, ekipman alımına ilişkin olarak Türk Kara Yolu Sektörüne destek projesi 2004 yılı Mali İşbirliği Programlamasına sunulmuştur. TAIEX</p>	

No	Sorumlu Kurum	Yapılması Gerekenler	Uygulama Tarihi
		<p>kapsamında 14-15 Ekim 2004 tarihleri arasında “AB Trafik Standartları ve Uygulaması konulu (INFRA 6606) seminer” Emniyet Genel Müdürlüğü’nde gerçekleştirilmiştir. Kasım ayında söz konusu seminerin devamı yapılacaktır.</p> <p>Bireysel ve toplumsal yaşam zincirinin temel halkaları içerisinde, bireysel sorumluluklar ve özgürlükler ön sıralarda gelmektedir. Modern toplumlarda, sorumluluklarının bilincindeki bireylerin, bireysel sorumluluklarını yerine getirmeyen bireyleri ve yönetimleri, evrensel ve demokratik değerler ölçüsünde uyarma hakları, hak aramaları ve tepkiler göstermeleri, demokrasinin olmazsa olmaz koşullarıdır.</p> <p>Bireyin sayılan özgürlüklerini kullanabilmesi için modern devletin sorumlulukları arasında; günün şartlarına göre kanuni düzenlemeler yapması, ortamın hazırlanması ve hem bireyin özgürlüklerini kullanabilmesi, hem de özgürlüklerin kullanılması sırasında diğer bireylerin zarar görmemesi için önlemler alınması, iç ve dış müşteri memnuniyetleri noktasında, sürekli öğrenmeler ve buna bağlı olarak da değişimler göstermesi için toplumsal olay polislerinin eğitimlerinin düzenlenmesi gelmektedir.</p> <p>Avrupa Birliği’ne girme sürecinde olan ülkemiz, sayılan özgürlükleri kullanmak isteyen halkına karşı sorumluluklarını Avrupa ülkeleriyle aynı normlarda yerine getirebilmesi ancak bu konuda varsa eksiklerinin giderilmesi ile mümkün olacaktır.</p> <p>Avrupa ülkeleri polis teşkilatları ile ortak düzenlenecek uluslararası seminer projesi, bahse konu hedeflere ulaşmada teşkilatımıza yol gösterici olacağı ön görülen bir projedir. Söz konusu proje TAIEX kapsamında 05-07/09/2005 tarihinde İngiltere, Hollanda, Fransa ve Almanya’dan katılan uzmanlar ile İstanbul İli’nde gerçekleştirilmiştir.</p>	

No	Sorumlu Kurum	Yapılması Gerekenler	Uygulama Tarihi
5	Emniyet Genel Müdürlüğü	Uygulamaya yönelik yapının güçlendirilmesi	2004 2006

3.2. Deniz Yolu Ulaşımı

İlk Ulusal Programdan sonra AB mevzuatına uyum amacıyla çıkarılan mevzuat aşağıda verilmektedir:

Gemi Adamları Eğitiminin Minimum Seviyesi hakkında 04 Nisan 2001 tarih ve 2001/25/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi ve Topluluk limanlarına uğrayan gemilerdeki denizcilerin çalışma saatlerine ilişkin hükümlerin uygulanması hakkında 13 Aralık 1999 tarih ve 1999/95/EC sayılı Konsey Direktifine ilişkin olarak hazırlanan Gemi Adamları Yönetmeliği, 31 Temmuz 2002 tarih ve 24832 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır.

Devlet liman kontrolünü yürüten Enspektörler için ortak bir kimlik kartı modeli oluşturulmasına ilişkin 25 Haziran 1996 tarih ve 96/40/EC sayılı Komisyon Direktifi uygulamaları idari düzenleme yolu ile uyumlu hale getirilmiştir.

Liman devleti kontrolü konusunda Türkiye, Akdeniz Liman Devleti Memorandumu ile Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Memorandumuna taraftır. Memorandumların uygulanmasına yönelik *Liman Devleti Kontrol Yönetmeliği* taslağı hazırlanmıştır. Söz konusu memorandumlarda çerçevesindeki kontrollerin gerçekleştirilmesi amacıyla mevcut hukuki, idari, teknik, personel ve eğitim altyapısını güçlendirme çalışmaları devam etmektedir. Avrupa Birliği’nin uluslararası ilişkiler ve Deniz Ticaret Mevzuatının deniz taşımacılığı hizmetlerinin uyumunda önemli bir rol oynamasına

rağmen direktiflerin büyük bir çoğunluğunun Avrupa Birliği'ne üye olmayı gerektirdiğinden katılımı birlikte uyum ve uygulama öngörülmektedir.

Deniz yolu taşımacılığı alanında yasal uyum ve idari kapasitenin güçlendirilmesine yönelik bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. Deniz ortamının hidrokarbon ya da diğer tehlikeli maddelerle kirlenmesi durumunda acil yanıt verme mekanizmalarına ilişkin kanun Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Deniz güvenliği müktesebatının büyük kısmının ulusal mevzuata aktarılmasını amaçlayan taslak çalışmaları hazırlanmıştır. Gemilerin karşılanması ve gemi atıklarının denetimine ilişkin bir yönetmelik Aralık 2004 tarihinde yayınlanmış olup, uygulanması izlenmeli ve liman karşılama (kabul) tesislerinin yenilenmesi gerekmektedir. Hala gerekli kurumların oluşturulmasına ihtiyaç vardır.

AB Konseyi 5 Haziran 2003 tarihinde, ikili anlaşmalarda mevcut bulunan bazı hükümlerin, Topluluk Anlaşmasının ilgili kısımları ile değiştirilmesinin sağlanması amacıyla Avrupa Komisyonu'na üçüncü ülkeler ile müzakereler başlatma görevi vermiştir. Ancak, SOLAS - 78, SOLAS - 88 (Denizlerdeki Hayatın Güvenliğine Yönelik Uluslararası Konvansiyon) ile Load Line-88 ve MARPOL Ek III - IV' (Gemi Kaynaklı Kirliliğin Önlenmesine Yönelik Uluslararası Konvansiyon) konvansiyona taraf olunmasına yönelik prosedürlerin hala tamamlanması beklenmektedir. Deniz güvenliği konusunda ise Türkiye, SOLAS Konvansiyonu Bölüm XI/2 ve ISPS kuralları kapsamındaki uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmiştir. Merkezi bir gemi emniyeti veritabanı, ulusal bir liman devleti denetim veritabanı ve *Marmara Denizi'nde bir Gemi Trafik Sistemi* kurulmuştur. 2003 yılında Türkiye'nin alıkonulan gemilerinin oranı % 17,5 iken, 2004 yılında bu oran % 8.63'e düşmüştür. Bu oran AB bandıralı gemilerde 2004 yılında % 3,996 olmuştur.

Türk deniz filosunun kapasitesinin daha fazla iyileştirilmesi gerekmektedir. Türkiye hala Paris Mutabakat Zaptı'nın kara listesinde bulunmaktadır. Ancak konumunu "çok yüksek riskli"den "yüksek riskli" kategorisine doğru iyileştirmiştir. Aralık 2003'de denizlerde güvenliği arttırmaya yönelik *Deniz Taşımacılığı Hareket Planı* (2004-2008) kabul edilmiştir. Bu mevzuat AB müktesebatı ile uyumlu olup uygulamaya yönelik ikincil mevzuatın bir kısmı 2003 ve 2004 yıllarında çıkarılmıştır.

2005 yılında tamamlanması hedeflenen, 2004 Yılı Deniz Emniyeti Eylem Planı'nda öngörülen hedeflerin önemli kısmı, yerine getirilmemiştir. Kıyı ticaretine erişim Türk gemileri için geçerli olmaya devam etmektedir. Kıbrıs Rum Kesimi bandıralı gemiler ile Kıbrıs Rum kesimi ticaretine hizmet eden gemilere ilişkin mevcut kısıtlamalar konusunda ilerleme kaydedilmemiştir. Devlet yardımlarının düzenlenmesi konusunda ilerleme kaydedilmemiştir. Türkiye'de, devlet yardımlarını düzenleyen yerleşik bir kurum mevcut değildir. Limanlarımızın özelleştirilmesi açısından 2005 yılı düğmeye basılan yıl olarak tarihe geçmiştir. 2005 yılında ülkemiz, tersanelerine verilen gemi siparişleri miktarı bakımından dünyada ilk on sıranın içerisinde yerini almıştır. Deniz yolu ulaştırma sektörü kapasitesini 7,4 milyon dwt'a yükseltmiş ve filo açısından dünyada 24. sıraya yükselmiştir.

Öte yandan deniz ulaştırma sektörüyle ilgili hala önemli sorunlar devam etmektedir. Özel liman işletmeleri kamunun nispi kira uygulamalarından dolayı sıkıntılar yaşamaktadır. Ülkemiz bir deniz yolu lojistik üssüne sahip değildir. Lojistik üsse sahip olmak için sadece fiziki altyapının değil, transit yüklerin en kısa sürede aktarımını sağlayacak gümrük mevzuat kolaylıkları ve gümrük altyapısının da gerektiği gibi oluşturulmasına ihtiyaç vardır. Mevcut gümrük mevzuatı ile aktarma süreleri 1 haftayı bulmaktadır. Dubai ve Rotterdam gibi limanlarda bu süreler birkaç

gün veya birkaç saati geçmemektedir. Aktarma sürelerinin uzunluğu ile beraber, mevcut gümrük mevzuatı kabotaj taşımalarında da önemli sıkıntılara neden olmaktadır. Lojistik uygulamalarında; gümrük hareket izin belgesi sorunu, gümrük bilgisayarlarında oluşan sorunlar, konşimento kopyası istenmesi, transit yüklerden fatura istenmesi, manifestolarda yanlışlık olması, farklı uygulamalar, konteynır muayenesi, eksiklik / fazlalık gibi uygulama sorunları hala giderilememiştir. Dış ticaretimizin miktar açısından % 86,3'ün deniz yoluyla gerçekleştiği unutulmamalıdır.

Tablo 8 - Deniz Ulaştırması ve Deniz Güvenliği Konusunda, AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı (ABGS, 2006)

19	Denizcilik Müsteşarlığı	Mevzuat çevirilerinin tamamlanması	2003
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Çevirisi yapılması gereken 18 mevzuattan 15 adet mevzuat çevirisinin onaylanması aşaması tamamlanmıştır.			
20	Denizcilik Müsteşarlığı	Gemi sörvey prosedürlerini içeren dokümanların hazırlanarak dağıtılması	2004
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Gemi Sörveyini içeren kontrol listesi hazırlanarak, Bölge Müdürlüklerine dağıtımı yapılmıştır.			
21	Denizcilik Müsteşarlığı	Gemi sörvey uzmanlarının ve liman başkanlarının teknik AB standartları konusunda eğitimlerinin tamamlanması	2004
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Bu kapsamda 2004 yılı içerisinde yetkilendirilen 66 PSCO personeline PSCO eğitimi verilmesine devam edilecektir. İstanbul Bölge Müdürlüğü'nde Liman Denetimi Kontrol Uzmanlarına planlandığı			

üzere (1.grup) 09-13 Şubat 2004 tarihinde *Bayrak Devleti* uygulamaları eğitimi verilmiş olup, (2.grup) 08 Mart 2004 tarihinde eğitime başlamış 12 Mart 2004 tarihinde eğitim tamamlanmıştır. 15-21 Mart 2004 tarihleri arasında Liman Başkanlarına (66 Kişi) ayrıca, bölgelerde ve limanlarda görevli bir kısım Denetleme Memuru ve Denetleme Şefine (106 kişi) 29-01 nisan tarihleri arasında Denizcilik Müsteşarlığı konferans salonunda AB standartları konusunda SOLAS Bölüm IX ve ISM-ISPS Code uygulamalarına yönelik olarak hizmet içi eğitim verilmiştir. “Türkiye’de Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek” adlı Eşleşme (Twinning) projesinin 6.hedefi olan “Bayrak devleti uygulamalarının etkinliğinin artırılması” kapsamında 11 İspanyol Kısa Dönem Uzmanının eğitimci olarak katılımıyla 19 Nisan-20 Mayıs 2004 tarihlerinde 5 haftalık teorik ve 31 Mayıs-04 Haziran 2004 tarihleri arasında 1 haftalık uygulamalı, İstanbul’da Gemi Denetim Uzmanları, Gemi Sörvey Uzmanları ve Liman Başkanları için eğitimler düzenlenmiş ve başarıyla tamamlanmıştır. Limanlara giriş-çıkış yapan gemilerin denetlenmesi, liman tesislerinin güvenliğine yönelik IMO tarafından hazırlanan ve tüm taraf devletlerce kabul edilen ISPS Kod Uygulaması hakkında Türk Loydu tarafından PSCO’ lara yönelik 09-11 Haziran 2004 tarihleri arasında Denizcilik Müsteşarlığında eğitim verilmiştir.

Gemilerin Güvenlik Denetimleri hakkında Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından PSCO’ lara yönelik 09-11 Haziran 2004 tarihleri arasında eğitim verilmiştir.

“Türk Boğazları ve Gemi Trafik Hizmetleri Projesi” kapsamında ve proje tekliflerinin alındığı aşamada ABD Ticareti Geliştirme Ajansı (TDA) ile Denizcilik Müsteşarlığı arasındaki işbirliğine istinaden ABD Sahil Güvenlik Teşkilatı’ndan (USCG) alınacak eğitimleri için Denizcilik Müsteşarlığı ve ABD-TDA arasındaki

anlaşma kapsamında 23-27 Ağustos 2004 tarihleri arasında Ankara’da Denizcilik Müsteşarlığı Konferans Salonunda toplam 64 PSCO ve GSK Uzmanına “Deniz Kazalarının İncelenmesine” ilişkin eğitim verilmiştir.

“Türkiye’de Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek” adlı Eşleşme (Twinning) Projesinin 8.hedefi olan “Liman Devleti Uygulamalarının Etkinliğinin Arttırılması” kapsamında 9 İspanyol Kısa Dönem Uzmanın eğitimci olarak katılımıyla 13 Eylül 2004-01 Ekim 2004 tarihleri arasında 1 haftası teorik ve 2 haftası uygulamalı olmak üzere toplam 65 Gemi Denetim Uzmanı ve GSK Uzmanlarına eğitim verilmiş ve başarıyla tamamlanmıştır.

“2004 yılı içinde Liman Devleti Kontrolü sörveyörlerinin istihdamının tamamlanması ile ilgili olarak 17.09.2004 tarih ve 5234 sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 26ncı maddesi gereği 80 adet GSK Uzmanı (Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı) istihdam edilmesine ilişkin yazılı sınav 07.11.2004 tarihinde yapılmış ve sınavda başarılı olan personelin ataması tamamlanmıştır.

22	Denizcilik Müsteşarlığı	Deniz kazalarının araştırılması için idari yapılanmanın tamamlanması, hukuki ve teknik düzenlemelerin yapılması	2004
----	----------------------------	---	------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Deniz Kazalarının İncelenmesine ilişkin olarak idare bünyesinde görev yapan Uzmanlardan deniz kazalarının incelenmesine ilişkin gerekli görevlendirme yapılmıştır. Hukuki ve teknik düzenlemeler hususunda “Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik”, 31.12.2005 tarih ve 26030 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

23	Denizcilik Müsteşarlığı	Ulusal Deniz Güvenliği İnceleme Kurulunun oluşturulması	2004
----	----------------------------	---	------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Ulusal Deniz Güvenliği İnceleme kurulunun oluşturulması için hukuki temel olmak üzere ve kurulun yetki görev ve sorumlulukları ile çalışma usul ve esaslarını belirleyen bir Bakan Oluru hazırlanmıştır. İlgili Müsteşarlık birimlerinin görüşlerinin alınmasını müteakip hayata geçirilecektir.			
24	Denizcilik Müsteşarlığı	AB mevzuatı, ulusal mevzuat ve taraf olduğumuz uluslararası düzenlemeleri kapsayan Türkçe ve İngilizce veri tabanının oluşturulması	2004
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Veri tabanı oluşturulması çalışmaları tamamlanmış olup söz konusu veriler “ http://www.denizcilik.gov.tr ” adresinde <i>mevzuat</i> başlığı altında hizmete sunulmuştur. Bilgilerin aktarılması çalışmalarına devam edilmektedir.			
25	Denizcilik Müsteşarlığı	Merkezi gemi güvenliği veri tabanının oluşturulması	2004
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Merkezi gemi güvenliği veri tabanı oluşturulmuş olup, ihtiyaçlara göre geliştirilmesi sürdürülmektedir.			
26	Denizcilik Müsteşarlığı	Ulusal klas kuruluşunun, nicelik ve nitelik açısından güçlendirilmesi	2005
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi ile 1 Ekim 2004 tarih ve 25246 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren “Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik” hükümlerine göre hazırlanan Yetki Devri Protokolü imzalanmıştır.			
27	Denizcilik Müsteşarlığı	Bayrak devleti sörveyörlerinin istihdamının tamamlanması	2004

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 80 adet Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı istihdamı için açılan sınavı kazanan adayların Türkiye Büyük Millet Meclisinde kabul edilen 17.09.2004 tarih ve 5234 Sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Değişiklik yapılmasına dair Kanununun 26. maddesine istinaden söz konusu kadrolara atanması yapılmıştır. GSK Uzmanı olarak göreve başlayan 80 aday memurun asaletlerinin onaylanması için Devlet Personel Başkanlığının “Aday Memurların Yetiştirilmesine Dair Genel Yönetmelik” hükümlerince temel eğitimleri tamamlanmış olup hizmet içi eğitimleri devam etmektedir. Staj uygulamaları bilahare başlatılacaktır. 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun 4/b maddesi gereğince birer yıllığına çalıştırılmak üzere Müsteşarlığımızın kullanımına müsaade edilen kadrolarda eğitimleri ve mesleki deneyimleri itibarıyla PSCO (Liman Devleti Kontrol Uzmanı) görevini yapabilecek olan 58 personel işe alınmış ve bu personel aynı zamanda Bayrak Devleti Sörveyörü olarak görevlendirilmiştir. ÖSYM tarafından yapılan KPSS sınavına göre 40 adet yeni GSK Uzmanının alınması için duyuru yapılmış olup, 2005 yılı içerisinde söz konusu kadrolardan 4 tanesine atama yapılmıştır.

28	Denizcilik Müsteşarlığı	Bayrak devleti uygulamaları ile ilgili personelin İngilizce eğitimlerinin tamamlanması	2005
----	----------------------------	---	------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 2005 yılı içinde Bayrak Devleti uygulamaları ile ilgili personelin eğitimi için ilgili kuruluş (English Club) anlaşma yapılmış olup, 13 Ağustos 2005 tarihinde eğitime başlanmış ve ilgili kuruluşla yapılan anlaşma çerçevesinde 31.12.2005 tarihinde sona ermiştir.

29	Denizcilik Müsteşarlığı	SOLAS bölüm IX ve ISM Code uygulamaları konusunda uygulamalı ulusal eğitim seminerleri düzenlenmesi “Türkiye’de Deniz Ulaştırması	2004
----	----------------------------	---	------

		Güvenliğin Güçlendirilmesine Destek” projesinden karşılanmaktadır.	
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 2 grup halinde 09-13 Şubat 2004 ve 08-12 Mart 2004 tarihleri arasında Liman Devleti Kontrol Uzmanlarına (PSCO) Bayrak Devleti Uygulamaları eğitimi İstanbul Bölge Müdürlüğü’nde verilmiştir. 01-05 Mart 2004 tarihleri arasında PSCO ve GSK Uzmanlarının da katıldığı uygulamada birlikteliğin sağlanmasına yönelik eğitim Denizcilik Müsteşarlığı’nda verilmiştir. 12 Mart 2004 tarihi itibarıyla PSCO ve GSK Uzmanlarının eğitimi tamamlanmış olacaktır. “Türkiye’de Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek” adlı Eşleşme (Twinning) projesinin 6. hedefi olan “Bayrak Devleti uygulamalarının etkinliğinin artırılması” kapsamında 11 İspanyol Kısa Dönem Uzmanının eğitmeni olarak katılımıyla 19 Nisan-20 Mayıs 2004 tarihlerinde 5 haftalık teorik ve 31 Mayıs-04 Haziran 2004 tarihleri arasında 1 haftalık uygulamalı eğitim verilmiştir. Söz konusu eğitimler sırasında, Gemi Denetim Uzmanları, Gemi Sörvey Uzmanları ve Liman Başkanları için Solas Bölüm IX ve ISM Code uygulamaları konuları da yer almıştır. 28 Ocak 2005’te Liman Devleti Kontrol Uygulamaları çerçevesinde limanlara gelen yabancı Bayraklı gemilerde yapılan denetimlerde uygulamada birlikteliği sağlamak amacıyla GSK Uzmanlığı kadrosunda olup Liman Devleti Denetimi görevi ile yetkilendirilmeyenlere ve 4B statüsünde çalışan PSCO’lara , gerek mezuniyetleri gerekse sahip oldukları ehliyetlerden dolayı “Liman Devleti Denetimi ve PSCO Eğitimi” verilmiştir.</p>			
30	Denizcilik Müsteşarlığı	Sörveyörlerin bilgi teknolojisi ekipmanı ve yazılım gereksinimlerinin tamamlanması (“Türkiye’de Deniz Ulaştırması Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek” projesinden kısmi olarak karşılanmaktadır)	2004

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: “Türkiye’de Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek” projesinin “supply” bölümü ihalesi tamamlanmış ve sözleşmeler imzalanmıştır. Anılan ekipmanlar gelmiş olup, Liman Başkanlıklarına dağıtımı yapılmıştır.			
31	Denizcilik Müşteşarlığı	Gemi sörveyörlerinin ekipman ve araç ihtiyaçlarının tamamlanması	2005
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Bu kapsamda alınan 20 adet araç, bilgisayar ve diğer ekipmanlar tedarik edilerek Liman Başkanlıkları ve Bölge Müdürlüklerine dağıtılmıştır.			
32	Denizcilik Müşteşarlığı	Türkiye’nin ve uluslararası deniz taşımacılığı sektörünün nitelikli gemi adamı ihtiyacını karşılamak üzere denizcilik eğitimi veren üniversite ve yüksek okulların AB ve IMO standartlarına göre teknik ekipman ihtiyaçlarının tamamlanması	2005
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Üniversiteler ve yüksekokullara teknik ekipman alınması ile ilgili ihale tamamlanmış olup, malzemelerin bir kısmının teslimatı direk olarak üniversitelere yapılmıştır. Kalan kısmı ise Denizcilik Müsteşarlığı aracılığı ile üniversitelere teslim edilmiştir.			
33	Denizcilik Müşteşarlığı	Merkez teşkilatındaki Bayrak Devleti uygulamalarında görevli personelin teknik ekipman ve yazılım ihtiyaçlarının tamamlanması (“Türkiye’de Deniz Ulaştırması Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek” projesinden kısmi olarak karşılanmaktadır)	2004

<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: “Türkiye’ de Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek” projesinin “supply” bölümü ihalesi tamamlanmış ve sözleşmeler imzalanmıştır. Anılan ekipmanlar gelmiş olup, Liman Başkanlıklarına dağıtımı yapılmıştır.</p>			
34	Denizcilik Müsteşarlığı	Bayrak Devleti uygulamaları için bir meslek içi eğitim merkezi oluşturulması	2005
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 31.12.2004 tarih ve 25687 sayılı mükerrer resmi gazetede yayımlanan 2005 yılı mali bütçe kanununun 34. maddesi gereğince “kamu kurum ve kuruluşlarınca işletilen eğitim ve dinlenme tesisi, misafirhane, kreş, spor tesisi vb. sosyal tesislerin giderlerine bütçeden katkıda bulunulamaz.” Hükmü yer aldığından Bayrak Devleti uygulamaları için bir meslek içi eğitim merkezinin oluşturulması amacıyla herhangi bir çalışma başlatılmamıştır.</p>			
35	Denizcilik Müsteşarlığı	Ulusal liman devleti kontrolü veri tabanı ve bilgi sisteminin kurulması (“Türkiye’de Deniz Ulaştırması Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek” projesinden kısmi olarak karşılanmaktadır)	2004
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Bu amaçla bir veri tabanı ve yazılım geliştirilmiş olup, ihtiyaçlara göre daha da geliştirilmesi çalışmaları sürdürülmektedir.</p>			
36	Denizcilik Müsteşarlığı	Limn devleti kontrolünün etkin uygulanması amacıyla Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) denizcilik sözleşmelerinin uygulanması konusunda Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile işbirliğinin güçlendirilmesi	2004

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: “53, 92, 73 sayılı ILO Sözleşmelerine ilişkin 01.07.2003 tarih ve 25155 sayılı Resmi Gazetede, 134, 108, 146, 166, 55, 68, 69, 164, 152 sayılı ILO Sözleşmelerine ilişkin 22.07.2003 tarih ve 25176 sayılı Resmi Gazete’de, 133 sayılı ILO Sözleşmesine ilişkin 09.10.2003 tarih ve 25254 sayılı Resmi Gazete’de Kanunlar yayımlanmıştır. Bahse konu sözleşmelerden 108 sayılı ILO Sözleşmesinin 07.02.2005 tarihinde,55, 68, 69, 73, 92, 133, 134, 152, 164, ve 166 sayılı Sözleşmelerin ise 17.03.2005 tarihinde Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ofisince tescilleri yapılmıştır. Uygulamaya ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

37	Denizcilik Müsteşarlığı	Liman devleti kontrolü sörveyörlerinin istihdamının tamamlanması	2004
----	----------------------------	---	------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 80 adet Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı istihdamı için açılan sınavı kazanan adayların Türkiye Büyük Millet Meclisinde kabul edilen 17.09.2004 tarih ve 5234 Sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Değişiklik yapılmasına dair Kanunun 26. maddesine istinaden söz konusu kadrolara atanması yapılmıştır. GSK Uzmanı olarak göreve başlayan 80 aday memurun asaletlerinin onaylanması için Devlet Personel Başkanlığının “Aday Memurların Yetiştirilmesine Dair Genel Yönetmelik” hükümlerince temel eğitimleri tamamlanmış olup hizmet içi eğitimleri tamamlanmıştır. Staj uygulamaları görev yerlerinde devam etmektedir. 657 Sayılı DMK’ nün 4/b maddesi gereğince birer yıllığına çalıştırılmak üzere Denizcilik Müsteşarlığı’nın kullanımına müsaade edilen kadrolarda eğitimleri ve mesleki deneyimleri itibariyle PSCO(Liman Devleti Kontrol Uzmanı) görevini yapabilecek olan 58 personel işe alınmış ve bu personel aynı zamanda Bayrak Devleti sörveyörü olarak görevlendirilmiştir.

38	Denizcilik Müsteşarlığı	Liman devleti kontrol prosedürlerini içeren dokümanların hazırlanarak dağıtılması	2004
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Liman devleti kontrol prosedürlerini içeren dokümanlar, Kontrol Listesi (Check List) hazırlanarak Bölge Müdürlüklerine dağıtımı yapılmıştır.			
39	Denizcilik Müsteşarlığı	Liman devleti kontrol uzmanlarının AB ve IMO standartlarında eğitimlerinin tamamlanması	2005
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Bu kapsamda 2004 yılı içerisinde yetkilendirilen 66 PSCO personeline PSCO eğitimi verilmesine devam edilecektir. İstanbul Bölge Müdürlüğü'nde Liman Denetimi Kontrol Uzmanlarına planlandığı üzere (1.grup)) 09-13 Şubat 2004 tarihinde Bayrak Devleti uygulamaları eğitimi verilmiş olup, (2.grup) 08 Mart 2004 tarihinde eğitime başlamış 12 Mart 2004 tarihinde eğitim tamamlanmıştır. Limanlara giriş-çıkış yapan gemilerin denetlenmesi, liman tesislerinin güvenliğine yönelik IMO tarafından hazırlanan ve tüm taraf devletlerce kabul edilen ISPS Kod Uygulaması hakkında Türk Loydu tarafından PSCO' lara yönelik 09-11 Haziran 2004 tarihleri arasında Denizcilik Müsteşarlığı'nda eğitim verilmiştir. Gemilerin Güvenlik Denetimleri hakkında Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından PSCO' lara yönelik 09-11 Haziran 2004 tarihleri arasında eğitim verilmiştir. "Türkiye'de Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek" adlı Eşleşme (Twinning)Projesinin 8.hedefi olan "Liman Devleti Uygulamalarının Etkinliğinin Arttırılması" kapsamında 9 İspanyol Kısa Dönem Uzmanın eğitimci olarak katılımıyla 13 Eylül 2004-01 Ekim 2004 tarihleri arasında 1 haftası teorik ve 2 haftası uygulamalı olmak üzere toplam 65 Gemi Denetim Uzmanı ve GSK Uzmanlarına eğitim verilmiş ve başarıyla tamamlanmıştır.			

<p>48 Liman Devleti Kontrol Uzmanına hizmet içi eğitim çerçevesinde merkez İstanbul olmak üzere teorik ve pratik kurs verilmiştir. Ayrıca, AB Eşleşme (Twinning) projesi kapsamında 10 Uzmanın İspanya Deniz Güvenliği Eğitim Merkezi Jovellanos'a yurtdışı eğitim ziyaretleri 11-17 Temmuz 2004 tarihleri arasında İspanya'nın Gijon şehri Jovellanos Eğitim Merkezinde yapılmıştır. Twinning Projesinin 8. hedefi olan "Liman Devleti Uygulamalarının Etkinliğinin Arttırılması" kapsamında, 13 Eylül-01 Ekim 2004 tarihleri arasında İzmir'de Liman Devleti Kontrol eğitimi düzenlenmiştir. Liman Devleti Kontrol Uzmanlarına, 25-28 Ocak 2005 tarihlerinde PSCO konularında teorik ve ayrıca iki hafta süre ile uygulamalı eğitim verilmiştir. 2 Mart 2005 tarihinde düzenlenen Yeterlilik Sınavına alınan 54 PSCO sınavı başarı ile geçmiş olup 26 PSCO' nun eğitimleri tamamlanmıştır.</p>			
40	Denizcilik Müsteşarlığı	Liman devleti kontrolü ile ilgili personelin İngilizce eğitimlerinin tamamlanması	2005
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 2005 yılı içinde Bayrak Devleti Uygulamaları ile ilgili personelin İngilizce eğitimi için ilgili kuruluş (English Club) anlaşma yapılmış olup, 13 Ağustos 2005 tarihinde eğitime başlanmıştır. Eğitim ilgili kuruluşla yapılan anlaşma çerçevesinde 31.12.2005 tarihinde sona ermiştir.</p>			
41	Denizcilik Müsteşarlığı	Uzmanların bilgi teknolojisi ekipmanı, yazılımları ile diğer araç, gereç, teçhizat ihtiyaçlarının tamamlanması ("Türkiye'de Deniz Ulaştırması Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek" projesinden kısmi olarak karşılanmaktadır)	2005
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Anılan teçhizat ihtiyaçları tamamlanmış olup; dağıtımı yapılmıştır.</p>			

42	Denizcilik Müsteşarlığı	Deniz kirliliği operasyon el koordinasyon merkezinin kurulması	2005
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 11 Mart 2005 tarih ve 25752 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren, 5312 sayılı ‘‘Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun’’un uygulama yönetmeliğinin hazırlanması ve Çevre ve Orman Bakanlığına sunulması için Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde bir komisyon kurulmuş ve çalışmalar devam etmektedir. 5312 sayılı Kanun çerçevesinde genel koordinasyonun Çevre ve Orman Bakanlığı’nda olması sebebi ile diğer ilgili kurum/kuruluşlardan görüş talep etmiş, görüşlerin toplanmasının ardından Çevre ve Orman Bakanlığı Yönetmelik ve Ulusal Acil Durum Planını nihai hale getirecek ve Denizcilik Müsteşarlığı ile müştereken Başbakanlığa gönderecektir</p>			
43	Denizcilik Müsteşarlığı	Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı ile işbirliğinin geliştirilmesi ve çalışmalara gözlemci statüsünde katılım sağlanması için girişimlerde bulunulması	2004
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı’na gözlemci statüsünde katılım sağlanmasını teminen 21 Mart 2005 tarihinde Dışişleri Bakanlığına çalışmaların başlatılmasına dair yazı gönderilmiştir.</p>			
44	Denizcilik Müsteşarlığı	Sürelili ve süresiz denizcilik yayınlarından oluşan ve tüm ilgililerin yararlanabileceği bir kütüphane oluşturulması	2005
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Deniz Ticaret Odası ile daha önce yapılan görüşmeler neticesinde, ağırlıklı olarak IMO yayınları olmak üzere toplam 140</p>			

<p>adet kitap (5”i Türkçe ve 135”i İngilizce) ve bu kitapların 12 tanesinin CD’si Denizcilik Müsteşarlığı’na ulaşmış olup; Denizcilik Müsteşarlığı kütüphanesinde kullanıma sunulmuştur.</p>			
45	Denizcilik Müsteşarlığı	Türk limanları gemi giriş çıkış bilgilerinin yer aldığı, limanların birbirleri ile ve Denizcilik Müsteşarlığı ile irtibatlı bir bilgi erişim sisteminin işler hale getirilmesi (Ulusal bütçeden ve “Türkiye’de Deniz Ulaştırması Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek” projesinden karşılanmaktadır)	2004
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Söz konusu bilgi erişim sistemi kurulmuş ve işler hale getirilmiştir.</p>			
46	Denizcilik Müsteşarlığı	Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve yeniden yapılanmasını sağlamak üzere projeler geliştirilmesi	2004
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: “Kabotaj Taşımacılığı Etüt Çalışması ve Bu Çalışmaya İstinaden Uygun Gemi Tipi ve Tonajının Tespiti” konulu proje DPT Müsteşarlığı’na sunulmuş ve 2005 Yılı Yatırım Programına alınması kararlaştırılmıştır. “Kabotaj Hattında Deniz yolu ile Yapılması Planlanan Yük ve Yolcu Taşımacılığı Saha Etüt Çalışması” ve “Türk Koster Filosunun Yenilenmesine Yönelik Tekno-Ekonomik Performansa Odaklanmış Teknoloji Geliştirilmesi” şeklinde iki aşamalı olarak planlanan projenin ilk aşamasında; özellikle karayolu vasıtasıyla gerçekleştirilen trafiğin denizlere kaydırılması çalışmaları kapsamında mevcut imkan ve kabiliyetlerin tespit edilerek, özel sektörün uygun yerlerde ve uygun şartlarla yatırıma özendirilmesi amaçlanmakta</p>			

olup, ikinci aşamada ise; Türk Deniz Ticaret Filosunun gençleştirilmesi ve yeniden yapılanmasını sağlamak üzere, ticari ve ekonomik açılardan kabul edilebilir bir koster taşımacılık modeli oluşturarak bunun Türk deniz taşımacılık sistemi içerisinde uygulanabilirliğini göstermek ve belirlenen tonajlar için yürütülecek bir optimizasyon çalışmasıyla yüksek teknik ve ekonomik performansı olan uluslararası planda bu anlamda rekabet edebilir kosterlerin ortaya çıkarılması amaçlanmaktadır. Ulusal bütçeden 960 bin YTL kaynak ayrılması öngörülen projenin ihale çalışmalarına 1 Ocak 2005 tarihinden itibaren başlanmıştır.

47	Denizcilik Müşteşarlığı	Uluslararası denizcilik platformlarında Türkiye'nin etkinliğini artırmak amacıyla Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyonu Kuruluna işlerlik kazandırılması	2003
----	----------------------------	--	------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 21 Haziran 1996 tarih ve 22673 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonuna işlerlik kazandırılması amacıyla yönetmeliğin bazı maddelerinde yapılan değişiklik 30.5.2003 tarihi ve 25123 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Yasal süreç tamamlanmış olup, kurulun işlerliği devam etmektedir.

48	Denizcilik Müşteşarlığı	Petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye karşı mücadele için acil müdahale merkezleri oluşturulması, uygun personel ve ekipmanla donatılması ("Türkiye'de Deniz Ulaştırması Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek" projesinden kısmi olarak karşılanmaktadır)	2005
----	----------------------------	--	------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 11 Mart 2005 tarih ve 25752 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren, 5312 sayılı "Deniz Çevresinin Petrol ve

Diğer Zararlı Maddelerle Kirletilmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun''un uygulama Yönetmeliğinin hazırlanması ve Çevre ve Orman Bakanlığına sunulması için Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde bir komisyon kurulmuş ve çalışmalar devam etmektedir. Öte yandan, '' Ulusal Acil Müdahale Taslağı'' hazırlanmış olup, nihai hale getirme çalışmaları sürdürülmektedir. Ayrıca, 2005 yılı mali bütçesine '' Acil Müdahale Merkezlerinin Oluşturulması ve Muhtelif Denizlerimizde Mevcut Durumun Tespiti için Fizibilite çalışması Projesinin teknik şartnamesi ve idari şartname hazırlıkları tamamlanmıştır. Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından Başbakanlığa gönderilecek olan Yönetmeliğin Resmi Gazete'de yayımlanmasının ardından projeye 2006 yılı Mart ayında başlanması planlanmaktadır. Projenin fizibilite çalışması tahmini 2 yıl sürecek olup, elde edilen verilerin neticesinde tüm Türkiye kıyılarının duyarlılık haritaları ortaya çıkacak ve acil durum merkezlerinin kurulması için yatırım işlerine başlanacaktır.

49	Denizcilik Müsteşarlığı	Kabul tesislerinin geliştirilmesi için proje hazırlanması	2005
----	----------------------------	---	------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Ulaştırma Bakanı Sayın Binalı YILDIRIM ile Çevre ve Orman Bakanı Sayın Osman PEPE arasında yapılan protokol doğrultusunda, Çevre ve Orman Bakanlığı'na verilmiştir.

50	Denizcilik Müsteşarlığı	Arama ve kurtarma imkan ve kabiliyetlerini geliştirmek üzere proje hazırlanması	2005
----	----------------------------	---	------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: COSPAS-SAMSAT'TA ülkemiz görev kontrol merkezinin(TRMCC) CSC-35 kararları uyarınca 13.12.2005 tarihinde Bari'de ülkemiz ile İtalya ve Fransa arasında varılan mutabakat doğrultusunda 17.01.2006 tarihinde mevcut hizmet sahasında tam hareket yeteneğini (FOC)

kazanmıştır. INTMARSAT-C ve M4GAN (Mobilkom/Uydu Telefonu) cihazları devreye girmiştir. EPIRB-ELT-PLB Forumları düzenlenmiştir.			
51	Denizcilik Müşteşarlığı	Gemi-kıyı bazlı gemi raporlama ve bilgi sisteminin kurulması (bilgisayar destekli)	2007
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Söz konusu bilgi erişim sistemi kurulmuş ve işler hale getirilmiştir.			
52	Denizcilik Müşteşarlığı	Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) sahil istasyonları kurulması	2007
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Anılan direktif doğrultusunda Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemi oluşturmak üzere Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Türkiye kıyılarına tesis edilecek Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Projesinin Teknik Şartname hazırlıklarında son aşamaya gelmiş olup akabinde kurulum için ihaleye çıkılacaktır.			
53	Denizcilik Müşteşarlığı	Kaza ve olayların soruşturulması için teknik donanımlarının sağlandığı ve eğitilmiş personelden teşekkül eden kurumsal yapının oluşturulması	2005
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik, 31.12.2005 tarih ve 26040 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmelikle Deniz Kazaları İnceleme Komisyonu hayata geçirilmiş, teknik kaza incelemelerine ilişkin görev yetki ve sorumluluklar tanımlanarak kurumsal yapının oluşumu tamamlanmıştır.			
54	Denizcilik Müşteşarlığı	Meteorolojik bilgi sağlama hizmetleri geliştirilmesi	2005
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü tarafından takip edilmektedir.			

55	Denizcilik Müşteşarlığı	Türkiye denizlerinde ve limanlarında teknoloji destekli rapor sistemleri, gemi trafik hizmetleri (Gemi Trafik Sistemi (VTS) ve Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (VTMIS)) ve uygun gemi rota sistemleri (TSS vs.) oluşturulması	2007
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) projesi Marmara Denizi ilavesi ile ilgili proje çerçevesinde Şarköy, Marmara Adası ve Armutlu'da tesisi planlanan 3 adet TGİ ile sistemin kapsama alınması öngörülmüş fakat konu ile ilgili görüşmeler devam etmektedir. Şarköy ve Marmara Adası ile ilgili nihai kararın verilmesinden sonra Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından projenin ihaleye çıkması gerçekleştirilecek ve 2006 yılında tamamlanacaktır. Ayrıca, İzmit, İzmir, İskenderun Körfezi, Mersin, Aliğa Nemrut Körfez Limanları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi Projesi Etüt-Proje çalışmalarının bir kısmı Denizcilik Müsteşarlığı imkanları ile bir kısmı ise 2006 yılında dışardan hizmet alımı yoluyla yapılacaktır .</p>			
56	Denizcilik Müşteşarlığı	Tüm seyir yardımcılarının standartlarını yükseltmek üzere proje hazırlanması	2005

3.3. İç Su Yolları Ulaşımı, Türkiye'deki ulaştırma sektörünün önemsiz bir bölümünü teşkil etmekte olup, nehir tipi gemiler ve belirli mevzuat bulunmamaktadır.

3.4. Demir Yolu Ulaşımı

Demir yolu taşımacılığı alanında, Katılım Ortaklığı Belgesinin kısa ve orta vadeli hedefleri arasında AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması bulunmaktadır.

Türkiye - AB Mali İşbirliği kapsamında 10 Mart 2003 tarihinde bir teknik destek çalışması (rail-301202) başlatılmıştır. Bu çerçevede hazırlanan Demir Yolu Kanunu taslağı ile ilgili AB mevzuatı arasındaki yasal uyumsuzlukları, idari farklılıkları, yapısal farklılıkları ve Türk demir yolu sisteminin altyapı ihtiyaçlarını tespit etmek amacıyla bir çalışma yapılmıştır. Yapılan bu analiz çalışmasının sonucunda;

- Taslak demir yolu kanununun AB mevzuatına uyumlu hale getirilmesi için yasal önlemlerin alınması,
- Yapılacak demir yolu ile ilgili kanunun etkin bir şekilde uygulanması için gerekli olan yönetsel ve yapısal iyileştirmelerin yapılması,
- Maliyet tahminlerinin yapılması,
- Gerekli altyapısal iyileştirmelerin yapılması,
- Kombine taşıma (çok modlu) sisteminin uygulanması,

gibi çalışma konularını içeren ve 2003-2008 yıllarını kapsayan bir eylem planı hazırlanmıştır. Hazırlanan bu eylem planı 15 Nisan 2003 tarihinde yapılan bir toplantıda değerlendirilerek Avrupa Birliği'nden finansman sağlamak için bir proje hazırlanmıştır. Proje kapsamında yapılacak çalışmalar aşağıda sunulmaktadır.

Mali Yönetim Bilgi Sistemi (MYBS); TCDD'de iş birimlerinin ve alt birimler bazında gelir ve giderlerin tutulmasına imkan sağlayacaktır. Mali performansın ölçülmesi ve izlenmesini mümkün kılacaktır. Bu sistem ayrıca kamu hizmeti yükümlülüklerinin hesaplanmasına da temel teşkil edecektir.

TCDD'nin re organizasyonu; İş birimlerinin oluşturulması konusunda teknik destek ve iş birimi yöneticilerinin eğitimi konusunu kapsamaktadır.

Eylem Planında önerilen demir yolu sektörünün organizasyonu;

- Demir yolu sektörünü düzenleyen genel bir kanun hazırlanması,

- TCDD'nin rollerini modernleştirilmiş bir anlamda tanımlayan ve TCDD'nin yeni bir yapı kurmasına imkan tanıyan, TCDD'ye yönelik bir kanunun hazırlanmasında teknik destek sağlanması,

Demir yolu Taşımacılığı Eylem Planı kabul edilmiştir. TCDD'nin yeniden yapılandırılması, liman ve demir yollarının yeniden düzenlenmesi ve demir yolu taşımacılık pazarının rekabete açılması öncelikler arasında yer almaktadır. Ray altyapısı modernizasyonu yine öncelikli alanlardan birini teşkil etmektedir. Planda yer alan önceliklere ek olarak, demir yolu faaliyetlerine verilen yardımların kamu sektörü kapsamına alınarak idari sözleşmeye bağlanması gerekmektedir. Demir yolu taşımacılığına ilişkin ilerleme sınırlı kalmıştır. TCDD'de üçüncü tarafların mülkiyetindeki trenlerin işletilmesine ilişkin *Yönetmelik* nisan 2005'te yürürlüğe girmiş olup, yük ve yolcu taşıma hizmetlerinde TCDD tekeline son vermiştir. Ancak uygulama mekanizmaları belirsizdir. TCDD limanlarının işletim haklarının devri yoluyla özelleştirmeler, Haydarpaşa Limanı haricinde, başlatılmıştır. İskenderun ve Mersin Limanları ihaleleri sonuçlanmıştır. Bu özelleştirmelerin tamamının 2005 yılı sonuna kadar sonuçlanması planlanmıştır ancak hala devam etmektedir. TCDD hala büyük ölçüde hükümet sübvansiyonlarına bağımlı durumdadır. 2004 yılındaki zararı 670 milyon EUR olarak gerçekleşmiştir.

Türk demir yolu sektörü AB müktesebatına uyum çerçevesinde hukuki ve yapısal düzenlemelerine yeterince ağırlık vermemektedir. Yetki belgeleri, altyapının tahsisi ve güvenlik belgelendirmesi alanlarında kurumsal yapı oluşturamamıştır. Sektör gerçek ticari açıdan tam bağımsız hale gelmemiştir. Sektörde kayda değer oranda yasal uyumlaştırma, kapsamlı kurumsal reformlar ve büyük çaplı yatırıma gerek vardır. Avrupa Demir Yolu Ağına uyumlu işleyebilmesi için, mevcut demir yolu altyapısının büyük ölçüde modernizasyona ihtiyacı bulunmaktadır.

2005 yılı altyapı konusunda önemli bazı atılımların başladığı bir yıl olmuştur. Hükümetin demir yolu yatırımlarına ayırdığı payı % 36 oranında arttırmıştır. Ayrıca İstanbul-Ankara hızlı tren ve Marmaray projelerinin inşaatı hızlandırılmıştır. Ankara-Konya hızlı Tren projesinin ise proje ve mühendislik işleri tamamlanarak çalışmalara başlanmıştır. TCDD'deki yeniden yapılan süreci devam etmekte olup, TCDD'ye ait limanların özelleştirilmesi süreci başlatılmış, kurumun ihtiyaç dışı arazilerinin satışına başlanmıştır.

Tablo 9 - Demir Yolu Taşımacılığı Konusunda, AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı (ABGS, 2006)

6	TCDD	Altyapı ile işletmenin muhasebe bazında ayrılması için MYBS' nin kurulması (AB kaynakları ile)	2004 2005
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: AB Komisyonu Türkiye Delegasyonu tarafından “Hükümetle Mali İlişkilerin Düzenlenmesi” ve “TCDD'nin Organizasyon Yapısının Düzenlenmesi” projeleri ile “Yönetim Bilgi Sisteminin Kurulması” projesinin hizmet (yazılım) kısmının birlikte ihale edilmesi gerektiğinden Proje Fişinde gerekli değişiklikler yapılarak Proje Fişi Avrupa Birliği Genel Sekreterliğine ve müteakiben de AB Türkiye Delegasyonuna gönderilmiş ve Proje Fişi değişikliği Mart ayı içerisinde onaylanmıştır. Hizmet alımı şeklinde gerçekleştirilecek olan “Hükümetle Mali İlişkilerin Düzenlenmesi” ve “TCDD'nin Organizasyon Yapısının Düzenlenmesi” projesi için gereken donanım ve ekipman bu proje için ayrılan 477.000 €'luk Ulusal kaynak kapsamında sağlanacaktır. Ayrıca geriye kalan diğer donanım ve yazılım ise kuruluşumuz yatırım programında bulunan “Yeni Bilgisayar Uygulamaları için Makine Teçhizat Temini ile OMIS Kurulması (AB)” projesi kapsamında veya başka bir alım ihalesi			

ile temin edilecektir. Konu, 24 Haziran 2005 ve 30 Haziran 2005 tarihlerinde Ulaştırma Bakanlığı ve Merkezi Finans ve İhale Birimi'ne (CFCU) iletilmiştir.			
7	TCDD	-TCDD'nin organizasyon yapısının düzenlenmesi -iş birimlerinin kurulması	2004 2006
<p>Mevcut Durum Hakkında Açıklama: AB Komisyonu Türkiye Delegasyonu tarafından "Hükümetle Mali İlişkilerin Düzenlenmesi" ve "TCDD'nin Organizasyon Yapısının Düzenlenmesi" projeleri ile "Yönetim Bilgi Sisteminin Kurulması" projesinin hizmet (yazılım) kısmının birlikte ihale edilmesi gerektiğinden Proje Fişinde gerekli değişiklikler yapılarak Proje Fişi Avrupa Birliği Genel Sekreterliğine ve müteakiben de AB Türkiye Delegasyonuna gönderilmiş ve Proje Fişi değişikliği Mart ayı içerisinde onaylanmıştır. MIS projesinin yazılım kısmı ile "TCDD'nin Organizasyon Yapısının Düzenlenmesi" ve "Hükümetle Mali İlişkilerin Düzenlenmesi" projelerinin beraber ihale edilebilmesi ve teknik yardım alınması şeklinde gerçekleştirilebilmesi için İş Tanımı (TOR) Merkezi Finans ve İhale Birimi (CFCU), AB Türkiye Delegasyonu (ECD) ve nihayet Brüksel tarafından uygun görülmüş olup, 14.07.2005 tarihinde ön yeterlilik ihalesi için duyuru www.deltur.cec.eu.int Internet adresinde yapılmıştır. 18, 19 ve 26 Ağustos 2005 tarihlerinde ön değerlendirme yapılarak teklifler değerlendirilmiş ve kısa listeyi de içeren bir rapor hazırlanmıştır. Rapor onaylanmak üzere ECD' ye CFCU tarafından gönderilmiş/gönderilecektir. Rapor, ECD tarafından onaylanmış ve TOR, kısa listede yer alan firmalara gönderilmiştir. Firmalardan gelen teklifler Kasım 2005'de değerlendirilecektir.</p>			
8	TCDD	Ulusal demir yolu taşımacılığı mevzuatı ve politikalarına açıklık getirilmesi, geliştirilmesi ve uygulanmasına destek olunması konusunda eşleştirme (twinning) projesi	2004

		<ul style="list-style-type: none"> - Düzenleyici organların tanımlanması ve yeni kanun hazırlanması - TCDD Kanunu - Çerçeve Kanun 	2005
--	--	--	------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Demir yolu sektörünü düzenleyen kanunların hazırlanması amacıyla Avrupa Birliği tarafından finanse edilen Eşleştirme (Twinning) Projesi Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD sorumluluğunda gerçekleştirilecektir. 25 Ocak 2005 tarihinde Eşleştirme Sözleşmesi onaylanmış ve proje resmi olarak 1 Şubat 2005 tarihinde başlatılmıştır. Ayrıca, 2 Mart 2005 tarihinde yapılan “Başlangıç Toplantısı” (Kick of Meeting) ile proje kamuoyuna duyurulmuştur. “Demir Yolu Çerçeve Kanunu” ve “TCDD Kanunu” ilk taslakları, proje çalışma grupları tarafından hazırlanarak Yerleşik Eşleştirme Danışmanına sunulmuştur. Danışmanın tavsiyeleri doğrultusunda gerekli değişiklikler yapılarak söz konusu kanunların ilk taslakları hazırlanmıştır. Bu taslaklar, 3 aylık rapor ekinde AB Komisyonu Türkiye Delegasyonuna gönderilecektir. Kanunları tamamlayıcı nitelikteki Yönetmeliklerin hazırlanmasına Ekim 2005 tarihi itibarıyla başlanmıştır.

9	TCDD	<p>Hükümet ile mali ilişkilerin düzenlenmesi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kamu hizmeti yükümlülükleri(PSO/PSC) - Altyapı 	<p>2004</p> <p>2006</p>
---	------	--	-------------------------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: AB komisyonu Türkiye Delegasyonu tarafından “Hükümetle Mali İşlerin Düzenlenmesi” ve “TCDD’nin Organizasyon Yapısının Düzenlenmesi” projeleri ile “Yönetim Bilgi Sisteminin Kurulması” projesinin hizmet (yazılım) kısmının birlikte ihale edilmesi gerektiğinden, Proje Fişinde gerekli değişiklikler yapılarak Proje Fişi Avrupa Birliği Genel

Sekreterliği'ne ve müteakiben de Delegasyonuna gönderilmiş ve Proje Fişi Mart ayı içerisinde onaylanmıştır. MIS projesinin yazılım kısmı ile "TCDD'nin Organizasyon Yapısının Düzenlenmesi" ve "Hükümetle Mali İlişkilerin Düzenlenmesi" projelerinin beraber ihale edilebilmesi ve teknik yardım alınması şeklinde gerçekleştirilebilmesi için İş Tanımı (TOR) Merkezi Finans ve İhale Birimi (CFCU), AB Türkiye Delegasyonu (ECD) ve nihayet Brüksel tarafından uygun görülmüş olup, 14.07.2005 tarihinde ön yeterlilik ihalesi için duyuru www.deltur.cec.eu.int Internet adresinde yapılmıştır. 18, 19 ve 26 Ağustos 2005 tarihlerinde ön değerlendirme yapılarak teklifler değerlendirilmiş ve kısa listeyi de içeren bir rapor hazırlanmıştır. Rapor onaylanmak üzere ECD' ye CFCU tarafından gönderilmiş, rapor ECD tarafından onaylanmış ve TOR, kısa listede yer alan firmalara gönderilmiştir. Firmalardan gelen teklifler Kasım 2005'de değerlendirilecektir.

10	TCDD	Altyapı yöneticisinin oluşturulması	2005
----	------	-------------------------------------	------

Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Demir yolu sektörünü düzenleyen kanunların hazırlanması amacıyla Avrupa Birliği tarafından finanse edilen Eşleştirme (Twinning) Projesi Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD sorumluluğunda gerçekleştirilecektir. 25 Ocak 2005 tarihinde Eşleştirme Sözleşmesi onaylanmış ve proje resmi olarak 1 Şubat 2005 tarihinde başlatılmıştır. Ayrıca, 2 Mart 2005 tarihinde yapılan "Başlangıç Toplantısı" (Kick of Meeting) ile proje kamuoyuna duyurulmuştur. "Demir Yolu Çerçeve Kanunu" ve "TCDD Kanunu" ilk taslakları, proje çalışma grupları tarafından hazırlanarak Yerleşik Eşleştirme Danışmanına sunulmuştur. Danışmanın tavsiyeleri doğrultusunda gerekli değişiklikler yapılarak nihai taslakların yazılmasının 2005 Eylül ayı içerisinde tamamlanması hedeflenmektedir. Bu projenin 18 ay içerisinde sonuçlandırılması beklenmektedir.

11	TCDD	Güvenlik sertifikası organının kurulması	2006
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Demir yolu sektörünü düzenleyen kanunların hazırlanması amacıyla Avrupa Birliği tarafından finanse edilen Eşleştirme (Twinning) Projesi Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD sorumluluğunda gerçekleştirilecektir. 25 Ocak 2005 tarihinde Eşleştirme Sözleşmesi onaylanmış ve proje resmi olarak 1 Şubat 2005 tarihinde başlatılmıştır. Ayrıca, 2 Mart 2005 tarihinde yapılan “Başlangıç Toplantısı” (Kick of Meeting) ile proje kamuoyuna duyurulmuştur. “Demir Yolu Çerçeve Kanunu” ve “TCDD Kanunu” ilk taslakları, proje çalışma grupları tarafından hazırlanarak Yerleşik Eşleştirme Danışmanına sunulmuştur. Danışmanın tavsiyeleri doğrultusunda gerekli değişiklikler yapılarak nihai taslakların yazılmasının 2005 Eylül ayı içerisinde tamamlanması hedeflenmektedir. Bu projenin 18 ay içerisinde sonuçlandırılması beklenmektedir.			
12	TCDD	Kombine taşıma düzenlemeleri	2006
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Gaziantep Kara Konteynır Terminali işletmeye açılmıştır. Kayseri, Denizli, Konya, Balıkesir, Ankara ve Kahramanmaraş illerinde Kara Konteynır Terminalleri kurulması için çalışmalar devam etmektedir.			

2.5. Hava Yolu Ulaşımı

Katılım Ortaklığı Belgesinin kısa ve orta vadeli hedefleri arasında, hava yolu taşımacılığı alanındaki AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması yer almaktadır. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Ek 16, Cilt 1, Bölüm 2 kategorisindeki uçakların işletilmesinin sınırlandırılmasına ilişkin 2 Mart 1992 tarih ve 92/14/EEC sayılı Konsey Direktifine uyum sağlanması maksadıyla, Sivil Havacılık Yönetmeliği (SHY-6A) ve Sivil Havacılık Tebliğinde (SHT-36A) gerekli olan değişiklikler yapılmıştır. Bugün

itibariyle ÷lkemiz tescilinde bu kapsam dışında çalışan uçak bulunmamaktadır. T÷rk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında 4647 sayılı Kanun kabul edilmiştir. 23 Temmuz 1992 tarih ve 2409/92 sayılı hava Yolu Hizmetlerinde Y÷k ve Yolcu Tarifelerine ilişkin Konsey T÷z÷ęüne uyum sağlanmıştır. T÷rkiye'nin AB hava taşımacılığı mevzuatına uyum sağlaması, hava yolu taşımacılığı faaliyetlerinin s÷rekliliği açısından önem taşımaktadır. Bu g÷ne kadar uyum sağlanan en somut alan ÷cret tarifelerinde olmuştur. Onay verme prosed÷r÷ kaldırılarak, hava yolu işletmelerini kendi tarifelerini serbestçe belirlemeleri imkanı sağlanmıştır. Uyum çalışmalarında hava yolu taşımacılığının uluslararası özellik arz etmesi de bize avantaj sağlamaktadır. Ayrıca, Havacılık Otoriteleri Birliğine (JAA) olan üyeliğimiz nedeniyle uygulanmaya çalışılan ve JAA reg÷lasyonları olarak bilinen JAR' ların, uyumu destekleyeceği d÷ř÷n÷lmektedir.

EUROCONTROL Teşkilatına üye olunarak EUROCONTROL Konvansiyonu kabul edilmiştir. Bu anlaşma, 2 Aralık 1988 tarih ve 3504 sayılı Kanunla 1 Mart 1989'dan geçerli olmak üzere 4 Ocak 1989 tarih ve 20039 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak y÷r÷rl÷ęe girmiştir. Hava yolu taşımacılığı alanındaki m÷ktesebara uyum konusunda, sınırlı bir ilerleme kaydedilmiştir. Onaylanmış Bakım İdarelerine ilişkin Uygulama Yönetmeliği Temmuz 2004 tarihinde yayınlanmıştır. Uçak ve helikopter pilotlarına yönelik yetki belgelerine ilişkin talimatlar Temmuz 2005 tarihinde yayınlanmıştır. Ortak Havacılık Zorunlulukları ile EUROCONTROL standartlarının, uygulama yönetmeliklerine d÷n÷řt÷r÷lmesi gerekmektedir. Özerk bir kaza soruşturma biriminin kurulmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Eyl÷l 2005 tarihindeki Bakanlık onayı ile birlikte, Mevki Koordinasyonu sorumluluğu; Sivil Havacılık Genel Müdürl÷ęü (SHGM) başkanlığında ve T÷rk Havayolları ile Devlet Hava Meydanları İşletme Genel Müdürl÷ęü

koordinasyonunda kurulan bir komisyonun denetimi altındadır. SHGM' nin idari kapasitesinin büyük çapta güçlendirilmesi gerekmektedir. Müktesebata uyumun, tamamen Türk Hava Yollarına bağımlı olduğu için ve kendi Mevki Koordinasyon görevini yerine getirmesi için SHGM tarafından izlenmesi gerekmektedir. Türkiye, Türk Hava Yollarının bayrak taşıyıcısı konumunun korunmasına yönelik mevcut uygulamaları revize etmek üzere gözden geçirmelidir. Kıbrıs Rum Kesimi Hava Yolları ile diğer Rum taşıma firmalarının Türk ulusal hava sahasını kullanmalarına uygulanan kısıtlamalar konusunda Türk ve Kıbrıs Rum Kesimli Sivil Havacılık mercileri arasında genel anlamda herhangi bir ilerleme kaydedilmemiştir.

Avrupa Birliği'ne aday bir ülke olarak Türkiye hava taşımacılığı konusunda sınırlı düzeyde olan mevzuat uyumunu hızla geliştirerek, Türk Hava Yollarının hakim pozisyonunu korumaya yönelik yasal ve idari uygulamalarını gözden geçirilmelidir. Ayrıca, AB Üye Devletleri ile ikili anlaşmaları çerçevesinde, Türkiye'nin topluluk hava yolu nakliyecileri arasında milliyetlerine göre ayırım yapmaması gerekmektedir. 2005 yılı sivil havacılık alanında büyüme yılı olmuştur. Özel sivil havacılık firmalarının sayısı (2005 yılı sonu itibarıyla 26 firma) ve uçak sayısı (2005 sonu itibarıyla 125 uçak) hızla artmaktadır. Sektördeki canlanma milli hava taşıyıcısı THY'nin de gelişimine yol açmış, hem yolcu hem de kargo taşımacılığında kayda değer bir büyümeyi gerçekleştirmiştir. Hava kargo taşımacılığı da hızlı bir gelişme dönemine girmiştir. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) verilerine göre 2005 sonu itibarıyla hava alanlarımızda işlenen yük miktarı 745 bin tona ulaşmıştır. Ancak birçok ilimizde bulunan hava limanlarımızda hava kargo tesisleri bulunmamakta veya yetersiz kalmaktadır. Olanların ise koşullarının son derece kötü durumda olması hava yolu kargo taşımacılığının gelişmesini engellemektedir. Ülkemizde işlenen hava yolu kargosunun % 55'i İstanbul Atatürk Hava Limanı kargo tesislerinde işlem

görmektedir. Dünyanın en ileri yolcu terminalinin bitişğinde bulunan bu tesislerde, güvenlik, temizlik, gümrük hizmetleri ve antrepo kapasiteleri gibi konularda sorunlar yaşandığı dile getirilmektedir. Aynı sıkıntuların Ankara Esenboğa ve İzmir Adnan Menderes Hava Limanlarında da yaşandığı söylenmektedir.

Tablo 10 - Hava Yolu Taşımacılığı Konusunda, AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı (ABGS, 2006)

13	Ulaştırma Bakanlığı	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yapısının değiştirilerek finanssal ve teknik açıdan özerk, diğer yönlerden Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı idari bir yapının oluşturulması	2004
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun 18.11.2005 tarih ve 25997 sayılı Resmi Gazete 5431 kanun numarası ile yayımlanmış ve gerekli uyum sağlanmıştır.			
14	Ulaştırma Bakanlığı	11 nolu maddeye bağlı olarak personel istihdamı	2004
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: 5431 sayılı Kanun gereği çıkartılması gereken 5 adet yönetmelikten 2 adedi Başbakanlığa görüş için sunulmuş olup, 2 adedi kesinleşerek Resmi Gazete'de yayınlanmak üzere Başbakanlık'ta sıra beklemektedir. İdari Hizmet Sözleşmesi Taslağı Başbakanlığa gönderilmiştir. Personel istihdamı, yönetmelik çalışmalarının tamamlanması sonrasında gerçekleştirilecektir.			
15	U. Bakanlığı	Danışmanların temini (eğitim ve altyapı çalışmaları için)	2004
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Personel istihdamı sonrasında gerçekleştirilecektir.			

16	U. Bakanlığı	Personelin teknik eğitimi	2004
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Personel istihdamı sonrasında gerçekleştirilecektir.			
17	Ulaştırma Bakanlığı	İlgili AB mevzuatına uyum için gerekli altyapının (DHMİ Bilgi İşletimi Projesi) oluşturulması - DHMİ	2003 2005
Mevcut Durum Hakkında Açıklama: Hava yolu ile yolcu, yük ve posta taşımacılığında istatistik sonuçlara ilişkin 27 Şubat 2003 tarihli ve 437/2003 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğüne uyum için gerekli altyapının geliştirilmesi yönünde, DHMİ Genel Müdürlüğü 2003 yılı yatırım programında yer alan “bilgi işlem sistemi donanım, yazılım ve bilgi işletimi temini, tesisi ve modernizasyonu” projesinden yararlanılacaktır. Proje kapsamında, bilgisayar ağı üzerinde çalışacak yazılım temini, tesisi ve alımına ilişkin teknik şartname hazırlık çalışmaları tamamlanmış olup, işin 11.09.2003 tarihinde ihalesi yapılmıştır. Tekliflere ilişkin değerlendirme devam etmektedir.			
18	Ulaştırma Bakanlığı	Uygulamaların takibi	2005

3.6. Çok Modlu Taşımacılık ve Lojistik

Çok modlu taşımacılık; kara yolu, deniz yolu, hava yolu, deniz ve iç su yollarının gerektiği ölçüde birlikte kullanılmasına yönelik bir ulaştırma sistemini kapsar. Farklı ulaşım modları, farklı maliyet ve güvenlik düzeyi gibi farklı unsurlara sahiptir. Örneğin, özellikle demir yolu, genellikle kara yolu taşımacılığına göre çok daha güvenli ve ekonomiktir. Deniz yolu taşımacılığı da kara yolu taşımacılığına göre daha güvenli ve ekonomiktir. Taşıma modlarının birlikte kullanılması; trafik güvenliği, maliyetlerin azaltılması, çevreye verilen zararların minimum seviyeye

indirgenmesi, kaynakların dengeli kullanılmasının sağlanması gibi bir çok olumlu katkıyı sağlayacaktır. Ekonomik yapı, coğrafi yapı, maliyetler, ulaştırma güvenliği, altyapı gibi unsurların bir arada değerlendirilerek ulaştırma sistemlerinin birlikte planlanması çok modlu taşımacılığın kapsamını oluşturan faaliyetler bütünüdür.

Ülkemizde farklı ulaştırma modları arasında dengesiz bir dağılım söz konusudur. Yolcuların ulaşımı dikkate alındığında, kara yolu ulaştırması, son 10 yıl içinde istikrarlı bir şekilde % 96 oranında paya sahip olurken, demir yolunun payı % 3 ila 4 arasında, diğer sistemlerin payı da % 0 ila 1 oranında değişmiştir. Durum, yük taşımacılığı konusunda benzerlik göstermektedir. Kara yolu taşımacılığının payı son 10 yıl içinde yaklaşık % 15 oranında artarak % 93 oranlarına ulaşmıştır. Demir yolu ve deniz yolu taşımacılığı ise bu dönem içerisinde % 5 oranında azalarak, taşıma sistemleri içerisindeki toplam payı % 4 oranının altına düşmüştür. Şehir içi ulaşım da benzer bir durum söz konusudur. Örneğin İstanbul 13 milyonun üzerinde bir nüfusa sahip en büyük kentimizdir. İstanbul'da kara yolu taşımacılığının payı toplam taşımacılık kapasitesi içerisinde yaklaşık % 90 oranında bir paya sahiptir. Ancak İstanbul ve bazı büyük şehirlerde metro gibi raylı sistemlerin kullanımını artırıcı yönde çalışmaların hızlandığı gözlenmektedir. Ülkemizde 2005 yılında dahili yük taşımacılığında kara yolu taşımacılığın payı % 93, deniz yolu taşımacılığının payı % 1.2, demir yolu taşımacılığın payı % 4, hava yolları ulaştırmasının payı ise % 0.1 oranlarında gerçekleşmiştir.

Türkiye, başlangıçta Balkan ülkelerine uğramadan doğrudan Avrupa Birliği ülkelerine ulaşım sağlamak amacıyla oluşturduğu bir RoRo sistemine sahiptir. Artık günümüzde bu sistem tespit edilen güzergahlarda, taşımacılığın başlangıç ve sonunda kara yoluyla, ara taşımaların deniz ve demir yoluyla yapılmasını sağlayan çok modlu sistemin bir parçasını oluşturmaktadır. Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikalarıyla

(çok modlu taşımacılık) örtüşen RoRo sistemi sayesinde ülkemizde, klasik kara yolu taşımacılığına alternatif olabilecek, kombine taşımacılık için iyi bir başlangıç ortaya çıkarmıştır. Ayrıca, RoRo ile kara yolu ve deniz yolu entegrasyonu, RoLa trenleriyle birleştirilmesiyle birlikte kara yolu taşımacılarımız için vazgeçilmez derecede önemli bir güzergah haline gelmiştir.

3.7. Ulaştırma Altyapısı

Türkiye’de ulaştırma altyapısı ve işleyişi ile ilgili birçok bakanlık ve kurum sorumluluk sahibidir. Fakat kurum ve kuruluşlar arasında tam anlamıyla bir koordinasyon sağlanmış değildir. Ulaştırma altyapısı denildiğinde bütün taşıma modlarını kapsayan geniş bir alan karşımıza çıkmaktadır. Kara yolu, demir yolu, hava yolu, deniz yolu bu kapsamda ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığına bağlı tüzel kişiliğe sahip bir organizasyon olan Kara Yolları Genel Müdürlüğü, 5539 sayılı kanunla otoyolların, devlet ve il yollarının planlanması, proje, yapımı, bakımı ve işletilmesiyle görevlendirilmiştir.

Kara yolu ulaştırmasının altyapısı, hiyerarşik durumlarına göre; *Devlet yolları, il yolları, köy yolları ve orman yollarından* oluşmaktadır. Devlet yollarının bir bölümü tam veya kısmi erişme kontrollü olarak işletilmektedir.

Devlet Yolları; önemli bölge ve il merkezlerini, demir, deniz ve hava istasyon, liman, iskele ve alanlarını birbirine bağlayan birinci derecede ana yollardır.

İl Yolları; bir il sınırı içindeki ikinci derecede önemli olan, şehir, kasaba, ilçe ve bucak merkezlerini, birbirine ve il merkezlerine, devlet yolları ağlarına, yakın demir yolu istasyonlarına, limanlara, hava limanlarına ve kamu ihtiyaçlarının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan yollardır.

Köy Yolları; devlet ve il yolları ağlarına girmeyen diğer bütün yollardır.

Kara yolları genel yol politikasına göre yollar 4 gruba ayrılmaktadır. Bunlar; *Ana İstikamet Yolları*, *Ekspres ve Otoyollar*, *Uluslararası Yollar* ve *Turistik Yollar*dır.

Ana İstikamet Yolları: Devlet yolları içinde önemli bölge ve il merkezlerini birbirine bağlayan ve yurdu bir baştan diğerine kesen yollara denir.

Ekspres ve Otoyollar: Büyük hacimdeki trafiği, yüksek hız ve güvenle taşımaya uygun yollardır.

Ekspres yol; iki gidiş ve iki geliş olmak üzere en az dört şeritli bir orta refüjle birbirinden ayrılmış *Kısmi Erişme Kontrollü* yoldur.

Otoyol; ekspres yol niteliğinde ancak *Tam Erişme Kontrollü* yoldur (Erişme Kontrolü: Bir yoldan büyük hacimde trafiği yüksek hız ve güvenle geçirebilmek için, yola kontrolsüz, hızlı giriş ve çıkışların önlenmesi, yandan gelecek etkilerin tesirsiz hale getirilmesi, giriş ve çıkışın belirli noktalardan yaptırılması).

Uluslararası Yollar: Avrupa Ekonomik Komisyonu'nca kararlaştırılmış olan uluslararası trafik yollarının yurdumuzda bulunan kısmıdır (E-5, E-23, E-24 vb.).

Turistik yolların yapım ve bakımı, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca sağlanan finansmanla Kara Yolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Köy yolları Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün, orman yolları Çevre ve Orman Bakanlığı'nın, şehir içi yolları ise Belediyelerin sorumluluğundadır.

Tablo 11 - Türkiye'de Sath Cinsine Göre Kara Yolları Ağı (Km) (KGM, 2004)

	Asfalt Betonu	Sathi Kaplama	Stabilize	Parke	Toprak	Geçit Vermez	Toplam
OTOYOL	1 892						1 892
DEVLET-İL YOLU	7 030	50 461	2 236	136	1 214	737	61 814
TOPLAM	8 822	50 461	2 236	136	1 214	737	61 814

Kara Yolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğunda olan yollar kaplama cinslerine göre de 6 bölüme ayrılmaktadır. Kaplamada kullanılan en kaliteli malzeme asfalt ve betondur. Ülkemizde, çok kısa bağlantıların haricinde beton yol henüz kullanılmamaktadır. Genellikle birinci sınıf asfalt kaplama ve zift üzerine dökülen sathi kaplama kullanılmaktadır. Şehir girişleri ve şehir içi yollarda bazı bölgelerde parke taşı döşenmektedir. Köy yollarının bir kısmı stabilize, orman ve dağ yolları da topraktır. Geçit vermez yollar mevsimlik dağ yollarından ibarettir.

Tablo 12 - Türkiye'de Otoyollar, Devlet ve İl Yolları Uzunlukları (Km)

(KGM, 01.01.2006)

BÖLGE NO	OTOYOLLAR	DEVLET YOLLARI	İL YOLLARI	DEVLET VE İL YOLLARI TOPLAMI	GENEL TOPLAM
1		2050	1444	3494	3494
2	246	2524	2613	5137	5383
3		2471	2565	5036	5036
4	340	1929	1564	3493	3833
5	608	2225	2673	4898	5506
6		1806	2059	3865	3865
7		2300	2166	4466	4466
8		1452	2481	3933	3933
9		2039	2352	4391	4391
10		1454	1368	2822	2822
11		1402	1596	2998	2998
12		2596	948	3544	3544
13		2005	1407	3412	3412
14		2283	2336	4619	4619
15		1460	1441	2901	2901
16		1375	1555	2930	2930
17	581				581
GENEL	1775	31371	30568	61939	63714

Kara Yolları Genel Müdürlüğü verilerine göre Kara Yolları Genel Müdürlüğü bugün, 1 775 km' si otoyol, 31 371 km' si devlet yolu ve 30 568 km' si il yolu olmak üzere toplam 63 714 km' lik yol ağından sorumludur.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir yolları işletmesi (TCDD), 8 bin 697 km'si ana hat, 2 bin 287 km'si tali hatlar olmak üzere toplam 10 bin 984 km'lik demir-yolu hattında yolcu ve yük taşımacılığı yapmaktadır. Bu hatların % 95'inde tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Hatların % 21'i elektrikli % 24'ü sinyalli, % 4'ü çift hatlı, % 0.3'ü üç yollu % 0.1'i ise dört yollu hatlardır.

Tablo 13 – Türkiye’de Demir Yollarının ve Hatlarının Uzunlukları (Km)
(TCDD, 25.09.2006)

		2001	2002	2003	2004	2005
ANA HATLAR	Elektriksiz	6.778	6.778	6.778	6.693	6.693
	Elektrikli	1.479	1.479	1.479	1.564	1.564
	TOPLAM	8.257	8.257	8.257	8.257	8.257
2.3.4.ANA HATLAR	Elektriksiz	141	141	167	84	84
	Elektrikli	273	273	273	356	356
	TOPLAM	414	414	440	440	440
ANA HAT TOPLAMI	Elektriksiz	6.919	6.919	6.945	6.777	6.777
	Elektrikli	1.752	1.752	1.752	1.920	1.920
	TOPLAM	8.671	8.671	8.697	8.697	8.697
DİĞER YOLLAR	Elektriksiz	1.899	1.907	1.917	1.902	1.871
	Elektrikli	370	370	370	385	416
	TOPLAM	2.269	2.277	2.287	2.287	2.287
TOPLAM YOLLAR	Elektriksiz	8.818	8.826	8.862	8.679	8.648
	Elektrikli	2.122	2.122	2.122	2.305	2.336
	TOPLAM	10.940	10.984	10.984	10.984	10.984

TCDD hatları Asya-Avrupa arasındaki en kısa uluslararası koridor üzerinde yer almaktadır ve IV numaralı Pan-Avrupa taşıma koridoru TCDD hatları ile buluşmaktadır. TCDD'nin yolcu ve yük taşımacılığını önemli ölçüde artıracığı tahmin edilen Ankara-Haydarpaşa Mevcut Demir Yolu Hattı Rehabilitasyon

Projesi'nin temeli 8 Haziran 2003 tarihinde atılmıştır. Söz konusu projenin 5 Aralık 2005 tarihinde tamamlanmasının planlanmasına karşılık henüz bitirilememiştir. Bu hat kesimi bitirildiği takdirde seyahat süresi 3 saat 10 dakikaya inecektir. Kısa adı "Marmaray" olan demir yolu *Boğaz Tüp Geçişi Projesi*'nin temeli 9 Mayıs 2004 tarihinde atılmış, 27 Ağustos 2004 tarihinde de işe fiilen başlanılmıştır. Marmara Denizi'nin 58 metre altından Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayacak olan projenin 2 - 2.5 milyar ABD Doları mal olması ve 2008 yılında tamamlanması beklenmektedir. Proje sayesinde iki kıta arasında taşınan yolcu sayısı saatte 10 binden 150 bine çıkacak ve raylı sistemin ulaşımdaki payı % 27 oranına ulaşacaktır. Şehir içi ulaşımda metrolar ve raylı sistemlerin kullanımı giderek yaygınlaşmakta ve ulaştırma sektörü içerisinde önem kazanmaktadır.

Tablo 14 - Türkiye'de Tren Cinslerine Göre Yolcu Sayısı (TCDD, 25.09.2006)

(1000)	2001	2002	2003	2004	2005
BANLIYÖ					
Sirkeci	20.345	18.825	19.652	21.495	21.442
Haydarpaşa	17.056	14.946	14.555	13.792	16.722
Ankara	14.158	14.407	15.088	15.116	14.118
Basmane	87	60	44	70	135
Alsancak	253	215	183	117	78
TOPLAM	51.899	48.453	49.522	50.590	52.495
ANA HAT					
Mavi Tren	1.044	906	1.158	1.221	1.255
Ekspres	20.338	20.926	23.485	22.241	20.175
Normal Yolcu	2.777	2.526	2.539	2.464	2.124
Yataklı	125	142	160	124	114
TOPLAM	24.284	24.500	27.342	26.050	23.668
ULUSLARARASI	139	135	129	116	143
GENEL TOPLAM	76.322	73.088	76.993	76.756	76.306
ANA HAT					
1. Sınıf	19.506	19.619	22.177	22.088	20.624
2. Sınıf	4.778	4.881	5.165	3.962	3.044
TOPLAM	24.284	24.500	27.342	26.050	23.668
ULUSLARARASI					
1. Sınıf	21	38	32	39	30
2. Sınıf	118	97	97	77	113
TOPLAM	139	135	129	116	143
1. Sınıf	19.527	19.657	22.209	22.127	20.654
2. Sınıf	4.896	4.978	5.262	4.039	3.157
GENEL TOPLAM	24.423	24.635	27.471	26.166	23.811

TCDD, toplam 10 bin 984 km'lik demir yolu hattında yolcu ve yük taşımacılığı yapmaktadır. Türkiye'de demir yolları hizmetleri, milli sınırlarımız içerisinde 7 bölgeye ayrılmış teşkilat yapısıyla verilmektedir. Ana hatlarda 2004 yılında 26.050 adet yolcu taşınmış, 2005 yılında önceki yıla göre taşınan yolcu sayısı 2 382 kişi azalarak 23 668 kişi olarak gerçekleşmiştir. Şehir hatları banliyölerde de 2004 yılında 50 590 yolcu taşınmış, 2005 yılında bu sayı artarak 52 495 yolcuya çıkmıştır. Ülkemizde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) tarafından işletilen (2006 yılı itibarıyla) hava limanı ve meydanları sayısı, 20'si uluslararası statüde olmak üzere toplam 39 adettir. Bu hava limanlarının; 10 tanesi iç hatlara ve dış hatlara açık olan uluslararası hava limanı, 15 tanesi iç hatlar ve programlanmış dış hatlara açık hava limanı, 14 tanesi de sadece iç hatlara açık hava limanıdır. Ayrıca İstanbul'da, *Hava Alanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.* (HEAŞ) tarafından işletilen uluslararası Sabiha Gökçen Hava Limanı bulunmaktadır.

Hava ulaşımı hizmetlerinde tekel konumunda olan *Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı* (THY), 1933 yılında bir devlet işletmesi olarak faaliyete geçmiş, 1955 yılında ise yerli ve yabancı sermayeli bir Anonim Şirkete dönüştürülmüştür. 1990 yılı başlarında, özel hava yollarına da ulaşım hizmeti sunma hakkının verilmesinden sonra şirket, tekel olma konumunu kaybetmiştir. Özel hava yolları, turizm sektörünün gelişimi ile paralellik göstermektedir. Sektörün canlı olduğu dönemlerde toplam uçak sayısı 50 adedin üzerine çıkmakta ve dış hat yolcu taşımacılığındaki payları % 30 oranının üzerinde seyretmektedir. Türk Sivil Havacılık Sektörü'nde 2004 yıl itibarıyla yurt içi ve yurt dışı tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere toplam 15 işletmeye çalışma izin belgesi verilmiştir. Özel sektör işletme sayısı 2005 yılı sonu itibarıyla 26'ya ulaşmıştır.

Bu işletmelerin bünyesinde (2004 yılı itibarıyla) bulunan 11'i kargo uçağı olmak üzere toplam 192 adet büyük gövdeli uçak, 34 bin 126 koltuk ve 470 bin 500 kg. kargo kapasitesi ile sivil havacılık sektörüne hizmet verilmektedir. Ayrıca hava taksi işletmeciliğı yapmak üzere yetkilendirilmiş 49 işletme bünyesinde toplam 129 hava aracı bulunmaktadır. Devlet Hava Meydanları İşletmesinin (DHMI) verilerine göre, 2005 yılı sonu itibarıyla uçak sayısı 125 adet, işlenen kargo miktarı 745 bin tondur. THY Filosu, 6 yaş ortalaması ile dünyanın en genç filoları arasında yer almaktadır. Sürdüdüğü modernleşme ve gelişim politikaları sonucunda, 2004 yılında 79 uçaklık bir filo ile dış hatlarda 76, iç hatlarda 27 olmak üzere dünyanın 103 noktasına direk uçuş yapmaktadır. 2010 yılına kadar da yaklaşık 20 dış hatta daha sefer planlanmaktadır. THY'nin filo yapısı, çalışma anlayışı ve işletmeciliğı tamamen modern bir yapıya kavuşmuştur. THY, yılda 12 milyonun üzerinde yolcu ve yaklaşık 135 bin ton kargo taşımaktadır. Uçak filo büyüklüğü bakımından sıralamada dünyada 40, kalite sıralamasında ise ilk 20'nin içerisinde yer almaktadır.

**Tablo 15 –Türkiye’de İşletilmekte Olan Hava Alanları/Limanlar
(DHL, 2005)**

ALAN / LİMANLAR	İLİ	MEVCUT KAPASİTE	YAPILAN TEVSIATLA ULASACAGI KAPASİTE	YAPILAN TEVSIATLAR
Adana Havaalanı	ADANA	2.2 Milyon Yolcu/Yıl	-	-
Adıyaman Havaalanı	ADİYAMAN	300.000 Yolcu/Yıl	-	-
Adnan Menderes Havaalanı	İZMİR	4,6 Milyon Yolcu/Yıl	10 Milyon Yolcu/Yıl	Yeni Dış Hatlar Terminal Binası. (DHMI)
Antalya Havalimanı	ANTALYA	9 Milyon Yolcu/Yıl	-	-
Atatürk Havalimanı	İSTANBUL	11 Milyon Yolcu/Yıl	26 Milyon Yolcu/Yıl	Yeni Dış Hatlar Terminal Binası.(DHMI)

Balıkesir (Merkez) Havaalanı	BALIKESİR	100.000 Yolcu/Yıl	-	-
Balıkesir (Körfez) Havaalanı	BALIKESİR	120.000 Yolcu/Yıl	-	-
Batman Havaalanı	BATMAN	300.000 Yolcu/Yıl	-	-
Bodrum (Milas) Havaalanı	MUGLA	2,6 Milyon Yolcu/Yıl	8 Milyon Yolcu/Yıl	Yeni Dış Hatlar Terminal Binası (DHMI)
Bursa (Yenişehir) Havaalanı	BURSA	1,2 Milyon Yolcu/Yıl		
Bursa Havaalanı	BURSA	150.000 Yolcu/Yıl	-	-
Cengiz Topel Havaalanı	KOCAELI	-	360.000 Yolcu/Yıl	Yeni İç Hatlar Terminal Binası. (DLH)
Dalaman Havaalanı	MUGLA	7,6 Milyon Yolcu/Yıl	12.5 Milyon Yolcu/Yıl	Yeni Dış Hatlar Terminal Binası (DHMI)
Denizli (Çardak) Havaalanı	DENİZLİ	600.000 Yolcu/Yıl	3 Milyon Yolcu/Yıl	Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası (DHMI)
Diyarbakır Havaalanı	DIYARBAKIR	620.000 Yolcu/Yıl	1 Milyon Yolcu/Yıl	Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası (DHMI)
Elazığ Havaalanı	ELAZIG	300.000 Yolcu/Yıl	-	-
Erzincan Havaalanı	ERZINCAN	600.000 Yolcu/Yıl	-	
Erzurum Havaalanı	ERZURUM	300.000 Yolcu/Yıl	2 Milyon Yolcu/Yıl	Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası (DHMI)
Esenboga Havaalanı	ANKARA	5,150 Milyon Yolcu/Yıl	15 Milyon Yolcu/Yıl	Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası (DHMI)
GAP Uluslararası Havaalanı	SANLIURFA	-	1.2 Milyon Yolcu/Yıl	Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası. (DHMI)
Gaziantep Havaalanı	GAZIANTEP	620.000 Yolcu/Yıl	2 Milyon Yolcu/Yıl	Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası (DHMI)
Gökçeada Havaalanı	ÇANAKKALE	-	300.000 Yolcu/Yıl	Yeni İç Hatlar Terminal Binası. (DHMI)
Hakkari (Yüksekova) Havaalanı	HAKKARI	-	1 Milyon Yolcu/Yıl	Tüm alt ve üstyapı inşaat işleri ihale edilecek.(DLH)
Isparta Havaalanı	ISPARTA	600 000	-	

		Yolcu/Yıl		
Kars Havaalanı	KARS	1.000.000 Yolcu/Yıl	-	
Kayseri (Erkilet) Havaalanı	KAYSERİ	600.000 Yolcu/Yıl		
Konya Havaalanı	KONYA	100.000 Yolcu/Yıl	600.000 Yolcu/Yıl	Yeni İç-Dış Hatlar Ter. Binası (DLH)
Malatya (Erhaç) Havaalanı	MALATYA	300.000 Yolcu/Yıl	-	-
Muş Havaalanı	MUS	100.000 Yolcu/Yıl	300.000 Yolcu/Yıl	Yeni İç Hatlar Terminal Binası. (DHMI)
Nevşehir (Kapadokya) Havaalanı	NEVSEHIR	700.000 Yolcu/Yıl	-	-
Samsun (Çarşamba) Havaalanı	SAMSUN	2 Milyon Yolcu/Yıl		-
Sinop Havaalanı	SINOP	150.000 Yolcu/Yıl	-	-
Sivas Havaalanı	SIVAS	620.000 Yolcu/Yıl	-	-
Şanlıurfa Havaalanı	SANLIURFA	500.000 Yolcu/Yıl	-	-
Tekirdağ (Çorlu) Havaalanı	TEKIRDAG	600.000 Yolcu/Yıl		
Trabzon Havaalanı	TRABZON	1.5 Milyon Yolcu/Yıl		-
Uşak Havaalanı	USAK	500.000 Yolcu/Yıl	-	-
Van Havaalanı	VAN	1,2 Milyon Yolcu/Yıl	-	-
Zonguldak Havaalanı	ZONGULDAK	300.000 Yolcu/Yıl	-	-

Türkiye'deki uluslararası pozisyonda bulunan hava limanlarında yer hizmetleri kalite ve seviye olarak Avrupa Birliği standartlarına uyum sağlayacak niteliktedir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde deniz ulaşımı; gerek taşıma kapasitesinin yüksekliği ve gerekse en ekonomik ulaşım sistemi olması nedeniyle oldukça önem kazanmıştır. Deniz ulaştırması 1929 yılından beri gelişimini sürdürmektedir. 2004 yılında toplam 175.2 milyon tonluk taşıma hacminin % 23.9

oranındaki kısmı Türk bayraklı, % 76.1 oranındaki kısmı ise yabancı bayraklı gemilerle sağlanmıştır. Kent içi taşımacılığın ise % 3 oranındaki bölümü deniz yolu ile yapılmaktadır. 2003 yılı sonu itibarıyla dünya genelinde 23. sırada bulunan Deniz Ticaret Filosu'nda, 300 GRT üzeri 1059 adet gemi bulunmaktadır. Toplam taşıma kapasitesi 5.638.226 GRT iken, 2004 yılı sonu itibarıyla filoya kayıtlı 300 GRT ve üzeri tonaja sahip gemi sayısı 1085 olmuştur. 2004 yılında toplam taşıma kapasitesi 5.992.431 GRT' dur. Türk filosunun yaş ortalaması (300 GRT ve üzeri gemiler için) 22'dir. 2003 yılından 2005 Mayıs ayına kadar Zonguldak Odessa, Ambarlı-Trieste, Zonguldak-Skadovsk, Çeşme-Trieste, Samsun Novorossky hatlarında çalışmak üzere 12 adet RoRo gemisine hat izni verilmiştir. Ülkemiz kıyılarında yer alan tersanelerimizin gemi inşa kapasitesi 2002 yılı itibarıyla 550.000 DWT iken modernizasyonu sağlanan tersaneler ile bu rakam 2004 yılında 1.150.000 DWT seviyelerine yükselmiştir. 2002 yılında 13.000 kişiye istihdam imkanı veren sektör 2004 yılında 20.000 kişiye istihdam olanağı sağlamıştır.

Tablo 16 - Türkiye’de İşletilmekte Olan Deniz Limanlarımız (DLH, 2005)

PROJENİN ADI	İli	MEVCUT KAPASİTE (Milyon Ton/Yıl)
Hopa Limanı	ARTVİN	1.4
Rize Limanı	RİZE	1.5
Trabzon Limanı	TRABZON	4.0
Giresun Limanı	GİRESUN	1.4
Ordu Limanı	ORDU	1.0
Samsun Limanı	SAMSUN	2.2
Sinop Limanı (İskele)	SİNOP	1.0
İnebolu Limanı	KASTAMONU	1.2
Bartın Limanı	BARTIN	1.5
Derince Limanı	KOCAELİ	1.5
Haydarpaşa Limanı	İSTANBUL	5.0
Bandırma Limanı	BALIKESİR	3.0
Tekirdağ Limanı	TEKİRDAĞ	2.6
Gökçeada Kuzu Limanı	ÇANAKKALE	1.0
İzmir Limanı	İZMİR	5.0
Antalya Limanı	ANTALYA	2.5
Mersin Limanı	İÇEL	9.0
İskenderun Limanı	HATAY	3.3
	TOPLAM	48.1 TON/YIL

TDİ tarafından işletilen limanlardan, *Alanya, Antalya, Tekirdağ, Sinop, Ordu, Giresun, Rize ve Hopa* limanları özelleştirilmiş bulunmaktadır. Ayrıca Türkiye Denizcilik İşletmelerinin denetiminde olan *Antalya, Giresun, Ordu, Hopa, Marmaris, Tekirdağ, Sinop, Trabzon, Rize* limanları da 1997 – 2003 yılları arasında, işletmeleri özel sektöre 30 yıllığına devredilmiştir. Kalan diğer limanların özelleştirilmesi çalışmaları öngörülen eylem planı çerçevesinde devam etmektedir.

Tablo 17 - Türkiye’de Deniz Limanlarının Kapasiteleri (DLH, 2006)

	KAPASİTE
İŞLETİLMEKTE OLAN LİMANLAR	44.7 Milyon Ton/Yıl
İŞLETİLMEKTE OLAN LİMANLARDA TEVSİAT VEYA ONARIM YAPILANLAR	5.8 Milyon Ton/Yıl
İNŞAATI DEVAM EDEN LİMANLAR	1.0 Milyon Ton/Yıl
İHALE AŞAMASINDA BULUNANLAR	36 Milyon Ton/Yıl
ETÜT PROJESİ DEVAM EDEN İŞLER	62 Milyon Ton/Yıl
FİZİBİL OLMAMASI NEDENİYLE İHALESİ YAPILAMAYANLAR	8 Milyon Ton/Yıl
Toplam: 157,5 Milyon Ton/Yıl	

6 bin 480 km Anadolu, 786 km Trakya ve 1.067 km adalar kıyısı olmak üzere 8 bin 333 km. sahil şeridi bulunan Türkiye, 2004 yılında ihracatının % 78.2 oranındaki kısmını, ithalatının ise % 92.3 oranındaki kısmını deniz yolu ile yapmıştır. 2005 yılında dış ticaretimizin % 86.3 oranındaki kısmı deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir.

3.8. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları

Avrupa Birliği Komisyonu’nun 4 Mart 1998 tarihinde yayımladığı *Türkiye için Avrupa Stratejisi*’ndeki hedeflerle ve Türkiye’nin, 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile uyumlu olarak, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağına (TINA:Trans-European Transport Network) katılımı öngörülmektedir. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları projesi ulaşım koridorlarının temel planlama platformu olarak görülmektedir.

Ortaklık Konseyi kararlarının bu bölümü, AB direktifleri doğrultusunda Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının geliştirilmesine ilişkin olarak; birlikte projelerin geliştirilmesi, alınacak destek tedbirleri, ulaştırma, telekomünikasyon ve enerji

altyapılarını da içerisinde bulunduran Trans-Avrupa Ağları programını kapsamaktadır. Trans-Avrupa Ağlarının oluşturulması ve geliştirilmesi sürecinde, ulusal ağların birbirine bağlanarak işlerliğinin arttırılmasına yönelik çalışmalar aynı zamanda birliğe yeni katılan ve aday ülkelerin sahip oldukları farklı altyapılarını AB standartlarına uyumlulaştırılma sürelerini de kısaltacaktır. Bu durum Türkiye için de söz konusudur. 2006 yılına kadar ve gelecekte Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının Türkiye'yi de içine alacak şekilde genişletilmesi için temel kabul edilecek bir ulaşım altyapısı ihtiyaç değerlendirme çalışması başlatılmıştır. Söz konusu araştırma kapsamında oluşturulan *Üst Düzey Çalışma Grubuna*, Türkiye'nin de katılımı sağlamıştır. Bu çalışma grubunun görevi; belli başlı Trans-Avrupa Ulaştırma eksenlerinin komşu ülkeleri de içine alacak şekilde genişletilmesine ilişkin projelerin üretilmesi konusunda çalışmalar yapmak olarak tanımlanabilir.

“Bu alanda belirli bir ilerleme kaydedilmemiştir. Türkiye'nin acilen ulaşım alt yapısı ihtiyaç değerlendirme çalışmasını tamamlaması, belli başlı Trans-Avrupa ulaşım eksenlerinin komşu ülkeleri de içine alacak şekilde genişletilmesine ilişkin Üst Düzey Çalışma Grubunun çalışmalarını aktif olarak izlemesi ve ulusal planlaması kapsamına Trans-Avrupa Ağlarını da dahil etmesi gerekmektedir” (AB, 2005).

4. TÜRKİYE'DE KARA ULAŞIMI TRAFİK GÜVENLİĞİ

Ülkemizde geçmişten bugüne uygulanan yanlış politikalar sonucu taşıma sistemimiz kara yolu taşımacılığına bağımlı bir hale gelmiştir. Bu bağımlılığın faturası ağır biçimde ödenmektedir. Her yıl ortalama 5.000 kişi trafik kazalarında yaşamını yitirmekte, binlerce kişi yaralanıp sakat kalmaktadır. Ayrıca çok yüksek değerlere ulaşan maddi hasarlar ülke kaynaklarının heba olmasına sebep olmaktadır. Trafik kazalarında meydana gelen can kaybımız terörden daha fazla olmuştur ve olmaya devam etmektedir. Trafik kazalarını önlemek ve mümkün olduğu kadar en aza

indirebilmek, her şeyden önce ulusal ulaştırma ve trafik güvenliği vizyonuna sahip olmakla başlar. Ülkemizde bu konuda oluşmuş bir trafik güvenliği kültürü mevcut değildir. Trafik sorunlarının çözümünde, insan, araç, yol, evre faktörleri ve etkileşim içerisinde olan diğer faktörler birlikte ele alınmalıdır. Kuralları koymak yazılı kaynaklar oluşturmak sürdürülebilir bir ulaştırma ve trafik güvenliği politikasının oluşmasında yeterli değildir. Eğitim ve denetim faaliyetleriyle birlikte değerlendirilmesi ve planlanması gerekmektedir. Ne yazık ki ülkemizde bu konu üzerinde kalıcı ve sürdürülebilir önlemler ve politikalar geliştirmek yerine geçici çözümler aranmaya devam edilmektedir. Trafik güvenliği, birden fazla sektörü ve alanı kapsayan bir konudur. Bu nedenle, bu sorunun çözüm sürecine bir çok kuruluş ve çok farklı türde uzmanların katılması gerekmektedir.

Trafik güvenliği konusunda ülkemizde bilinç düzeyinin tespit edilmesi maksadıyla yapılmış kapsamlı bir çalışma yoktur. Genel anlamda baktığımızda hkmetler, politikacılar, kamu kuruluşları, özel teşebbüsler, Bakanlar, Parlamenterler, medya ve halk trafik güvenliği konusuna yeterince ilgi göstermemektedir. Trafik güvenliği konusu toplumun bütün kesimlerince ciddiye alınması gereken bir konudur. Trafik kazaları, insan, araç, yol ve evre faktörleri arasında oluşan etkileşim sonucu meydana gelir. Ülkemizde 2005 yılı içerisinde meydana gelen kaza verileri incelendiğinde, insan faktörünün yaklaşık % 99 oranıyla kazaya sebebiyet veren unsurlar içerisinde ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Bu durum trafik güvenliği açısından insanın eğitiminin ve denetlenmesinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Bu konuda sivil toplum örgütleri ve basın yayın kuruluşları başta olmak üzere toplumun bütün kesimleri sorumluluk duygusu içerisinde katkı sağlamalıdır. Örneğin; televizyon haber bültenlerinde trafik kazalarından çok kısa bahsederek sanki trafik kazaları sonucu ölümlerin taşıt kullanmanın bir bedeliymiş

gibi verilmesi çok yanlış bir davranıştır. Bu haberlerin, sosyal sorumluluk duygusu içerisinde insanları sorumsuzluğa ve panik duygularına itmeyecek şekilde, eğitici ve uyarıcı yönleriyle yayınlanması daha uygun bir davranış olacaktır.

Kamuoyunun trafik güvenliği konusuna yeterince ilgi göstermemelerinin önemli nedenlerinden bir tanesi de dini inançları gereği kadere inanmalarıdır. Ciddi trafik kazalarından sonra kazazedeler bu durumu, kaderin ve alın yazısının bir sonucu olarak görmekte ve yapılacak fazla bir şey olmadığına inanmaktadır. Bu durum toplumda trafik güvenliği sorunlarının çözümünde alınacak tedbirlerin, toplumun geleneksel yaşam alışkanlıklarını ve inançlarını da içine alacak şekilde planlanmasının ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Trafik kazaları sadece bir ulaşım sorunu değildir. Aynı zamanda halk sağlığını ilgilendiren bir sorundur. Trafik kazasına karışmama ve zarar görmeme konusunda hiç kimsenin garantisi yoktur. Kazalar her yıl binlerce insanımızın ölümüne, sakat kalmasına ve bir çok insanımızın da yaralanmasına sebep olmaktadır. Trafik kazaları kazaya karışanlarla birlikte, onlarla ilişkili olan başkalarının da sağlıklarını ve yaşamlarını etkilemektedir. Ülkemizde trafik kazalarında hayatlarını kaybedenlerin ve sakat kalanların büyük çoğunluğunu genç yaştaki vatandaşlar oluşturmaktadır.

“Yollarda meydana gelen kazaların sosyo-ekonomik maliyetlerinin yılda 4 milyar YTL (1999 fiyatları ile) seviyesinde olduğu tahmin edilmektedir. Kara yolu taşımacılığının her yıl bu kadar büyük insani bir felakete yol açmasını kabul etmek doğru değildir. Sorunu önemli ölçüde azaltmak için, *2001 yılında Ulusal Trafik Güvenliği Programı*, kısmen Dünya Bankası kredileri kısmen de Türk Hükümeti tarafından sağlanan fonlarla finanse edilen Trafik Güvenliği Projesi çerçevesinde geliştirilmiştir” (KGM, 2001).

2001 yılında yayınlanan Ulusal Trafik Güvenliği Programı yapılan en kapsamlı çalışmadır. Bu program Ulaştırma Bakanlığı, İmar ve İskan Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve Gazi Üniversitesinden oluşan *Trafik Güvenliği Projesinin Yürütme Kurulu* ile İsveç Ulusal Kara yolu Danışmanlık Kuruluşu (SweRoad¹) tarafından işbirliği içinde hazırlanmıştır. Bu çalışmanın özünü, trafik güvenliği ile ilgili sorunların tespit edildikten sonra çözüm yollarının ilgili birimlere önerilmesi oluşturmaktadır. Türkiye’de ilk defa bu programda bir trafik güvenliği vizyonu benimsenmiş kısa, orta, uzun vadeli planlar yapılmıştır. 2002 ile 2012 yılları arası dönemi kapsayacak olan programın trafik güvenliği ile ilgili sorunlara çözüm getirmesi hedeflenmektedir.

Uzun vadeli trafik güvenlik vizyonu;

- Türkiye'deki kara yollarında oluşacak trafik kazalarında kimsenin ölmemesi veya ciddi yaralanmaların olmaması.

Orta vadeli trafik güvenlik hedefleri;

- Trafik kazaları neticesinde ölüm ve ciddi yaralanma olaylarını en aza indirmek.
- Korunmasız yol kullanıcıların ve çocukların güvenliğine özel önem gösterilmelidir.

Güvenlik hedefleri (1999 yılına göre);

2006 yılına kadar;

- Ölüm oranlarını % 20 azaltmak.
- Korunmasız yol kullanıcılarındaki ölüm oranlarını % 20 azaltmak.
- Kaza sonucu çocuk ölümlerinin (0-14 yaş) oranını % 25 azaltmak.

2011 yılına kadar;

- Ölüm oranları % 40 azaltmak.
- Korunmasız yol kullanıcılarındaki ölüm oranlarını % 40 azaltmak.

- Kaza sonucu çocuk ölümlerinin (0-14 yaş) oranını % 50 azaltmak.

Önerilen güvenlik önlemlerinin hedefler doğrultusunda uygulanarak gerçekleştirilmesinin gelecek 5 yıl içerisinde 4 200'den fazla hayat kurtaracağı tahmin edilmektedir. Program hedeflerin, gerçekleştirilmesinde *kurumsal* ve *teknik* müdahaleler yapılması önerilmektedir. Bu öneriler; ulaştırma politikasının iyileştirilmesi, organizasyon, işbirliği ve eşgüdüm, finansman, trafik güvenliği, trafik güvenliği personeli, veri bankaları, araştırma ve geliştirme çalışmaları, , daha güvenli yollar ve taşıtlar, daha güvenli yol kullanıcıları, daha iyi eğitim, program, mevzuat ve denetimin iyileştirilmesi, acil yardım hizmetleri, gibi öncelikli sorunları kapsamaktadır. Ne yazık ki, belirtilen tarihten önce ve sonra yasa gereği yılda iki kez toplanması gereken Yüksek Kurul hiç bir toplantı gerçekleştirilememiş ve *Trafik Güvenliği Ulusal Programı* hayata geçirilememiştir

“Milyonluk kentlerin ulaşım, trafik güvenliğine ilişkin kararları hiç bir planlama, hiç bir teknik ve ekonomik etüt yapılmadan, konudan bütünüyle habersiz birkaç yönetici tarafından alınmakta ve hayata geçirilmektedir. Bu alanda çok sınırlı bilimsel birikim dikkate alınmadığı gibi, ilgili eleman istihdamı bile düşünülmemektedir. Böylesine kapsamlı bir ulusal felaketin, birbirlerinden kopuk siyasi kararlar ve farklı kuruluşların bürokratlarının kendi dönemlerinde günlük çalışmaları ile atlatılabileceği sanılmaktadır“ (Aydın, 2004).

Ülkemizde kara yollarına yapılan dengesiz yatırımlar sonucu, diğer taşıma modları ile arasındaki denge iyice bozulmuştur. Ayrıca ulaştırma altyapısının disiplin altına alınmasını sağlayacak yasa ve yönetmeliklerin uygulanması çıkar gurupları tarafından engellenmektedir. Bunun sonucu olarak bilimsel yaklaşımdan uzak sürdürülebilir bir ulaştırma ve trafik güvenliği vizyonunun oluşması ve hedeflerin belirlenmesi sadece tartışma konularında kalmaktadır. Trafik güvenliği ile ilgili

kuruluşlar, geçen yıllar içinde deneyim kazanmış olmalarına karşın hiç bir sistematik yaklaşım geliştirilmemiştir. Maalesef, genel sorumluluğu üstlenen tek bir kuruluş yoktur.

4.1 Trafik Güvenliği İle İlgili Türkiye'deki Mevcut Organizasyon

13.10.1983 tarihinde, kara yollarında can ve mal güvenliği yönünden trafik düzeninin sağlanması ile ilgili tüm konuları kapsayan *2918 sayılı Kara Yolları Trafik Kanunu* çıkarılmıştır. Bu kanunun amacı madde 1'de kapsamı ise madde 2'de açıklanmıştır.

MADDE 1 - Bu Kanunun amacı, kara yollarında can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemektir.

MADDE 2 - Bu Kanun, trafikle ilgili kuralları, şartları, hak ve yükümlülükleri, bunların uygulanmasını ve denetlenmesini, ilgili kuruluşları ve bunların görev, yetki ve sorumluluk, çalışma usulleri ile diğer hükümleri kapsar. Bu Kanun, kara yollarında uygulanır. Ancak aksine bir hüküm yoksa;

- a) Kara yolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında kara yolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile,
- b) Erişme kontrollü kara yolunda ve para ödenerek yararlanılan kara yollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir kara yolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların kara yolu araçlarına ayrılan kısımlarında da, bu Kanun hükümleri uygulanır.

Bu kanunun uygulama esaslarını düzenleyen *Kara Yolları Trafik Yönetmeliği* 18.7.1997 tarihli ve 23053 mükerrer sayılı Resmi Gazete' de yayımlanarak yürürlüğe

girmiştir. Zaman zaman gerekli görülen maddelerinde değişiklikler yapılmaktadır.

Bu yönetmeliğin amaç ve kapsamı 1 inci ve 2 inci maddelerinde belirtmiştir.

Madde 1 - Bu yönetmeliğin amacı; 2918 sayılı Kara yolları Trafik Kanunu uyarınca, can ve mal güvenliği yönünden; kara yollarında trafik düzeninin sağlanması ve trafik güvenliğini ilgilendiren hususlarda alınacak tedbirler ile ilgili olarak, yönetmelikte düzenlenmesine işaret edilen ve gerekli görülen diğer hükümleri ve bunların uygulanmasına ait esas ve usulleri belirlemektir.

Madde 2 - Bu yönetmelik, 2918 sayılı Kara yolları Trafik Kanununa dayanılarak çıkarılmış ve bu Kanun hükümleri çerçevesinde kara yollarında ve aksine bir hüküm bulunmadıkça da, Kanunun 2 inci maddesinde sayılan yerlerde de uygulanmak üzere;

- a) Trafikle ilgili kurallara ve bunların uygulanmasına,
- b) Trafiğin düzenlenmesi ve denetimine,
- c) Araçların tescili, teknik durumları, muayenelerine ve kara yollarında sürülmeleri sırasında alınacak tedbirlere,
- d) Araç sürücülerinin sınavları ve belgelerinin verilmesine,
- e) Kara yolundan faydalananların hak ve yükümlülüklerine, eğitimine,
- f) Uygulayıcı kurul ve kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları ile işbirliği ve koordinasyon düzenine,
- g) Trafikle ilgili diğer hususlara ilişkin konulardaki esas, usul, şekil ve şartlara ait hükümleri kapsar.

17.10.1996 tarihli kanunla (aynı zamanda 2918 sayılı Kara yolları Trafik kanununun bazı maddelerini de değiştiren kanunun) *Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı'na bağlı Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü* kurulmuştur. Bu müdürlüğün görevleri trafik kazalarının önlenmesi amacıyla ilgili kuruluşlarla

işbirliği yaparak trafik güvenliği ile ilgili her türlü araştırmayı yapmak, bilimsel çalışmaları takip etmek, önerilerde bulunmak olarak tanımlanmıştır.

Ülkemizde kara yolu trafik güvenliği konusunda bir çok bakanlık ve kuruluşa görev verilmiştir. Görev dağılımları o kadar karmaşık hale getirilmiş durumdadır ki, bazen herhangi bir sorun karşısında tek bir muhatap bulmak mümkün olmamaktadır. Aşağıda konuyla bağlantılı olan kurum ve kuruluşlarla ve bazı temel sorumlulukları konularında daha detaylı bilgi verilecektir.

Tablo 18 - Türkiye’de Kara Yolu Trafik Güvenliği ile İlgili

Kurum ve Kuruluşlar

Kurumlar	Temel Sorumluluk Alanları
TBMM	Kanunlar Bütçe
T.C.Hükümeti, Devlet Planlama Teşkilatı	Yıllık ve 5 yıllık sektör el yatırım planları ve bütçe teklifleri
T.C. İçişleri Bakanlığı EGM Jandarma	Kanunların uygulanması ve denetlenmesi, araçların tescil edilmesi, sürücü belgelerinin verilmesi, kaza istatistikleri, trafik suçlarında tutanak düzenlemek.
T.C.Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Kara Yolları Genel Müdürlüğü	Sorumlu olduğu karayollarında gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yapmak, işaretlemeler ve işaretler, yol kenarı tesislerinin uygunluğunun kontrolü, periyodik araç muayenesi, araç ağırlıklarının sabit ve seygar kontrolünü yapmak.
Milli Eğitim Bakanlığı	Sürücü kursları ve sürücü belgeleri verme ile ilgili yönetmeliklerin yapılması, okul öncesi ve okul

	dönemi eğitim verilmesi, halkın bilgilendirilmesi.
Sağlık Bakanlığı	İlk yardım ve tıbbi bakım ve rehabilitasyon ile ilgili uygulamalar yapmak.
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	Araçların tip onaylarını yapmak
Ulaştırma Bakanlığı	Ulaştırma ile ilgili yönetmelikler ve uygulamalar (koordinasyon dahil) yapmak.
Orman Bakanlığı	Orman yolları ile ilgili yönetmelikler yapmak.
Devlet Bakanlığı	
Köy Hizmetleri Gnl. Md.lüğü	Köy yolları ile ilgili uygulamalar yapmak.
Adalet Bakanlığı	Kanunların yapılması ve revize edilmesine yardımcı olmak.
Maliye Bakanlığı	Para cezalarını toplamak.
İller; İl trafik komisyonları İlçe trafik komisyonları	İl trafik güvenliği ile ilgili konuları karar bağlamak.
Belediyeler Trafik bölümleri	Trafik güvenliği konularında çalışma yapmak.
Vakıf ve Dernekler	Programları doğrultusunda çalışmalar yapmak.

Türkiye Büyük Millet Meclisi; trafik politikasını ve trafik güvenliğini etkileyen kanunlar yapar bütçe ile ilgili konuları karara bağlar.

T.C. Hükümeti; Hükümet, ilgili bakanlıklarla birlikte, ulaştırma ve trafik politikaları ile ilgili konuların icrası, koordinasyonu ve kontrolünden ve ulaştırma alanındaki kanun ve yönetmeliklerden genel olarak sorumludur.

İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı

- Kanunların uygulanması (trafik kontrol ve izleme),
- Araçların tescil edilmesi, sürücü belgelerinin verilmesi,
- Trafik kazalarından sonra diğer yol kullanıcıları için güvenli bir alan sağlamak için gereken eylemler (kazaların rapor edilmesi dahil),
- Araç tescili, sürücü belgeleri ve kazalar ile ilgili tüm istatistiksel raporlama,
- Halkın bilgilendirilmesinden sorumludur.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Kara Yolları Genel Müdürlüğü

- Güvenli yol ulaşımı için fiziksel düzenlemeler ve işaretlemeler,
- İşaretlerin standartları ile ilgili kararlar,
- Yol kenarı tesisleri (akaryakıt istasyonları, aydınlatma vs.),
- Periyodik araç muayeneleri,
- Sabit ve seyyar ağırlık kontrollerinin yapılmasından sorumludur.

Milli Eğitim Bakanlığı

- Sürücü kurslarının düzenlenmesi ve sınavların yapılması (sertifikaların verilmesi dahil),
- Okul öncesi, ilköğretim ve lise ve halk trafik eğitimi ve öğretimi (diğer kurumlarla koordinasyon dahil),
- Halkın bilgilendirilmesinden sorumludur.

Sağlık Bakanlığı; İlk yardım ve acil hizmetlerin düzenlenmesi, uygulanması ve takibi, tıbbi yardım ve rehabilitasyon uygulamaları yapar.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı; Araçlara tip onayını verir.

Ulaştırma Bakanlığı; Ulaştırmanın koordinasyonunu yapar, ulaştırma sektörü ile ilgili yönetmelikleri yayımlar.

Orman Bakanlığı; Orman yolları için ilgili trafik düzenlemesini yapar.

Devlet Bakanlığı Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü; Köy yolları için ilgili trafik düzenlemelerini yapar.

Adalet Bakanlığı; Kanunun hazırlanması ve revize edilmesinde yardımları sağlar.

Belediyeler; Sorumlu olduğu kara yolları ile ilgili trafik güvenliği tedbirlerinin fiziksel olarak uygulamasını ve düzenlemesini yapar.

Uluslararası Anlaşmalar; Uluslararası anlaşmalardan sorumlu tek bir kurum yoktur; her kurum, kendi meselelerini uluslararası anlaşmalar çerçevesince takip eder.

Kara Yolu Güvenliği Yüksek Kurulu (KGYK); Adalet, İçişleri, Maliye, Milli Eğitim, Bayındırlık ve İskan, Sağlık, Ulaştırma, Orman, Devlet (Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü kanalıyla) Jandarma Genel Komutanı, DPT Müsteşarı, Emniyet ve Kara Yolları Genel Müdürlerinden oluşur. Yılda iki kere toplanırlar. Kurulun sekreter ya hizmetleri Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından yürütülür. Kurulun çalışmasına ilişkin esaslar, Bakanlar Kurulu tarafından çıkarılan yönetmeliklerle belirlenir. Kara Yolu Trafik Güvenliği Kurulu tarafından alınan kararları (nerileri) görüşerek onaylar gerekli koordinasyonları yapar.

Kara Yolu Trafik Güvenliği Kurulu (KTGK); Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanı, yukarıda belirtilen Bakanlıkların ve Teşkilatların Daire Başkanları ile Jandarma Komutanlığı, Türk Standartları Enstitüsü, Türkiye şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, niversiteler, Mühendis ve Mimarlar Odası, Trafik Kazalarını nleme Derneği, Trafik Kazalarına Yardım Vakfı, Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı, kurum ve kuruluşların temsilcilerinden oluşur. Koordinasyon sağlamak için önerilerde bulunmak, kazaları azaltmak için önerilerde bulunmak, uygulamalardaki eksiklikleri tespit etmek, trafik güvenliği alanındaki mevzuat eksikliklerini tespit etmek üzere ayda bir kez toplanır.

Belediye Trafik Birimleri; Belediye Başkanı (Büyükşehir Belediye Başkanı), Belediye ulaştırma/trafik birimlerinin Genel Müdürleri veya Müdürleri, ulaştırma/trafik ile ilgili örgütlerin Genel Müdürleri veya Bölge Müdürleri, il sınırları içindeki ilçe Belediye Başkanlarından oluşur. Belediye temsilcilerinin sayısı, diğer örgütlerin temsilcilerinin sayısından fazla olmamalıdır. Belediyelere kanunla verilen görevler ile şehir ulaşımı ile ilgili görevlerin yapılması, şehir ulaşım şekilleri arasındaki dengenin sağlanması, ticari araçlarla ilgili kuralların belirlenmesi gibi görev ve sorumlulukları vardır.

İl ve İlçe Trafik Komisyonları; Vali/Vali Muavini, Kaymakam, Belediye, Emniyet (Polis), KGM, Milli Eğitim, Jandarma, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, tarafından onaylanan üniversite temsilcileri (azami üç kişi), ilgili vakıf ve dernek temsilcilerinden oluşur. Görevleri ;

- Bölgede trafik düzeninin ve güvenliğinin sağlanması için gerekli tedbirleri almak.
- Altyapının iyileştirilmesi ile ilgili gerekli kararları almak. İçişleri Bakanlığı'na öneride bulunmak.
- Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayımlanan yönetmeliklerin yanında, ildeki ticari taşıtların çalışma şartları ile ilgili kararları almak.
- Park alanları ile ilgili kararları almak.

Vakıflar ve Dernekler (Gönüllü Örgütler); Bunların bazıları, koordinasyon kurullarına katılma hakkına sahiptir.

- Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
- Trafik Kazaları Yardım Vakfı
- Trafik Kazalarını Önleme Derneği
- Otomotiv Sanayii Derneği

4.2. 1923'den Günümüze Türkiye'de Kara Yollarının Durumu

Yol, bir devletin ülke kalkınmasına, toplumun sosyal ve ekonomik gelişimine temel oluşturmak için yaptığı en önemli hizmetlerdendir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ulusal sınırlarımız içinde bulunan kara yolu ağı çok kötü durumdadır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan 18 350 km'lik kara yolu ağının 4000 km' si iyi durumda olmak üzere 13 900 km' si stabilize yol, geriye kalan kısmı da toprak yoldur. Mevcut stabilize ve toprak yollarında yaklaşık üçte biri kullanılabilir durumdadır. Yerleşim yerleri arasında ulaşım çok zaman almakta ve birçok bölgeye de ulaşamamaktadır. Ekonomik sıkıntıların hat safhada olduğu bu dönemde yeni yolların yapılması ve mevcut yolların onarılabilmesi için insan gücünden başka bir kaynak yoktur. Yeni yol yapımı ve onarımı için imece usulü ile çalışılmaktadır. Bu dönemde ülkenin ulaşım altyapı ihtiyacının karşılanması için en ucuz maliyetli, ihtiyacı karşılayabilecek yol yapımı ilkesi benimsenerek stabilize yol yapımına ağırlık verilmiştir. 1924 yılında 33 km yeni yol yapılarak, 233 km yol onarılmıştır. 1925 yılında *bedeni yol mükellefiyeti* ile ilgili 524 sayılı yasa çıkarılmıştır. Bu yasada fert başına yılda 4 gün olarak belirlenen yükümlülük 6-12 güne çıkarılmıştır (vatandaş ya belirtilen süre kadar yol inşasında bedeni olarak çalışacak ya da bu süre için tespit edilen vergiyi para olarak ödeyecek). Buradan elde edilecek kaynağın yolu olmayan yerlere yol yapımında kullanılacağı karara bağlanmıştır. 1927 yılında çıkarılan 1131 sayılı yasa ile yol yapımı ve onarımı sorumluluğu il özel idarelerine verilmiş ve ilk kez devlet kara yolları hakkında 5 yıllık program hazırlanmasına karar vermiştir. (KGM, 2006).

1929 yılında çıkarılan yasa ile yolların yapım, bakım ve onarımı *Bayındırlık Bakanlığı'na* verilmiştir, Bakanlıkta *Şose ve Köprüler Reisliği* adı altında bir birim oluşturmuştur. 1923 – 1933 yılları arasında 2 600 km yeni yol yapılarak 6 170 km

yolun bakımı yapılmıştır. 1947 yılına gelindiğinde ülke genelinde 825 km'lik bölümü asfalt, 116 km'lik bölümü parke, geri kalan bölümü ise stabilize olmak üzere toplam 43 743 km uzunluğunda bir kara yolu ulaştırma ağı oluşturulmuştur.

“1947'de 1 km²' ye düşen yol uzunluğu, Almanya'da 1240 m, Fransa'da 1100 m, İngiltere'de 1210 m, Çekoslovakya'da 750 m ve Yunanistan'da 170 m iken, Türkiye'de sadece 17 m' dir” (KGM, 2006).

1948 yılı ülkemizde yol yapım çalışmaları için bir dönüm noktasıdır. Bu yıldan itibaren, dünyadaki teknolojik ilerlemenin neticesi geliştirilen iş makine ve teçhizatları ülkemizde de kullanılmaya başlanmıştır. 1949 yılına gelindiğinde yollarda artık otobüsler kullanılmaktadır. Ankara-İstanbul arası 18 saat, Ankara-Samsun arası 20 saat, Ankara-Zonguldak arası 14 saat sürmektedir. (KGM, 2006).

1950 yılında *Kara Yolları Genel Müdürlüğü* kurulmuştur. Bu kuruluşa, otoyollar, devlet ve il yolları, köprü, tünel ve sanat yapıları projeleri, kara yolları ile ilgili yapılan plan ve programların uygulanması, güzergahların tayin ve tespiti, bakım onarım hizmetleri gibi kara yollarını ilgilendiren konuların yerine getirilmesi görevi verilmiştir. 1960 ve 1970' li yıllarda kara yolu asfaltlama çalışmaları hız kazanmıştır. 1970 yılından itibaren yollardaki taşıt miktarı hızlı bir şekilde artmıştır. Artan trafik yoğunluğu yeni yol ve köprü gibi altyapı ihtiyaçlarını ortaya çıkarmıştır. Bu altyapı ihtiyaçları çerçevesinde 1970 yılında İstanbul boğazı üzerinde yapımına başlanan Boğaziçi köprüsü 30 Ekim 1973 tarihinde bitirilerek hizmete açılmıştır. Bu köprü Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan ilk sabit yapı olması nedeniyle ülkemizin ulaştırma sistemi içerisinde önemli bir yere sahiptir. 1970 yılı sonunda asfalt kaplamalı devlet yolu 17 bin km.ye, il yolu uzunluğu ise 2 bin km' lik kısmı asfalt olmak üzere toplam 25 bin km.ye ulaşmıştır. (KGM, 2006).

1980 yılında 24 500 km' si asfalt, toplam 35 bin km devlet yolu, 9 bin 600'ü asfalt, toplam 27 bin 500 km uzunluğunda il yolu mevcuttur. 1980'li yıllarda daha çok yüksek standartlı otoyolların yapımına ağırlık verilmiştir. (KGM, 2006).

2002 yılından itibaren bölünmüş yol yapım çalışmalarına hız verilmiştir. 2002 yılında 186 km., 2003 yılında 1 600 km., 2004 yılında 2 000 km., 2005 yılında 1 515 km. bölünmüş yol tamamlanarak kullanıma açılmıştır. (KGM, 2006).

Tablo 19 – Türkiye’de Sınıflarına Göre Yol Uzunlukları (Km) (KGM, 2006)

Yıllar	Otoyollar	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam
1970	—	35 230	24 390	59 620
1975	27	34 918	24 581	59 526
1980	27	32 208	27 851	60 086
1985	81	30 982	28 130	59 193
1990	281	31 149	27 979	59 409
1995	1 246	31 422	28 577	61 245
1996	1 514	31 412	28 813	61 739
1997	1 528	31 320	29 521	62 369
1998	1 726	31 345	29 540	62 611
1999	1 749	31 388	29 535	62 672
2000	1 774	31 397	29 693	62 864
2001	1 845	31 376	29 929	63 150
2002	1 851	31 318	30 050	63 219
2003	1 886	31 358	30 133	63 377
2004	1 892	31 446	30 368	63 706
2006	1775	31 371	30 568	63 714

Kara Yolları Genel Müdürlüğü en son 01.01.2006 tarihli yayınladığı tabloya göre, 1 775 km' si otoyol, 31 371 km' si devlet yolu ve 30 568 km' si il yolu olmak üzere toplam 63 714 km' lik yol ağından sorumludur.

4.3. Türkiye’de Trafik Kazalarının Oluş Sebepleri ve Öneriler

Trafik dediğimiz olay, insan, araç, yol ve çevresinden oluşan bir ortamdır. Bu ortamın içerisinde meydana gelen, maddi ve manevi kayıplarla sonuçlanan trafik kazalarının önlenmesi bir dizi tedbir faaliyetlerinin yapılmasını gerektirmektedir. Bu faaliyetler aşağıdaki ana başlıkları kapsar.

- Trafik Mühendisliği
- Yasal Düzenleme
- Eğitim Faaliyetleri
- Denetim Faaliyetleri
- İlk ve Acil Sağlık Hizmetleri

Trafik denilen yapı; insan, araç, yol ve çevresinden oluşan üç ana unsurun etkileşimini kapsar. Trafik kazaları bahsedilen bu üç unsurdan birinde veya tamamında ortaya çıkan sorunlardan kaynaklanır. İnsan unsuru trafik kazalarında ilk sırada olup, diğer kaza unsurlarının kusurlarının oluşmasında da etkisi söz konusudur. Tehlikeli araç kullanmak, alkollü araç kullanmak, yol ortasından yürümek, hareket halindeki araçtan atlamak gibi kusurlar trafik kazalarının oluşmasına sebep olan insan kusurlarına örnek olarak verilebilir. Araç kusurlarına gelince; lastik patlaması, kabloların alev alması, jant çıkması, rot kırılması gibi kusurlar örnek gösterilebilir. Yolun bir bölümünün çökmesi, yol viraj eğiminin doğru olmaması, yol çizgilerinin bulunmaması, yol çevresinin görüş mesafesini engelleyecek şekilde tesislerle doldurulması da yol ve çevre kusurlarına örnektir. Kaza sonrası sağlanması gereken arama, kurtarma ve ilk yardım faaliyetlerinin yetersizliği de can kayıplarını arttıran en önemli kusurlardandır.

Tablo 20 - Türkiye’de Meydana Gelen Kazalardaki Kusur Oranları (EGM, 2005)

YILLAR	SÜRÜCÜ	YAYA	YOLCU	TOPLAM	ARAÇ	YOL	DİĞER
	%	%	%	%	%	%	%
2001	96,82	2,38	0,16	99.36	0,32	0,32	-
2002	96,99	2,48	0,12	99.59	0,25	0,16	-
2003*	97,29	2,16	0,13	99.58	0,25	0,17	-
2004*	97,46	2,08	0,10	99.64	0,21	0,15	-
2005*	97,68	1,98	0,05	99.71	0,15	0,14	-
Ortalama	97.248	2.216	0.112	99.25	0.24	0.19	

2001 yılından itibaren 2005 yılı dahil olmak üzere üstteki tablo incelendiğinde ((* EGM ve Jandarma Bölgesinde meydana gelen kazalara göre düzenlenmiştir.) insan unsurunun kazaların oluşmasındaki kusur oranlarının ne kadar fazla olduğu görülecektir. *Sürücü, yaya, yolcu olarak toplam insanların kusur oranı*, 2001 yılında % 99.36, 2002 yılında % 99.59, 2003 yılında % 99.58, 2004 yılında % 99.64, 2005 yılında % 99.71 olmuştur. 5 yıllık ortalama % 97.25 olarak gerçekleşmiştir. Araçların 5 yıl içerisindeki ortalama kusur oranları ise % 0.24 seviyesindedir. Yol kusurlarının 5 yıllık süre içerisindeki kazalardaki kusur oranları ortalama % 0.19 civarında olmuştur. Bu durum insan faktörünün kazaların oluşmasında ne denli etkili olduğunu göstermektedir.

4.3.1. İnsan Faktörü

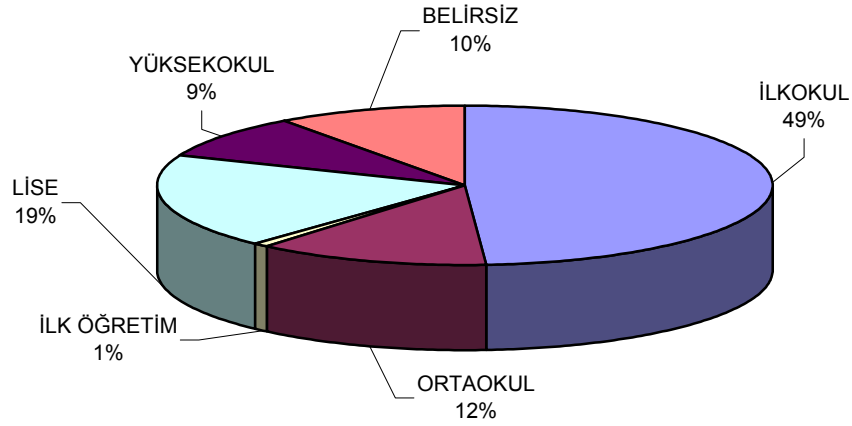
İnsan, araç, yol ve çevresinden oluşan trafiğin içinde en zor ve etkili olanı insandır. Trafik kazaları insan faktörü ile ortamsal özelliklerin (yol ve araç özellikleri) etkileşimi sonucunda oluşur. İnsan faktörü bu etkileşimde, bazen aktif bir unsur (örneğin ters yola girerek) bazen de pasif bir unsur (yorgun araç kullanma, uygun olmayan yere park etme vb.) olarak çoğu zaman kazaların oluşmasında başrolü oynar. Trafikte yolu kullanan olarak insanın kazalara karışmasında onu etkileyen bir

çok neden vardır. Yaşı, algılama yeteneği, yorgunluk, sorumluluk, saldırganlık, işitme, beden yapısı, görme, dikkat, muhakeme, tepki hızı, risk alma, göz-el-ayak koordinasyonu, bilgi düzeyi, hastalık, zeka yapısı, tutum ve davranış alışkanlıkları, psikolojik durumu, sosyal yapı, eğitim düzeyi, çevre koşullarına uyabilme yeteneği, tecrübe ve takip gibi özellikleri insanların kazalara karışmasında etkili olmaktadır. İnsanın kendisi dışında meydana gelebilecek çevresel koşulların getireceği olumsuzlukları en aza indirerek, kendisinin ve çevresindekilerin güvenliğini sağlaması bir yere kadar kendi elindedir.

Mühendislik ve altyapı hizmetlerinin çok iyi hale getirilmesi insan hatalarının önlenmesi için yeterli değildir. Alınacak bu önlemler ancak insanların kazalara karışma oranlarında bir azalmaya neden olabilir. Kazaların oluşmasında en önemli faktör insan unsurudur. Diğer unsurlarla birlikte iyileştirilmesi önem kazanmaktadır. Ülkemizde, insanların sürücü, yaya ve yolcu olarak kazalardaki kusur oranı % 99 gibi çok büyük bir rakamdır. Buradan çıkarılacak sonuç, kazaların önlenmesiyle ilgili önlemlerin sadece mühendislik ve altyapı hizmetlerinin iyileştirilmesi olmayıp insanların trafik güvenliği konusunda eğitiminin ve denetiminin yapılmasının gerekliliği olmalıdır. Trafik kazalarının en önemli sebeplerinden biri trafik güvenliği eğitimindeki eksikliklerimizdir. Gerek okul öncesi, gerek okul dönemi ve gerekse okul sonrası dönemde kara yolu trafik güvenliği eğitimi, kara yollarını kullananlarda yeterince olumlu alışkanlık ve tutum kazandıracak seviyede değildir.

2000 yılında Türkiye genelinde meydana gelen kazalarda toplam 4.381 kişi hayatını kaybetmiştir. Kazaya karışan kusurlu sürücülerin eğitim seviyelerinin tespitine yönelik EGM 2000 Yılı Trafik Kazaları İstatistik Kitabı istatistik çalışmasından alınan veriler neticesinde aşığıda tabloda verilen eğitim seviyeleri ile ilgili oranlar ortaya çıkmıştır.

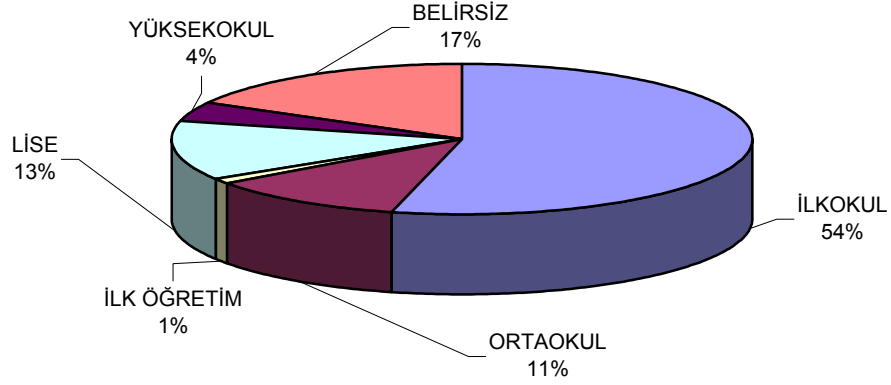
Tablo 21 - Türkiye Geneline Kazaya Karışan Kusurlu Sürücülerin Eğitim Oranları (EGM, 2005)



Kazaya karışan sürücülerin, % 49 ilkokul, % 19 lise, % 12 orta okul, %10 eğitim seviyesi tespit edilemeyen, % 9 yüksek okul, %1 ilköğretim, eğitim seviyelerinde oldukları tespit edilmiştir. Bu veriler değerlendirildiğinde ilkokul mezunu sürücülerin diğer sürücülere oranla daha fazla kazaya karışma eğiliminde olduğu gözlenmiştir. J.Trafik Sorumluluk Bölgesinde trafik kazalarına karışanlardan ilkokul mezunlarının yüzde oranının, Türkiye genelinde trafik kazalarına karışan ilkokul mezunu sürücülerin oranından yaklaşık % 10 oranında daha fazla olduğu dikkati çekmektedir.

Tablo 22 – Jandarma Bölgesinde Kazaya karışan Kusurlu Sürücülerin

Eğitim Oranları (EGM, 2005)



J.Trafik Sorumluluk bölgesinde trafik kazalarına karışan kusurlu sürücülerin oranlarına bakıldığında, % 54 ilkokul, %18 eğitim seviyesi tespit edilemeyen, %13 lise, %11 ortaokul, %4 yüksekokul, %1 ilköğretim, şeklinde oluştuğu görülmektedir. Ayrıca 2001 yılında trafik kazalarına karışan traktör sürücülerinin eğitim durumları incelendiğinde % 66.30 ilkokul, %24,70 eğitim seviyesi tespit edilemeyen, % 4,70 ortaokul, % 3,10 lise, %1 ilköğretim, % 0,20 yüksekokul, şeklinde bir oransal sonuç oluşmaktadır. Burada da kazalara karışan sürücülerin, eğitim seviyelerine göre sıralamasında % 66.30 oranıyla ilkokul mezunlarının ilk sırada oldukları görülmektedir.

Tablo 23 - Yaya Kusurlarına Ait Bilgiler (EGM, 2005)

YAYAYA AİT KAZA SEBEPLERİ	KAZA					
	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
Kırmızı Işıқта Geçmek	393	3,25	13	1,46	406	3,13
Araçlara İlk Geçiş Hakkını Vermemek	4.174	34,54	194	21,85	4.368	33,67
Yola Birden Çıkmak	4.385	36,28	404	45,50	4.789	36,92
Duran Araca Önünden veya Arkasından Çıkmak	1.006	8,32	43	4,84	1.049	8,09
Yolda Yürümek, Oynamak	1.349	11,16	76	8,56	1.425	10,98
Hareket Halindeki Taşıta Asılmak	50	0,41	2	0,23	52	0,40
Yayanın Otoyola Çıkması	85	0,70	77	8,67	162	1,25
Yolda Hatalı Şek. El ile Sürülen Araç Kullanmak	57	0,47	15	1,69	72	0,55
Yolda Hatalı Şekilde Hayvan Sevk Etmek	16	0,13	13	1,46	29	0,22
Görüntü Artırıcı Tedbirler Almamak	45	0,37	19	2,14	64	0,49
Diğer	525	4,34	32	3,60	557	4,29
TOPLAM *	12.085	100,00	888	100,00	12.973	100,00

Araç kullanıcılarının dışında yol kullanıcısı olarak insanların kusurları 2005 yılı istatistik verileri incelendiğinde; ((*) : Jandarmadan yayaya ait kaza sebepleri ayrıntısı alınamadığından EGM’ nün verileri işlenmiştir.) yapılan kusurlardan “Yola Aniden Çıkmak” nedeniyle kazaya sebebiyet vermek birinci sırayı almaktadır. Şehir içi % 36, şehir dışı % 45.5 oranındadır. İkinci sırada “Araçlara İlk Geçiş Hakkını Vermemek” nedeniyle kazaya sebebiyet vermek kusuru yer almaktadır. Bu oran şehir içi % 34.54, şehir dışı % 21.85, dir. Bu iki kusurda kanımca insanlardaki “önce ben” duygusundan yani bencillikten ve bilgisizlikten kaynaklanmaktadır. Trafikle ilgili eğitim ve denetim faaliyetlerinin planlaması yapılırken bu kusurların bir ağırlık sırasına konularak tedbirlerin alınması uygun olacaktır.

Tablo 24 - Yolcu Kusurlarına Ait Bilgiler (EGM, 2005)

YOLCUYA AİT KAZA SEBEPLERİ	KAZA					
	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
Taşıttan Sarkmak	6	2,01	3	5,08	9	2,51
Habersiz İnmek Binmek	53	17,73	10	16,95	63	17,60
Taşıttan İçinde Gayri Nizami Hareket	25	8,36	3	5,08	28	7,82
Taşıttan Dışında Seyahat	56	18,73	15	25,42	71	19,83
Taşıttan Yere Atlamak	57	19,06	8	13,56	65	18,16
Açık Yük Üzerinde Seyir	39	13,04	9	15,25	48	13,41
Diğer	63	21,07	11	18,64	74	20,67
TOPLAM *	299	100,00	59	100,00	358	100,00

İnsana ait kusurlardan olan yolcu kusurlarının istatistik verileri incelendiğinde, ((*) : Jandarmadan yolcuya ait kaza sebepleri ayrıntısı alınmadığından EGM' nün verileri işlenmiştir.) karşımıza insana özgü bir tablo çıkmaktadır. Çünkü insanların nerede nasıl tepki vereceğini kestirmek davranışlarını tahmin etmek oldukça zor bir iştir. Nedeni tespit edilemeyen diğer sebeplerin oranının % 21 ile şehir içerisinde birinci sırayı aldığı görülür. Şehir dışında ise % 25.42 oranı ile birinci sırayı, taşıttan dışında seyahat etmek nedeniyle kazaya sebebiyet vermek almaktadır. 2 inci sırada şehir içerisinde, taşıttan yere atlamak % 19.06 oranıyla, şehir dışında, diğer kusurlar nedeniyle kazaya sebebiyet vermek % 25.42 oranlarıyla yer almaktadır. Şehir içerisinde % 18.73 oranıyla taşıttan dışında seyahat etmek nedeniyle kazaya sebebiyet vermek, şehir dışında % 16.95 oranıyla araca habersiz binmek nedeniyle kazaya sebebiyet vermek kusurları 3 üncü sırayı almaktadır.

Tablo 25 - Sürücü Kusurlarına Ait Bilgiler (EGM, 2005)

SÜRÜCÜYE AİT KUSURLAR	KAZA					
	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
Arkadan Çarpma	110.190	19,30	12.483	17,81	122.673	19,14
Doğrultu Değişirme Manevralarını Yanlış Yapma	91.965	16,11	4.978	7,10	96.943	15,12
Kavşaklarda Geçiş Önceliğine Uymama	82.374	14,43	1.903	2,71	84.277	13,15
Trf. güvenliği ve düzeniyle ilgili olan diğer kural, Yasak, zorun., yüküm. uymamak.	52.623	9,22	10.302	14,70	62.925	9,82
Manevraları Düzenleyen Genel Şartlara Uymama	50.756	8,89	2.054	2,93	52.810	8,24
Araçların hızını;kavşaklara yaklaşırken, Dönemeçlere girerken azaltmamak.	32.621	5,71	3.610	5,15	36.231	5,65
Park Etmiş Araçlara Çarpma	34.498	6,04	408	0,58	34.906	5,45
Şeride Tecavüz Etme	16.309	2,86	16.323	23,29	32.632	5,09
Araçların hızını aracın yük ve tek. Özel.görüş yol hava ve Trf. şart uydurmamak.	21.287	3,73	5.029	7,17	26.316	4,11
Kırmızı Işıklı Trafik İşaretinde veya Görevli Memurun Dur İşaretinde Geçme	14.323	2,51	610	0,87	14.933	2,33
Geçme Yasağı Olan Yerlerde Geçme	7.469	1,31	615	0,88	8.084	1,26
Yerleşim Birimleri Dışındaki Taşıt Yolu Üzerine Park Etme veya Duraklama.	4.547	0,80	2.042	2,91	6.589	1,03
Önde giden bir aracı güvenli ve Yeterli mesafeden izlememek.	5.844	1,02	201	0,29	6.045	0,94
Alkol miktarı 0.50 promilin Üstünde iken araç kullanmak.	5.418	0,95	286	0,41	5.704	0,89
İkiden Fazla Şeritli Taşıt Yol., Karşı Yöne Ait Şerit Veya Yol Böl. Girme	3.700	0,65	1.067	1,52	4.767	0,74
Taşıt Giremez İşaretli veya Bölünmüş Yolun Karşı Yöne Ait Yol Bölümüne Girme	3.798	0,67	782	1,12	4.580	0,71
Sola dönüş kurallarına riayet etmemek	4.043	0,71	491	0,70	4.534	0,71
Aşırı hızlı araç kullanmak	2.826	0,50	877	1,25	3.703	0,58
Kavşakta yavaş ve geçiş hakkı olan aracın Önce geçmesine imkan vermemek.	1.920	0,34	1.633	2,33	3.553	0,55
Kaplamanın Dar Olduğu Yerlerde Geçiş Önceliğine Uymama	3.211	0,56	156	0,22	3.367	0,53
Şerit izleme ve değiştirme kurallarına uymamak.	2.650	0,46	270	0,39	2.920	0,46
Sağa dönüş kurallarına riayet etmemek	2.364	0,41	266	0,38	2.630	0,41
DİĞER	16.118	2,82	3.711	5,29	19.829	3,09
TOPLAM *	570.854	100,00	70.097	100,00	640.951	100,00

Sürücü kusurlarıyla ilgili olarak istatistik veriler incelendiğinde, ((*) : Jandarmadan sürücüye ait kaza sebepleri ayrıntısı alınmadığından EGM' nün verileri işlenmiştir.) karşımıza insanın karmaşık yapısına özgü bir kusur çıkmaktadır. Şehir içinde %74.66, şehir dışında %81.61 oranları ile kurallara uymamak kusuru karşımıza çıkmaktadır. Bu oranların dışında kalan iki kusur, arkadan çarpma ve duran araçlara çarpmayı kapsamaktadır. Keza bahsedilen bu kusurların içerisinde de kurallara uymama kusuru vardır. Şehir içi ve dışı toplam olarak arkadan çarpma kusuru % 19.14, park etmiş araçlara çarpma kusuru % 5.45 oranındadır. Buradan iki sonuç çıkarmak mümkündür, sürücüler kurallara ya bilmedikleri için uymamaktadırlar ya da bildikleri halde uymamaktadırlar. İki sonuç da trafik güvenliği açısından bir felakettir. Trafik güvenliği ile ilgili ciddi çalışmalara başlanmalı, en kısa zamanda eğitim ve denetimle ilgili bütün enstrümanlar gözden geçirilerek önlem alınmalıdır.

4.3.2. Araç Faktörü

Araç kusurları trafik kazalarının oluşmasında insan kusurlarından (yaya, yolcu, sürücü) sonra gelen, teknik arızalardan dolayı oluşan kusur tipidir. Malzeme ve montaj hatasından kaynaklanan araç kazaları pek enderdir. Araçların kullanma ve bakım kılavuzlarına uygun hareket edildiği sürece taşıttan kaynaklanan kaza ihtimali sıfıra yakındır. Bakım ve tamir yerleri olarak yetkili servisler veya bu işin eğitimini almış personelle çalışmak önemlidir. Değiştirilecek yedek parçalarda özenle hareket edilmelidir. Zamanında yapılacak periyodik bakımlar aynı zamanda taşıt sahibine ekonomi de sağlar (yakıt tasarrufu, arıza nedeniyle işten geri kalmama gibi). Araçların aşırı yüklenmesi sonucu olan kazalar, yangınlar yine insan faktöründen kaynaklanmaktadır. Bir taşıtta sürücüden sonra en önemli faktör lastiklerdir. Lastikler araçtakilerin yol ile olan yaşam bağlarıdır.

Tablo 26 - Araç Kusurlarına Ait Bilgiler (EGM, 2005)

ARACA AİT KUSURLAR	KAZA					
	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
Kusurlu Fren	37	17,45	25	3,23	62	6,29
Kusurlu Rot	23	10,85	33	4,26	56	5,68
Kusurlu Makas	4	1,89	10	1,29	14	1,42
Şaft Kırılması	1	0,47	11	1,42	12	1,22
Şanzıman-Vites Arızası	1	0,47	3	0,39	4	0,41
Aks Kırılması	20	9,43	50	6,46	70	7,10
Kusurlu Direksiyon	2	0,94	11	1,42	13	1,32
Kusurlu Far	6	2,83	2	0,26	8	0,81
Diğer Işık	3	1,42	11	1,42	14	1,42
Lastik Patlaması	79	37,26	569	73,51	648	65,72
Kusurlu Kapı	19	8,96	2	0,26	21	2,13
Kusurlu Klakson	0	0,00	1	0,13	1	0,10
Cam Sileceği	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Aksam Eksikliği	17	8,02	46	5,94	63	6,39
TOPLAM *	212	100,00	774	100,00	986	100,00

Genellikle şehir içi ve şehir dışı toplam olarak % 65.72 oranla lastik patlaması ilk sırayı almaktadır. İkinci sırada % 7,10 oranıyla aks kırılması, üçüncü sırada %6.39 oranıyla diğer aksam eksiklikleri yer almaktadır. Veriler incelendiğinde bu araç kusurlarının oluşmasında insan kusurları mevcuttur. Zamanında aracın eskiyen malzemeleri değiştirilse veya eksik donanım ve malzemeler tamamlansa belki bu araç kusurlarının oluşması önlenecektir.

4.3.3. Yol ve Çevre Faktörü

Kara yollarının altyapı sorunları ile ilgili giderilmeyen, trafik mühendisliği faaliyetleri (bölünmüş yol yapımı, yolların bakım ve onarımının sürekli yapılması,

güvenli taşıt üretilmesi, otopark yapılması, trafik kontrol merkezleri oluşturulması, oyun alanlarının yapılması, yaya kaldırımlarının yapılması, üst ve alt geçit inşaatı, ile trafik hizmetlerinin düzenlenmesi, vb.) trafik kazalarının oluşmasında önemli bir etkiye sahiptir. Trafik güvenliği çerçevesinde yolların bakım ve onarımının yapılmasının sürekliliği önem kazanmaktadır. Ayrıca yolların yapımıyla ilgili hazırlanan projelerin teknik standart ve donanımının yeterli olması önemlidir. Yeterli olmayan bir yol projesinin uygulanması trafik güvenliği açısından ileride çözümü olmayan sorunlara neden olacaktır.

Yolların yapımında kullanılan malzemeler kadar geçtiği güzergahlar ve çevre faktörleri de önemlidir. Ayrıca yollar planlanırken bölgenin iklimi, nüfus yoğunluğu, sosyolojik yapısı, trafik yoğunluğu, sanayileşme düzeyi, zemin etütleri, depremsellik durumları, askeri açıdan durumu, kalkınma planları gibi stratejik özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır. İlgili kurum ve kuruluşlarla koordine edildikten sonra sürekli bir iş birliği içerisinde dikkatle incelenerek proje ve yapım aşamasına geçilmelidir. Bütün bu işlerin planlanabilmesi için her şeyden önce bilimsel anlamda eğitilmiş insana, yani trafik mühendislerinin yetiştirilmesine ihtiyaç vardır.

Tablo 27 - Yol Kusurlarına Ait Bilgiler (EGM, 2005)

YOLA AİT KAZA SEBEPLERİ	KAZA					
	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
Köprü Çökmesi	9	1,26	1	0,46	10	1,07
Tekerlek İzine Oturma	44	6,18	14	6,39	58	6,23
Heyelandan Dolayı Şerit Çökmesi	1	0,14	7	3,20	8	0,86
Kısmi veya Münferit Çökme	32	4,49	15	6,85	47	5,05
Düşük Banket	102	14,33	13	5,94	115	12,35
Yol Sathında Gevşek Malzeme	137	19,24	101	46,12	228	25,56
Yolda Münferit Çukur	387	54,35	68	31,05	455	48,87
TOPLAM *	712	100,00	219	100,00	931	100,00

((*) : Jandarmadan yola ait kaza sebepleri ayrıntısı alınamadığından EGM' nün verileri işlenmiştir.) yolda münferit çukur % 48.87 oranıyla ilk sırada yer almaktadır. Türkiye'de günlük hayatta sıkça karşılaştığımız ve medyada izlediğimiz önemli bir sorundur. % 25'lik bir oranla ikinci sırayı yol sathında gevşek malzeme kusuru almaktadır. Bu kusur da, son yıllarda yapılan bölünmüş yollarda sıkça yaşanan bir sorundur. Trafik kazalarının ana nedenleri arasında mühendislik hizmetlerinin eksikliği vardır. Dünya Bankasınca trafik güvenliğini arttırmak amacıyla aralarında ülkemizin de bulunduğu 50 ülkede 107 projeye kredi sağlanmıştır. Projeler sonunda trafik güvenliğini sağlayan elemanların yüzdeler rolleri belirlenmiştir. Neticede denetimin trafik güvenliğini sağlamada rolü % 12 iken, mühendisliğin rolünün de % 60 olduğu tespit edilmiştir.

**Tablo 28 - Yolun Geometrik Özelliğine Göre Trafik Kazaları ve Oranları
(Ölümlü ve Yaralanmalı) (EGM, 2005)**

YATAY GÜZERGAH	ŞEHİR İÇİ	%	ŞEHİR DIŞI	%	TOPLAM	%
DÜZ YOL	46.041	88,56	15.455	76,05	61.496	85,05
HAFİF VİRAJ	5.044	9,63	3.466	17,06	8.470	11,71
KORKULUKLU SERT VİRAJ	507	0,98	730	3,59	1.237	1,71
KORKULUKSUZ SERT VİRAJ	435	0,84	671	3,30	1.106	1,53
TOPLAM	51.987	100,00	20.322	100,00	72.309	100,00
DÜŞEY GÜZERGAH	ŞEHİR İÇİ	%	ŞEHİR DIŞI	%	TOPLAM	%
EĞİMSİZ	40.233	77,39	13.670	67,27	53.903	74,55
HAFİF EĞİMLİ	10.103	19,43	5.414	26,64	15.517	21,46
DİK EĞİMLİ	1.474	2,84	1.035	5,09	2.509	3,47
TEPE ÜSTÜ	177	0,34	203	1,00	380	0,53
TOPLAM	51.987	100,00	20.322	100,00	72.309	100,00

KAVŞAK	ŞEHİR İÇİ	%	ŞEHİR DIŞI	%	TOPLAM	%
ÜÇ YÖNLÜ (T)	7.061	13,58	627	3,09	7.688	10,63
ÜÇ YÖNLÜ (Y)	1.799	3,46	218	1,07	2.017	2,79
DÖRT YÖNLÜ	10.290	19,79	679	3,34	10.969	15,17
BEŞ VEYA FAZLA YÖNLÜ	1.009	1,94	96	0,47	1.105	1,53
DÖNEL	1.282	2,47	257	1,26	1.539	2,13
DİĞER KAVŞAK	2.970	5,71	560	2,76	3.530	4,88
KAVŞAK YOK	27.576	53,04	17.885	88,01	45.461	62,87
TOPLAM	51.987	100,00	20.322	100,00	72.309	100,00
GEÇİTLER	ŞEHİR İÇİ	%	ŞEHİR DIŞI	%	TOPLAM	%
KNTRLLÜ D. YOLU GEÇİDİ	142	0,20	10	0,05	152	0,21
KNTRLSÜZ D. YOLU GEÇİDİ	115	0,33	48	0,24	163	0,23
OKUL GEÇİDİ	326	0,63	54	0,27	380	0,53
YAYA GEÇİDİ	3.985	7,67	326	1,60	4.311	5,96
GEÇİT YOK	47.419	91,21	19.884	97,84	67.303	93,08
TOPLAM	51.987	100,00	20.322	100,00	72.309	100,00
DİĞERLER	ŞEHİR İÇİ	%	ŞEHİR DIŞI	%	TOPLAM	%
DAR YOL	518	1,00	98	0,48	616	0,85
DAR KÖPRÜ	58	0,11	21	0,10	79	0,11
KÖPRÜ ÜSTÜ	417	0,80	187	0,92	604	0,84
MENFEZ ÜSTÜ	26	0,05	54	0,27	80	0,11
KASİS	77	0,15	13	0,06	90	0,12
TÜNEL İÇİ	134	0,26	25	0,12	159	0,22
HİÇBİRİ	50.757	97,63	19.924	98,04	70.681	97,75
TOPLAM	51.987	100,00	20.322	100,00	72.309	100,00

Bu tabloda görüldüğü şekliyle trafik altyapısı konusunda yolların geometrik özelliklerinin trafik kazalarının oluşumunda önemli bir yeri vardır. Yolun geometrik olarak; trafik kazalarının oluşumunda yatay güzergah, düşey güzergah, kavşak, geçitler ve diğerleri olarak birden fazla özelliği dikkate alınmıştır. Bu tabloda sadece ölümlü ve yaralanmalı kazaların bilgilerine yer verilmiştir.

Yatay güzergahlarda, toplam % 85.5 oranıyla kaza oluşumunda ilk sırada “Düz Yol” bulunmaktadır. Düz yollarda aşırı hız ve dikkatsizliğin kaza oranlarını arttırdığı söylenebilir. Düşey güzergahlarda toplam % 74.55 oranıyla “eğimsiz” yollar kazalara sebep olmaktadır. “Kavşağın olmaması” toplam % 62.87 oranıyla, geçitlerin

olmaması toplam % 93.08 oranıyla trafik kazalarında etkili olduğu gör÷lmektedir. Diğer sebeplerden nedeni tespit edilemeyenlerin oranı % 97.75'tir.

Trafiği düzenleyen trafik işaret ve işıkları, kuralların ne olduğunu ve nasıl davranılması gerektiğini belirtmekte sürücü ve yayaları bilgilendirmektedir. Ülkemizde diğer konularda olduğu gibi bu konuda da oldukça fazla sorun yaşanmaktadır. Bir çok kavşak ve geçitlerde, yollar üzerinde istenilen seviyede trafik işaretleri ve lambaları mevcut değildir.

4.3.4. Diğer Faktörler

Ülkemizde iklim şartlarının mevsimlere göre bölgesel değişiklik göstermesi nedeniyle oluşan trafik kazaları ayrı bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle kış aylarında yolların ıslak ve kaygan olması her yıl yüzlerce trafik kazalarının olmasına sebep olmaktadır. Ayrıca kar ve buzlanmayla mücadele adı altında yapılan tuzlama ve diğer faaliyetler trafik güvenliği ile ilgili altyapıya büyük zarar vermektedir.

Trafik kazalarının oluşmasında bir diğer neden de, trafiğe çıkan araç ve nüfus sayısındaki hızlı artıştan kaynaklanan araç lehine gelişen orantısızlıktır. Araç sayısındaki artış nüfus artışına göre çok daha hızlı ve fazladır. Aradaki bu dengesizlik altyapı gibi sorunları ortaya çıkararak trafik kazalarının oluşumunda büyük rol oynamaktadır. Genelde hızlı artış gelişmekte olan ülkelerin hepsi için geçerlidir. Teknolojik gelişmelerle birlikte araç üretimi büyük bir hızla artmaktadır. Araç tip ve standartlarındaki değişiklikler , kampanyalar, ekonomik iyileşmeler gibi etkenler tüketicileri özendirerek araç satışlarını arttırmaktadır. Bu durum da her yıl binlerce aracın günlük hayatta trafiğin yoğun yapısına eklenmesi demektir.

Tablo 29- Türkiye’de Yıllara Göre Motorlu Araç, Nüfus ve Kaza Sayıları
(TÜİK, 2006).

YILLAR	MOTORLU ARAÇ SAYISI	ARTIŞ %	NÜFUS	ARTIŞ %	1000 KİŞİYE DÜŞEN ARAÇ SAYISI	SÜRÜCÜ BELGESİ SAYISI	ARTIŞ %	KAZA SAYISI	ARTIŞ %
1995	5.922.859	5,34	61.763.000	1,82	97	9.388.630	6,75	279.663	19,61
1996	6.305.707	6,07	62.909.000	1,82	100	10.242.628	9,10	344.641	23,23
1997	6.863.462	8,13	64.064.000	1,80	107	11.297.235	10,30	387.533	12,44
1998	7.371.241	6,89	65.215.000	1,76	113	12.277.101	8,67	440.149	13,58
1999	7.758.511	4,99	66.350.000	1,71	117	13.151.950	7,13	438.338	-0,41
2000*	8.320.449	6,75	67.420.000	1,59	123	14.109.116	7,28	500.663	12,45
2001*	8.521.956	2,36	68.365.000	1,38	125	14.767.116	4,67	442.960	-13,03
2002*	8.655.170	1,54	69.302.000	1,35	125	14.994.960	3,48	439.958	-0,68
2003*	8.903.843	2,79	70.231.000	1,32	127	15.488.493	3,29	455.667	3,45
2004*	10.236.358	13,02	71.152.000	1,29	144	16.151.623	4,28	537.384	15,21
2005	11.145.826	8,88	72.065.000	1,28	155	16.604.724	2,81	621.183	15,59

1996 – 2005 yıllarına ait motorlu araç trafiğinde ve nüfus artışlarındaki değişiklikler karşılaştırıldığında ((*): 2000 yılından itibaren EGM verilerine Jandarma bölgesinden alınan veriler de dahil edilmiştir) araç sayısındaki artışın nüfus artışından çok fazla olduğu görülmektedir. 1995 yılında araç sayısındaki artış oranı % 5.34 iken, nüfus sayısındaki artış oranı % 1.82’ dir. 2005 yılına gelindiğinde araç sayısındaki artış oranı devam ederek % 8.88’e çıkmış, buna karşılık nüfus artış oranı gerileyerek % 1.28 seviyesinde kalmıştır. Nüfus artış hızına göre araç sayısındaki hızlı artış bu konudaki gelişme seviyesindeki dengesizliği ortaya koymaktadır. Eski ve standart dışı araçların

tespit edilerek trafikten çekilmesi, yeni standartlara uygun araçların özendirilmesi gerekmektedir.

Türkiye’de ulaştırma sektöründe yük ve yolcu taşımacılığı büyük oranlarda kara yoluyla yapılmaktadır. Bu durum kara yollarındaki trafik yoğunluğunu çok fazla arttırmakta ve trafik kazalarının artmasına neden olmaktadır. Ülkemizde trafik güvenliği açısından kara yolu taşımacılığının dışında kalan diğer taşıma modları (demir yolları, hava yolları, deniz yolları) teşvik edilerek dengeli bir politika izlenmelidir. Yapılan bir araştırmaya göre kara yolu, demir yoluna göre 18 kat, hava yoluna göre de 27 kat daha tehlikelidir.

Ağır taşıtlara fazla yük yüklenmesi, trafik güvenliği açısından ciddi bir sorun oluşturmaktadır. Bu durumun altyapıya büyük zarar vermesi yanında, trafiği tıkamak, çok yavaş ilerlemek, görüş açısını kısıtlamak, durma mesafesinde duramamak gibi sorunlarla karşılaşıldığı için, trafik güvenliği açısından büyük tehlike yaratmaktadır. Ülkemizde bir diğer sorun da traktörler ve motorlardır. Traktörler ve motorlar genellikle sabah erken saatlerde ve akşamları geç saatlerde bazen gerekli ışıkları veya üzerlerinde yansıtıcı işaretleri olmadan kara yolu trafiğine çıkmaktadırlar.

Türkiye, Avrupa ve Asya’yı birbirlerine bağlayan köprü konumundadır. Ortadoğu ülkeleriyle Avrupa arasındaki kara taşımacılığının çoğunluğu Türkiye üzerinden yapılmaktadır. Bu durum mevcut trafiğimizi yoğunlaştırmakta, diğer bir ifadeyle kazaların artmasına neden olmaktadır.

Trafik denetimindeki eksikliklerimiz de kazaların meydana gelmesinde olumsuz rol oynamaktadır. Şehir içi trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesini yapan trafik kontrol merkezleri yoktur. Şehir içi girişleri gibi hassas yerlerde sabit radarların yerleştirilmesi denetimin etkinliğini arttıracaktır.

Taşıma ve ulaştırma hukuki mevzuatımız yetersizdir. Mevcut mevzuat ihtiyacı karşılamamaktadır. AB' ye giriş sürecinde yapılan bazı düzenlemeler ve hazırlıklar olumludur. Trafik mevzuatı ve ceza kanunu arasında "belirsizliklerin" de bulunduğu gözlenmiştir. Trafik mevzuatının Viyana Sözleşmesi'ne ve AB Yönergeleri'ne uygunluğunun daha ayrıntılı olarak incelenmesi gerekmektedir. Özellikle sürücü belgesi sınıfları gözden geçirilmelidir.

"Türkiye'de kapsamlı bir trafik ARGE programı yoktur. Türkiye'nin, yalnızca birkaç uluslararası trafik güvenliği ARGE projesine (AB bünyesinde) katıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca Türkiye trafik güvenliği ile ilgili birçok uluslararası toplantıya da düzenli olarak katılmamaktadır.(örneğin PIARC, OECD ve CEN bünyesindeki toplantılar)" (EGM, 1999).

Ülkemizde trafik güvenliği konusunda tespit edilen sorunlar aşağıda ana başlıklar halinde verilmiştir.

Kurumsal / idari sorunlar:

- Ulaştırma politikasının yetersiz olması,
- Trafik güvenliği konusundaki yetersizlik,
- Organizasyon, işbirliği ve eşgüdümün yetersizliği,
- Trafik güvenliğinde çalışan personelin niteliklerinin yetersiz olması,
- Trafik güvenliği ile ilgili konulara fazla kaynak ayrılmaması,
- Veri bankaları ve kaza istatistiklerinin yetersiz olması,
- Trafik güvenliği araştırma ve geliştirme (ARGE) çalışmalarının olmaması,
- Öteki "kurumsal/idari" önlemlerin yetersizliği olarak sıralanabilir.

Teknik sorunlar:

- Ulaşım modları arasındaki dağılımın dengesizliği,
- Altyapı eksikliği (şehirler arası ve şehir içi yollar),

- Güvenli taşıtların azlığı (eski araç mezarlığı haline gelmiştir.),
- Sürücülerin eğitim ve bilgi yetersizliği ,
- Trafik mevzuatının yetersizliği,
- Denetimlerin yetersizliği,
- Tehlikeli araç kullanma,
- Güvenlik donanımı kullanımının çok az olması,
- Acil kurtarma, tıbbi bakım ve rehabilitasyon hizmetlerinin yetersizliği,
- Taşıt ve sürücü belgeleri tescilinin standartlara uymaması,
- Ticari taşıt trafiğinin iyi olmaması,
- Yeni teknoloji kullanımı eksikliği,
- Bölgesel sorunların çokluğu olarak sıralanabilir.

4.4. Trafik Mühendisliği

Trafik mühendisliği literatürde uzunca bir süredir var olan, ancak ülkemizde bugüne kadar üzerinde yeterince durulmayan bir konudur. Trafik mühendisliği yolların altyapısından, trafik kurallarının tespitine, eğitim ve denetim faaliyetlerine kadar, trafikle ilgili geniş bir yelpazeyi içine alan bilimsel ve teknik yaklaşımı ifade eder. *Modern Traffic Control* kitabında yazar *Joseph C. Ingraham*, trafik mühendisini kötü idareci olarak tanımlamaktadır. *Joseph C. Ingraham'a göre trafik mühendisi, teknik olan veya teknik olmayan basit detayları görebilmeli, eğitilmiş, yetenekli ve ısrarcı bir yapıda olmalıdır* demektedir. İsrarcı olması motivasyonla ilgilidir. *Urban Traffic Engineering Techniques* kitabının ön sözünde, İngiltere Ulaştırma Bakanı Tom Frazer şunları yazmaktadır. *Yol mühendisliğinin büyüyen bir kolu olarak trafik mühendisliğinin önemi giderek artmaktadır. Yolların iyi şekilde kullanılması, yolu kullanan trafiğin gereklerine göre daha iyi gelişmesini sağlar.* Bundan yaklaşık 30 yıl önce başkan Robert Allen *Traffic Quarterly* dergisinde, *başarılı trafik kontrol*

tekniği, trafik mühendislik Tekniği ile yürür ve biz işaretler, sinyaller ve çizgilerden oluşan bu sistemi kalifiye personelle yürütüp tüm eyalet ve belediye yollarında tam bir tesis icra edene kadar başarılı olduk diyemeyiz diye yazmıştır. Ayrıca trafik denetimlerinde de yardımcı olacağını ifade etmektedir. (zdirim, 2002).

Trafik mühendisliği bir çok yabancı ülkede bir bilim dalı olarak kabul edilmektedir. Bu ülkelerdeki üniversitelerde lisans ve yüksek lisans düzeyinde eğitim verilmektedir. Yeni Zelanda adı geçen eğitimi veren ülkeye iyi bir örnektir. Yeni Zelanda'da liseyi iyi dereceyle bitirenler arasından trafik mühendisliği bölümünde okutulmak üzere öğrenciler seçilmektedir. Bölümün eğitim süresi 4-6 yıldır. Eğitimini başarıyla tamamlayan öğrencilere trafik mühendisliği lisans diploması verilmektedir. II.Dünya harbinde yerle bir olan ülkeleri en çok 15 yılda yolları, kavşakları, sinyalleri, işaret ve köprüleri ile mkemmek Şekilde yeniden yapanlar harp öncesinin trafik mühendisleri ve onları yetiştirmiş bulunan hocalarından başkası değildir. (zdirim, 2002).

“Alman Profesör Max Erich Feuchtinger kitabında Şunları yazıyor: *alışması kent ve ülke çapında önemli olan trafik mühendisliğinin hedefi maksimum emniyet ve tesirliliktir*”(zdirim, 2002).

Ülkemizdeki trafiği düzeltmek için bazı program çalışmaları, trafik Őuraları, sempozyumlar yapılmış, öneriler ve görüşler ifade edilmiştir. Bu çalışmalardan en anlamlısı 2001 yılında İsveç Ulusal Kara Yolu Danışmanlık Kuruluşu (SweRoad) ve Trafik Güvenliği Projesinin *Yürütme Kurulu* ile işbirliği içinde hazırlanan *Türkiye Ulusal Trafik Güvenliği Programı*dır. 2002-2012 yılları arası dönemi kapsaması ngrlmştir. Ancak bu program, ilgili kurum ve kuruluşların duyarsızlığı yüzünden maalesef uygulanamamıştır. Ülkemizde trafik mühendisliği eğitimi diğer

gelişmiş ülkelerde olduğu gibi ciddiye alınmalıdır. Akademik olarak 4 yıllık lisans eğitimi verilmelidir.

4.5. Türkiye’de Kara Ulaşımı Trafik Altyapısı

Kara yolları ve caddelerin güvenliğinin sağlanmasında; tasarım, inşaat, donanım, trafik düzenlemeleri, bakım ve işletme faaliyetleri temel altyapıyı oluşturur.

Ülkemizde trafik güvenliğinin sağlanmasında mühendislik hizmetlerinin rolü konusunda (altyapı) ilgili kurum, kuruluş ve kişilerin dışında yeterince bilinçli bir kamuoyunun olduğunu söylemek oldukça güçtür. Halbuki yapılan araştırmalar trafik kazalarının ana nedenlerinin başında söz konusu hizmetlerin yetersizliğinin geldiğini ortaya koymaktadır. Acaba altyapı sorunları giderilse çok yüksek olan insanların kazalara sebebiyet verme oranları ne kadar azaltılabilir? sorusuna cevap aranmalıdır.

Ülkemizde trafik güvenliğini ilgilendiren altyapı ile ilgili eksiklikler; otopan ve bölünmüş yolların azlığı, yol kaplamalarının kötü olması, yolların sürekli bakımının sağlanamaması, yollardaki işaret ve çizgilerin eksikliği, kavşakların güvenli olmaması, sinyalizasyon sisteminin yetersizliği, otoparkların yetersizliği, çocuk oyun alanlarının yetersizliği, semt pazarlarının yetersizliği, sportif etkinlikler için yer tahsisinin yapılmamış olması, taşıtların bakım ve teknik muayenelerinin eksikliğini, yaya yollarının yetersizliği olarak sıralanabilir. Ayrıca Türkiye’de büyük kentlerdeki taşıtların iyi kalitede ve iyi durumda olmasına karşın, büyük kentler dışında kalan alanlarda taşıtların, aynı kalite ve durumda olmadığı görülmektedir. Bu araç karışımı trafik güvenliği açısından önemli bir tehlike arz etmektedir.

“Devlet İstatistik Enstitüsü tarafından tutulan taşıt sicili ve EGM taşıt sicili arasında büyük farklar bulunmaktadır. Homojen performans testlerinin yanı sıra, Türkiye’nin taşıt tasarımı ve teçhizatının standardizasyonuna ve iyileştirilmesine yönelik Avrupa ve uluslararası çalışmalarda tümüyle yer almadığı görülmektedir (örneğin, Avrupa

Yeni Taşıt Değerlendirme Programı - European New Car Assessment Program- Euro NCAP” (KGM, 2001).

Yasal düzenlemeler, eğitim, denetim ve acil sağlık hizmetlerinin yetersizliği de bir gerçektir. Nihayet toplumsal alışkanlıklarımız, sağlıksız gelişen kent kültürümüz, trafik güvenliği ile ilgili sorunları arttırıcı bir yapı oluşturmaktadır. Sadece daha fazla kara yolu inşa edilmesinin her zaman trafik yoğunluğuna çözüm için en iyi yol olmadığı anlaşılmalıdır.

4.5.1. Türkiye'de Şehirler Arası Yollar

Ülkemizde bulunan otoban, bölünmüş yollar, tali yollar ve stabilize yollara kadar ulaşımında kullanılan yolların trafik güvenliği açısından gözlemlenen başlıca kusurları aşağıda başlıklar halinde verilmeye çalışılmıştır.

- Genellikle kavşaklar güvenli değildir.
- Yol ve çevresi güvensizdir. Dik ve yüksek şevler, yola yakın aydınlatma direkleri ve ağaçlar gibi tehlikeli yapılar bulunmaktadır. Gerekli olan bazı yerlerde oto korkuluklar yoktur.
- Meskun mahal geçişleri genellikle trafik güvenliği açısından kusurludur. Hız yapmaya elverişlidir. Yaya güvenliği yeterli değildir.
- Bir çok yerde akaryakıt istasyonları ve dinlenme tesisleri gibi geniş denetimsiz alanlar mevcuttur.
- Bir çok yerde köprü girişlerinden önce oto korkulukları bulunmamaktadır.
- Otoyollarda genellikle işaret ve çizgiler bulunmasına rağmen diğer yollarda aynı süreklilik sağlanmamaktadır.
- Otoyollar dışında kalan yolların kaplama bakımı kötü ve yetersizdir.
- Bazı kesimlerde yol ekipmanına yeterli bakım yapılmamaktadır. Bazen bu ekipmanlar hiç yoktur. (işaretler, levhalar ve oto korkuluklar).

- Planlama süreciyle ilgili olarak kurumlar ve kuruluşlar arası koordinasyon eksikliği bulunmaktadır.
- Kara yolu planlamasında kullanıcılarının trafik güvenliği taleplerinin genellikle dikkate alınmadığı görülmektedir.
- Üst ve alt geçitler yetersizdir.
- Bazı yerlerde yol ile banket arasında yükseklik farkı vardır.
- Yollarda duraklama alanları ve emniyet şeritleri yetersizdir.
- Trafik güvenliği ve ulaştırma altyapısına ilişkin mevzuat ve sorumluluk, birden fazla bakanlığa verildiği için karmaşık bir yapı mevcuttur.
- Yolların teknik açıdan uluslararası standartlara göre olmadığı sıkça söylenmektedir.

4.5.2. Türkiye'de Şehir İçi Yollar

Şehir içi yolların açılması, bakımı, onarımı gibi faaliyetlerden yerel yönetimler yani belediyeler sorumludur. Ayrıca trafik güvenliği ile ilgili kavşak ışıkları sinyalizasyon sistemlerinin kurulması, kaldırımların yapılması, şehir içi trafik planlarının yapılması gibi trafik altyapı hizmetlerinin yapılmasından ve sürekliliğinden de belediyeler sorumludur. Bu sorumluluk Büyükşehirlerde Büyükşehir belediyesine verilmiştir. Şehir içi trafik güvenliği ile ilgili tespit edilen başlıca sorunlar aşağıda verilmiştir.

- Genellikle kavşaklar güvenli değildir. (trafik işaret ve çizgileri yoktur vs.).
- Yol ve çevresi genellikle güvensizdir. Yola çok yakın binalar, reklam panoları, direkler, ağaçlar vs. bulunmaktadır. Oto korkuluklar genellikle yoktur. Birçok orta refüjde tehlikeli direkler vardır, korkuluk yerleştirilmemiştir. Şekil değiştirebilen ve esnek destekler kullanılmamıştır.
- Şehir içi geçişleri kusurludur, hız yapılmasına imkan vermektedir. Korunmasız yol kullanıcıları için sınırlı önlem alınmıştır.

- Trafik ışıkları, kaldırımlar ve yaya geçitleri yeterli değildir.
- Korunmasız yol kullanıcılarına yönelik kolaylıklar, sınırlıdır ve genellikle uygun şekilde tasarlanmamışlardır. Ayrıca yeterli bakım yapılmamaktadır. (Bunlara, kaldırımlar, oyun alanları, bisikletliler için özel yollar/şeritler, geçitler ve otobüs durakları dahildir.)
- Yaya geçitlerinin ve kaldırımların yüzeyleri düzgün değildir. Merdivenler çok dik, kaldırımlar ya çok yüksek ya da hiç yoktur. Yaşlılar, çocuk arabaları sürenler ve tekerlekli sandalyelerde bulunanlar tarafından kullanılması çok zordur.
- Kaldırımlar ve yaya geçitleri özürlü vatandaşlarımızın kullanımına uygun olarak yapılmamıştır.
- Bir çok yerde akaryakıt istasyonları ve tesislerin bulunduğu geniş denetimsiz alanlar mevcuttur.
- Yatay trafik işaretleri (kenar, orta çizgi ve şerit) ve düşey trafik işaretleri genellikle bulunmamaktadır veya eksiktir.
- Bazı yerlerde sokak aydınlatması yoktur veya yetersizdir.
- Asfalt bakımları yetersizdir (çukurlar, drenaj kapaklarının yol seviyesinin altında veya üstünde bulunması, vs.).
- Yol yüzeyi sürtünme kat sayısı bir çok kesimde, özellikle yağışlarda düşüktür.
- Kaldırım bakımı genellikle çok yetersizdir. Kaldırımlar sıkça park edilmiş araçlar tarafından doldurulmaktadır.
- Yol ve caddelerin su tahliye sistemleri yok veya yetersizdir.
- Mevsimsel bakımlar oldukça yetersizdir (kışın buzlanmaya, yazın sıcaktan yol kaplamasının erimesine karşı önlem vs.).

- Bazı kesimlerde yol ekipmanına yeterli bakım yapılmamaktadır. Bazen bu ekipmanlar olması gereken yerde hiç yoktur (işaretler, uyarı levhaları ve oto korkuluklar).
- Trafik sinyalizasyonlu kavşakta aracın uygun mesafede durmasını sağlayacak önünde dur çizgileri hemen hemen hiç yoktur.
- İmar, şehir içi/şehir ve ulaşım planlamasının, trafik güvenliği açısından yeterli şekilde koordine edilmediği ve denetlenmediği anlaşılmaktadır.
- Yolların planlamasında kullanıcılarının trafik güvenliği taleplerinin genellikle dikkate alınmadığı görülmektedir.

4.6. Türkiye’de Trafik Eğitimi

Trafik eğitiminin uygulanabilirliği ve sürekliliği, okul öncesi eğitimden yüksek öğretime ve sonrasına uzanacak geniş kapsamlı bir süreçtir. Trafik eğitimi; okul öncesi eğitim, öğrenim sırasında ve sonrasında verilen eğitimle denetleyenlerin eğitimini içine alan uzun vadeli ve sürekli bir faaliyettir. Çünkü insan doğduğu andan itibaren ölümüne kadar geçecek olan zaman zarfında trafiğin bir parçası olarak yaşamını sürdürmek zorundadır. O halde yol kullanıcısı (sürücü, yaya, yolcu) ve denetçisi olarak insan, trafik güvenliği açısından son derece iyi eğitilmelidir.

İnsan faktörünün olduğu her alanda eğitimin önemli bir unsur olduğu tartışmasız bütün çevreler tarafından kabul edilmektedir. Bütün alanlarda olduğu gibi yeterli seviyede eğitilmiş insan, kara yolu trafik güvenliğinin geliştirilmesi için de temel teşkil edecektir. Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında sürücü, yaya, yolcu olarak insan faktörünün etkisi % 99 oranında, Avrupa ülkelerinde ise bu oran % 50 seviyesindedir. Bu açıdan bakıldığında trafik kazalarının oluşumunda insan merkezli sorunun çözümlenmesinde eğitimin öneminin daha da arttığı görülecektir.

Sürücülerin çok iyi eğitilmesi, sadece kendi güvenlikleri açısından değil, diğer yol kullanıcıları olan yolcu ve yayaların güvenliği için de çok önemli ve gereklidir.

“Oysa Türkiye’de hiç bir zaman bu konu bilimsel yaklaşımlarla ele alınmamıştır. Bu alanda öylesine bir karmaşa yaşanmaktadır ki, duyarlılıkla bilim birbirine karıştırılmakta, konunun bilimsel yönüyle hiçbir ilgisi olmayan kişi ya da oluşumların eğitim çalışması yapmasına, programlar belirlemesine ve sözde diplomalar dağıtmasına göz yumulmaktadır“(Aydın, 2004).

Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının önlenmesinde mevcut hukuki yapının yanında, eğitimin ve etik kuralların eksikliğinin öne çıktığı görülmektedir. Hukuk kuralları ile birlikte etik kuralların da uygulamaya yardımcı olması sistemin sağlıklı işlemesi açısından önemlidir. Burada hukuki uygulamadaki eğitimin yanı sıra, trafik güvenliği konusunda, sorumluluk duygusu içerisinde saygılı ve tutarlı toplumsal davranışların oluşturulması (vatandaşlık bilincinin artırılması, sorumluluğun üstlenilmesi ve paylaşılması vs.) gerekmektedir. Ülkemizde trafik güvenliği eğitim faaliyetleri ile ilgili sorunlarının çözümüne yönelik değerlendirme yapılırken, öncelikle eksikliklerin ortaya konularak sonrasında çözüm aranması eğitim planlama çalışmalarında uygun bir yaklaşım olacaktır.

4.6.1. Okul Öncesi ve Okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi

Ülkemizde okul öncesi yaş grubunda bulunan çocukların çok büyük bir kısmı ilkokula başlayana kadar evde anne ve babalarının yanında kalmaktadırlar. Bu sebeple çocukların okul öncesi trafik güvenliği eğitimi tamamen evde anne ve babanın vereceği ve kazandıracığı alışkanlıklarla sınırlı kalmaktadır. Ancak büyük şehirlerde oturan gelir durumu müsait az sayıda ailenin çocuğu okul öncesi kreş ve gündüz bakım evlerine gidebilmektedir. Buralarda da eğitimden çok çocuk bakımı ve

zaman geçirme faaliyetleri yapılmaktadır. Bundan dolayı ülkemizde okul öncesi trafik eğitimi ile ilgili faaliyetlerin yok denecek kadar az olduğunu söylemek yanlış olmaz. Kara Yolları Trafik Kanununun 125. maddesi gereğince ilköğretim okullarında ders programlarında uygulamalı trafik ve ilk yardım derslerinin konulması zorunluluğu getirilmiştir. Bu yasal zorunluluğu bir sonucu olarak ilköğretim okulu programlarında *evre, Sağlık, Trafik, Okuma Dersi Programı* içerisinde trafik eğitimi yer almıştır. İlk ve orta öğretimde yetersiz seviyede olan bir trafik güvenliği müfredatı bulunmaktadır. Okullarda şu anda uygulanan bu müfredat programı gerçek eğitim vermekten uzak yetersiz bir programdır. Çünkü bu eğitimi vermesi planlanan trafik öğretmenlerini bilimsel anlamda yetiştirecek kapsamlı bir yüksek ğretim kurumumuz mevcut değildir. Ayrıca bu konuda mevcut öğretmenlere ilave bilgi ve beceri kazandıracak projelere de rastlanmamaktadır. Trafik kurallarına uymamanın, bu alanda dikkatsizliğin, bilgisizliğin ve sorumsuzluğu sonuçları çok ağır ve acı ödenmektedir. Yayaların karıştığı trafik kazaları içinde ez fazla zarar görenlerin 6-14 yaş grubuna dahil olan çocuklar olduğu ilgili kuruluşların istatistiklerinde belirtilmektedir. Bu sebeple, bu ders işlenirken bilgilerin tekrar ve uygulama yoluyla pekiştirilmesinin esas alınması gerekmektedir.

2002 yılı uluslararası trafik güvenliği ve fuarı kongresinde, bu konuda bildiri sunan sayın Prof. Dr. Muhittin zdirim ilginç olduğu kadar anlamlı bir tespitte bulunmuştur. *Teknik taraf, önce yetenekli bilgisi olan yeterli sayıda eleman demektir. İşte bizde olmayan da budur. Çünkü bu tür elemanlar olan "Trafik Mühendisi" yoktur. Çünkü bu elemanlar niversitelerimizde programlı bir şekilde yetiştirilmez. Hatta yetiştirmeyi bir tarafa bırakın, buralardaki bazı çok değerli hocalar bile;"Yahu trafiğin de mühendisliği olur mu?" diye sorabilmektedir Oysa her yıl on binlerce vatandaşın canını alan trafik disiplininde akademik kadro yok denecek*

kadar azdır. Sınırlı birkaç lisans üstü proje söz konusudur, diyerek konunun trajik komik yanını ortaya koymuştur.

Trafik güvenliği konusunda çok az sayıda üniversitelerimizde yeterliliği tartışılan trafik güvenliği konusunda eğitim verilmektedir. Örneğin, sadece inşaat mühendisliğinde okuyan öğrencilere, kapsamı çok sınırlı olan trafik güvenliği ile ilgili dersler okutulmaktadır. Ayrıca bazı üniversitelerde (örneğin Gazi Üniversitesi) yüksek lisans düzeyinde eğitimi içeren birkaç proje uygulaması yapılmaktadır. Sadece ilköğretim okullarının altıncı ve sekizinci sınıflarında zorunlu trafik dersleri bulunmaktadır. Bazı sosyal bilgiler derslerinde de trafik konusuna değinilmektedir. İlk ve orta öğretim okullarında tespit edilen genel anlamda sorunlar aşağıda başlıklar halinde verilmiştir.

- Trafik güvenliği konusunda eğitim veren bir yüksek öğretim kurumu olmadığı için konuyla ilgili eğitimli öğretmen yok denecek kadar azdır.
- Uygulanan müfredat farklı yaş gruplarına uygun olarak düzenlenmemiştir. Ders işlemlerinde sistemli bir düzen yoktur.
- Ders anlatımında kullanılacak eğitim ve yardımcı malzemeleri (afiş, video ve film, vs.) yok veya çok yetersizdir. Ders eğitimi konuya ilgiyi arttıracak seviyeden uzaktır.
- Ders içerikleri bir trafik güvenliği bilinci oluşturulmasından çok kuralların öğretilmesine yöneliktir. Tehlikelerin anlaşılmasında yeterli değildir.
- Öğrenci velilerinin ve ailelerinin okulla olan ilişkileri yeterli değildir. Anne babanın eğitime yardımcı olmaları çok sınırlıdır.
- Anne ve babanın uygulamalı eğitimi çok sınırlıdır (örneğin okula gidip gelişlerde güvenli yolların öğretilmesi).
- Yeterli seviyede uygulamalı ders yapılmamaktadır.

4.6.2. Sürücü Eğitimi, Öğretimi ve Sınavları

1987 yılında Milli Eğitim Bakanlığı'na sürücü kurslarının açılması, sürücü yeterlilik belgelerinin verilmesi, sürücü eğitimleri için müfredat hazırlanması, sürücü kurslarının denetlenmesi gibi konularda yetki ve sorumluluk veren bir kanun çıkarılmıştır. Bakanlık bu konuda kurumsal yapısını oluştururken bir çok sorunla karşılaşmıştır. Bakanlık bu konuda kurumsal yapısını oluştururken bir çok sorunla karşılaşmıştır. Bu konuda yetişmiş personeli olmaması nedeniyle kadrolarını uzman olmayan personelle doldurmak zorunda kalmıştır. Bu durum, sürücü eğitimi ile ilgili yapılan bu hukuki düzenlemeden beklenen kalite artışının, hedeflerine ulaşip ulaşmadığı konusunda bir takım soru işaretlerini gündeme getirmiştir. 1987 yılından sonra sürücü kurslarının sayısı ve buna bağlı olarak verilen sürücü belgelerinin sayısı hızla artmıştır. Kurulan sürücü kursları gerçek anlamda trafik eğitiminin verildiği yerlerden çok para kazanılan ticarethaneler görüntüsü vermektedir. Bugüne kadar bazı sürücü kursları ve eğiticileri hakkında uygunsuz işlem yapmaktan davalar açıldığı bilinmektedir. Sürücü eğitimi, öğretimi ve sınavları hakkında tespit edilen genel sorunlar aşağıda verilmeye çalışılmıştır.

- Sürücü eğitimi, öğretimi ve sınavlarına ilişkin müfredat ve yöntemler, güncel değildir. Müfredatın içeriği yeterli değildir.
- Teorik derslerin sınavı, oldukça uzun (2 saat), uygulama sınavı çok kısadır (B sınıfı için yaklaşık 15 dakika).
- Uygulamalı sürüş eğitimi ve sürüş sınavı, normalde özel donanımlı araçlarla önceden belirlenmiş sınırlı bir alanda yapılmaktadır.
- Uygulamalı eğitim ve sınavları AB standartlarına uygun değildir.
- Sınav görevlileri, genellikle arka koltukta oturmaktadır.
- Gerekli niteliklere sahip sınav görevlisi sıkıntısı çekilmektedir. Ayrıca mevcut eğitici kişilerin eğitimi yeterli değildir.

- Direksiyon usta öğreticisi için şu andaki 90 saatlik eğitim yetersizdir.
- Eğitim verilen yol genellikle eğimsizdir ve gerçek trafik ortamı ile arasında çok az benzerlik bulunmaktadır.
- Uluslararası standartlara göre kuramsal sınav ve uygulama sınavı 45 dakikadan az olmamalıdır.
- Kuramsal eğitim sırasında toplam 83 saatin 28 saati ilk yardım, motor ve motorlu taşıt tekniklerine ayrılmaktadır (B sınıfı için). Bu çok fazladır.
- Sürücü belgeleri, Viyana Sözleşmesi ve AB Yönergelerine uygun değildir
- Sınav görevlileri bu konuda eğitilmiş kişiler değildir. Bu işi ikinci bir iş olarak yapmaktadırlar. Bir kişinin sınav görevlisi olabilmesi için 30 saat (5 gün x günde 6 saat) süren özel bir kursa katılması gerekmektedir. Nitelikli pratik sınav görevlilerinin sayısı talebe göre çok düşüktür.
- Denetim faaliyetleri ve cezaları yetersizdir.

4.6.3. Trafik Güvenliği Bilgileri ve Kampanyalar

Ülkemizde, trafik güvenliği bilgilendirme ve kampanya faaliyetlerini kuruluşlar (KGM, EGM, Milli Eğitim Bakanlığı, vs.) kendilerine göre planlamaktadırlar. İlgili kuruluşlar arasında oluşturulmuş bir ortak yapı mevcut değildir. Zaman zaman ilgili kuruluşlar bireysel olarak çeşitli bilgilendirme (TV programları, açık oturumlar, gazete ilanları, afişler vs.) faaliyetleri ve kampanyalar (trafik güvenliği konusunda kitap ve broşür dağıtımı, film gösterileri vs.) düzenlemektedirler. Örneğin, trafik güvenliği konusunda gönüllü bir kuruluş olan *Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu* tarafından hazırlatılan, televizyonlarda program aralarında gösterilen çok kısa metrajlı filmleri herkes hatırlayacaktır. Ayrıca Emniyet Genel Müdürlüğünün yol kenarlarında astığı bilgilendirici tabela ve afişler bilinmektedir. Ancak düzenlenen bu kampanyaların sonunda sorulması gereken; topluma trafik

güvenliği konusunda ne kadar faydalı oldu?, neler eksik kaldı?, başka neler yapılabilirdi? vs. gibi soruları aydınlatacak bugüne kadar kapsamlı bir araştırma yapılmamıştır. Bu sebeple bilgilendirme ve kampanya faaliyetlerinin ne derece faydalı ve etkili olduğu bilinmemektedir. Gelecekte planlanacak faaliyetlerin hangi konuya ağırlık vereceği, sisteminin ne olacağı, nasıl yapılması gerektiği vs. gibi konuların üzerinde fazla durulmadan eski düzen faaliyetlere devam edilmektedir.

Trafik Kanununda, basın yayın kuruluşlarının yayınlarında trafik eğitime yer vermeleri zorunluluğu getirilmiştir. Buna göre *"Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde yayın yapan ulusal, bölgesel, yerel, radyo ve televizyonlar, 3984 Sayılı Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayınları Hakkında Kanunun 4. maddesi 1. fıkrası (p) kendi gereğince yapacakları haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasını trafik eğitimi ile ilgili programlara ayırmak zorundadırlar. Bu fıkra hükümlerine uymayan ulusal, bölgesel, yerel radyo ve televizyonlar hakkında 13.04.1994 tarih ve 3984 Sayılı Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayınları Hakkında Kanun Hükümleri uygulanır."*denilmektedir. Ancak medya ve basın trafik güvenliği konusunda bilgilendirme ve kampanya faaliyetlerinde oldukça ilgisiz kalmaktadır. Trafik güvenliği konusundaki bazı bilgiler, sadece birkaç TV kanalında geç saatlerde oldukça kısıtlı yayınlanmaktadır. Trafik kazaları ve can kayıpları haber bültenlerinde yayınlanırken, adeta trafikte araç kullanmanın normal sonucuymuş gibi bir izlenimle verilmektedir. Halbuki bu yayınların, insanların olaylardan dersler alabileceği eğitici yönüyle yapılması gerekir.

Ülkemizde her şeyden önce trafik güvenliği konusuyla ilgili kuruluşların bir araya gelerek, bir trafik güvenliği vizyonu oluşturması gerekmektedir. Oluşturulacak bu yapı doğrultusunda bilgilendirme ve kampanyaların nasıl yapılacağı, hangi sorunlar üzerinde yoğunlaşılacağı, bu faaliyetlerin kimler aracılığı ile yaptırılacağı,

finansmanının nasıl sağlanacağı, koordinasyonun nasıl ve kimler tarafından sağlanması gerektiği gibi konularda ortak çalışma ortamı yaratılmalıdır.

Bilgilendirme ve kampanya faaliyetlerinde kullanılacak unsurların başında medya gelmektedir. Faaliyetler halkın yoğun olarak televizyon seyrettiği saatlere uygun olarak planlanmalıdır. Gazeteler ve radyolar sıkça kullanılmalıdır. Ayrıca toplumun dikkatini çekebilecek yerlere panolar yapılarak aydınlatıcı ve eğitici bilgilerle donatılmalıdır. Bu faaliyetlerde el broşürleri dergiler hatta kitaplar vatandaşlara ücretsiz olarak dağıtılmalıdır. İçerikleri anlaşılabilir, basit ve okumaya teşvik edici olmalıdır. Bunun yanında hedef kitleye kurallara uyulmadığı takdirde verilecek cezalar hakkında da detaylı bilgi verilmelidir.

4.6.4. Acil Kurtarma, Tıbbi Yardım ve Rehabilitasyon

Yapılan araştırmalar kazalardan sonra meydana gelen ölümlerin yaklaşık % 50'sinin ilk birkaç dakika içinde (anında ölüm), % 30'unun ilk 3 saat içerisinde (erken ölüm) ve %20 oranındaki ölümlerin daha sonra gerçekleştiğini göstermektedir. ABD'nde yapılan bir araştırmada önlem, korunma, ilk ve acil yardım hizmetleri sayesinde meydana gelecek trafik kazalarında % 25, hayatını kaybedenlerin oranında yaklaşık % 18'lik bir azalma sağlanabileceği, 1 dakikada yapılacak bilinçli ve yeterli ilk yardımla hayatını kaybedenlerin % 59 oranında, 30 dakikadan sonra yapılacak yardımlarla % 10 oranında ölümlerin engellenebileceği gözlenmiştir. Kaza sonrası mümkün olduğunca erken bir zamanda yapılacak bilinçli bir kurtarma ve ilk yardım faaliyeti bir çok yaşamı kurtaracak öneme sahiptir (EGM,2005).

Kaza anında emniyet tedbirlerinin alınması, kurtarma faaliyetlerinin herkesin karışmadığı sorumlu kişilerce yapılması, yaralının uygun koşullarda sevk edilmesi, gelen yaralılara sağlık kuruluşlarında gerekli alakanın gösterilmesi ve sonrası tedavi

sürecinin gerektiği gibi yapılması konuları Acil Kurtarma, Tıbbi Yardım ve Rehabilitasyon eğitimini kapsar. İlk yardım uygulamaları;

- İlk yardım olay yerinde yapılır.
- İlk yardım olay yerinde bulunanlarca başlatılır. İlk yardımı başlatmak için sağlık ekibinin gelmesini beklemek, kazazedelerin yaşamı için çok önemli olan ilk dakikaların kaybedilmesine neden olabilir.
- İlk yardım uygulamalarında olay yerinde bulunan araç ve gereçler kullanılır. Bu nedenle de araçlarda nitelikli ilk yardım çantası bulundurulması son derece önemlidir.

Türkiye'deki ilk yardım faaliyetlerinin durumu, büyük kentlerde her kuruluş bünyesinde kabul edilebilir bir düzeydedir (kurtarma / itfaiye, ambulanslar, EGM / Jandarma, TŞOF, acil tıbbi yardım ve rehabilitasyon ve sivil savunma). Ancak büyük kentler dışında kalan bölgelerde acil yardım kuruluşlarının donanım ve imkanları yetersizdir (çok az kurtarma teçhizatı vardır veya hiç yoktur). Küçük ilçe ve kasabalarda sağlık personeli yetersizdir, bazılarında hiç yoktur. Büyük kentler dışında kalan bölgelerde, bir kaza anında kurtarma ekibi, ambulans, sağlık personeli bulmak saatler almaktadır. Geçen bu süre can kayıplarını arttırmaktadır. Genel anlamda arama, kurtarma ve ilk yardım konusunda personelin bilgi düzeyi yetersizdir. Bazen kurtarma esnasında kazazedeye zarar verebilmektedirler. Acil durum uyarı sistemi iyi organize edilememiştir. Ulusal, il ve yerel düzeydeki farklı kurumlar arasında işbirliği yetersizdir. Son zamanlarda özellikle büyükşehir'lerde kurulan özel acil yardım servisleri iyi hizmet vermektedirler. Bazı firmalar ambulans helikopterlerine sahiptir. Ayrıca bazı özel hastaneler kurtarma sonrası tedavi ve bakım aşamasında oldukça iyi seviyeyi yakalamış durumdadır. Ülke geneline

baktığımızda dünya standartlarından oldukça aşağı seviyelerde bulunduğumuz açıkça görülmektedir.

4.7. Türkiye’de Trafik Denetimi

Kanunda denetim; *araçlarda bulunması gerekli belge ve gereçleri, sürücülerini ve bunlara ait belgeleri, sürücülerinin ve kara yolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin bu kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek* şeklindedir. Ülkemizde trafik denetimleri Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve fahri trafik müfettişleri tarafından yapılmaktadır. Eskiye oranla trafik denetim hizmetleri veren kuruluşların eğitim seviyeleri, personel, araç, teknik donanımları iyileştirilmiştir. Ancak buna rağmen mevcut durum ihtiyaçları karşılamakta yetersiz kalmaktadır.

Trafik güvenliği açısından denetim faaliyetleri, genel olarak eğitim faaliyetleri ile birlikte değerlendirilmesi gereken bir yapıdadır. İnsan faktörü ile ilgili çözümler için etkili denetimde, trafik denetçilerinin varlığı ve toplumun eğitilmesi gibi caydırıcı unsurlara ihtiyaç duyulur. Caydırıcılık suç işleyen sürücünün yakalanarak cezalandırılması ihtimali üzerine kurulmuştur. Yakalanıp ceza almak istemeyen sürücü kurallara uymaya daha fazla özen gösterecektir. Bu durumda da kazaya karışma ihtimali azaltılabilecektir. Aktif bir trafik denetiminde trafik denetim görevlilerinin yollarda hazır bulunması önemli bir caydırıcı unsurdur. Aktif trafik denetimi, denetçiler ile sürücüler arasında bir irtibatı içerir. Sürücünün denetçileri görmediği halde olabirlik kurgusu içerisinde hareket etmesi pasif denetim olarak caydırıcı bir rol oynar. Trafik denetçileri bu durumda pasif bir denetim etkisine sahip caydırıcı bir etki ile karşımıza çıkmaktadır. Denetimlerin faydalı bir netice ile sonuçlanması, iyi planlama ve elde bulunan kontrol kaynaklarının bu işe aktarılmasını gerektirir. Trafik denetiminin sorumluluğu EGM ve Jandarma arasında

paylaşılmaktadır. Denetim faaliyetlerinde çok önemli yeri olan kurumlar arası koordinasyon faaliyetlerinin, ülkemizde trafik denetiminden sorumlu olan EGM ve Jandarma Genel Komutanlığı arasında fazla gelişmediği görülmektedir. Ancak her iki kurumunda ayrı ayrı eğitimlerini geliştirdikleri ve koordinasyon konusunda ilerleme sağladıkları gözlenmektedir.

Tüm çarpışmaların büyük bir bölümünde önce bir veya daha fazla trafik ihlali yapılmaktadır. Trafik ihlallerinin, kazaların oluşumu üzerinde büyük bir etkisi olduğu söylenilebilir. Bu nedenle, denetime ağırlık verilmesi çok önemlidir. Denetimlerde kişilerin statülerine göre işlem yapılmamalıdır. Makamı mevkiisi ne olursa olsun yasalar önünde herkes eşittir. Denetçiler trafik bilincinin sağlıklı oluşması için kusur ve ihlallere asla göz yummamalıdır. Trafik uygulaması vatandaşa ayrı, bürokrata ayrı, zengine vs. ayrı uygulanamaz. Bu tür tutum ve davranışlar trafik kuralı ihlallerini artırmaktan ve toplumsal huzurunu bozmaktan başka bir işe yaramaz. Ayrıca yapılan küçük bazı kusurlara da denetçilerin göz yummadan gerekli cezai işlemi yapması gerekmektedir. Örneğin, bir aracın uygunsuz yere kısa süreli park etmesini veya dönülmesi yasak olan yerden dönmesini, denetçi *neyse canım bir defa görmeyeyim* diyerek veya *tanıdığım* diyerek göz ardı etmemelidir. Bu davranış ve göz yummalar toplumda kusurlu davranışları yapmayı alışkanlık haline getirir ve bir süre sonra haksız olduğu halde kuralları ve onları koyanları sorgulamaya başlar. Ama maalesef az önce bahsettiğim kusurlu davranışları yapmak ülkemizde sıkça karşılaşılan alışkanlıklar arasında yerini almıştır. Trafik denetçileri kuralları ne kadar iyi uygularsa o kadar caydırıcı olurlar ve olumlu davranış alışkanlıklarının kazanılmasında etkileri o kadar artar. Son dönemde yapılan hukuki düzenlemeler ve ceza uygulamaları olumlu gelişmelerdir. Radarlar gibi denetim araçları da sıkça kullanılmaya başlanmıştır. Ülkemizde denetimle ilgili gelişmeler olumlu yönde

gelişmektedir. Denetimlerde toplumun sorumluluk bilinci içerisinde kendi kendini kontrol edebilir hale getirilmesi temel hedef olmalıdır.

“Dünya Bankasının desteklediği 104 Trafik Güvenliği çalışmasında, denetimin trafik güvenliği üzerindeki etkisi % 12 olarak bulunmuştur.” (EGM, 1999).

Ülkemizde *Trafik Kontrolleri Yönergesi* esaslarına göre, trafik denetimleri aşağıdaki biçimlerde yapılmaktadır.

- Seyir Halinde Denetim
- İhbarlı Denetim
- Sabit Denetim

Seyir halindeki denetim; hareket halindeki trafiğin denetimidir.

- Hız denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 51-52),
- Şerit İzleme denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 56-46),
- Trf. ışıkları, trf. işaret levhaları ve yer işaretleri denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 47),
- Dönüş denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 53),
- Geçme ve geçilme denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 54),
- Takip mesafesi denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 52/1-C),
- Araç kullanırken alkol alma denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 48),
- Yavaş sürme yasağı denetimi (2918 sayılı KTK Md.56),
- Geçiş kolaylığı sağlama denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 56/1-e),
- Kavşaklarda geçiş hakkı denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 57/1-a),
- İndirme ve bindirme denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 58),
- Duraklama ve park etme denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 56-60-61-62),
- Işıkların kullanılması denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 30-63-64),
- Araçların yüklenmesi denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 65),

- Araçların manevralarının denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 67),
- Geçiş üstünlüğünün kullanılması denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 57/1a),
- Ses, müzik ve haberleşme cihazlarının kullanılması denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 72),
- Tedbirsiz ve saygısız araç sürülmesi denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 66),
- Koruyucu teçhizat kullanma denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 783),
- Tescilsiz araç kullanma denetimi vb. (2918 Sayılı KTK Md. 21-23-25) dir.

İhbarlı Denetim; Kara yolları üzerinde trafik kurallarının ihlal edildiği ve kazaların yoğun olarak meydana geldiği kesimlerde ihbarlı kontroller yapılır. Sinyalizasyon sistemi olmayan veya kontrolsüz kavşaklardaki görevliler ile hava ekibi tarafından, kural ihlallerini yapanlar tespit edilip, çevirme ekibine telsizle bildirilir. Çevirme ekibine bildirilen taşıtlar kayda geçirilerek, ihlal edilen kural, taşıt sürücüsüne açıklanarak cezai işlem uygulanır.

Sabit denetim; trafik personeli tarafından güvenli bir trafik ortamı sağlanması amacıyla tespit edilen sabit denetleme noktalarında yapılan denetim uygulamalarıdır.

- Sürücü belgeleri denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 23),
- Sürücülerin, araç kullanmayı engelleyici sağlık durumlarının denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 41-45),
- Araçlara ait belge denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 19-21-22-23-25-26-29)
- Araçların tescil maksadı dışında kullanılıp kullanılmadığının denetimi (2918 Sayılı KTK Md. Ek Md.2),
- Araçlara ait trf. ayırım işaretleri ve diğer işaretlerin denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 27-28),
- Araçlardaki bulundurulması zorunlu gereçlerin varlığının denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 31),

- Araçların teknik şartlarının denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 30-34),
- Araçların muayene süresinin denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 34),
- Alkollü araç sürülüp sürülmediğinin denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 48),
- Taşıt kullanma sürelerinin denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 49),
- Araçlardaki taksimetre ve takograf cihazı denetimi (2918 Sayılı KTK Md.49),
- Araçlardaki görüntü cihazlarının denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 72)
- Araçlarda zorunlu sigortaların denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 89),
 - Zorunlu Sigortalar yapılıp yapılmadığının denetimi,
 - Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının denetimi,
 - Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortasının denetimi,
 - Okul Servis Araçları Ferdi Kaza Sigortasının denetimi,
 - Mot. Araçlarla İlgili Mesleki Faaliyette Bulunanların Sigorta denetimi,
 - Yarış Düzenleyenlerin Sigortasının denetimi,
 - Tüp gaz ve Tehlikeli Maddelerle ilgili Zorunlu Sigortaların denetimi,
 - Yeşil Kart (Green Card) Sigortasının denetimi,
 - İsteğe Bağlı Sigortaların denetimi,
 - Kasko ve İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortasının denetimi,
- Ticari taşıt kullanma belgesi ve taşıt tanıma kartının denetimi (2918 S. KTK Ek Md.1),
- Yolcu ve yük kapasitesinin aşılmış aşılmadığının ve yükleniş şeklinin denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 65),
- Araçlarda kullanılması zorunlu koruyucu trafik tertibatının kullanılıp kullanılmadığının denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 78),
- Şehirler arası ve ülkeler arası yolcu ve yük taşımacılığı yapan araçların yetki belgelerinin denetimi (İlgili Yönetmelikler),

- Araçların ışık donanımı ve lastiklerinin denetimi (2918 Sayılı KTK Md. 30),
- İncelemeye tabi diğer hususların denetlenmesidir.

Tablo 30 - Türkiye’de Denetim Faaliyetleri (EGM, 2006)

UYGULANAN CEZA SAYISI				
	SÜRÜCÜ	YAYA	ARAÇ	TOPLAM
1980	2.836.363	-	-	2.836.363
1981	4.408.026	-	-	4.408.026
1982	8.599.557	-	-	8.599.557
1983	6.381.221	-	-	6.381.221
1984	6.050.264	-	-	6.050.264
1985	6.236.717	-	-	6.236.717
1986	5.673.708	-	-	5.673.708
1987	5.981.774	-	-	5.981.774
1988	5.546.301	-	-	5.546.301
1989	4.716.502	-	-	4.716.502
1990	4.802.082	-	-	4.802.082
1991	4.499.030	-	-	4.499.030
1992	5.761.044	-	-	5.761.044
1993	5.901.619	-	-	5.901.619
1994	6.231.594	-	-	6.231.594
1995	8.500.952	-	-	8.500.952
1996	8.692.490	-	-	8.692.490
1997	6.858.339	6.772	-	6.865.111
1998	7.738.706	2.207	-	7.740.913
1999	8.344.512	1.611	-	8.346.123
2000	8.735.376	13.047	-	8.748.423
2001	5.925.675	10.173	1.674.533	7.610.381
2002	4.906.089	10.368	1.786.037	6.702.494
2003	3.860.520	10.793	1.832.152	5.703.465
2004	4.115.616	9.741	2.497.894	6.623.251
2005(*)	3.657.869	5.324	1.906.411	5.569.604

(*) 2005 yılı bilgileri Aralık ayı sonu bilgilerini içermektedir.

Avusturya Monash Üniversitesi kazaları araştırma bölümü etkin bir trafik denetimi sağlanması için çeşitli kurallar belirlemiştir. Bir bakıma literatürün kısa bir özeti niteliğinde olan bu çalışma aşağıda verilmiştir (KGM, 2006).

4.7.1 Trafik Denetim Kuralları

- Denetimin başarısı kara yolu kullanıcıları üzerinde meydana getirdiği caydırıcı etkiye bağlıdır. Bunu başarmak için öncelikle denetim faaliyetleri trafik güvenliğini sağlamaya (yakalanma ve ceza alma riskini arttırmaya) odaklanmalıdır.
- Bu başarı sağlandıktan sonra ciddi bir şekilde cezaların arttırılması ve cezalandırma sürecinin kısaltılması ile algılanan yakalanma riski arttırılır ve daha etkileyici denetim sağlanır.
- Denetim faaliyetinin etkisinin arttırılması, algılanan yakalanma riskinin arttırılmasına bağlıdır.
- Kısa aralıklarla yoğunlaştırılmış denetimin uygulanması sürücülerin davranışlarını değiştirmede çok etkili olmasa da mevcudun en etkili denetim metodudur.
- Diğer bir etkili denetim metodu ise tehlikeli sürücülere karşı seçici denetim uygulamalarına yönelmektir.
- Otomatik denetim araçları ise algılanan yakalanma riskini en yüksek düzeye çıkararak ve mutlaka uygulanması gereken bir metottur.
- Halkın desteği alınarak denetimin etkisi arttırılabilir.
- Yakalanma riskinin arttırılması için ehliyetin geri alınması gibi kanuni uygulamalarına yer verilmelidir.
- Uyarıların arttırılması kural ihlalini azaltacaktır.

4.7.2. Alkol Denetimleri

- Alkol denetiminde öncelikle dikkat edilecek husus denetim yoğunluğunun arttırılmasıdır.
- Polisi, alkol denetimlerinde mevcut olan her türlü baskıdan kurtaracak kanuni düzenlemeler yapılmalıdır.
- Tesadüfi alkol denetimleri arttırılmalıdır.
- Tesadüfi alkol denetimlerinden maksimum fayda sürücülerin büyük bir çoğunluğunun durdurulup istisnasız kontrol edilmesi ile sağlanır.
- Kontrollerin daha fazla dikkat çekmesi için yoğun güzergahlarda bir saati aşmayacak süreler içinde denetim yapılmalıdır.
- Teçhizatın sınırlı olması durumunda mevcutların stratejik paylaşımı esas alınmalıdır.
- Bu durumda geleneksel alkol test yöntemlerine (pasif denetime) de başvurulabilir.
- Bütün denetim faaliyetlerinde geri beslemeyi içeren eğitim ve uzmanlık kursları açılmalıdır.
- Alkollü araç kullanmada yasal uygulamalar en etkili unsurdur. Kombine cezalar (para cezası+ceza puanı+ehliyetin geri alınması+hapis cezası) uygulanmalıdır.
- Bunlardan ehliyetin geri alınması alkollü araç kullanmada en etkili cezadır.
- Kanunen belirlenmiş olan kandaki alkol konsantrasyonunun daha aşağıda bir rakam olarak belirlenmesi kaza riskini daha da azaltacaktır.
- Araçlara alkollü sürücülerin araç kullanmasını engelleyen teçhizatlar takılabilir. Ancak burada geliştirilecek kurtulma çareleri de dikkate

alınmalıdır (alkollü sürücünün yerine başka birinin denetim cihazına nefesinin üflemesi gibi).

- Toplum bilinçlendirme çalışmalarının etkisi tartışılmazdır. Bu sebeple alkollü sürücülerin denetiminde de eğitim dikkate alınmalı, denetim çalışmaları ile entegre yürütülmelidir.

4.7.3. Hız Denetimleri

- Hız kontrollerinde her şeyden önce denetim miktarının, algılanan ve nesnel yakalanma risklerinin artırılması gerekmektedir.
- Resmi araçlar ile yapılan geleneksel kontroller yoğunluğun artırılmasına odaklanmıştır. Resmi araçlar kullanıldığında kontrollerin etkisi tartışılmaz derecede yüksektir.
- Ancak çalışmanın sivil araçlarla da desteklenerek yoğun bir trafik denetimi izleniminin verilmesi gerekir.
- Uygulanması gereken diğer bir yöntem ise otomatik denetim araçlarının kullanılmasıdır.
- Böyle araçların kullanımından maksimum faydayı elde etmek için yerleştirilmesi gereken yerler çok iyi belirlenmelidir. Örneğin kazaların sıklıkla meydana geldiği yerlere hız kontrolü belirlemek üzere kameralar yerleştirilebilir.
- Yeni geliştirilen dijital görüntüleme sistemi kameraların etkisini daha da arttırabilir.
- Kameralar ile yapılan hız denetimlerinin etkisinin maksimuma ulaşması için sabit ve hareketli kameraların birlikte kullanılması şarttır.
- Kamuoyu hız yapanları uyardıkları için bilinçlendirilmelidir.

- Hız ihlallerindeki tolerans seviyesi daha etkin bir denetim sağlamak üzere indirilmelidir.
- Kamuoyuna suç işleyenlerin ilan edilmesi gibi geri besleme (feedback) stratejileri geliştirilmelidir.
- Hız limiti ihlallerinde özellikle sürücü belgesini geri alınması cezası uygulanmalıdır.
- Bu suçu tekrar edenler için sıkı bir takip programı uygulanmalı ve tespit edilenlere çeşitli eğitim programları uygulanmalıdır.
- Hız limitlerinin belirlenmesinde yol durumu göz önünde bulundurulmalı ve hız limitleri buna göre belirlenmelidir.
- Hız bölgeleri belirlenmeli ve sürücülerin kurallara daha fazla uyumaları sağlanmalıdır.
- Hız bölgelerinin belirlenmesinde uzmanca bir yaklaşım izlenmelidir.
- Yapılan faaliyetler yalnızca aşırı hız yapanların yakalanmasına yönelik olmamalı, bunun yanında hız yapılmasını engelleyici tedbirleri de içermelidir.
- Önleyici çalışmaların denetimin maliyetinden daha aşağıda olduğu akıldan çıkarılmamalıdır.
- Aşırı hız ile araç kullanımında meydana gelebilecek kazayı önleyici ve oluşabilecek zararı azaltıcı araç güvenlik tedbirleri alınmalıdır.

4.7.4. Emniyet Kemerini Kullanımı Denetimi

- Daha etkin bir denetim sağlamak üzere kanunlara daha etkin bir yapı kazandırmalı, cezalar ağırlaştırılmalıdır.
- Otomatik aşırı hız kontrollerinde olduğu gibi emniyet kemeri kullanımını da otomatik olarak yakalayabilecek ve böylece algılanan yakalanma riskini arttıracı teknolojik uygulamalara gidilmelidir.

- En kolay ve en etkili yöntem emniyet kemeri kullanımının bütün polis denetimlerinde göz önüne alınmasıdır.
- Bunun yanında denetim yüksek yoğunlukta ve periyodik uygulamalar ile de etkinleştirilebilir.
- Denetim uygulamaları toplumun geri beslemesini de içeren bilgilendirme uygulamaları ile de desteklenebilir.
- Polis eğitim programlarına emniyet kemeri kullanımının kara yolu güvenliğini sağlamada etkinliğini gösteren konular eklenmelidir.
- Sürücülere emniyet kemeri kullanmalarını hatırlatan cihaz ve çıkartmalar dağıtılabilir.

4.7.5. Işıklı Kavşaklara Riayet Denetimi

- Dikkat edilecek ilk husus kontrollü kavşaklarda kırmızı ışık ihlalinin en aza indirilmesidir.
- Denetimlere etkinlik kazandırmak için geleneksel denetim uygulamalarının etkinliğinin ve yoğunluğunun artırılmasıdır.
- Temel konularda halkın yoğun olduğu yerlerde yapılan denetimler bunu sağlayabilir.
- Yüksek kaza riski olan kavşaklara kırmızı ışık ihlallerini tespit eden kameralar yerleştirilmelidir.
- Kavşaklara yerleştirilen bu kameraların etkinliğini sağlamak üzere;
 - Kavşaklara yaklaşırken uyarı işaretleri konulmalı,
 - Görünümü kolay donanımlar yerleştirilmeli,
 - Bir çok kavşakta bu uygulamaya geçilmeli,
 - Kamuoyunun dikkati çekilmeli,
 - Kameraların flaşları kamera çalışmazken bile açık tutulmalıdır.

- Yeni dijital imaj sistemlerinden kırmızı ışık ihlallerinin tespitinde faydalanılacağı ve kurallara uyma oranının büyük seviyede arttıracağı akıldan çıkartılmamalıdır.
- Kavşaklar, ihlallere müsaade etmeyecek şekilde düzenlenmelidir.
- Daha geniş kavşakların yapımına öncelik verilmelidir.

4.7.6. Takograf Denetimi

- Otomatik kontrol araçlarından trafik güvenliği üzerinde en fazla etkisi olan cihaz şüphesiz takograftır. Doğal olarak her şeyden önce kullanılan aracın verdiği bilgilerin doğruluğundan emin olmamız gerekir:
- Takograf cihazları muayene istasyonlarında mutlaka kontrol edilmeli, kabul edilebilir hata payını aşan cihazların sahipleri hakkında kanuni işlemlere başlanılmalıdır.
- Bu aracın denetleyicileri doğru bilgi vermesini engelleyecek herhangi bir müdahalede bulunulması durumunda bu olaydan başta araç sahibi, takograf cihazının yetkili servisi ve şoför sorumlu tutulmalı ve halen mevcut bulunan cezalar (3 aydan 6 aya kadar hafif hapis cezası) arttırılmalıdır.
- Takograf denetimleri neticeleri çeşitli basın yayın organlarında ilan edilmeli, otobüs şirketlerinin kendi şoförlerini kontrol etmeleri sağlanmalıdır.
- Takograf cihazları potansiyel hız suçlularının kullandığı otomobillere de yerleştirilmeli ve bunların muayyen zamanlarda rutin denetimlerle etkileri hesaplanmalıdır.
- Cihazlara erişim daha zor hale getirilmeli ve kural ihlalleri cihazların hafıza entegrelerinde saklanmalı, bu ihlaller araç muayenesinde dikkate alınmalı ve cezalandırılmalıdır.

4.7. Trafik Kazalarına İlişkin Tahminler

2001 yılında İçişleri Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Gazi Üniversitesi (Trafik Güvenliği Projesinin Yürütme Kurulu) ve İsveç Ulusal Kara Yolu Danışmanlık Kuruluşu (SweRoad)' işbirliği ile Trafik Güvenliği Ulusal Programı hazırlanmıştır. Bu programın içerisinde motorlu taşıtlar, kazalar, ölüm ve yaralanmalara ilişkin tahminler bulunmaktadır. Bu tahminler; 2011 yılı dahil öngörülen gelişmelerin ve tahminlerin bir özetini kapsamaktadır. (KGM,2001).

Tablo 31 - Tahmini Nüfus Sayısı, Kişi Başına GSMH, Otomobil Sahipliği, Otomobil Sayısı, Motorlu Taşıtların Sayısı ve Motorlu Taşıtların Sayısı

Yıl	Nüfus (milyon)	GSMH/nüfus (USD/kişi başı)	Otomobil sahipliği (1000 kişi başına otomobil)	Otomobil (milyon)	Motorlu taşıt*) sahipliği (1000 kişi başına motorlu taşıt)	Motorlu taşıtlar**) (milyon)
1990	56.1	2 665	33	1.86	73	4.09
1999	64.4	2 996	74	4.74	137	8.84
2006	70.7	3 002	95.5	6.75	171	12.11
2011	75.2	4 140	109.2	8.21	193	14.54

*) Motosiklet ve traktörler dahil edilmiştir.

Tablo 32 - Nüfus, Kişi Başına GSMH, Otomobil Sahipliği, Otomobil Sayısı, Motorlu Taşıtların Sayısı ve Motorlu Taşıtların Sayısındaki Tahmini Artışlar(%)

Yıl	Nüfus	GSMH / kişi	Otomobil sahipliği	Otomobil	Mot. Taşıtlar sahipliği**)	Motorlu taşıtlar**)
1999-2011	1.3	2.7*)	3.3	4.7	2.9	4.2
Kaynak:	DİE	DPT +SweRoad	SweRoad	SweRoad	SweRoad	SweRoad

*) Sekizinci 5 yıllık Kalkınma Planına göre hedef % 7'dir.

***) Motosiklet ve traktörler dahil edilmiştir.

Tablo 33 - Kayıtlara Geçen Kazalar, Yaralanmalar ve Ölümün Gelecekteki Sayıları Konusunda Tahminler

Kazalar / Kazazedeler İlkesi	2006	2011
Kazalar*)		
İstatistiksel gelişme, ortalama	1 116 000	2 193 000
Kişi başına kaza	769 000	1 043 000
Motorlu taşıt**) başına kaza	784 000	1 064 000
En iyi tahmin	800 000 (750 000-1 050 000)	1 150 000 (1 050 000-2 150 000)
Yaralanmalar*)		
İstatistiksel gelişme, ortalama	193 000	262 000
Kişi başına yaralanma	158 000	181 000
Motorlu taşıt**) başına yaralanma	144 000	162 000
En iyi tahmin	155 000 (145 000-180 000)	180 000 (165 000-250 000)
Ölümler*)		
İstatistiksel gelişme, ortalama	5 876	6 197
Kişi başına ölüm	5 830	5 900
Motorlu taşıt**) başına ölüm	5 855	6 183
En iyi tahmin	5 850 (5 825-5 900)	6 050 (5 900-6 200)

*)“Kazadan sonra kaçma” dahil edilmemiştir. **)Motosiklet, traktörler dahil

Tablo 34 - Mevcut ve Gelecekte Kayıtlara Gececek Kazalar, Yaralanma ve Ölümün Sayısı ve Maliyetlerinin Tahmini

Yıl	Ölümler (sayı/yıl)	Yaralanmalar (sayı/yıl)	Kazalar (sayı/yıl)	Maliyetler**) (milyar TL/yıl)
1990	6286*)	90 520	115 295	1 360 000
1999	6130*)	125 586	465 915	1 780 000
2006				
En iyi tahmini	5850	155 000	800 000	2 060 000
2011				
En iyi tahmini	6050	180 000	1 150 000	2 420 000

*) “Kazadan sonra kaçma” vakaları dahil edilmemiştir. **) 1999 fiyatlarıyla.

Tablo 35 - 2006 ve 2011 İçin Toplam lm ve Kayıtlara Geçen

Yaralanma ve Kaza Tahminleri

Yıl	lmler (sayı/yıl)	Yaralanmalar (sayı/yıl)	Kazalar sayı/yıl)	Maliyetler**) (TL milyar/yıl)
2006				
En iyi tahmin, Tablo B7	5 850	155 000	800 000	2 060 000
“Kazadan sonra kaçma”	351 (%6) **)	12 400 (%8) **)	24 000 (%3) **)	130 000
Nakil sırasında ve hastanede lenler (%50) **)	2 925			330 000
TOPLAM 2006	9 126	167 400	824 000	2 520 000
2011				
En iyi tahmin, Tablo B7	6 050	180 000	1 150 000	2 420 000
“Kazadan sonra kaçma”	303 (5 %) **)	12 600 (7 %) **)	34 500 (3 %) **)	130 000
Nakil sırasında ve hst.de lenler (47 %) **)	2 844			320 000
TOPLAM 2010	9 197	192 600	1184500	2 870 000

*) “Kazadan sonra kaçma” vakaları dahil edilmiştir.

**) 1999 fiyatlarıyla.

***) “En iyi tahmin” yüzdesi.

Birlikte aşağıdaki tahminler yapılmaktadır:

<u>2006’da:</u> <ul style="list-style-type: none">• 9 125 ölüm• 167 000 yaralanma (bildirilecek)• 824 000 kaza (bildirilecek) Maliyet 2,5 milyar YTL. (1999 fiyatlarıyla).	<u>2011’de:</u> <ul style="list-style-type: none">• 9 200 ölüm• 193 000 yaralanma (bildirilecek)• 1 185 000 kaza (bildirilecek). Maliyet 2,9 milyar YTL. (1999 fiyatlarıyla).
---	--

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Avrupa Birliği'ne katılımın ulaştırma sektörünü her yönüyle olumlu yönde etkileyeceği düşünölmektedir. Türkiye'de AB mevzuatına uyum sürecinde, ulaştırma sektöründe genelinde kaydedilen ilerlemeye karşın, ilgili müktesebata uyum ve bunun ulusal mevzuata aktarılması, etkin şekilde uygulanması için daha fazla çaba gerekmektedir. Kara yolu taşımacılığı alanında Türkiye, mevzuatını AB müktesebatına uyumlaştırma konusunda olumlu bir ilerleme kaydetmiş bulunmaktadır. Ancak yine de mevzuatın tam uyumu için daha fazla düzenleme ile bağlantılı uygulama kapasitesinin güçlendirilmesi gerekmektedir.

Türkiye'de ulaştırma altyapısı ve işleyişi ile ilgili birçok bakanlık ve kurum sorumluluk sahibidir. Fakat kamu yönetimindeki bu örgütler arasında tam anlamıyla bir koordinasyon sağlanamamaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, kara yolu eşya taşımacılığında anahtar rol üstlenmektedir. Bununla birlikte kara yolu taşıması ve trafik kanunlarında ondan fazla sayıda bakanlık ve otorite yetkili kılınmaktadır. Bu durum planların sağlıklı bir şekilde ortaya konmasında ve faaliyetlerin koordinasyonunda sıkıntılar yaratmaktadır. Bakanlıklar ve kurumlar arasında daha etkin bir koordinasyon ve hızlı karar alma mekanizmalarının sağlanması için yeni bir model oluşturulmalıdır. Ayrıca Bakanlık, nitelikli personelini eğitmeli ve pazarı takip edebilecek, lisansları ve teknik standartları izleyebilecek uluslararası ihtiyaca yönelik bir şekilde güçlendirmelidir.

Türkiye'nin yurt çapında tüm coğrafı özelliklerini kapsayacak yeni bir ulusal altyapı planına ihtiyacı vardır. Bu planda gelecekteki AB gereksinimleri de göz önünde bulundurulmalıdır. Belirlenen politika ulaştırma sistemleri arasında var olan dengesizliği ortadan kaldırmalıdır. Ulaştırma sektörüne canlılık kazandırmak, taşıma sistemleri arasında dengeli dağılımı sağlamak ve taşımacılığın daha süratli, daha

düşük bir maliyetle gerçekleşmesine olanak sağlamak için ulaştırma sistemleri arasında koordinasyon sağlanmalı ve kombine taşıma sistemi oluşturulmalıdır.

Ulaştırma sektörü açısından eşya hareketinin serbestleştirilmesi ve taşıma politikaları bir arada düşünülmelidir. Türkiye’de her bir taşıma türünde hukuki yönden ve yapısal alanda köklü reformlara ihtiyaç vardır. Uygulamada ise birçok zorlukla karşılaşılacağı kesindir. Tüm taşıma türleri için ulaştırma altyapısının modernizasyonu gerekirken, etkinlik ve verimlilik bakımından kısa ve basit çözümler sunulamamakta, kaynak kıtlığı gibi çeşitli darboğazlar bulunmaktadır. Kara yolu dışındaki taşıma türleri elli yıldır ihmal edilmiştir ve yakın vadede taşıma türleri arasında bir dengenin sağlanması beklenmemektedir.

Diğer ulaştırma sektörlerinde, müktesebata uyum değişikliği arz etmektedir. Demir yolu sektörünün, bütünüyle, AB müktesebatı paralelinde yeniden yapılandırılması için kapsamlı yasal ve kurumsal reformlara ihtiyaç vardır. Deniz ve hava yolu taşımacılığında uluslararası anlaşmalar ve kuralların kabulünün, ilgili müktesebatın ulusal mevzuata aktarılması ile tamamlanması gerekmektedir. Yasal uyumun tamamlanmasına yönelik ihtiyacın yanı sıra başta hava yolu ve deniz yolu taşımacılığı sektörleri olmak üzere, ilgili tüm idarelerin uygulama ve infaz kapasitesine gereken önemin verilmesi gerekmektedir. Deniz taşımacılığı sektöründe, Denizcilik Emniyeti Eylem Planı’nın daha güçlü şekilde uygulanması gerekmektedir. Avrupa Komisyonu, taşıma araçlarına ilişkin kısıtlamalar dahil olmak üzere, eşyaların serbest dolaşımına ilişkin tüm kısıtlamaları kaldırmasını beklemektedir.

Her ülkenin kara yolu eşya taşımacılığında araç (çekici, kamyon, vb.) yenileme stratejisi vardır. Fakat bugün gelinen noktada Türkiye, temiz çevre ve trafik güvenliği için ülkeyi araç mezarlığından uzaklaştıracak, kara yolu araç alımını teşvik etmekten çok diğer taşıma türlerini tutundurmaya dönük yasaları çıkarmalıdır. Kara

yolu eşya taşımacılığının yasal çerçevesinde son dönemde çıkarılan düzenlemeler olumlu karşılanmaktadır. “Tehlikeli ve tahditli maddelerin” taşınması konusunda uluslararası konvansiyonlar dikkate alınırken, dahili taşımacılıkta da bir takım düzenlemelere ihtiyaç olduğu vurgulanmaktadır.

Trafik problemin çözülmesi için çalışmalar yapılmalıdır ve yapılan çalışmalar dikkate alınarak uygulamaya geçirilmelidir. Zaman sürekli olarak trafik canavarı lehine işlemektedir. Bir çok ülkenin bu konuda araştırmalar yapan ve öneriler sunan kurumları, yıllardır yürüttükleri çalışmaların neticelerini uygulamaya koymuşlardır. Bu çalışmalar incelendiğinde trafik konusundaki sorunların ve bunların sebeplerinin ülkemizdekiler ile aynı olduğu ve çözümlerinin de aynı olacağı görülmektedir. O ülkede kazaya sebebiyet veren şahısta alkollü araç kullanmakta, aşırı hız yapmakta veya trafik işaretlerine riayet etmemektedir. Eğitim ve denetimler özellikle çok daha fazla kayba sebep olan kural ihlallerine yönelmeli, sadece belge kontrolü yapılmamalıdır. Eğitim ve denetimlerin denetimi mutlaka yapılmalıdır. Eğitim ve denetimlerde teknolojinin bütün imkanlardan faydalanılmalıdır. Kamuoyunun eğitim ve denetimlere katkısının sağlanması için geniş bilgilendirme kampanyaları düzenlenmelidir.

Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının önlenmesinde mevcut hukuki yapının yanında, eğitimin ve etik kuralların eksikliğinin öne çıktığı görülmektedir. Hukuk kuralları ile birlikte etik kuralların da uygulamaya yardımcı olması sistemin sağlıklı işlemesi açısından önemlidir. Genel anlamda trafik güvenliği konusunda, insanlara sağlıklı ve tutarlı toplumsal davranışların kazandırılarak vatandaşlık bilincinin artırılması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- **Aşkan C.:** *Trafik İşaretlerinin Sorumluluk Açısından Anlam ve Önemi*, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, Ankara, (2002).
- **Avrupa Birliği Genel Sekreterliği.** http://www.abgs.gov.tr/up2003/up_files/doc/IV-09.doc (27.03.2006).
- **Avrupa Birliği Genel Sekreterliği.** http://www.euturkey.org.tr/abportal/content.asp?CID=986&VisitID={E26797FF-BA38-4D9C-913A_19CF69F16637}&Time=1023 (27.03.2006).
- **Avrupa Birliği Komisyonu:** Türkiye 2005 İlerleme Raporu, COM (2005)561, SEC (2005) 1426 Final Brüksel, (2005).
- **Aydın C.:** *Trafik Güvenliği ve Eğitimi*, Uluslararası Trafik Şurası, Ankara, (2004).
- **Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı.** <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/> (28.09.2006).
- **Bayındırlık ve İskan Bakanlığı.** <http://www.tcdd.gov.tr/> (26.09.2006).
- **Coşkun M., Ocaklı H., Saz G.Z., Demir İ.:** *Türkiye’de Trafik Eğitimi ve Jandarmanın Durumu*, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, Ankara, (2002).
- **Devlet Hava Meydanları İşletmesi.** <http://www.dhmi.gov.tr/> (24.09.2006).
- **Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Araştırma Merkez Müdürlüğü:** *Trafik Denetimine Bilimsel Yaklaşım*, Ankara, (1999).
- **Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Araştırma Merkez Müdürlüğü:** *Ölümlü Kazaların Azaltılması İçin Düşük maliyetli Yol ve Trafik Mühendisliği Önlemler*, Ankara, (-2001).

- **European Union.** European Transport Policy for 2010. Time to Decide, White Paper 2001, European Commission http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf (6. 5.2004).
- **European Union.** http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/rsap/index_en.htm (18.04.2006).
- **European Union.** http://www.europa.eu.in/otif/comm/transport/rail/package2003/reaction_en.htm (17.03.2006).
- **European Union.** http://www.europa.eu.int/comm/transport/roadsafely/charrer/index_en.Htm (24.04.2006).
- **European Union.** *Energy and Transport in Figures 2005*, http://www.ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures2005/packetbook/doc/2005/etif_2005_transport_en.pdf (24.04.2006).
- **Gökdeniz İ., Tolunay M. K.:** *Trafik Sorunlarına Sosyal Psikoloji Bağlamında İnsan Merkezli Sistem Yaklaşımı*, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, Ankara, (2002).
- **International Civil Aviation Organization.** <http://www.icao.int/> (26.03.2006).
- **İktisadi Kalkınma Vakfı:** *Avrupa Birliğinin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumunu*, İstanbul, (2004).
- **İktisadi Kalkınma Vakfı.** *Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası*, www.ikv.org.tr (25.03.2006).
- **Kara Yolları Genel Müdürlüğü:** *Türkiye için Ulusal Trafik Güvenliği Programı Ana Rapor*, Ankara, (2001).
- **Kara Yolları Genel Müdürlüğü:** *Türkiye için Ulusal Trafik Güvenliği Program Ekler*, Ankara, (2001).
- **Kara Yolları Genel Müdürlüğü.** *Tarihçe*, www.kgm.gov.tr (3.09.2006).

- **Karluk R.:** *Avrupa Birliği ve Türkiye*, Beta yayınları, 6.Baskı,İstanbul (2002).
- **Keskin M.H.:** *Avrupa Birliğinde Lojistik*, T.C.Silahlı Kuvvetler Dergisi, sayı 387, 31-34, (2006).
- **Kaya G.:** *Trafik Kazalarında Araç Faktörü*, Uluslar arası Trafik Şurası, Ankara, (2004).
- **Moissus N.:** *Sektörel Politikalar*, Mega yayınları, İstanbul, (2004).
- **Intergovernmental Organisation For International Carriage By Rail.** <http://www.otif.org> (17.03.2006).
- **Özdirim M.:** *Trafik Mühendisliği*, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, Ankara, (2002).
- **Özkan T., Sümer N., Ayvaşık B., Er.N.:** *Kişilik Özellikleri, Koordinasyon Becerileri, Sürücü Davranışları ve trafik kazaları*, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, Ankara, (2002).
- **Pamukkale Üniversitesi.** <http://mbdergi.pamukkale.edu.tr/10cilt3sayi/T%FCrkiyedeki...pdf> (10.09.2006).
- **RoRo Gemi İşletmeleri ve Kombine Taşımacılar Derneği.** <http://www.roder.org.tr> (9.10.2006).
- **Seyidoğlu H.:** *Uluslararası İktisat*, Kurtiş Yayınları, 5.Baskı, İstanbul, (2003).
- **Sümer N., Lajunen T, Özkan T.:** *Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü:İhlaller ve Hatalar*, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, Ankara, (2002).
- **Şimşek H., Duman K.:** *Türkiye'de Sürücü Eğitiminin Sorunları ve Stajyer Sürücülük Sistemi*, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, Ankara, (2002).

- **Turan H.:** *Türkiye’de Trafik Yapısı ve Kompozisyonu İle Bu Kompozisyonun Avrupa Birliği Ülkeleriyle Maliyet Yönlü Karşılaştırılması*, Uluslar arası Trafik Şurası, Ankara, (2004).
- **Türkiye Cumhuriyeti:** *Kara Yolları Trafik Kanunu*, (13.10.1983)
- **Türkiye Cumhuriyeti:** *Kara Yolları Trafik Yönetmeliği* , (18.07.1997).
- **Türkiye Cumhuriyeti:** *Kara Yolları Taşıma Kanunu*, (13.10.1983)
- **Türkiye Cumhuriyeti:** *Kara Yolları Taşıma Yönetmeliği* , (18.07.1997).
- **Türkiye İstatistik Kurumu.** <http://www.tuik.gov.tr> (09.10.2006).
- **Türkiye Trafik Eğitimi Geliştirme ve Kazaları Araştırma Vakfı.** <http://www.tutev.org/ogretimdur.php> (03.10.2006).
- **Ulaştırma Bakanlığı.** 1995-2005 Ulaştırma ve Haberleşme, <http://www.ubak.gov.tr/ubak.pdf> (26.09.2006).
- **Ulaştırma Bakanlığı Demir Yollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü.** <http://www.dhl.gov.tr/home/siteharitasi.html> (26.09.2006).
- **Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.** <http://www.shgm.gov.tr> (09.10.2006)
- **Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği.** *2005 Değerlendirme Raporu*, <http://www.utikad.org.tr/> (28.03.2006).
- **Uluslararası Nakliyeciler Derneği, ARGE ve İstatistik Departmanı:** *AB’nin genişlemesi ve Ulaştırma Sektörü*, İstanbul, (2002).
- **Yasak Y.:** *Trafikte İnsan Faktörü*,Uluslar arası Trafik Şurası, Ankara, (2004).