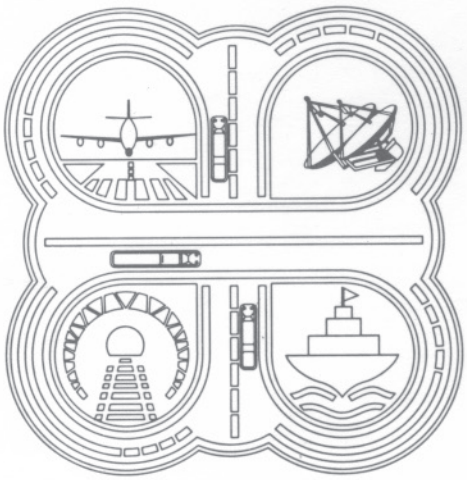
T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI



9. ULAŞTIRMA ŞÛRASI

21. YÜZYIL ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME POLİTİKALARI KOMİSYON RAPORU

8 – 10 HAZİRAN 1998
ANKARA

SUNUŞ

Ulaştırma ve Haberleşme sistem ve hizmetlerini, ülkenin sosyal, ekonomik ve coğrafi yapısına uygun olarak Ülkemizin 21.Yüzyılda Çağdaş Dünyada hakettiği saygın yerini alabilmesini sağlamak üzere, nelerin yapılması gerektiğini görüşmek, tartışmak ve gerekli kararları almak amacıyla, 8-10 Haziran 1998 tarihleri arasında "9.Ulaştırma Şurası" düzenlenmiştir.

Ulaştırma Şurası, Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri hakkındaki 3348 sayılı Kanuna göre, Sürekli Kurul niteliğindedir. Şuranın ana hedefi, Ulaştırma Sistemlerini Ülkenin sosyal, ekonomik ve coğrafi yapısına ve topyekün savunma ihtiyaçlarına uygun hale getirmek amacıyla yapılmış incelemeleri tartışmak, değerlendirmek ve sonuçlarını Ulaştırma Bakanlığına tavsiye etmektir. Bu hedeften hareketle, 1987 yılından bugüne kadar yapılamayan Ulaştırma Şurasının yapılması bu konudaki büyük bir eksikliği gidermiş olacaktır.

9.Ulaştırma Şurası çalışmalarına, 1998 Mart ayı başında yedi ayrı Komisyon kurularak başlanılmıştır. Sözkonusu Komisyonlar; Karayolu, Demiryolu, Denizyolu ve Havayolu Ulaştırması ile Boru Hatları, Haberleşme ve Sonuç Bildirgesi (21 Yüzyıl Ulaştırma Politikası) Komisyonlarıdır. Karayolu Ulaştırması Komisyonunda 91, Demiryolu Ulaştırması Komisyonunda 57, Denizyolu Ulaştırması Komisyonunda 125, Havayolu Ulaştırması Komisyonunda 63, Boru Hatları Komisyonunda 40, Haberleşme Komisyonunda 84 ve 21.Yüzyıl Komisyonunda 60 olmak üzere, Komisyonlarda toplam 520 Üye görev almıştır

Programa göre 3 gün devam edecek olan Şura'ya 520 Komisyon Üyesi, 130 Müşahit Üye (Ulaştırma Bakanlığı'nın eski ve yeni üst düzey yöneticileri) yanında Basın Temsilcisi, diğer Kamu Kurum ve Kuruluş Temsilcilerinden olmak üzere toplam 1600 kişi davet edilmiştir.

Komisyonlarca üç aylık bir çalışma sonucu hazırlanan raporlar Şura Genel Kurulunda görüşülecek, değerlendirilecek, tartışılacak ve nihai rapor hazırlanacaktır. Elde edilen nihai raporda yer alan değerli görüşler, bilgiler ve tavsiyeler, Ulaştırma ve Haberleşme Sektörlerindeki yeni hedeflerimizi tespit etmekte büyük yarar sağlayacak ve bundan sonraki çalışmalarımıza ışık tutacaktır.

Bu ışık, Bakanlığımızın ileriye dönük yapacağı çalışmalarına yansıyarak her geçen gün daha da parlayacak ve Ülkemizin diğer alanlarda olduğu gibi "Ulaştırma ve Haberleşme Sistemleri" alanında da 21. Yüzyılda Çağdaş Dünyada hakettiği saygın yerini almasını sağlayacaktır.

Bu vesile ile, bilgi, düşünce ve tavsiyeleri ile Şura'ya değerli katkılarda bulunan tüm katılımcılara teşekkür ediyor, Şura'nın ülkemize ve milletimize hayırlı olmasını diliyorum.

Necdet MENZİR
Ulaştırma Bakanı

21. YÜZYIL ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME POLİTİKALARI KOMİSYONU RAPORU

I- KARAYOLU ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYON RAPORU

II- DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYON RAPORU

III- DENİZYOLU ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYON RAPORU

IV- HAVAYOLU ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYON RAPORU

V- KENT İÇİ ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYON RAPORU

VI- BORU HATLARI ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYON RAPORU

VII- HABERLEŞME ALT KOMİSYON RAPORU

21. YÜZYIL ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME POLİTİKALARI

Ulaştırma kavramı kapsamında yer alan alt sistemlerin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması ile yaratılacak sinerji ülke genelinde katma değer oluşumuna büyük katkılar sağlayacak bir etkendir. Tüm dünyada ulaştırma sistemlerinin koordineli ve kombine yapısı ekonomik gelişmenin en önemli unsurlarından birisi olarak kabul edilmektedir. Gelişen telefon altyapısı, yaygınlaşan bireysel mobil haberleşme sistemleri, uydulardan sağlanan iletişim imkanları ülkelerin birbirine daha yakınlaşmasına, dünyanın küçülmesine ve küreselleşmeye katkıda bulunmakta; ülkelerin ekonomileri için büyük katma değerler oluşturmaktadır. Bu nedenledir ki; ulaştırma ve haberleşme sistemleri bütün dünya ülkelerinde iyiye, konfora, modernizasyona, sürate ve bilgi toplumuna erişmenin en etkili yollarından birisi olarak temayüz etmektedir.

Büyük Atatürk de ulaştırmanın çeşitli alt birimleri ile ilgili, geleceğe yönelik, önemli uyarı ve hatırlatmalarda bulunmuştur. Atatürk'ün ulaştırma-haberleşme ile ilgili olarak söylediği şu veciz sözleri;

"En güzel ve coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifade etmeyi bilmeliyiz; Denizciliği, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli, ve onu az zamanda başarmalıyız".

"Ekonominin yayılmasında başlıca gerekli olan yollar, demiryolları, limanlar, kara ve deniz ulaştırma araçları ulusal varlığın maddi ve siyasal kan damarlarıdır."

"Ekonomi hayatının etkinlik ve canlılığı, ancak ulaştırma araçlarının, yolların, demiryollarının, limanların durumu ve derecesiyle orantılıdır."

"Umumi telgrafçılarımızın teşebbüsat ve harekatı milliyemize ifa eyledikleri fedakarane hizmetlerinin milli tarihimizde mühim mevkii vardır."

"Türkiye'de iktisat hayatının yüksek inkişafları ancak demiryollarıyla olacaktır. Milletin saadeti, istiklali bu yollardan geçecektir."

"Demiryolları, bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir."

"İstikbal göklerdedir."

Ulaştırmanın ve Haberleşmenin önemini çok güzel vurgulamaktadır.

Atatürk'ün çizdiği bu hedefler doğrultusunda 21 inci Yüzyılda Ulaştırma ve Haberleşme, alanında kendi öz kaynaklarımıza yönelik politikalar izlenmek ve kültürel ve ekonomik ülke ihtiyaçları gözetilmek kaydıyla,

- Bu politikalar kirlenen bir dünya yaratmamak ve çevreye duyarlı kalmak ilkeleri gözetilerek uygulanmalı,

- Uygulanabilir ve sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi için uygulanabilir ve sürdürülebilir ulaştırma ve haberleşme politika ve planları yaşama geçirilmeli,

- Ulaştırma ve haberleşme politikaları, mevcut ve planlanan altyapı ve sistemlerin en ekonomik, en uygun ve birbirini tamamlayacak şekilde tesisi ile uygulanmalı,

- Çevresel, kentsel ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan ve destekleyen bir yaklaşımın esas alınmalı,

- Ulaştırma ve haberleşmede, yatırım ve işletmecilikte, tüm kaynakların verimli ve etkin kullanımını sağlayan, yatırım ve işletme giderlerini azaltan sistem yaklaşımı esas alınmalı,

- Haberleşmede dünya ile entegre olan bir bilgi toplumu esas alınmalı,

- Ulaştırma ve haberleşme politikalarını genel bir yapıda ve ortak stratejide birleştiren tek elden yürütme politikası uygulanmalı,

- Ulaştırmada ve haberleşmede, eşit rekabet koşulları sağlanmalı,

- Ulaşım ve haberleşme sistemlerinin ve alt yapısının oluşturulmasında milli ve uluslararası standart kurallar belirlenmeli ve uygulamasının sağlanması temin edilmeli,

- Tüm bu ilkeler Ulaşım ve haberleşme master planında yer almalıdır.

I. KARA ULAŞTIRMASI :

Toplumsal refah artışı ve ekonomik büyümeye bağlı olarak artan taşıma ihtiyaç ve talepleri neticesinde ortaya çıkacak dar boğazları giderebilmek için mevzuatta, taşıma sisteminde, araç ve gereç temininde gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

Yürülükteki yönetmeliklerde sermaye potansiyeli yüksek, güçlü, mesleki bilgi ve tecrübeye sahip firmaların oluşturulmasını teşvik edici tedbirler alınmalıdır. Bu şekilde kurulacak otobüs firmaları, sunulan hizmetin niteliği, taşıtların özellikleri ve taşıt sayısı gibi etkenler dikkate alınarak otelcilik sektöründe olduğu gibi sınıflandırmaya tabi tutulmalıdır.

Sektöre hizmet sunacak kişi ve kuruluşlar mesleki eğitimden geçirilmeli, sürücülerin sürücü belgesi alma şartları günün icaplarına uygun hale getirilmelidir.

Şehirlerarası, uluslararası ve şehir içi taşıma sistemlerinin entegrasyonu sağlanmalı, yolcu taşıma hatları, ilgili kamu kuruluşları ile kurulacak "taşıma birliklerince" müştereken tesbit edilmelidir.

Kamu kuruluşlarında görev yapan kalifiye eleman sayısı eğitim yolu ile artırılmalı, Bakanlık, Bölge Müdürlükleri ve sınır kapıları arasında bilgi akışının seri bir şekilde sağlanması ve taşımanın hızlandırılması için On-line sistemli bilgisayar ağı kurulmalıdır.

Yıllardan beri üzerinde çalışılmakta olan Karayolu Taşıma Kanunu'nun bir an önce yasalaşmalı, kanun yasalaşıncaya kadar halen yürülükte olan yönetmelikler günün şartlarına uygun hale getirilmelidir.

Taşıyıcı araçların standartlaştırılması çalışmalarına hız verilmeli, mümkün olan azami ölçüde standardizasyon sağlanmalıdır. Tonaj sınırlandırılması da bu standardizasyon kapsamına alınmalıdır.

Tüm ülkelerin ortak sıkıntısı durumundaki sürücü vizeleri tamamen kaldırılmalı, bu mümkün olmazsa 1 yıl süreli çok giriş-çıkışlı vize verilmesi uygulaması getirilmesi hususunda gerekli çalışmalar yapılmalıdır.

Taşımacılık talebi artmakta olan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile taşımacılık mutlak surette teşvik edilmelidir.

Tüm karayolu yatırımları ile karayolu işlemleri aynı Bakanlık çatısı altında toplanmalıdır.

Gelişen Türkiye'de yeni oluşan ekonomik merkezleri birbirine bağlayan ana güzergahlar geliştirilmeli, ülke, uzun vadede talebin artışına bağlı olarak yüksek standartlı yollarla kaplanmalıdır.

Uluslararası normlar doğru kullanılmalı, bütün planlamalar bu normlara göre yapılmalı, teknik yönden standartlara uymayan yetersiz taşıtlara taşıma izni verilmemelidir.

Kırsal yerleşim birimlerinin oluşumu yapılacak arazi araştırmalarına dayandırılmalı, bu birimler toplulaştırılarak, ağın verimliliğini artırmak amacıyla, çekim merkezleri oluşturulmalıdır.

Bağımsız Devletler Topluluğu ve Orta Asya Cumhuriyetleri ile ulaştırma alt yapısı ülkemiz üzerinden geliştirilmeli, alt sektörler bazında uluslararası taşımacılık ağları belirlenmelidir.

Ülkemiz üzerinden yapılan uluslararası karayolu taşımasının yollarımıza yaptığı zararları azaltmak amacıyla demiryolu ve denizyolu ayağı olan kombine taşıma ağırlık verilmelidir.

Ülkemizin Trans Avrupa yol şebekelerine katılım imkanları üzerinde önemle durulmalı, bu şebekelere transit güzergahlarımızın dahil edilmesini kolaylaştıracak politik ve teknik çalışmalar başlatılmalıdır.

Gümrük Birliği'nin doğal uzantısı olarak AB'nin Ortak Transit Sistemi'ne dahil olunmalı, bu sistem kapsamındaki sözleşmelere taraf olmak için yapılması gereken iç düzenlemeler tamamlanmalıdır.

Milli çıkarlarımız açısından , Avrasya coğrafyasında bağımsızlığını kazanmış bulunan birçok ülkeye karayolu taşımacılığı konusunda gerekli teknik yardım ve destek sağlanmalıdır.

Karayolu taşıması ve trafiğine yönelik her türlü planlama, uygulama ve denetimde birliği sağlamak, kararlarda ve uygulamalarda hız ve etkinliği artırmak için yetki ve sorumlulukları üzerinde toplayan Trafik Genel Müdürlüğü kurulmalıdır.

Hız denetimlerinde teknolojik yeniliklerden faydalanılmalı, trafik cezalarına caydırıcılık kazandırılmalı, trafik izleme bilgisayar ortamında yapılmalı, trafik kontrol ve denetlemelerinde sade vatandaşa da yer verebilecek düzenlemelere gidilmeli ve insan güvenliği sağlanmalıdır. Kamuoyu oluşturmak amacıyla kampanyalar yapılmalı, ülke genelinde trafik kazaları önlenmelidir.

Üniversitelerde "Trafik Mühendisliği" eğitimi en kısa zamanda başlatılmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.

Kaza sonrası yardım hizmetlerinin ülke düzeyinde iyileştirilmesine yönelik haberleşme, ilk yardım, kurtarma ve klinik yardımda yeterli altyapı oluşturulmalıdır.

II. DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI :

Sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi içinde ulaştırma politikaları ve planları yaşama geçirilerek yeni demiryolu çağı yakalanmalıdır.

Yolcu taşımacılığında yüksek hızlı demiryolu taşımacılığı, yük taşımacılığında ise demiryolu ağırlıklı "çok modlu taşımacılık" geliştirilmelidir.

Demiryollarının personel, finansman ve örgütsel yapı olarak canlanabilmesi için yürütülen "yeniden yapılanma" çalışmaları desteklenmelidir. Demiryolu sistemindeki finansal darboğazın aşılması için yeni örgütsel yapı ve işleyişe imkan tanıyan Demiryolu Kanunu çıkarılmalıdır. Demiryollarının etkinliği artırılmalı, müşterilere daha yüksek kalitede hizmet sunulmalıdır.

Günümüzde demiryolu sektörünün sadece diğer ulaşım modları karşısında rekabet gücünü artırmaya değil, birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde rekabet yaratılmaya çalışılmalıdır.

Avrupa Birliği'nde demiryolu politikaları, demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı, işletme ile altyapının en azından muhasebe bazında birbirinden ayrılması, yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması, alt yapı kullanım ücretlerinin adil bir şekilde belirlenmesi, demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi esaslarına dayanmaktadır. Ülkemizde de bu politikalara uyum sağlanmalıdır.

Bunun için de özellikle birikmiş borçların azaltılması, demiryollarına özerklik verilmesi (özelleştirme dahil) yolu ile TCDD'nin yapısının iyileştirilmesi ve rekabet yaratmak amacıyla alt yapı şebekesinin peyderpey yeni işleticilere açılması gerekmektedir.

Uluslararası arenada ve bölge ulaşımında Türkiye'nin söz sahibi olabilmesi için uluslararası hatları kısaltan demiryolu yatırım projelerinin en kısa zamanda gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu konuda yitirilecek zaman,

alternatif güzergahların benimsenmesi ve Türkiye'nin çok büyük potansiyele sahip Batı Avrupa – Asya transit taşımacılığının dışında kalmasına yol açacaktır. Mevcut demiryolu altyapısının rehabilitasyonu çalışmaları bir an önce bitirilmeli, tek hatlar çift hatta çıkarılmalı ve potansiyel olan yerlere yeni demiryolu hatları yapılmalıdır.

"Boğaz tüp geçişi projesi" Asya ile Avrupa arasında kesintisiz bir demiryolu bağlantısı sağlayacağından demiryolu sisteminin gelişiminde en önemli projelerden biridir. Bu nedenle boğaz tüp demiryolu geçişi projesi hayata geçirilmelidir.

Türkiye'nin 21. Yüzyılda da en büyük projesi olmaya devam edecek olan GAP projesinin gerçekleştirilmesi sonucu oluşacak taşıma pazarından demiryollarının da yeteri kadar pay alması sağlanmalıdır.

Son teknoloji haberleşme imkanları demiryollarında da uygulamaya konmalı, Uluslararası Demiryolları Birliği UIC'nin yakın gelecekte demiryollarında uygulamaya koymayı planladığı haberleşme teknolojileri ivedi olarak Türk demiryolları sisteminde de kullanılmalıdır.

III. DENİZ ULAŞTIRMASI :

Denizciliğin ülkelere servet ve uluslararası hizmet olduğu ve diğer taşımacılık sektörlerine göre daha ekonomik olması gerçeği denizciliği ve özellikle deniz taşımacılığını vazgeçilmez bir sektör yapmaktadır.

Deniz taşımacılığı, bir çok sanayi, ticaret ve hizmet alanlarını beraberinde getirmektedir. Bunlar; deniz taşımacılığı, gemi inşaatı, liman işletmeciliği, yat turizmi, balıkçılık ve acentecilik, sigortacılık, brokerlik gibi alanlardır.

Denizcilik faaliyetleri can ve mal emniyeti ve deniz ortamının korunması için uluslararası kurallar çerçevesinde, yüksek standartlara sahip olmak zorundadır.

Ülkemizin kalkınması ve gelişmesi için yapısı itibarı ile uluslararası mahiyet arz eden deniz sektörünün, geliştirilmesi teşvik edilmelidir.

Türkiye ve Türk Milleti denizcilik sektöründe mevcut olan ve halen yeterince değerlendirilemeyen kaynaklardan azami ölçüde yararlanmak zorundadır.

Türk denizcilik sektöründeki dağınıklığı giderecek ve faaliyetlerin verimli sürdürülmesini temin edecek yeniden yapılanmaya gidilmelidir.

Uluslararası rekabete açık denizcilik sektöründe faaliyet gösteren denizcilik kuruluşlarına, çağdaş dünyanın kullanmakta olduğu enstrümanlar ve kaynaklar sağlanmalıdır.

Denizcilik eğitimi alanında makro ölçekten mikro ölçeğe doğru bir anlayış benimsenmeli, bu faaliyet alanında gerekli olan yetişmiş eleman ihtiyacı karşılanmalıdır.

Türkiye'nin geleceğinin ufuklar kadar engin, deryalar kadar zengin olabilmesi, "Türk denizciliği ülkeye servet, ulusa hizmettir" anlayışı millet olarak hedeflenmelidir.

Denizler, bazı göller ve nehirlerimiz birbirine bağlanarak ulaşım kolaylıkları sağlanmalıdır.

İstanbul, İzmir gibi şehirlerimizde, limanlarımız arasında yolcu ve hızlı yük taşınacak yeni tekne sistemlerine geçilmelidir.

Akdeniz, Ege ve bilhassa Karadenizdeki komşularımızla ortak yatırımlara gidilmelidir.

Denizcilik alanındaki teknolojik gelişmeler günlük takip edilmeli, Boğazlarda elektronik denetim sistemi (Vessel Traffic System – VTS) öncelikli olarak kurulmalıdır.

Çok yetersiz, yavaş ve verimsiz olan "denizden kara yoluna ve demiryoluna bağlantılar" iyileştirilmeli, deniz taşımacılığının transit taşımacılıktan gereken payı alması sağlanmalıdır.

Ulusal düzeyde limancılık master planının oluşturulması ve bu çalışmaların sonuçlarına göre öncelikler belirlenerek liman yatırımlarına gidilmesi gerekmektedir.

IV. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI :

Sivil Havacılık kurumları ICAO'nun önerdiği şekilde gelişmiş ülkelerdekine benzer bağımsız bir yapılanmaya gitmelidir.

Kamuya bağlı Tüm Hava alanı Tüm Ticari Havacılık İşletmeleri (başta THY ve diğerleri) özelleştirilmeli ancak denetimleri devlet tarafından yapılmalıdır.

Teşkilattaki denetici personelin kalite ve sayısı uzmanlık sahalarına göre artırılmadır.

Uluslararası Sivil havacılık Kuruluşlarıyla (ICAO, ECAC, JAA Eurocontrol) ilgili faaliyetler bir yönetmelik çerçevesinde düzenlenmelidir.

Sivil Havacılık sahasında eğitim veren Üniversite ve Yüksek Okulların sayıları ve eğitim seviyeleri Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşlarının ön gördüğü seviyeye çıkarılmalıdır.

Tüm Havacılık Kuruluşları arasında Bilgisayar ağı gelişen teknolojiye uygun olarak hızlı ve güvenilir bir şekilde kurulmalıdır.

Tüm Askeri ve Sivil Meydanların acil ve olağanüstü durumlarda ortak kullanımı bir yönetmelik ile düzenlenmelidir.

Uçak Sanayii gelişmiş ülkelerle iş birliğine gidilerek, Türkiye'de bakım ve imalat sanayiinin kurulması çalışmaları yoğunlaştırılmalıdır.

Diğer ülkelerle yapılan Hava Ulaştırma Anlaşmaları güncelleştirilmelidir.

İç hat uçuş noktalarının sayıları artırılmalı ve bu uçuşlar yolcular açısından avantajlı hale getirilmelidir.

THY dışında, tarifeli uçuş yapmak isteyen özel şirketlere bu imkan ve fırsat tanınarak tarifeli sefer sayıları artırılmalıdır.

Uçuş Güvenliğinin artırılması sağlanmalıdır.

V. KENT İÇİ ULAŞIMI :

21. Yüzyılın ideal kenti; kentli haklarını koruyan, olumlu yaşam koşulları ve yaşam biçimi sunan, ziyaretçiler, çalışanlar ve ticaret yapanlar, eğlence kültür ve bilgiyi arayanlar ve eğitim görenler için ulaşım, yaşama, çalışma, dinlenme gibi ihtiyaçları bir arada uyum içinde sağlayan yaşam yeridir. Bu kent aynı zamanda modern gelişmeyle tarihi mirasın korunması arasında denge kurmalı, eskiyi tahrip etmeden yeniyle bütünleştirmeli ve sürdürülebilir kalkınma ilkelerini sağlayabilmelidir.

Avrupa Kentsel Şartı ve çağdaş yaklaşımlar çerçevesinde 21. Yüzyılın kent içi ulaşım uygulamaları çağdaş yaklaşımlara ve politikalara dayanmalıdır. Bu politikalar çerçevesinde, taşıtlara değil, insana öncelik veren, yatırım ve işletmecilikte kaynakların verimli ve etkin kullanımını sağlayan, yatırım ve işletme giderlerini azaltan, mevcut altyapı ve tesislerin kapasitesini en üst düzeyde kullanan, çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan ve destekleyen, toplumun çeşitli kesimleri arasında eşitlik ve hakkaniyetin sağlanmasına katkıda bulunan, toplumun ilgili kesimlerinin her aşamada kararlara katılımını sağlayan, modern teknolojilerin kullanımında etkinliği gözeten ulaşım türleri, projeler, yöntem ve teknikler öncelikle kullanılmalıdır.

21. Yüzyılda kent içi ulaşımda; ulaşım ve trafik planlamasında toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve kent merkezlerinde bireysel ulaşımın sınırlandırılması.

Hareketlilik, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik biçimde düzenlenmeli ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin vermelidir.

Sokaklar sosyal mekan olarak algılanmalı ve düzenlenmelidir.

Yolculuk, iletişim ve kamu ulaşımı tüm insanlar için yapılabilir ve erişilebilir olmalıdır.

Kent içi ulaşımın gerektirdiği uzmanlıkların oluşturulması amacıyla, akademik ve mesleki eğitime ağırlık verilmelidir.

Gerek trafik ve gerekse toplu ulaşım sistemlerinin işletmecilik boyutuna gereken önem verilmeli, mevcut altyapı ile diğer kaynakların kullanımındaki performansın geliştirilmesine öncelik tanınmalıdır. Kent içi ulaşımın planlama, halkın katılımı, işletme, denetim ve kaynak yaratımı ve kullanımı konusundaki mevcut yasal ve kurumsal yapısı kısa sürede çağdaş yaklaşımlar ve teknolojiler çerçevesinde geliştirilmelidir.

Küresel bilgi iletişim kaynakları ve işbirliği imkanları kullanılarak en son teknolojiler ve yaklaşımların uygulanması konusunda yoğun çaba gösterilmelidir.

VI. BORU HATLARI ULAŞTIRMASI :

21. Yüzyılda, güvenli ve ekonomik olması nedeniyle, dünyada ham petrol doğal gaz ve rafineri ürünlerinin, boru hatları ile taşınması giderek yaygınlaşacaktır. Bu nedenle, Birleşmiş Milletler Örgütü'nün Irak'a uyguladığ ambargonun kaldırılması için gerekli uluslararası ilişkilerde bulunmalıdır.

Ülkemize stratejik ve ekonomik açıdan önemli faydalar sağlayacak olan Hazar – Akdeniz Ham Petrol Boru Hattı Projesi'nin Dünya Bankası'nca desteklenen fizibilite ve çevresel inceleme çalışmaları bir an önce bitirilmeli, Orta Asya ve Kafkasya Bölgelerinde üretilecek ham petrol ve doğal gazı Türkiye üzerinden Batı pazarlarına ulaştıracak boru hatlarının gerçekleştirilmesine yönelik girişimler artarak sürdürülmelidir.

Doğal gaz kullanımının ülke çapında yaygınlaştırılmasına yönelik yatırımlara devam edilmeli, bu kapsamda, yapımı sürdürülen ve yapılması gerekl olan yatırım ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için kamu yatırımlarının yanısıra, özel sektör yatırımlar teşvik edilmelidir. Öncelikli olarak, doğal gaz dağıtım şebekes yatırımı ve işletme maliyetinin oldukça yüksek olması nedeniyle, şehirlerde doğa gaz dağıtım faaliyetlerinin belediyeler ve BOTAŞ gibi kamu kuruluşlar sorumluluğundan alınarak, özel sektöre devri yapılmalıdır.

Doğal gaz konusunda arz güvenliğinin sağlanmasına yönelik kaynak çeşitlendirmesi politikası doğrultusunda, Doğu Anadolu Gaz Ana İletim hattına dönüştürülmüş olan İran-Türkiye doğal gaz boru hattı ile ilave doğal gaz ithal amacıyla, Rusya-Türkiye arasında Karadeniz'den geçecek ikinci bir doğal gaz boru hattının inşaası, öncelikli olarak gerçekleştirilmelidir.

VII. HABERLEŞME

Dünyada, bugün, toplumsal, siyasi ve iktisadi açıdan yeni bir çağın kapıları aralanmaktadır. "Enformasyon Çağı" olarak adlandırılan bu tarihsel değişime adım atarken, değişimin daha çok üretim sistemlerinin ve iş sürecinin dayandığı teknoloji tabanında kendini gösterdiği, enformasyon teknolojisindeki olağanüstü gelişmelerin değişimde belirleyici rolü oynadığı açıkça gözlenmektedir.

Dünyada bugünkü göstergeler mevcut uydu haberleşme sistemlerinin işlevlerini 21. Yüzyılda da sürdüreceği yolundadır. Ancak, uydu haberleşmesinin daha ziyade ve süratle mobil haberleşme hizmetlerine kaydığı gözlenmektedir. Bu çerçevede ülkemizde de mevcut uydu iletişim sistemleri korunurken yeni teknoloji mobil uydu sistemlerine özel önem verilmeli ve çalışmalar mutlak surette bu yöne kaydırılmalıdır.

Bu amaçla tüm bireysel haberleşme imkanlarının (telefon, telefaks, çağrı, data nakli, internet gibi) sunulması planlanan Alçak Yörünge Uydu sistemlerine (LEO) aktif olarak katılınmalı, alçak yörüngelerden yeryüzü araştırmaları, meteoroloji çalışmaları ve benzeri hizmetlerin de verilebildiği dikkate alınarak bir "Milli LEO Programı" oluşturulmalıdır.

Özellikle internet erişimi konusunda LEO'ların kullanımının giderek yaygınlaşması beklenmektedir. Bu uygulamanın en çok uzaktan eğitim konusundaki beklentileri karşılaması umulmaktadır. İnternet şebekelerinin birbirlerine aktaracakları trafiğin giderek uydu üzerinden yapılması yaygınlaşacaktır. Hatta şebekeler arası trafiğin azaltılması için "bilgilerin uydu üzerinde tutulması" projelerine (TELEDESIC gibi) şimdiden başlanmıştır. Interaktif erişim için temiz ve geniş band gerektiren uygulamalar ile VSAT teknolojisi kullanımı giderek yaygınlaşacaktır. Ülkemizdeki uygulamalar da bu yönde geliştirilmelidir.

Haberleşme teknolojisindeki hızlı ilerleme ve kişisel taleplerin terminal ve kişisel serbestliğe doğru gelişmesinden dolayı, 2000 yılından sonra haberleşme trafiğinin %50'den fazlasının mobil sistemler üzerinden olacağı tahmin edilmektedir. Mobil multimedya haberleşme sistemlerinin başarılı olabilmesi PSTN, ISDN, GSM, DECT, bilgi sistemleri teknolojileri ve televizyon yayıncılığı gibi hizmetlerin birleşimi ve gelişmesiyle olacaktır.

- Telefon, veri iletimi, faks, kapalı kullanıcı gurubu, kısa mesaj servisi gibi hizmetleri içeren GSM 900/1800; iş merkezi, kampüs gibi yüksek trafiğe ve sınırlı alana sahip yerlerde terminal mobilitesi sağlayacak DECT,
- 2 Mbit/s veri hızını sunacak olan UMTS 156'dan 600 Mbit/s'a kadar ultra hızlı kablosuz LAN'ler , 6-10 Mbit/s ye kadar hızlı kablosuz erişim sistemleri,
- 10 Mbit/s iletişim hızını sunabilecek mobil haberleşme sistemleri ile 156-600 Mbit/s hızını sunabilen ultra hızlı kablosuz erişim sistemleri,
- Mobil multimedya haberleşmesinde 21. Yüzyılda atılması gereken 3 temel adımı oluşturacaktır.

Katma değerli telekomünikasyon hizmetleri, diğer ülkelerde olduğu gibi süratle özelleştirilmelidir. Böylece Türk insanının modern haberleşme teknolojisinden yararlanması için gerekli rekabet şartları, arz ve talep dengesi oluşturulacaktır.

Katma değerli hizmetlerin lisanslarının verilmesi Telekom hisselerinin satışında güven temin edilmesi ve en geç 2005 yılında yapılacak olan ses iletiminin özelleştirilmesiyle ortaya çıkacak durumun düzenlenebilmesi için en kısa sürede güçlü bir Regülasyon Otoritesinin (Düzenleyici Kuruluş) oluşturulması gerekmektedir. Bu kurum özerk, özel bütçeli, Ulaştırma Bakanlığı ile ilişkili şekilde yapılandırılmalıdır.

Ayrıca, dünyadaki globalleşmeye paralel olarak regülasyonda global ölçülerin ve çerçevenin yer alması gerekmektedir.

Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi, 21. Yüzyılda küçülen ve küreselleşen dünya içerisinde ülkemizde de devletin hizmet alanının mümkün olduğu kadar küçülmesi için telekomünikasyon hizmetleri zaman geçirmeden özelleştirilmeli, devlet sadece tarifeler ve serbest rekabet kuralları gibi regüle edici kuralları koyan ve gerekli kontrolü sağlayan bir yapıya kavuşturulmalıdır. Bu amaçla; zamanlama, arz ve talep, değerini bulma gibi gerek ve yeter şartlar oluşturularak;

- GSM 900 için mevcut iki lisansa ilave olarak bir üçüncü lisans ile daha dar alanlarda ve yoğun trafiği bulunan bölgelerde kullanıcılara yüksek kaliteli ve daha düşük maliyetli hizmet sunabilen DCS-1800 için bölgesel veya ülke çapında lisanslar verilmelidir.
- Ses iletimi, internet erişimi, video on demand, pay TV gibi ilave hizmetleri kapsayacak şekilde Bölgesel/Ulusal CATV lisansları verilmelidir.

VSAT/IBS/UYDU SERVİSLERİ ile ilgili gelir paylaşımı sözleşmeleri lisansa dönüştürülmelidir.

Gelecekte "Eğitim alt-sektörü" haberleşmeden en fazla etkilenecek sektör olacaktır. Bunun için klasik okulların temel eğitim anlayışı yerine, insan yetiştirmenin "sanal eğitim" ortamlarında, bilgi üretiminin ise laboratuvar ve araştırma merkezleri etrafında örgütlenmesi beklenmektedir. "Sanal eğitim" fikrinin ülkemizde doğmuş olması (Açık Öğretim) ve uzun yıllardır uygulanıyor olması, bu konuda ülkemizin edindiği küçümsenmeyecek bir bilgi birikimi de dikkate alındığında Sanal Eğitimin, alt-yapı sorunları ve nitelikli öğretim elemanı yokluğu darboğazında bulunan öğretim kurumlarımız için etkin bir çözüm olacağı açıkça görülmektedir.

Gerek kamu, gerek özel kesimde, hizmet sektörünün diğer alt kesimlerinde de, eğitim alt-sektöründe olduğu gibi, yeniden örgütlenme modelleri oluşabilecek, pek çok hizmet, hizmeti üretenle karşı karşıya gelmeden tüketilebildiği gibi, hizmet üretenin işyerine gitmeden hizmet üretmesi de mümkün olabilecektir. Haberleşme teknolojisindeki bu gelişmelerin trafikte insan yoğunluğunu azaltacağı ve diğer ulaşım alt-sektörleri (kara, deniz, hava ulaşımı) politikalarını da etkileyeceği gözönünde tutulmalıdır.

Bu nedenle, Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU) ve Avrupa çapında regülasyonlardan sorumlu Avrupa Posta Telekomünikasyon Birliği (CEPT) in çalışmaları çok daha etkin ve verimli olarak takip edilmeli ve bu çalışmalara paralel olarak ülke yararına yeni regülasyonların çıkarılmasına gayret gösterilmelidir.

Türk Telekom'un hisselerinin satışı, katma değerli servislere lisans verilmesi ve ses iletiminin özelleştirilmesi için 4000 sayılı yasalarla değişiklik yapılan 406 sayılı Kanun ve yönetmelikler yeterli değildir. Çağdaş ve daha uygun bir yasal zeminin oluşturulması amacıyla yeni bir Telekomünikasyon Kanunu bir an önce çıkarılmalıdır.

Teknolojinin getirdiği yeni servislerin hızla kullanıma girmesiyle internet 21. Yüzyılın bilgi ve iletişim platformu olacaktır. 2000 yılında ses iletim şebekelerinden taşınan trafikle veri şebekelerinden taşınan trafik eşitlenecek, 4-5 yıl içerisinde, internet, veri şebekeleri yanında yaygın olarak ses iletim şebekesi olarak da kullanılacaktır.

Kullanıcıların internete erişimleri hem işletme açısından hem de teknolojik olarak günümüzün en büyük sorunlardan birini oluşturmaktadır. Bu sorunun aşılması için mevcut telefon hatlarına ek olarak değişik iletim ortamları olan enerji telleri ve kablolu televizyon tellerinin kullanılması sağlanmalıdır.

21. yüzyılda haberleşme sahasında, uzmanlaşmaya özel önem verilmeli, Üniversitelerde Uydu Haberleşme Mühendisliği, Mobil Haberleşme Mühendisliği, Internet Mühendisliği ve Disiplinler Arası Telekomünikasyon Bilgi Teknolojisi Eğitimi gibi bölümler açılmalı, ayrıca ara eleman olan teknisyen ve tekniker seviyesinde de çok kaliteli eğitim verme imkanları aranmalıdır.

İstihdam politikası gözden geçirilmeli, kalifiye personelin ücretleri iyileştirilmelidir.

21. Yüzyılda uzaktan girişimli (interaktif) hizmetlerin yaygınlaştırılmasıyla eğitim, öğretim ve sağlık gibi konularda nitelik ve nicelik yönünden hizmetin iyi ulaştırılamadığı bölge ve topluluklara ulaşılmalıdır.

21. Yüzyılda Posta hizmetleri yeniden düzenlenmeli ve posta hizmetlerinde insan kaynaklarından çok elektro-mekanik cihazlar kullanılmalıdır.

Özel Posta şirketlerinin kurulması ve denetlenmesini de sağlayacak şekilde posta hizmetleri yeniden yapılandırılmalıdır.

Elektronik Mektup Taşıma Yöntemi ile bilgisayar ortamında mektup taşıma olanağını getirecek bir projenin devreye alınması sağlanmalıdır.

Postada internet kullanımı başlatılmalı ve elektronik mektup gönderme sistemi internete açılmalıdır.

Ali TÜLÜMEN

21 NCİ YÜZYIL

Ulaştırma ve Haberleşme Politikaları

Komisyonu Başkanı

ALT KOMİSYON RAPORLARI

I. KARAYOLU ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYONU RAPORU

1. KARAYOLU ALTYAPISI

DARBOĞAZLAR

- Ulaştırma sektörü en çok eşgüdüm gerektiren sektör olmasına rağmen en az eşgüdüm sağlanabilen bir konumdadır.

- Türkiye genelinde tüm ulaştırma sektörünü kapsayan Ulaştırma Ana Planı'nın bulunmaması nedeniyle, bağımsız olarak hazırlanacak karayolu planının yapılabilirliği ve uygulanabilirliği mümkün olamamaktadır.

- Kamu kuruluşlarının ana finansman kaynağı, devlet bütçesinden verilen ödeneklerdir.Çoğu kamu kuruluşlarına tahsis edilen kaynaklar giderek küçülmüş ve yetersiz bir hale gelmiştir. Kamu kuruluşlarına sağlanan ödenekler yolların bakım çalışmaları için dahi yeterli bulunmamaktadır.

- Yurt sathında yatırım gerçekleştiren kamu kuruluşlarında sene başı ödeneklerinin; belirli oranlarda blokeye tabi tutulması ve dönemler itibariyle belirli oranlarda serbest bırakılması, her yeni ihalede DPT görüşü, Başbakanlık ve hatta Bakanlar Kurulu müsaadesinin gerekliliği, bürokratik işlemleri çoğaltmakta, iklim koşullarını zorlamakta bu da hizmetlerin devamlılığı yönünden olumsuzluk yaratmaktadır.

- Yeterli kaynağı sağlanmadan çok sayıda projenin programa alınması ve ihale edilmesi yapım ve program tekniği yönünden çözümsüzlüğü beraberinde getirmektedir.

- Yatırım programına yeni proje dahil edilmemesi halinde dahi program yükünün yaklaşık 13-14 yılda tamamlanabileceği ortaya çıkmaktadır. Bu süre, bir projenin yatırım programındaki yapım süresi olarak çok uzundur. Ülkemiz şartlarında ekonomik yapım süresinin 3-4 yıldan fazla olmaması gerekmektedir.

- Döner sermaye ile çalışan Orman Genel Müdürlüğü çok çabuk etkilendiği genel ekonomik darboğazlar nedeniyle ormanların faydalarının devamlılığını sağlayacak orman yolu ağını döner sermaye imkanlarıyla hedeflenen sürede tamamlaması ve mevcut yol ağının bakımını yapması mümkün görülmemektedir.

- Güzergah tesbitlerinde özellikle tarımsal üretim potansiyeli yüksek ovalardan yol güzergahı geçirildiğinde hem toprak kaynakları yok olmakta hem de tarımsal iş makinalarının yoğunluğu bu yollarda kara nokta oluşumuna neden olmaktadır.

- Yol ağını uzatma talepleri kamu kuruluşları yol tanımlarına bakılmaksızın yapılmaktadır. Örneğin orman yollarından köy yollarına, köy yollarından il yollarına geçirme talepleri yoğunluk kazanmaktadır.

- Karayolu gibi pahalı bir hizmet sözkonusu olduğunda kullanılan personelin de nitelik açısından; bilgili, deneyimli, iyi yetişmiş olması gerekmekte olup, teknik personelin özverili çalışmaları ile hizmet üretilmektedir. Ancak büyük sorumlulukların yarattığı gerilimi karşılamak zorunda olan teknik personelin verdiği hizmetin bedeli olarak ödenen ücretler bu hizmetin karşılığı olmaktan çoktan uzaklaşmıştır. Teknik personelin bu mağduriyetinin giderilmesi, hizmette var olması gereken verimlilik ve kalitenin sağlanması açısından gereklidir. Bu ücret politikası ile nitelikli elemanların kamu kuruluşlarında tutulması mümkün olamamaktadır.

BEKLENTİLER VE HEDEFLER

- Türkiye'de ulaşım sektöründeki modlararası eşgüdümün sağlanması için tüm ulaştırma sektörünü kapsayan Ulaştırma Ana Planı hazırlanmalıdır.

- Kamu idaresinin yeniden yapılanması görüşleri doğrultusunda yerel yönetimlerin yetki ve sorumluluklarının belirlenmesindeki politik tercihlerin sonucunda belirlenen yollar yerel yönetimlere devredilebilecektir. Bu yöndeki çalışmalar ağırlık kazanırsa :

Yeni kurulması önerilen Ulusal Karayolları İdaresi ülkeyi komşu ülkelere bağlayan, il merkezlerini birbirine bağlayan ve bu yolları önemli uluslararası hava alanlarına ve limanlara bağlayan 40 000 km.'yi geçmeyen bir yol ağından sorumlu olmalıdır.

Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü grup yolları, üretim yolları planlaması gibi köyyolu ağı yapılanma çalışmaları kapsamında yeniden belirlenecek bir yol ağından sorumlu olmalıdır.

Ulusal Karayolları İdaresi Mahalli İdarelere teknik yardım ve kontrol hizmetlerinin yürütülmesinde yardımcı olmalıdır.

Üst düzeyde alınacak temel ilke ve karar olarak ulaştırma altyapı yatırımcı kuruluşları aynı Bakanlık sorumluluğu altında düşünülmelidir.

Bu öneriler doğrultusunda üst düzeyde alınacak temel kararlar sonucunda Kurumlarca bu temel ilke ve politikalara uygun yasa değişikliği önerileri hazırlanmalıdır.

- Gelişen Türkiye'de yeni oluşan ekonomik merkezleri birbirine bağlayan ana güzergahların geliştirilmesi,

Güneydoğu Anadolu Projesinden (GAP) beklenen verimliliğin elde edilebilmesi için, öncelikle İskenderun ve Mersin limanlarına otoyollarla bağlantı sağlanmasına ilave olarak Ege Bölgesinin İzmir ve Denizlinin Konya üzerinden GAP'a bağlantısının sağlanması, GAP ürünlerinin

İran'a, Kafkas ve Orta Asya Cumhuriyetlerine, Doğu Karadeniz limanlarına ulaştırılması,

İstanbul'un İzmir'e ve Antalya'ya, Orta Karadeniz'in Akdeniz Bölgesine, Ankara'nın İzmir'e, Bursa'ya, Antalya'ya ve Samsun'a bağlanması için oluşacak talep doğrultusunda gerekli olan geliştirmeler zamanında yapılmalıdır.

- Batı Karadenizde ve Akdeniz Bölgesinde bir uçtan bir uca uzanan turistik yolların da ele alınarak, projeli olarak yapımının gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

- Kaliteli ve standartlara uygun yol yapmanın temel şartı projeli olarak çalışmaktır. Proje hizmetlerine yeterli oranda zaman ve kaynak tanındığında yol yapım çalışmalarının daha ucuza malolacağı düşüncesiyle, projelerin önceden hazırlanarak, koşullar olgunlaştığında, zaman kaybetmeksizin yapıma geçecek yeterlilikte bir proje stoku oluşturulması gerekmektedir.

- Uzun vadedeki ana hedef ülkemizi talebin artış oranına bağlı olarak yüksek standartlı yollarla donatmaktır.

- Yolların geometrik yapıları yeniden belirlenirken gerekli olan üstyapı tipi de beraberinde uygulanmalıdır. Tecrübeler göstermektedir ki, ağır taşıt trafiği günlük 1000 aracı geçen yollarda bozulma daha çok olmakta ve yollar yoğun trafik yükünü taşıyamamaktadır. Bu nedenle Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafik değeri 1000 'den büyük olan yollar bir an önce en uygun taşıyıcı tabaka olan BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) kaplamalı olarak inşaa edilmelidir.

- Sonuç olarak yapımı gereken 10 685 km. 1.sınıf yolun ;
  2914 km. uzunluğundaki bölümünün 1.sınıf BSK yol,
  7771 km. uzunluğundaki bölümünün 1.sınıf sathi kaplama yol olarak inşaa edilmesi gerekmektedir.

- Halen 5927 km.'lik yol 3.sınıf veya geçit vermez durumdadır. En düşük standartta Devlet yolu 2.sınıf olmalıdır. Bu duruma göre 2.sınıf olarak inşaa edilecek yol uzunluğu 5927 km. dir.

- İl yollarında ise standart dışı kaplamasız mevcut 7136 km. yolun 3.sınıf standarda ulaştırılarak sathi kaplama yapılması gerekmektedir.

- Uluslararası normlar doğru kullanılmalı, bütün planlamalar bu normlara göre yapılmalıdır.

- Kentiçi taşımalarda da maksimum dingil yükü Avrupa Birliği standartlarındaki gibi 11,5 tona indirilmelidir. Taşımacılık yapanlar karayolu standartlarını aşmamalıdır.

- Yol ve yapılara zarar verilmemesi bakımından dingillere eşit yük dağıtmayan,teknik yönden yetersiz treylerlerle taşımaya izin verilmemelidir.

- Köprü altgeçitleri (yüksekliklerinin) standartlarının korunması, asfalt kaplama yenileme v.s ile geçiş yüksekliklerinin düşmesi önlenmelidir.

İLKELER VE POLİTİKALAR

- Taşıma modları arasındaki dengesizlikler giderilmeli, kapasite kayıplarına meydan verilmeyecek düzenlemeler yapılmalıdır.

- Yol yapım çalışmaları tamamen ihaleye dönüştürülmeli, emanet gücü arttıracak makine-teçhizat ve diğer donanımlar alınmamalıdır. Gerek personel takviyesinde, gerekse eğitim programlarında bu hususa dikkat edilmelidir.

- Bakım çalışmalarında ihaleli işlere ağırlık kazandırılmalı, ülkede her türlü bakım faaliyetini nitelikli olarak yerine getirebilecek özel sektör firmalarının örgütlenmesi teşvik edilmelidir.

- Kamu kuruluşlarının yapmakta oldukları işler ölçek olarak azaltılmalı, ancak kalite arttırılmalıdır.

- Belirli ölçülerden büyük ve özellikli bütün işlerde özel sektörden ve üniversitelerden müşavir ve kontrolluk kullanılması yaygınlaştırılmalıdır.

- Daha doğru ve daha ekonomik yatırım kararlarının alınabilmesi veya mevcut karar sisteminin daha detaylı ve güncel bilgilerle beslenebilmesi için, çağdaş bilgi sistemleri kurularak, yeterli donanım ve tecrübe sağlanması hususunda çalışmalar yapılmalıdır.

- Yapım, bakım ve proje işlerinde müteahhitlerin ve müşavirlerin gerçekleştirdikleri hizmetlerde kaliteyi makro düzeyde kontrol edecek merkezi yapı kuvvetlendirilmelidir.

- Ağın, trafiğin ve taşımaların plan kavramı içerisinde kontrol altında tutulabilmesi için gerekli önlemler alınmalı, bu konuda standart ve ulusal politikaların belirlenmesini sağlayacak teknik ağırlıklı çalışmalar uygulamaya konulmalıdır.

- Arazi toplulaştırılması yapılan tarımsal sahalarda tarla içi hizmetleri kapsamında tarımsal üretim yolları yapılmaktadır. Ancak, arazi toplulaştırılması yapılmamış tarımsal alanlarda yapılması zorunlu olan ulaşım yolları için mutlaka üretim yolları master planları hazırlanarak bu planlar doğrultusunda çalışmalar yapılmalıdır.

SONUÇ

- Ulaştırmada örgütsel düzenlemeler yapılmalıdır. Karayolu yatırımı yapan kuruluşlar aynı Bakanlıkda toplanmalıdır.

- Ülke genelinde dengeli bir kalkınma için öncelikle gerekli olan "Arazi Kullanım ve Ulaşım Planları " yapılmalıdır.

- Kapasite ve kaynak kayıplarını önleyecek olan Ulaştırma Ana Planı ve buna bağlı olarak Karayolu Altyapı Planı yapılmalıdır.

- Kırsal yerleşim birimlerinin oluşumu, yapılacak arazi kullanım planlarına dayandırılmalıdır. Yeni kırsal yerleşim birimlerinin kurulması bu planlara uygun olmalıdır.

- Kırsal yerleşim birimlerinin toplulaştırılarak ağın verimliliğini artırmak amacıyla çekim merkezleri oluşturulmalıdır.

- Karayolu güzergahlarının belirlenmesi ve yol yapımında tarımsal alanların ve çevrenin korunması temel prensip edinilmelidir.

- Kırsal yol ağının mevcut geometrik standartlarından geniş ölçüde yararlanarak yolların trafik yoğunluğuna göre fiziki standartlarını artırıcı çalışmalar yapılmalıdır.

- Yeni yol yapımından çok mevcudun kullanılmasına ve korunmasına önem verilmeli, bakım, onarım ve işletme aksatılmamalı, düzenli olarak ve zamanında yapılmalıdır.

- Kırsal yol ağı uzunluğu gereğinden fazladır. Bu ağın uzunluğu yapılacak planlamalar sonucunda azaltılmalıdır.

- Karayolu teknolojisinin bütün alanlarında tekniğin gerektirdiği standartlara uyulmalıdır.

- Yatırım kararları teknik verilere dayanmalıdır. Ekonomik fizibilitesi olmayan yatırımlardan kaçınılmalıdır.

- Bütün yerleşimlere ulaşım sağlandığı için artık sosyal nitelikli politik yatırımlardan kaçınılmalıdır.

- Yatırım programlarının yükü, çok gerekli olmadıkça bir süre yeni proje almayarak azaltılmalıdır.

- Her proje için yeterli kaynak ayrıldığı kesinkes belirlenmeden yatırımlara başlanmamalıdır.

- Yatırımcı kuruluşlara yeterli kaynak tahsisleri yapılmalı, düzenli kaynak akışı sağlanmalı, kaynak israfına neden olan ek ödenek uygulamasından vazgeçilmelidir.

- Ormanlarımızın ulusal ve evrensel faydaları nedeniyle orman yol ağının tamamlanması ve mevcutların etkin kullanımı için Orman Genel Müdürlüğüne döner sermaye dışında kaynak sağlanmalıdır.

- Kaynağı Turizm Bakanlığınca sağlanan ve Karayolları Genel Müdürlüğünce yapılan ve karayolu ağında olmayan turistik yolların bakım ve işletmesinden sorumlu bir kuruluş belirlenmesi için yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

2. TRAFİK GÜVENLİĞİ

DARBOĞAZLAR

- Trafik güvenliği ve trafikle ilgili konuların düzenlenmesinde çok sayıda kurum ve kuruluş bulunması ve bunlar arasında yeterli eşgümüdümün sağlanamaması.

- Trafik kanununun geliştirilmesi ve günün şartlarına göre hızlı ve akılcı çalışmalar yapılamaması, TBMM'den beklenen değişiklik tasaralarının kısa sürede yasalaşamaması.

- Trafik kanun ve yönetmeliklerinde yapılan değişikliklere paralel olarak artansorumluluk ve özverinin karşılığı maddi ve manevi imkanlarda yetersizlik ortadan kaldırabilmek için gerekli kararların çıkmasının ihmal edilmesi.

- Yolcu ve eşya taşınmasında % 95 lere varan oranlarda karayolunun tercih edilmesi, mevcut diğer taşıma ağlarının bu yükü paylaşmasını sağlayacak teşvik tedbirlerinin alınmaması.

- Yolcu ve eşya taşınmasında kural dışı yük ve yükleme yapılması, dingil ağırlıklıklarının yol üst yapısını zamanından önce bozmasıyla ülke ekonomisin olumsuz etkilenmesi.

- Yolcu taşınmasında süregelen haksız rekabetin önelenememesi ile kamyon ve otobüs sürücülerinin uzun süreli araç kullanmalarının yeterli şekilde denetlenememesi.

- Yerleşim bölgeleri dışından geçen yol ağları çevresinde yeni yapılmaşmalarınhızla artması, belediyelerin bu gibi yerlerde gerekli denetim ve yapılaşmayı önleyici faaliyetlerinin yeterli olmaması.

- Özellikle endüstri bölgeleri çevresinde olmak üzere enerji nakillerinin (Petrol, kömür gibi) alternatif taşıma sistemlerine kaydırılmaması.

- Trafik güvenliği ile ilgili alınan önlemler ve bunların neticesi elde edilen verilerden bilimsel anlamda faydalanılmaması, yeni alınan kararlarda önceki bilgi birikimlerinin ihmal edilmesi.

- Kazaların sıklıkla vuku bulduğu kara nokta olarak tanımlanan karayolu kesimlerinin ve iş makinalarının çok yaygın kullanılamadığı zamanlarda yapılan yolların standardlara uymayan fiziksel hatalarının giderilmesine ait çalışmaların yavaş sürmesi.

- Yapılan ve yeni yapılacak yol projelerinin trafik yönünden güvenli olup olmadığının belirlenmesinde Trafik Teşkilatının onayının ihmal edilmesi.

- Trafik güvenliğinin sağlanmasında denetimin olmadığı noktalarda sürücülerin kural ihlallerinin cezalandırılamaması.

- Trafikle ilgili tüm toplumu kapsayan büyük projelerin ortaya konulamaması, develeti yönetenlerin önemli anma günleri dışında konuya gerekli önemi vermemeleri.

- Trafik güvenliğinde en önemli faktörlerden biri olan karayolu alt yapısının ve yol şartlarının iyileştirilmesinin istenilen hız ve planlamalara göre gerçekleştirilememesi.

- Trafiğin diğer önemli faktörü olan taşıtların bakım, onarım performans kontrollerinin yapılmasında taşıt sahiplerinin gerekli titizliği göstermemesi.

- Sürücülerin kural ihlali yapmalarındaki ısrarcı tavırlarının devam etmesi ve kişi haklarına duyarsızlıklarının devamı.

- Eğitim kurumlarında trafikle ilgili sürdürülen çalışmaların yetersizliği, yeni öneri ve araştırmaların ortaya konulamaması.

- Ülkenin önde gelen kurum ve kuruluşlarının, özellikle görsel basının halkın aydınlanmasında yeterli çabayı göstermemesi.

- Trafik kazası yapan ve kazaya karışanların haklarının yeterince korunamaması, tutulan tutanaklardan objektif değerlendirme yapılmasını sağlayan teknik imkanların yoksunluğu.

BEKLENTİLER VE HEDEFLER

- Karayolu taşıması ve trafiğine yönelik her türlü planlama, uygulama ve denetimde birliği sağlamak, kararlarda ve uygulamalarda hız ve etkinliği artırmak için, yetki ve sorumlulukları üzerinde toplayan TRAFİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ kurulmalıdır.

- Karayolu altyapısının geliştirilmesine yönelik olarak;

  Geometrik standardları bozuk kesimler ile kara nokta, olarak tanımlanan yerler en kısa zamanda tadil edilmeli.

  Düşük banketler en kısa zamanda yol kaplamasına uygun malzeme ile mümkünse farklı doku ve renkte kaplanmalı ve yan açıklıklar standardlarına uygun hale getirilmeli.

  Trafiğin yoğun olduğu kesimlerde kaplama ve aşınma tabakasının dayanıklı malzeme kullanılarak yapılması sağlanmalı.

  Dik rampaların bulunduğu kesimlerde mutlaka tırmanma şeritleri yapılmalı, kış şartlarının hüküm sürdüğü kesimlerde uygun kaplama türleri kullanılmalı.

Yatay ve düşey işaretlemeler, özellikle yol çizgileri süreli yenilenmeli, çizgisiz ve trafk levha ve işaretlerinin bulunmadığı yol ağlarına öncelik tanınmalı.

İmkansızlıklar dolayısıyla yapılamayan ve tadil edilemeyen karar nokta ve standard bozukluklarının bulunduğu güzergahlarda yatay ve düşey işaretlemeler yoğunlaştırılmalı, mevcut standardlardan farklı büyüklükte ve sürücüleri etkileyen şekilde olmalı.

- Şehirdışı yollarda, sürücülerin ve araçlarının dinlenmesi, teknik vb. problemlerinde sığınma maksatlı parklar ve dinlenme yerleri çoğaltılmalı, buralarda mümkünse içilebilir temiz su bulunmalı, akaryakıt istasyonlarının yerleri buna göre belirlenmeli.

- Şehiriçi caddelerin ve sokakların kenarları ve özellikle merkezlerdeki yaya kaldırımlarının üzerlerinin taşıt parkı olarak kullanımı kesinlikle engellenmeli, şehiriçi otoparkların artırılması hedeflenmeli.

- Kaza sebeplerinin başında gelen fren ve lastik patlamalarına yol açan mekanik ve efiziksel etkilerin önceden tesbiti için;

  Aşırı yüklemelerin engellenmesi için ağırlık kontrollarının yaygınlaştırılması.

  Uygun olmayan lastik ve mekanik aksamalara sahip araçlar eksikliklerini gidermeden trafiğe çıkmalarına müsade edilmemeli.

  Gabari dışı yüklemeler yerinde engellenmeli, araç sahibi ile beraber eşya sahibi de suça ortak edilmeli.

  Hız denetimlerinde teknolojik imkanlardan faydalanılmalı, hız kontrolü yapan alet ve cihazları bozmaya veya yanıltırmaya çalışanlara ağır para ve hürriyeti kısıtlayıcı cezalar uygulanmalı.

- Trafik ihlal ve suçları bilgisayar ortamında kaydedilmeli, sürücülerin eylemleri daha hızlı ve doğru takip edilmeli.

- Trafik kural ihlali yapanların denetlenmesinde trafik polisi, fahri trafik müfettişleri dışında vatandaşların da katkılarının değerlendirilmesine imkan sağlayan düzenlemeler, ücretsiz telefon hatları yazılı şifahi, ihbar ve şikayet kutuları vb. artırılmalı ve yaygınlaştırılmalı.

- Denetim noktaları dışında kural ihlali yapanların cezasız kalmalarını önleyen Denetim-Gözetim mekanizmaları geliştirilmeli.

- Taşıtlara yapılan ilave mekanik aksamların projelerine uygunluğunu gösteren plaket ve plakalar aracın görünen bir yerinde bulunmalı ve trafik polisi bunları kontrol edebilmeli.

- Standard dışı her türlü renkli ışık, yazı, resim, pano vb. araçlardan derhal söktürülmeli ve konulması engellenmeli.

- Alkol oranları yeniden gözden geçirilmeli.

- Altyapı hatalarının kazalardaki etkisi uzman ve bilirkişiler tarafından değerlendirilmeli, trafik polisine bu teknik bilgiler öğretilmeli.

- Ünirversitelerde "Trafik Mühendisliği" eğitimi en kısa zamanda başlatılmalı ve trafikle ilgili kurum ve kuruluşlarda bu tür elemanlar istihdam edilmeli.

- Kazalarda tutulan tutanakların değerlendirilmesinde, daha objektif olabilmek için tüm tutanaklara ilave edilecek "fotoğraf" çekme mecburiyeti getirilmeli, teknik personel eğitilmeli ve techizatlandırılmalı.

İLKELER VE POLİTİKALAR

Trafik güvenliğinin sağlanmasında 3 temel faktör ilke kabul edilmelidir.

Emniyetli Trafik
Kapasiteli Trafik,
Ekonomik Trafik,

- Trafik kanun ve yönetmeliklerinin aksayan yönleri ile güncellenmesi gereken kısımları, en kısa zamanda hayata geçirilebilmeli bunun için gerekli düzenleme ve yetkiler sağlanmalıdır.

- Trafikle ilgili yapılan ve yapılacak düzenlemeler ile mevcut uygulamalardaki personel bilgi eksikliğinin giderilmesine yönelik hizmet içi eğitimlere ağırlık verilmeli, başta üniversiteler olmak üzere diğer kurumlarla işbirliğine gidilmeli.

- Trafik güvenliği konusunda toplumun ilgisi sürekli çekmek ve konuya duyarlılığı artırmak için eğitim kurumları başta gelmek üzere geniş halk kitlelerini kapsayacak şekilde ödüllü yarışmalar düzenlenmeli.

- Üniversilerin lisans üstü çalışmalarında yapılacak Trafik ile ilgili çalışmalar maddi yönden desteklenmeli.

- Yazılı, sesli ve özellikle görsel basının tüm toplumu kapsayan trafikle ilgili yaygın eğitim hizmetlerinde daha aktif hale gelmesi sağlanması, TV'lerde yapılan yayınların en etkili saatlerde verdirilmesi için RTÜK yasalarında gerekli düzenlemeler yapılmalı ve en kısa zamanda işlerlik kazandırılmalı.

- Trafik kural ve kaidelerini ihlal eden sürücülerin kayıtları bilgisayar ortamına aktarılarak kayıt edilmeli, birden fazla kasti kusuru bulunan sürücülere trafikten men ve hürriyeti kısıtlayıcı cezalar erilmesinde faydanılmalı.

- Trafik suçu işlemeği alışkanlık haline getiren sürücüler psikolojik denetimlerden geçirilmeli, tam teşekkülü sağlık kurumlarından alınacak raporlara göre sürücülük haklarına kısıtlama getirilmeli.

- Trafik kanunundaki cezalar gözden geçirilerek, haksız ve kasti ölüme sebebiyet vermeler trafik suçu kapsamından çıkarılarak değerlendirilmeli, alkollü ve uyuşturucu alarak en az iki kez denetimlere yakalanan sürücülere trafikten men ve hürriyeti kısıtlayıcı cezalar verilmeli.

- Ticari araç sahiplerinin taşıma, yükleme konusunda yapacakları kural ve kaide ihlallerinde (aşırı yükleme, fazla yolcu alma vb.) yalnız sürücünün cezalandırılmasıyla kalınmayıp, yükü veren firma, kuruluş veya 3.Şahıslarında sorumlu olmaları prensibiyle hatalar önceden denetlenebilecek bir mekanizmaya kavuşturulmalıdır.

- Yeni sürücü belgesi alan ve trafiğe çıkan sürücülerin araçlarının üzerinde, diğer sürücülerin dikkatini çekecek şekilde "Yeni Sürücü" olduğunu belirtir işaretlemelerle en az I yıl trafikte seyirleri sağlanmalı.

- Milli Eğitim Bakanlığının trafik eğitimindeki katkısı artırılmalı, uygulamalı eğitimlere ağırlık verilmeli, okul çevrelerinde giriş-çıkış saatlerinde özel üniformalı polis ve eğitimli gönüllülere görev yaptırılmalı.

- Okul öncesi trafik eğitimlerinin verilmesinde, belediyelerin katkılarıyla özellikle park ve bahçelerde uygun gösteri alanları sağlanmalı.

- Trafik teşkilatında konusuyla ilgili olan teknik personel istihdamına ağırlık verilmeli.

- Şehiriçi toplu taşımalar bireysel taşımacılıktan ayrılmalı, hedeflere daha kısa sürede ve ekonomik olarak varabilen raylı sistemler, özel otobüs hatları vb. yapılmalı.

- Yatay ve düşey işaretlemelerde yeni uyarıcı levhalar araştırılmalı, konuyla ilgili standardlardan faydalanılmalı.

- Kaza oranlarının yüksek olduğu anayol ve şehir giriş-çıkışlarında hız azaltıcı ve kontrolü artırıcı kavşak ve yol düzenlemeleri yapılmalı.

- Fahri trafik müfettişlerinin raporları süratle değerlendirilip, sonuçları kendilerine bildirilmeli. Sürücülere denetim dışı yaptıkları hataların gözlendiği duygusu verilmeli ve bu ihlaller gecikilmeden cezalandırılmalı.

SONUÇ

Karayolu ve trafik güvenliğinin sağlanması, ekonomik ve kapasiteli ulaşım yapılabilmesi ile meydana gelen trafik kazalarının ana sebebleri bilinmekle beraber, alınan önlemler yüzeysel ve uygulanması kolay olanlardan öteye gidememiş, yasal ve idari düzenlemelerde kararlılık, altyapının kullanımı ve denetiminde stratejik ve radikal kararlar alınamamıştır. Karayolu güvenliğini uygun seviyelere çekebilmek için yapılması gerekenler aşağıda sıralanmıştır.

- Karayolu taşıması ve trafiğine yönelik her türlü planlama, uygulama ve denetimde birliği sağlamak, kararlarda ve uygulamalarda hız ve etkinliği artırmak amacıyla yetki ve sorumlulukları üzerinde toplayan TRAFİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ kurulmalıdır.

- Yolcu ve eşya taşınmasında taşıma türleri arasında ülke düzeyinde denge sağlayacak planlamalar yapılmalıdır.

- Mevcut trafik kanun ve yönetmeliklerinde yapılacak gerekli düzenlemeler, konuyla ilgili diğer düzenlemelerle uyum sağlamalıdır.

- Kazaların azaltılmasında 2-5-10 yıllık süreleri kapsayacak şekilde HEDEF PLANLAR yapılmalı ve sonuçları toplumun büyük katılımın sağlanacağı toplantılarda tartışılmalıdır.

- Ülke genelinde trafik kazalarının önlenmesine karşı başlatılan kampanyalar yaygınlaştırılmalı, kamuoyu oluşturulup hedef planlar desteklenmelidir.

- Öngörülen hedeflere ulaşabilmek için kaynaklar ayrılmalı, yeni kaynakların oluşturulması ve bunların kullanımı için planlamalar yapılmalıdır.

- Trafik kazalarınınyoğun olduğu kara noktalar hızla taranıp bu kesimlerin ıslahı için projeler üretilmelidir.

- Yeni yapılacak yollara ait projeler trafik güvenliği yönünden incelenerek onay zorunluluğu getirilmelidir.

- Taşıt muayene ve ağırlık kontrollerinde trafik polisinin etkinliği artırılmalı, gerekli altyapıya işlerlik kazandırılmalıdır.

- Sürücü okullarındaki eğitim ile ilk ve orta öğretimdeki eğitim yeniden ele alınarak gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

- "Trafik Mühendisliği" konusunda yüksek öğretim bünyesinde düzenlemeler yapılıp, trafik örgütünde teknik elemanların istihdamına ağırlık verilmelidir.

- Profesyonel sürücüler ve özellikle otobüs sürücüleri mesleklerini icra etmede psiko-teknik testlerden geçirilmeli, ileri sürücülük eğitimleri görmüş olmaları, belirli bir meslek tecrübesi vb. gibi yeni şartlar getirilmelidir.

- Eşya taşımacılığında, yoğun güzergahlarda günün her saatinde bir kontenyer büyüklüğünü aşmayan araçlara izin verilip, belirli tonaj ve büyüklükte araçlara pik saatler dışında izin verilmelidir. Bu merkezler çevresinde diğer taşıma sistemlerini özendirici tedbir ve gerekirse zorlamalar getirilmelidir.

- Cezaların etkinliği artırılarak, ceza puanı dolan sürücüler yeniden eğitimden geçirilmeli, alkollü ve uyuşturucu alarak araç kullananların tekrarlı suçlarına hürriyeti kısıtlayaıcı cezalar verilmelidir.

- Kaza sonrası yardım hizmetlerinin ülke düzeyinde iyileştirilmesine yönelik haberleşme, ilk yardım, kurtarma ve kliniksel yardımda yeterli alt yapı oluşturulmalıdır.

3. KENTİÇİ ULAŞIMI VE ÇEVRE SORUNLARI

KENTİÇİ ULAŞIMDAN BEKLENTİLER VE HEDEFLER

Kentiçi ulaşımından beklentiler kurumsal ve kişisel beklentiler olarak irdelenebilir. Kurumsal beklentiler öncelikle merkezi ve yerel yönetimleri ilgilendirmektedir. Kişisel beklentiler ise ancak toplumsal düzeyde ele alındığında anlamlı olabilmektedir. Toplumsal düzeyi daha somut olarak tanımlayabilmek için bu beklentilere kullanıcı veya kentli beklentileri demek uygundur.

Kurumsal olarak, kurumsal nitelikteki beklentilerin topluma hizmet ve bu hizmetin demokratik bir çerçevede verilmesi tabına dayandırıldığı düşünüldüğünde, konuya merkezi veya yerel yönetim açısından yaklaşımların ortak paydada pay sahibi oldukları söylenebilir. İnsan kaynaklarına ilişkin değer ve ölçütlerin yeniden önünde yeralmaya başladığı 200'lerin başlangıcında kentiçi ulaşımdan beklentilerin ekonomik-teknolojik eşiklerin daha ilerisine ekolojik-teknolojik eşiğe taşınması, insan kaynaklarına değeri de vurguyacaktır.

Bu çerçevede, kurumsal beklenti ve hedeflerin başlıcaları aşağıdaki gibi sıralanabilir.

I.Her kenti, ayrı ayrı ilgilendiren kentiçi ulaşım (lar) ın ülke genelinde kavranmasını ve kapsanmasını sağlayacak bir merkezi örgütlenme,

II.Kentiçi ulaşımdaki yerel örgütlenme sorun ve eksikliklerinin giderilmesi,

III. Ülkesel düzeydeki örgütlenmeye koşut olarak, ülkesel ulaşım ana planı'nın, kentiçi ulaşım amaç, ilke, hedef ve önlemlerini de kapsayacak biçimde hazırlanması,

IV.Yerel düzeydeki örgütlenmeye koşut olarak, kentsel ulaşım ana planlarının bu plan kararlarına göre ayrıntı planlarının hazırlanması,

V.Ülkesel ulaşım ana planı'nın bölgesel düzeylerde bölge planlaması ile pekiştirilerek, ayrıntılandırılması,

VI.Hem bölgesel, hemde kentsel düzeyde ulaşım-arazi kullanım planlama ve uygulamasının bütünleştirilmesi,

VII.Ulaşım projelendirme ve uygulamasında yöntem belirlenmesi ve belli standartların, ancak esnekliğe sahip olarak belirlenmesi ve bunun için yasal düzenlemelerin hazırlanması,

VIII.Mali darboğazların ve finansman gereksinimlerinin yetki karmaşası ve denetim mekanizmasındaki sıkıntılardan kurtarılması,

IX.Yasal ve örgütsel yapıdaki belirsizlik ve yetersizliklerin giderilmesi yönündeki çalışmalara Ulaştırma Bakanlığının sorumluluğunda ilgili kuruluşlarla koordinasyon ve işbirliği içinde başlanması,

X.Ulaşım planlama ve mühendisliği konusundaki eğitim-öğretim sorunlarının giderilmesi ve ulaşım araştırmalarındaki yetersizliğin giderilmesi için M.E.B ve YÖK sorumluluğunda Üniversiteler ve diğer kuruluşlar ile işbirliği içerisine girilmesi,

XI.Kentsel çevreye ulaşımdan doğan olumsuzlukların saptanması ölçülerek-değerlendirilmesi ve bu olumsuzlukların aşağılara çekilmesi yönündeki çalışmaların Çevre Bakanlığı sorumluluğunda yerel yönetimlerle koordine içinde başlatılması,

XII.Ulaşım kaynaklı enerji tüketiminin ölçülerek değerlendirilmesi ve bu enerji tüketiminin aşağılara çekilmesi için gerekli çalışmaların Enerji Bakanlığı sorumluluğunda yerel yönetimlerle işbirliği içinde yürütülmesi,

XIII.Ulaşım sistemlerinin birbirlerine göre zaman ve mekanda farklılaşan önceliklerinin belirlenerek, bu önceliklere göre planlama ve uygulamanın gerçekleştirilmesi,

XIV. Taşıt teknolojilerindeki gelişmelerin kentiçi ulaşım yönünden değerlendirilerek, uygulama ilkelerinin saptanması,

XV.Kentiçi sistem ve güzergahlar ile kentlerarası sistem ve güzergahların, kentiçi gelişmeyi farklı etkilemeleri nedeni ile, ülkesel ve bölge planlama ölçeğinde kararlaştırılmış ilkelere göre planlanması ve yapımı, bu bağlamda kent geçişleri ve çevre yollarının geçişlerinin saptanarak projelendirilmesi,

XVI.Hava hakları'nın ve yüzeyaltı haklarının yanlış algılanması ve yanlış kullanımı olarak da gerçekleştirilen, katlı kavşak, düzey ayrımlı geçiş gibi ulaşım alt yapılanmasının, kentsel yapılı çevreyi, kentsel gelişmeyi ve kentsel ulaşımın gelişmesini olumsuz etkileyerek, yanlış yönlendirecek biçimde projelendirme ve uygulamasının önlenmesi yönündeki merkezi yönetim düzeyinde projelerin denetlenmesi,

XVII.Hem ekonomik hemde ekolojik açıdan kent'e olumsuzlar yükleyen trafik sıkışıklığının giderilmesi yönünde önlemlerin yerel yönetimlerce alınması üst düzey kararların merkezi yönetimce kararlaştırılması,

XVIII.Yol ve trafik güvenliğinin daha etken sağlanması yönünde önlemlerin kararlaştırılması,

Kullanıcı beklentilerinin demokratik ifadesi bir kentte kullanıcı ilişkin ulaşım hedeflerini oluşturmalıdır. Aynı çerçevede, kullanıcı beklenti ve hedeflerin başlıcaları aşağıdaki gibi sıralanabilir,

I.Sürücü veya yaya, hangi biçimde kullanıcı olursa olsun, kullanıcıya maddi kayıp, zaman kayıbı veya sağlık sorunu oluşturan trafik sıkışıklığının giderilmesi,

II.Yol ve trafik güvensizliğinin giderilmesi,

III.Mekan kullanımdaki, özellikle kamu mekanlarının kullanımındaki ulaşıma ilişkin güçlüklerin giderilmesi,

IV.Ulaşım kaynaklı hava kirliliği, gürültü ve titreşim etkilerinin en aza indirilmesi,

V.Kentsel çevreyi ve kent mekanlarını olumlu algılamayı engelleyen yapılı çevre'de bozulma ve görsel kirlilik nedeni olabilecek ulaşım altyapısı uygulamalarının önüne geçilmesi,

VI.Ulaşım mekanlarında drenaj sorununun çözümlenmesi ve kentli sağlığını doğrudan ilgilendiren yüzey suyu ve taban suyu kirliliğinin önüne geçilmesi için önlem alınması,

VII.Kentiçi ulaşım ağının, aynı veya benzer kentsel anlam ve işlevdeki kentsel alanları bölerek ayırmasının, toplumsal ilişkileri zayıflatıcı bir etken olarak planlanması ve yapılanmasının engellenmesi yönünde önlem alınması,

VIII.Başlangıç ve varış noktası başka alanlarda olan, ancak bir başka alan içinden geçen taşıt trafiğinin (doğrudan geçen taşıt trafiği:transit trafik) yol kademelenmesine göre atanmasının sağlanması,

IX.Yolculuk üretim alanları ile (konut alanı gibi) yolculuk cezbetme alanları (kent merkezi, eğitim alanı, alışveriş alanı gibi) arasının giderek açılmasının, dolayısı ile gereksiz yolculuk uzaması ve gecikmenin önlenmesi yönünde önlemler alınması,

X.Özellikle toplu taşım taşıtlarının kullanımında, konforlu ulaşımın sağlanması, yolculuk süresinin kısaltılması,

XI.Kentiçi ulaşımda maliyet ve yararların hakça dağılımının sağlanması yönünde önlemlerin alınması,

XII.Bireysel ulaşım-toplu taşım bütünleştirmesinin özellikle aktarma alanları bağlamında sağlanması yönünde önlemlerin alınması,

XIII.Yaya alanlarının gerçek anlamda yaya alanı konumuna getirilmesi yönünde revizyon projelerinin yapılarak, uygulanması,

XIV.Yaya alanı-otopark ilişkisinin kurulması yönünde önlemler alınması, otoparkların daha etken biçimde projelendirilerek, uygulamaya alınması,

XV.Yaya-taşıt ayrımında taşıta her kademe yol'da öncelik verilmesinden vazgeçilmesi, yaya yoğun alanlarda yaya önceliğini vurguyacak, pekiştirecek projeler üretilmesi,

XVI. Bisikleti reddeden trafik uygulamaları yerine, uygun alanlarda bisiklet kullanımını özendiren projeler üretilmesi,

XVII.Işıklı trafik işaretleri (sinyalizasyon) projelendirilmesi ve uygulamasında alan ölçeğinde (bir alanın tamamında) uygulamaya geçilmelidir.

XVIII.Kentle engellilerin ve geçici engellilerin nüfusun önemli bir kesimini oluşturduğunun farkına varılarak, yolağı ve ulaştırma sistemlerinde uygun düzenlemelere gidilmesi.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ, POLİTİKALAR

I.Ulaştırma Bakanlığının işlevi yeniden tanımlanmalı ve bu yeni tanımlamaya göre örgütlenme şeması gözden geçirilmelidir. Bu tanımlama ülkesel düzeyde ulaşımın bu bakanlık çatısı altında örgütlenmesini ve yerel düzeyde, yerel yönetimler ile kentiçi ulaşımın koordinasyonunu (eşgüdüm) kapsamalıdır.

II.Yukarıda, belirtildiği üzere, ülkesel ulaşım ana planı hazırlıklarına başlanmalıdır.

III.Bu plan ile ülkesel düzeyde ve bölge planlamasına yol gösterici nitelikte ulaşım sistemleri arasındaki denge ve karşılıklı ilişkiler, ülke ve toplum çıkarları, Afo ve çevre ülkeler ile birliktelik kapsamında yeniden gözden geçirilmeli, her ulaşım sistemine gerektiği önem verilmelidir. Bu planın yapımına 1983-1993 planının ilkeleri ışık tutmalı, alınan yerinde kararların uygulanamama nedenleri araştırılarak, daha sağlam ve uygulanabilir kararlar alınmalıdır. Bu çerçevede, demiryollarının gözardı edilmesinden vazgeçilmeli, aksine kentlerarası demiryollarının ıslahına, banliyö sistemlerinin geliştirilmesine, hızlı demiryolu ve tüp geçiş gibi gündemdeki projelere işlerlik kazandırılmalıdır.

İV.Kentiçi ulaşımda yerel örgütler, belediye başkanına doğrudan bağlı, üst düzeyde olmalı, kentiçi ulaşımın altyapısı ve üst yapısı bu örgütlerin birimlerini oluşturmalıdır.

Bu çerçevede UKOME sağlamlaştırılmalı, İl Trafik Komisyonu'nun yerel yönetime müdahalesi en az indirgenmelidir.

V.Bir kentiçi yollar yönetmeliği hazırlanmalı, bu yönetmelik çerçevesinde yolağı planlanması, projelendirilmesi, yapımı ve işletimi kapsanmalıdır. Bu yönetmelik merkezi örgütlenme (Ulaştırma Bakanlığı) tarafından işlenmelidir.

VI.Ülkesel ulaşım ana planı ile kentiçi ulaşım ana planları arasında, kent bölgesini de ilgilendiren, bölge planlama yaklaşımı ulaşım açısından işlerliğe geçirilmelidir.

VII.Kentsel ulaşım ana planları belli bir nüfus eşiğinin (200.000 gibi) üstündeki kentlerde bir zorunluluk olarak istenmelidir. Bu eşiğin altındaki kentler için de böyle bir planın yapılmasını özendirici, mali, yönetsel önlemler merkez örgütlenme tarafından alınmalıdır.

VIII.Kentiçi ulaşımın finansmanında, yukarıda İV.madde de belirtilen örgütlenme çerçevesinde, finansman biriminin örgütlenme şemasına dahil edilmesi

uygundur. Kentiçi ulaşımın finansmanında reklam, işletme, çeşitli tesis, ceza ve uygun vergi gelirleri ile, tahsil satışı gibi finansman kaynakları düşünülmelidir. Ayrıca yatırımların yapıldığı güzergahı kullananların, bu kullanımları ile katkı ücretlendirilmesi düşünülmelidir. Bu kaynaklar için yöntemlerin geliştirilmesi bir araştırma konusudur. Böyle bir araştırmanın merkez örgütünce yapılması veya yaptırılması, yerel yönetimlere yarar sağlayacaktır.

Vİİ.Toplu taşım taşıt edinme maliyetleri ile güzergah yapım maliyetlerinin düşürülmesi konusunda çalışmalar başlatılmalıdır. Bu konuda örneğin TÜVESAŞ'tan taşıt temini; güzergah konusunda, dolayısı ile sistem konusunda seçeneklerin yeterli bir biçimde değerlendirilmesi önemlidir.

İX.Merkez örgütlenmesinde ve yerel yönetim örgütlenmesinde nitelikli teknik personel çalıştırılması yönünde düzenlemeler yapılmalıdır. Nitelikli yabancı uzman'a ilgili konuda ülke içinde yüklenebilecek uzman olmadığı zaman, ayrıca yeni teknolojilerin uygulanması ve geliştirilmesi için başvurulabilir.

Kentsel ulaşım planlaması-kentsel gelişim planlaması birlikteliği sağlanmalıdır. Bu birliktelik kapsamında.

X.Kentsel alanların-özellikle merkez ile ilişkilerinde ve birbirleri ile ilişkilerinde toplu taşım önceliği esas olmalıdır.

Xİ.Gel-git (düzgün) yolculukların niceliğinin ve süresinin azaltılabilmesi için alt-merkez oluşumlarını kararlaştıran kentsel gelişim planlaması çerçevesinde ulaşım ağı ve sistemlerinin planlanması yönlendirilmelidir.

Xİİ.Özellikle kent merkezine, bu alan ile ilişkisi bulunmayan taşıtların girmemesi yönünde ulaşım ağı ve sistemleri kararları alınmalıdır. Talep (istem) yönetimi bu konuda değerlendirilmelidir.

Xİİİ.Otobüs sistemlerinin getirebileceği yararın eşiği aşıldıktan sonra raylı sistemler düşünülmelidir.

Otobüs sistemleri otobüs tahsisli yolu, otobüs şeritleri düzenlenmesi, otobüs kapıları (kavşakta öncelik gibi) ile birlikte projelendirilmelidir.

XİV.Kent saçaklarında toplu taşıma taşıtlarına aktarma alanları planlanmalıdır.

XV.Toplu taşımın etkenliğinin arttırılması için koridor planlaması düşünülmelidir.

XVİ.Kent merkezinin saçaklarında toplu otoparklarda depolanan binek otoları'ndan binek oto yolcuları park et-devam et (Park-and-ride) sistemi ile merkez çekirdek mekanlarına eriştirilmelidir.

XVİİ.Kent merkezi içinde yol boyu otoparklar ancak gerekli yerlerde ve kısa süreli olarak, parkmetre sistemi içinde düzenlenmelidir.

XVİİİ.Kent merkezinde belli yolların yayalaştırılması, gerçek yayalaştırma anlamında başarılmalıdır.Aksi durumda yaya yolu ilan edilmiş yollar çeşitli nedenlerle buraya girmiş taşıtlar ile doldurulmaktadır.

XİX.Yaya alanları ve trafik durultma (traffic calming) düzenlemesi birbirini tamamlar biçimdedir. Trafik durultma düzenlemesinin ilke ve ölçütleri kent merkezlerimizde uygulanmaya müsaittir.

XX.Belli bir doluluğun altındaki binek otolarının merkez'e girişi engellenmeli veya yüksek fiyatlandırma ile giriş yapabilmelidir.

XXİ.Bisiklet yolları ve yeşil alanlar parklar ve yeşil alanlar biçiminde merkez alanının içine uzatılmalıdır.

XXİİ.Yük taşıtlarının, servis trafiğinin merkez'e giriş çıkışları zaman ve mekan olarak düzenlenmelidir.

Aynı kapsamda, kentiçi yük taşıtlarının planlanmış depolama alanında depolanması uygulamasına geçilmelidir.

Xİİİ.Özellikle merkez içinde yol platformunun genişletilmesinden kaçınılmalıdır. Buna karşılık, yaya yoğun alanlarda kaldırım genişletmesine gidilebilmesi, yine trafik durultma önlemleri çerçevesinde, düşünülmelidir.

XİV.Merkez'de esas merkez içi erişme olduğundan, bu erişme de yaya ağırlıklı ve park et-devam et (PID) sistemi ağırlıklı düşünüldüğünde yaya'yı üst geçitlere taşımak uygulanamazlığı yönü ile de anlamsızdır. Tam ve kısmen erişme kontrollu yollar dışındaki yollarda yaya geçitlerinin eşdüzey olması esas olmalıdır.

XXV.Işıklı trafik işaretlerinde zebra yanında, ayrıca panda ve pelikan tiplerinde geçitler de kullanılmalıdır.

XXVİ. Işıklı trafik işaretlerinde alan-ölçeğinde uygulamaya geçilmelidir.

XXVİİ.Kentsel ulaşım üstyapısının iki önemli öğesi, taşıt trafiği ve yaya trafiği, kavşaklarda hakça düzenlemeye göre denetlenmelidir. Özellikle en kesit özelliklerine göre, kavşak ayaklarında yaya geçişlerine uygun aralık verilmelidir.

XVİİİ.Kent trafiği (taşıt ve yaya) yönetimi, bir kumanda merkezi aracılığı ile denetlenen, yönetilen ışıklı trafik işaretleri ve dedektörler aracılığı ile, CCTV kullanılarak, yapılmalıdır.

XXIX.Yukarıdaki XXVİİİ.kapsamında, kentsel trafik kumanda merkezi veri tabanı oluşturmak amacı ile de kullanılmalıdır.

XXX.Özellikle raylı sistem istasyon çevreleri, aktarma alanları gibi alanlar özel planlama alanı olarak görülmeli ve yaya ve trafik durultma alanlarında da olması gerektiği gibi, kentsel tasarım aranmalıdır.

XXXİ.Kentsel ulaşımın planlanmasında ulaşım sistemleri düzenleme ve yönetimi (USDY-Transport Systems Management) işlerliğe geçirilmelidir.

SONUÇ:

Ulaşım bir amaç değil, araçtır. Ulaşımın bu aracılığı, aktivitelere ve kentsel kullanımlara ulaşmak anlamındadır. Dolayısıyla ulaşımın, kent sisteminin sağlıklı işleyişine, kentlinin yaşam kalitesine ve kentsel çevre kalitesine hizmet etmesi ulaşımın ana amacı olmalıdır.

Gelişmiş ülkeler kentlerindeki ulaşım planlama ve mühendisliği deneyimlerinden de yaralanılarak,

1. Kentsel büyümede; yayılarak büyüme yerine, düşük yükselti, sıra yapı düzeni ile devamlılığı olan yeşil sistemim birarada olduğu bir yoğunlaşma.
2. Arazi kullanımlarında; konut-sanayi-alışveriş-rekreasyon gibi aktivitelerin birbirlerinden ayrı alanlarda, sektörel bölgeleme (zoning) yerine, çevre ve ulaşım değerlerine buarada trafik güvensiziği ögelerine göre değerlendirilmiş bir içeriği sahip karma kullanım,

3. Ulaşım altyapısından; binek taşıtı trafiğine göre düzenlenmiş yol ağı buağ içinde kentiçi, özellikle ken merkezlerinde otoyol, hız yolu ve zincirleme katlı kavşak düzenlemeleri yerine, 1. toplu taşım'ı güçlendirici, 2. yaya ve bisiklet gibi çevre dostu, motorsuz ulaşım türlerini güçlendirici, 3. trafik durultma (traffic calming) ve yönelik düzenlemeler ve 4.kentsel trafik kumanda merkezi kurulması eli ile, kentiçi taşıt trafiğinin bu merkezden denetimi ve yönlendirilmesine, 5. park et-devam et sistemi altyapısının oluşturulmasına

4. Ulaşım üst yapısında; binek taşıtı kulanımını özendiren ışıklı trafik işareti devre düzenlemesi, kent merkez çekirdeğinde topl park yeri, benzin fiyatlarında sübvansiyon vb. önlemler yerine, 1. kentsel yerleşme genelinde toplu taşıma, 2. özellikle kentsel iş merkezinde yayalaştırma ve yaya ile toplu taşım bütünleşmesine, 3. park et-devam et gibi sistemlerin uygulanmasına, 4. özellikle konut alanları içinden doğrudan geçen (alanı sadece geçiş için kullanan) taşıt trafiğinin engellenmesine, 5. kentin belli kesimlerine binek taşıtı ile girişin ücretlendirilmesine, trafik durultmaya yönelik önlemler,

Kentiçi ulaşımın planlaması ve mühendislik hizmetlerinde izlenecek ana doğrultular olmaldır.

Türkiye'de Kentli nüfusunun % 65-70 lere ulaştığı gözönüne alınırsa; düzenlenen 9,Ulaştırma Şurasında sorunların görüşülmesinin ve kent içi ulaşımına ilişkin kararların alınarak Şura sonrasında izlenmesinin gerekliliği ve önemi açıktır.

Bilindiği üzere; Şura öncesi çalışmaların, çok kısa bir zaman dilimi içerisine sığdırılmış olması nedeniyle kentiçi ulaşımının sorunları yeterince incelenememiştir.

O nedenle; Şura sonrasında kent içi ulaşımı ile ilgili alınan kararların Şura bitiminden kısa bir süre sonra, konunun uzmanları, ve ilgili kurum ve kuruluş

temsilcilerinin de katılımıyla bir seri toplantı yapılarak uygulamaya teknik temel oluşturacak ilkelere ulaşılmasında yarar görülmektedir.

Tüm bu işlemlerin sağlıklıyürütülebilmesi için Ulaştırma Bakanlığının görev alanları yeniden tanımlanmalı ve bu tanımlanmaya göre de yeniden örgütlenmelidir. Özellikle karayolu taşıması ve karayolu trafiğine yönelik her türlü planlama, uygulama ve denetimde birliği sağlamak, kararlarda ve uygulamalarda hız ve etkinliği arttırmak ancak bu sayede mümkün olabilecektir.

4. ŞEHİRLERARASI VE ULUSLARARASI YOLCU TAŞIMACILIĞI

DARBOĞAZLAR

-Taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen bir Taşıma Kanunu bulunmamaktadır. Mevcut yönetmelikler bu alandaki boşluğu doldurmada yetersizdir.

-Trafik kazaları önemli bir sorun olup buna yol açan yetersizlikler bulunmaktadır:

Kaza öncesi ;

- Nitelikli sürücü,
- Yol miktar ve niteliği,
- Toplumsal trafik kültürü,
- Trafik denetimi ve cezalar,
- Ulaştırma Bakanlığı denetimi ve cezaları,

Kaza sonrası ;

- Kurtarma, ilk yardım ve acil tedavi hizmetleri,
- Sigorta teminatları,
- Mahkemelerin sonuçlanma süresi,
- Kazaya sebep olan unsurların doğru saptanması,
- Kaza suçlularının cezalandırılması,

-Taşımacıların örgütsüzlüğü,

-Özellikle yeni taşımacıların bilgi ve deneyim eksikliği,

-Özürlülerin ulaşım sisteminden faydalanmasındaki engeller,

-Mevcut durumun tespiti, değerlendirilmesi ve öneri geliştirilmesinde bilgi teminindeki zorluklar,

-Taşıma faaliyetlerinin çevreye olumsuz etkileri,

-Terminal ve indirme-bindirme hizmetlerinde yetersizlikler ve maliyet artışı,

-Yürürlükteki yönetmeliklere göre firma kuruluşundaki yeterlik şartları oldukça kolaydır. Bu nedenle, taşımacı firma sayısı hayli fazla olup, hizmet kalitesi düşmekte denetim de zorlaşmaktadır.

-Yeterli bilgi ve deneyime sahip olmadan sadece sermaye birikimi ile sektöre katılımlar olmakta bu husus da hizmet kalitesini düşürmekte ve verimsiz kılmaktadır.

-Şehirlerarası ve uluslararası otobüs sürücülüğü yapan kişilerin konularıyla ilgili eğitim yetersizliği ile sürücü belgesi alma ön şartları da yetersizdir. Ayrıca, taşımacı kuruluşların da bu konuda yeterli çalışmaları görülmemektedir.Yine sektörde hizmet sunmaya çalışan sürücü ve yardımcılarının esaslı bir hizmet aktinin bulunmadığı da görülmektedir.

-Şehirlerarası yolcu taşımacılığında hiç bir ölçüye tabi olmadan kullanılan kiralık taşıtların ilgili kurum ve kuruluşların yanında, taşımacı firmalarca da denetimlerinin yapılmadığı görülmektedir.

-Hat, güzergah ve ara durakların taşımacılarca gelişigüzel olarak belirlenmesi sonucu taşımalar da verimsiz olmaktadır.

-Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası yıllık olarak güncelleştirilmemektedir.

-Özellikle, büyük şehirlerde yolcu dağıtımı ile otobüs kalkış noktalarının tek merkezden oluşu nedeniyle zaman ve kaynak israfına yol açılmaktadır.

-Bakanlık, Bölge Müdürlükleri ve sınır kapıları arasında seri bilgi akışının sağlanamayışı ve bu konuda gerekli teknik donanımın olmayışı sonucu, taşımaların düzenlenmesinde sıkça aksamalar görülmektedir.

BEKLENTİLER VE HEDEFLER

Toplumsal refah artışı ve ekonomik büyümeye bağlı olarak taşıma ihtiyaç ve talebleri artmakta olup bu artış önümüzdeki dönemde de hızlanarak devam edecektir.

Bu artan talep neticesinde ortaya çıkacak dar bogazları giderebilmek için mevzuatta, taşıma sisteminde,araç,gereç ve temininde gerekli düzenlemeler yapılmadığı takdirde sıkıntılar yaşanabilecektir.

Taşıma talebi artışları, mevcut ulaşım sistemini etkileyecek ve yetersizlikler ortaya çıkacaktır. Bunun belirlenecek ulaştırma politikaları ile yönlendirilmesine ihtiyaç vardır.

Diğer taşıma sistemleri geliştirilse bile karayolu kullanımı artacak ve kısa,orta ve hatta uzun vadede taşımalarda karayolu önemini koruyacaktır.

Yürürlükteki Yönetmeliklerde, sermaye potansiyeli yüksek, güçlü, mesleki bilgi ve deneyime sahip, denetlenebilir firma kuruluşunu teşvik edici değişiklikler yapılmalıdır.

Özmal otobüslere sahip olmadan, gerekli teminatı göstermeleri kaydıyla mesleki bilgi ve deneyime haiz kişi ve kuruluşlara yolcu taşımacılığı yapma imkanı sağlanması hususunda mevzuat değişikliği yapılmalıdır.

Kurulacak otobüs firmaları, oluşturulacak bir komisyon marifetiyle özmal taşıt sayısı, taşıtların özellikleri, sunulan hizmetin niteliği v.s dikkate alınarak otelcilik

sektöründe olduğu gibi yıldız sistemine veya A, B ve Lüks sınıf gibi sınıflandırmaya tabi tutulmalıdır.

Sektörde hizmet sunacak kişi ve kuruluşlar mesleki eğitime tabi tutularak sertifika almaları sağlanmalıdır.

Şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığında kullanılan kiralık taşıtların sayısı özmal taşıt sayısı dikkate alınarak belirlenmelidir.

Sektörde hizmet sunan sürücülerin, sürücü belgesi alma koşullarının günün icaplarına uygun hale getirilmesi yanında, taşımacı ve kurulacak taşıma birliklerince ayrıca eğitime tabi tutulmaları hizmetin kalitesini yükselteceği gibi maruz kalınan trafik kazalarını da azaltıcı tedbir olarak görülmektedir.

Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigorta Poliçe teminat miktarları her yıl başında yeniden belirlenmelidir.

Şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşıma hatları Bakanlık veya Bölge Müdürlükleri ile taşımacı ve kurulacak taşıma birliklerinin yapacakları müşterek çalışma sonunda belirli kriterlere göre tespit edilmelidir.

Şehirlerarası, uluslararası ve şehiriçi taşıma sistemlerinin entegrasyonu sağlanmalıdır. Kaynak ve zaman kaybının önlenmesi için metro ve raylı taşımacılık sistemleri ile terminal bağlantıları mutlaka gerçekleştirilmelidir.

Terminaller haricinde özellikle büyükşehirlerde yol ve altyapının müsait olduğu yerlerde aktarma ve transfer tesislerinin yapılması da zaman ve ekonomik kayıpların olmaması için elzem görülmektedir.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ İLE UYGULANMASI GEREKEN İLKELER VE POLİTİKALAR

Geleceğin ihtiyaçlarına göre bir ulaştırma master planı yapılmalıdır.

Taşımacılığın belirli bir düzeye kavuşturulabilmesi için bir Taşıma Kanunu çıkarılmalıdır.

Mevcut durumda ve gelecekte kazaların önlenmesi ve daha iyi bir taşıma düzenine kavuşulması amaçlı detaylı önerilere ihtiyaç vardır.

Kazalara ilişkin öneri yapılmasında, kaza nedenleri dikkate alınmak zorundadır. Bu konuda bilinen istatistikler tekrarlanmaya gidilmeden sadece bir hususun belirtilmesinde yarar görülmektedir. Yol imkanları çok daha gelişmiş bulunan ülkelerde yol kusurunun payı çok daha yüksek rakamlarda olduğu bilinirken, resmi konuşmalara dahi yansıyan kara noktaları bulunan, kara yolu ağının çok büyük kısmı tek gidiş ve tek geliş olan ve kaza sayısındaki % 400'e, araç sayısındaki % 250'ye yakın artışa rağmen son 10 yılda yol imkanlarındaki artışı % 4 düzeyinde olan ülkemizde, kazalarda yol kusurunun % 2'nin altında görülmesine inanılmakta zorluk çekilmektedir.

Şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığında kullanılan otobüslerin asgari 35 koltuk kapasitesine sahip olmaları için ilgili mevzuatta gerekli değişiklik yapılmalıdır. 35 Koltuk kapasitesi altında olanların da atıl kalmaması için bu araçların kısa mesafeli şehirlerarası ve ilçeler arasındaki yolcu taşımacılığında kullanılması uygun olacaktır.

Bilgi akışının seri bir . şekilde sağlanmasının yanında, taşımanın da hızlandırılması için Bakanlık, Bölge Müdürlükleri ve sınır kapıları arasında On-Line sistemli bilgisayar ağının kurulması zorunlu görülmektedir.

Bakanlık ve Bölge Müdürlüklerinde görev yapan personelin çalışma şartlarının iyileştirilmesinin yanında, görevlerini bilinçli ve verimli bir şekilde yerine getirmeleri için sistemli bir şekilde mesleki bilgi, görgü ve becerilerini artırıcı tedbirler alınmalıdır.

Sektördeki gelişmeleri yakından takip ederek belirlenecek hedeflere ulaşmak için ve yeni hedeflerin tesbiti amacıyla gerekli istatistiki verilerin toplanmasını sağlayıcı sistemler oluşturulmalıdır.

SONUÇ

Gelecekte de önemli bir paya sahip olacak karayolu yolcu taşımacılığının ihtiyaçlara uygun nitelik ve nicelikte yapılmasının sağlanması gerekli göürülmekte olup insangücü, alt yapı ve mevzuat açısından ihtiyaçların karşılanması gerekmektedir. Bu kapsamda trafik kazalarının ve kaza sonrası mağduriyetlerinin azaltılması amaçlı tedbirler de birlikte düşünülmelidir. Bunlar içinde daha iyi bir ulaşım düzeni ve trafik kültürü gerekmektedir.

Taşımacılık sektöründe genel olarak yaşanan sorunların çözümlenmesi için öncellikle sektörde görev yapacak yönetici ve ara kademe personelinin yetiştirilmesi amacıyla mesleki lise ve lisans düzeyinde yüksek eğitim kurumlarının açılması veya mevcutlarının artırılması gereklidir.

İlgili kurum ve kuruluşlarla birlikte Bakanlığımızca yıllardanberi üzerinde çalışılmakta olan Karayolu Taşıma Kanunu'nun biran önce yasalaşması ve Kanun yasalaşıncaya kadar halen yürürlükte olan Yönetmeliklerin de günün şartlarına göre yeniden revize edilmesi gerekmektedir.

5. ŞEHİRLERARASI VE ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMACILIĞI

ULUSLARARASI KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMACILIĞI

DARBOĞAZLAR:

1- ULUSLARARASI SORUNLAR:

1.1. Uluslararası Sözleşmelerden kaynaklanan sorunlar.
1.2. Geçiş belgeleri ve geçiş ücretleri.
1.3. Vizeler.
1.4.Tonaj uygulamaları ve uluslararası uyumlaştırma
1.5. Güvenlik sorunları.

1.1. Uluslararası Sözleşmelerden kaynaklanan sorunlar.

Ülkemizin birçok uluslararası taşıma ve gümrük sözleşmesine taraf olmamasından ve taraf olunan sözleşmelerden kaynaklanan sorunlar mevcuttur.

TIR Karneleri Himayesinde Eşyanın Uluslararası Nakliyesine İlişkin Gümrük Sözleşmesi (TIR Sözleşmesi)

Bilindiği üzere, bu sözleşme Gümrük Müsteşarlığı tarafından yürütülmektedir. Eşyanın gümrük, resim ve harçları için de TOBB kefil kuruluş olarak görev yapmaktadır.

TIR sözleşmesinde yaşanan sorunların en belirgin örneğini Rusya Federasyonunda taşımacıların son 3 yılda yaşadığı sahte gümrükleme olayları oluşturmaktadır. Sahte gümrükleme olayları sonucu Rusya Federasyonu, kaybettiğini ileri sürdüğü gümrük vergileri toplamı 5 milyon dolarlık gümrük vergisini taşımacılarımızdan talep etmektedir. Rusya'nın bu talebi Birleşmiş Milletler'de görüşülmüş ve haksız bulunmuş olmasına rağmen, Rusya Federasyonu Gümrük Komitesi konuyu kendi milli mevzuatları çerçevesinde değerlendirerek uygulamalara başlamıştır.

Diğer taraftan IRU'nun belirlemiş olduğu TIR Karnesi teminatı olan 50.000 USD bazı eşyanın gümrük vergi, resim ve harçlarını karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Bu yüzden bazı eşyanın gümrük vergilerinin 50.000 USD'dan çok yüksek olması, rejime güvensizliği beraberinde getirmiş ve özellikle Macaristan, İtalya ve Rusya gibi ülkelerde TIR Karnesine ilave olarak teminatlar istenmeye başlanmıştır.

Avrupa Birliği ülkelerinin kendi aralarında artık kullanmadığı TIR Karnesine, Ortak Transit Sözleşmesi ile alternetif oluşturmaları ve bunun devamını sağlamada gösterdikleri başarı, TIR Sözleşmesi'nin geleceği hakkında endişeler doğurmaktadır.

1.2. Geçiş belgeleri ve geçiş ücretleri.

Geçiş belgelerinde, ülkelerin uygulamakta oldukları kota sistemi, taşımacılık faaliyetlerinin önünde bir engel teşkil etmektedir.Oysa liberalleşme konusunda Avrupa Birliğine üye ülkeler önemli mesafeler katetmişlerdir.

Taşımacılarımızın önünde bulunan önemli sorunlardan birisi de, bazı Avrupa ve Orta Asya ülkelerinde alınmakta olan yüksek geçiş ücretleridir. Geçiş ücretleri konusunda Avrupa Birliği ülkelerinin uygulamaya koyduğu Eurovignette sistemi ile geçiş ücretleri, taşımaları etkilemeyecek kadar düşürülerek, belli bir düzene sokulmuştur.

1.3. Vizeler.

Taşımacılığın önünde bulunan bir diğer engel de, bazı ülkelerin uygulamakta oldukları vize sistemidir.

Vize alımında karşılaşılan sorunlar, taşımacılığın hız kavramı ile çelişmekte ve ilave mali külfet getirmektedir.

1.4. Tonaj uygulamaları ve uluslararası uyumlaştırma

Tonaj cezaları ile en yoğun karşılaştığımız ülkelerin başında Balkan ülkeleri gelmektedir. Örneğin Bulgaristan, Romanya ve Yugoslavya Federasyonu, taşıtları hem toplam, hem de dingil bazında tartmaktadır. Konulan limitlerin çok az aşılması halinde dahi, büyük ölçülere varan para meblağları tahsil edilmekte, bazen de böyle durumlarda herhangi bir belge düzenlenmemektedir.

1.5. Güvenlik sorunları.

Özellikle 1990'lı yılların başında dağılan Sovyetler Birliği ile ortaya çıkan yeni devletler ve Doğu Avrupa ülkelerindeki rejim değişiklikleri, bu ülkelerde bir otorite boşluğu doğurmuştur.

Bu ülkelerde can ve mal güvenliği tehlikesi vardır. Bu yönde ilgili ülkelerle yapılan diplomatik girişimler yetersiz kalmakta, bazen de bu girişimlerden sonuç almak çok uzun zaman gerektirmektedir.

2.ULUSAL SORUNLAR:

2.1. Taşıma Kanunu
2.2. Gümrük Kanunu
2.3. İnsan Kaynakları ve Eğitim
2.4. İstatistik Bilgi Bankası

2.1.Taşıma Kanunu:

Ülkemizde uluslararası eşya ve yolcu taşımacılığı ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı halen yönetmeliklerle yürütülmekte olup, şehirlerarası eşya taşımacılığı düzenleyen bir yönetmelik mevcut değildir. Yürürlükteki yönetmeliklerin de herhangi bir kanuni dayanağı bulunmadığından, zaafiyet arz etmektedir.

2.2.Gümrük Kanunu:

Uluslararası ticari mevzuatın bir parçası olan Gümrük Kanunu , 1932 yılında hazırlanmış olması nedeniyle, taşımacılık yönünden günümüz ihtiyaçlarına cevap vermemektedir.

2.3. İnsan kaynakları ve eğitim:

Karayolu ile eşya taşımacılığı sektörünün en büyük sorunlarından biri kalifiye eleman eksikliğidir. Bunun da nedeni sektörde çalışacakları eğitecek bir eğitim kurulşunun mevcut olmayışıdır. Yetişmiş, nitelikli eleman eksikliği Avrupalı rakiplerimizle rekabet gücümüzün giderek azalmasına sebep olmaktadır. Avrupalı taşımacılar her türlü taşıma sisteminde hizmet üretecek güce ulaşmışlardır. Bilginin edinilebilmesi ve uygulanması ancak iyi bir eğitim ile mümkündür.

2.4.İstatistik Bilgi Bankası

Uluslararası Karayoluyla eşya taşımacılığına ilişkin istatistiki bilgilerin Ulaştırma Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, DİE, TOBB gibi değişik kurumlardan temin edilmesi, farklı değerlendirmelere yol açmakta, dolayısıyle de, sektördeki gelişmeleri sağlıklı izleme ve uluslararası karşılaştırmalar yapılmasında güçlükler doğmaktadır.

Bu itibarla sağlıklı veriler olmaksızın yapılan sektörel değerlendirmelerin sonucunda alınan kararlarında, sağlıklı olamayacağı açıktır.

BEKLENTİ VE HEDEFLER

1-Taraf Olunması Gereken Uluslararası sözleşmeler:

Ülkemizin uluslararası taşımacılık sektörünün sağlıklı bir şekilde gelişimi, herşeyden önce bu sektöre yön verici uluslararası sözleşmelere taraf olmakla mümkündür. Bugün ülkemiz;

- Karayolu trafiğine ilişkin Uluslararası sözleşme, (1968 Viyana sözleşmesi)
- Uluslararası taşımacılık yapan taşıt mürettebatının çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin sözleşme, (1970-AETR Sözleşmesi)
- Karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığına ilişkin sözleşme, (1956-CMR Sözleşmesi)
- Karayoluyla uluslararası tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin sözleşme, (1957-ADR Sözleşmesi)
- Bozulabilir gıda maddelerinin karayoluyla taşınmasına ilişkin uluslararası sözleşme, (1970-ATP Sözleşmesi)
- Sınır geçişlerinde eşya kontrollerinin harmonizasyonuna ilişkin uluslararası sözleşme, (1982)
- Ortak Transit Sözleşmesi
- Karayolu İşaret ve İşaretlemelerine İlişkin Uluslararası Sözleşme, (1968)
- Otokar ve Otobüslerle Yapılan Karayoluyla Uluslararası Arızi Yolcu Taşımalarına İlişkin Anlaşma, (1982-ASOR Anlaşması)

Yukarıda sayılan sözleşme ve anlaşmalardan **sadece** CMR Sözleşmesi ve ASOR Anlaşmasına taraf olunmuştur. Bu bağlamda ekonomileri ve taşımacılık sektörleri henüz gelişmekte olan Doğu Avrupa ülkelerinin bu sözleşmelerin birçoğuna taraf olmalarına karşın, ülkemizde henüz bu doğrultuda bir gelişme kaydedilmemiştir. Ülkemizin uluslararası sözleşmelere taraf olması yönünde çalışmaların hızlandırılması önem arzetmektedir.

2- Vizeler:

Vize olgusunun yarattığı sıkıntıları Avrupa'nın en büyük uluslararası karayoluyla eşya taşımacılık filosuna sahip taşımacılarımız yaşamaktadır.

Tüm ülkelerin ortak sorunu olan sürücü vizelerinin tamamen kaldırılması, eğer mümkün değilse, 1 yıl süreli çok giriş-çıkışlı vize verilmesi hususunda çalışmalar yapılmalıdır.

3. Tonaj Sınırlandırması:

Tonaj sınırlandırması ve araçların standardize edilmesi, taşıma yaptığımız tüm ülkelerde olduğu gibi, ülkemizin de mutabık olduğu bir olgudur. Karayolu yapım maliyetlerinin yüksek olması, haksız rekabete yol açması vb. nedenler dikkate alındığında, tonaj sınırlandırmalarını normal karşılamak gerekir. Ancak bazı ülkelerin

taşıtların standartlarını dikkate almadan kendi iç mevzuatlarına göre işlem yapması sonucu, tonaj konusunda sıkıntılar yaşanmaktadır.

Tüm uluslararası toplantılarda dile getirilen bu hususta, sadece Avrupa Birliği ülkelerinde ilerleme kaydedilebilmiştir. Ülkemizin Balkan ülkeleri, Karadeniz Ekonomik İşbirliği, SECI, ECO ve ayrıca Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapacağı kara ulaştırması karma komisyon toplantılarında, tonaj konusunda yaşanılan sıkıntıları gündeme getirmesi, çözüm yollarının bulunmasında yararlı olacaktır.

Tonaj sisteminde sağlanacak uyum sonucu, tüm ülkelerin taşıtları aynı uygulamaya tabi tutulacağından, belirtilen değerleri aşan taşıtlar için maddi cezalar da önceden belirlenmiş meblağlar üzerinden tahsil edilecektir. Hatta bu konuda bir adım daha ileri gidilerek, tespit edilen limitleri aşan bir taşıtın eşya taşımasını gerçekleştireceği ülkeye kadar katedeceği mesafe dikkate alınarak, ilk geçilen ülkede tahsilat yapılmalı ve tahsil edilen miktar, transit geçilen ülkelerde katedilen karayolu uzunluğuna göre tahsilatı yapan ülke tarafından, diğer ülkelerle paylaşılmalıdır. Bu suretle sınır kapılarında tartı için uzun kuyruklar oluşmayacak, taşımalarda sürat sağlanacaktır.

4- İstatistiki Bilgi Bankası:

Ulaştırma sektörüne ilişkin elde edilen istatistiki bilgilerin kullanıcısı ve bilgilerden yararlanacak olanlar büyük oranda ulaştırma sektöründe hizmet veren işyerleridir. Bu bilgiler ışığında taşımacılık sektörünün yapısı, gelişimi ve sorunları daha kolay belirlenebilecek ve rakamsal olarak izlenebilecektir.

Ulaştırma Bakanlığı'na veri toplama ve değerlendirme aşamasında büyük sorumluluk düşmektedir. Bu itibarla istatistiklerimizin Avrupa Birliği ile uyumlaştırılmasını sağlayabilmek için Devlet İstatistik Enstitüsü ile Ulaştırma Bakanlığı arasında daha sıkı işbirliği yapılmalıdır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

1-Orta Asya ve Rusya taşımalarında geleceğe dönük projeler üretme:

Körfez krizi sonrası Irak'a uygulanan ambargo sonucu büyük kayıplara uğrayan uluslararası karayolu ile eşya taşımacılığı, Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla oluşan yeni devletlerle sıkı işbirliği sonucu gelişme fırsatı bulmuştur. Rusya Federasyonu ve BDT ülkelerine 1993 yılında 12.247, 1994 yılında 36.279, 1995 yılında 57.911, 1996 yılında, 68.529 ihraç taşıması yapılmıştır. 1997 yılında da yükseliş eğilimi devam etmiş, % 4 oranında artış ile 71.532 ihraç taşıması yapılmıştır. Sözkonusu ülkelere yapılan ihraç taşımalarındaki bu gelişmeler, bir anlamda sektörün ilerlemesinde de büyük katkı sağlamıştır.

Türk Müteahhitlik firmalarınca, Sovyetler Birliğinin dağılması ile birlikte Rusya Federasyonu'na 10 milyar dolar, Türkmenistan'a 2 milyar dolar, Kazakistan'a 1,5 milyar dolar, Özbekistan'a 1 milyar dolar, Azerbaycan'a 500 milyon dolar ve Kırgızistan'a 300 milyon dolar olmak üzere toplam 15,3 milyar dolarlık müteahhitlik yatırımı yapılmıştır. Bu yatırımların % 60'ı realize edilmiştir. Özellikle zaman kavramının son derece önem taşıdığı müteahhitlik sektörümüz taşımacılık alanında tercihini karayolundan yana kullanmaktadır.

Diğer yandan İşadamlarımızca Türk Cumhuriyetlerine 200 milyon dolar ve Rusya Federasyonu'na 58 milyon dolar olmak üzere toplam 258 milyon dolarlık doğrudan yatırım yapılmıştır. Sözkonusu ülkelere işadamlarımızca yapılan yatırımlar konusunda aldığımız haberler doğrultusunda, tüm BDT ülkelerine, 1998 yılı ihraç taşımalarımızın 80.000 civarında gerçekleşmesini beklemekteyiz.

Ancak dış ticaretimiz açısından bu derece önemli ülkelere yönelik halen bir taşımacılık politikası geliştirilememiştir. Bu durum sözkonusu pazarları kaybetmemize yol açabilecek sonuçlar doğurabilir.

Karayoluyla Uluslararası eşya taşımacılığında Avrupa'ya taşıma yapan firmalara bir özmal taşıta karşılık, bir kiralık taşıt kullanabilme koşulu getirilmiş olmasına karşılık, BDT'na taşıma yapacak taşımacılara istedikleri sayıda kiralık taşıt kullanma hakkı verilmiştir. Bu uygulama taşıma düzeninin bozulmasına yol açmış ve haksız rekabetin oluşmasına sebep olmuştur. Avrupa'dan sonra en büyük taşımacılık pazarı olan BDT taşımalarında belli bir politika izlenmesi, kiralık taşıt kullanma hakkına sınırlama getirilmesi, uygulamalara geçilmesi, bu taşıma pazarlarının kaybedilmesini önleyecek, pazar payımızın artmasını sağlayacaktır.

Orta Asya Cumhuriyetlerinin de geçiş ücretlerini bir gelir kaynağı haline dönüştürdüklerini görüyoruz. Bu ülkeler 01.01.1998 tarihinden itibaren geçiş ücretlerine % 300'e varan oranlarda zam yapmışlardır. Bu zamların Orta Asya Ülkeleri ile sürekli gelişen ticari ilişkilerimizi etkileyebileceği düşünülmektedir.

2-Otoyol yapımları, güzergah araştırmaları ve yeni pazarlara açılma.

BDT taşımalarını, Samsun-Hopa otoyolunun tamamlanmaması nedeniyle taşıtlarımızın İran'ı transit geçmek zorunda kalmaları olumsuz yönde etkilemiştir.

Samsun-Hopa otoyolunun yapımının tamamlanması, ülkemizin Avrupa ile Kafkasya ve Orta Asya arasındaki köprü konumunu güçlendirecek ve İran'dan transit geçmek suretiyle ödemek zorunda kalınan ek maliyetten de kurtulunmuş olacaktır.

3-GAP projesinin ihracat potansiyeline hazırlık çalışmaları.

1998 yılı rakamları ile Güneydoğu Anadolu Projesi için öngörülen 6 katrilyon 928 trilyon 708 milyar TL.'lık yatırımın, 2 katrilyon 862 trilyon 861 milyar TL.'lık bölümü gerçekleştirilmiştir. 2005 yılında bitirilmesi planlanan proje sayesinde 22.931.267 ton tarımsal ürün, 16.114.525 ton tarıma dayalı sanayi ürünü üretimi öngörülmektedir.

GAP projesi toplam ödeneğinin % 6,8'lik bölümü ulaştırma ve haberleşme yatırımlarına ayrılmıştır. Ortadoğu ülkelerine yönelik tarım ürünlerinin taşınmasına olanak sağlayacak oranda bir yatırım ödeneğinin karayolu ulaşımına ayrılması isabetli olacaktır.

6. ULUSLARARASI İLİŞKİLER VE POLİTİKALAR

DARBOĞAZLAR

-Birçok uluslararası proje kapsamında yol ağını geliştirme ve standardını yükseltme çabası içerisinde bulunan Ülkemizde uluslararası güzergahlarımız büyük bir yoğunluk taşımaktadır. Aynı güzergahlar birkaç proje kapsamında değerlendirilebilmekte ve birkaç uluslararası yol numarası alması sözkonusu olmaktadır.

Uluslararası Karayolu faaliyetlerinden sorumlu kuruluşlar arasında yeterli eşgüdüm sağlanamamaktadır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ, İLKE VE POLİTİKALAR :

1. Uluslararası Karayolu stratejisi :

-Türkiye'nin Avrupa-Asya arasındaki köprü konumunu kullanarak, dış ticaretimiz içinde önemli bir paya sahip Avrupa ülkeleri ile, Avrupa'nın ve bizim büyük bir ticari potansiyel olarak gördüğümüz ve sıkı siyasi ilişkiler kurmayı amaçladığımız Bağımsız Devletler Topluluğu ve Orta Asya Cumhuriyetleri arasında ulaştırma altyapısının ülkemiz üzerinden geliştirilmesi, karayolu taşımacılık sektörünün gelişen pazarlar bağlamında etkin, güvenli ve ekonomik çalışmasını sağlayacak ülke düzeyinde ve uluslararası koşulların yaratılması sağlanmalıdır.

-Ülkemiz üzerinden yapılan uluslararası karayolu taşımalarının yollarımıza yaptığı zararları azaltmak amacıyla, demiryolu ve denizyolu ayağı olan kombine taşımalara ağırlık verilmelidir.

-Ülkemiz için alt sektörler bazında uluslararası taşımacılık ağları belirlenmeli, bu belirlemede Avrupa-Asya transit taşımacılığının sadece karayoluyla olması halindeki dezavantajlar gözönünde tutularak, denizlerle çevrili ve arada bir köprü konumundaki ülkemizin, Avrupa-Asya trafiği için kara-deniz kombine taşımacılığında terminal bir merkez haline getirecek projeler geliştirilmelidir.

-Çeşitli platformlarda faaliyetleri sürdürülen uluslararası altyapı projelerinin Birleşmiş Milletlerin Avrupa ve Asya örgütleri (ECE ve ESCAP) kapsamında değerlendirilerek bütünleştirilmesi için, uluslararası yol ağlarının sadeleştirilmesi konusunda çalışmalar sürdürülmeli , uluslararası platformlarda bu doğrultuda karar geliştirilmesini sağlayacak girişimler başlatılmalıdır.

-Artan yurtiçi ve uluslararası trafiğin güvenlik içinde seyrini sağlamak üzere, belirlenen güzergahlarda gerekli standartların geliştirilmesi, yol, taşıt ve trafik güvenliği ile ilgili altyapının gelişen talebe göre hazırlanması sağlanmalıdır.

-Türkiye ile AB arasındaki ortaklık ilişkisi ve bu ilişkinin tam üyelik perspektifi içinde geliştirilmesi, öte yandan taraflar arasındaki işbirliğinin etkili bir işleyişe kavuşturulmasını teminen, taşımacılık alanında hem ilke kararı hem de stratejide öngörülen hususların hayata geçirilmesi yararlı olacaktır. Bu bakımdan yeni "Ulaştırma Ana Planı" nın da hazırlanması sürecinde ülkemizin özellikle Trans

Avrupa Şebekelerine katılım olanakları üzerinde durulmalıdır. AB yetkilileriyle 1998 yılında gerçekleştirilmesi beklenen temaslar ortamında ulaştırma sektörü açısından özellikle olası hizmet müzakerelerinde Türkiye'nin pozisyonu bakımından önem taşıyan hususlar, kuruluşlarımız arasında koordinasyon sağlanarak, ayrıntılı bir biçimde belirlenmelidir.

-Bu bağlamda ülkemizin Trans Avrupa şebekelerine katılım olanakları üzerinde önemle durulmalı, Pan Avrupa Koridorlarından IV. Koridor'a, tanımlanan transit güzergahlarımızın dahil edilmesini kolaylaştırılacak politik ve teknik çalışmalar başlatılmalıdır.

-Değişen dünya konjonktürüne göre gelişen siyasi ve ticari ilişkiler doğrultusunda, Türkiye'nin, dış ticaret açışından potansiyel ülkeler olarak gördüğü Orta Avrupa ve Kuzey Doğu Avrupa ülkeleri ile taşımacılık ilişkilerimizin kolay ve en kısa yoldan yapılabilmesi için bu bölgede olan ve Türkiye'de sonlanabilecek koridorlar üzerinde, ilgili platformlarda girişimlerde bulunulmalıdır.

-Ülkemizin ihraç ürünü ve pazarı çeşitliliğine gidebilmesi, bu çerçevede uluslararası pazarlarda rekabet gücünü sürdürebilmesi, ihracat maliyetlerinde önemli paya sahip nakliye giderlerinin düşürülmesine bağlı olduğu bilinmektedir. Bu itibarla, önümüzdeki yıllarda, taşımacılıkta serbestleşme, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT), Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) ve İslam Kalkınma Teşkilatı (İKT) gibi uluslararası örgütler nezdinde ortak bir konu olarak benimsenmeli ve kararlı bir şekilde gündeme getirilmelidir.

-Türkiye, Gümrük Birliğinin doğal uzantısı olarak AB'nin Ortak Transit Sistemine dahil olmak konusunda gerekli girişimleri kararlılıkla sürdürmelidir. Bu sistem kapsamındaki sözleşmelere taraf olmak için yapılması gereken ulusal düzenlemeler tamamlanmalıdır.

-Karayolu, demiryolu ve içsuyolu taşıma türlerini içerecek şekilde UNCTAD tarafından hazırlanan Transit Taşımacılık Çerçeve Anlaşmasına taraf olunması sağlanarak Avrupa kıtasında Ortak Transit Sistemi ile geliştirilen taşımacılıktaki kolaylıkların ve standartların Kafkasya ve Orta Asya bağlamında da oluşturulması sağlanmalıdır.

-Türkiye stratejik konumundan yararlanarak, Avrasya coğrafyasında bağımsızlıklarını kazanan bir çok ülkeye gerek siyasi, gerek ekonomik açıdan model konumunda olması nedeniyle; Kafkas ve Orta Asya ülkelerinin karayolu taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesinde ulusal çıkarlarımız açısından da önemli olduğu görülen, teknik yardım desteğini sağlamalıdır.

2.Yakın Dönem İçin Geliştirilen Politikalar :

-Uluslararası ulaştırma konularında bir çok kuruluşu ilgilendiren sorunların çözüm yollarının araştırılması ve gereken tedbirlerin alınmasının temini amacıyla, uluslararası ulaştırma politikalarının diplomasi ve siyasi yönden sorumlusu Dışişleri Bakanlığı, Başbakanlık, teknik çalışmalar yönünden sorumlusu Karayolları Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, ticari yönden sorumlusu olan Dış Ticaret Müsteşarlığı'ndan üst düzey yetkililerden ve taşımacı özel sektör

mensuplarından oluşacak bir "Ulaştırma Hizmetlerinin Koordinasyonu Kurulu" kurulmalıdır.

-Ayrıca, uluslararası ulaştırma sorunları ve çözüm yollarına zamanında müdahalede bulunulabilmesi amacıyla Birleşmiş Milletler/ AEK ve ESCAP'da Ulaştırma konularında Uzman "Temsilci" bulundurulmalıdır.

-Ülkemizin henüz taraf olmadığı, uluslararası sözleşmelere taraf olunması yönünde çalışmaların hızlandırılması ve en kısa zamanda sonuca ulaşılması sağlanmalıdır.

-SECI, ECO, UBAK gibi organizasyonlarda geçiş belgeleri kotalarının kaldırılmasına ilişkin çalışmalara her türlü katılım ve destek verilmelidir. Doğal olarak bu çalışmalarda kotaların türlerine göre bir liberalleşme politikası uygulanmalıdır.

-Asya ve Ortadoğu bölgelerindeki ticaretin canlanmasını sağlamak ve Avrupa ülkeleri ile bu konuda uyum oluşturmak üzere AB, EFTA, Visagrad ve SECI ülkelerinde benimsenen geçiş ücretlerinin belirli bir teknik düzene oturtulması çalışmaları, Orta Asya ve Ortadoğu ülkeleri ile yapılan toplantılarda da gündeme alınmalı ve izlenmelidir.

-Son yıllarda, daha önce yoğun olarak kullanılan Yugoslavya güzergahı, iç savaş ve karışıklıklar nedeniyle kapanmış, diğer güzergahlar ve Ro-Ro hatlarıyla bu sıkıntı aşılmaya çalışılmıştır. Yugoslavya hattının tekrar normale dönmesinden sonra, yapılan görüşmeler neticesinde yeniden geçiş belgesi kotası belirlenerek, taşımalar başlatılmıştır. Ancak, eski Yugoslavya'nın yerine kurulan ve taşıtlarımızın geçmek zorunda oldukları Hırvatistan ve Slovenya ile yapılan görüşmelerde belirlenen geçiş belgesi kotaları düşük olduğundan, uygulamada Yugoslavya'dan geçebilecek taşıt sayısı düşük olmaktadır. Bu konu, ilgili ülkelerle yapılacak görüşmelerde öncelikle ele alınmalıdır.

-Gümrük İdarelerinde yaşanan taşımacılıkla ilgili sorunların giderilebilmesine ve gümrük işlemlerinin basitleştirilmesine katkıda bulunacak olan, TBMM Plan ve Bütçe Komisyonunda kabul edilen Gümrük Kanunu tasarısının yasalaşması sağlanmalıdır.

-Karar alma mekanizmalarının yerinden işletilebilmesi amacıyla sorumluluk ve yetkilerin gümrük idarelerine (taşra teşkilatı) devredilmesi ve bu idarelerde istihdam edilen personelin mevzuat ve uygulama yönünden gerekli eğitimlerden geçirilmesi yönünde gerekli hazırlıklar başlatılmalıdır.

-Avrupa, Asya ve Afrika ülkelerine taşıma yapan taşımacılarımızın, halen 48 ülkeyle Anlaşmalara dayalı ilişkilerini yürüten, bu konudaki gelişmeleri bir çok platformda izlemek zorunda olan Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün uluslararası ilişkiler konusunda uzman personel sayısı artırılmalı, sektörün giderek artan sorunlarının uluslararası ilişkilerden kaynaklanan kısmının çözümüne katkı sağlamak üzere bilgi ve deneyim sahibi "ulaştırma uzmanlığı" kadrolarının ihdası Üniversitelerle işbirliği yapılarak sağlanmalıdır..

II. DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYONU RAPORU :

a) Sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi içinde sürdürülebilir ulaştırma politikaları ve planları yaşama geçirilerek yeni demiryolu çağı yakalanmalıdır.

b) Türkiye'de demiryolu ulaştırması tüm dünyada olduğu gibi tüm alt sistemlerin en ekonomik, en uygun, ve birbirlerini tamamlayacak biçimde kullanıldığı bir sistem olmalıdır.

c) Ulaştırma sistemi yeniden gözden geçirilmeli, toplu taşımacılık yaygınlaştırılmalıdır. Yolcu taşımacılığında yüksek hızlı demiryolu taşımacılığı, yük taşımacılığında ise demiryolu ağırlıklı "çok modlu taşımacılık" geliştirilmelidir.

d) Bunları sağlayacak ulaştırma master planı yapılmalı ve bir devlet politikası haline getirilmelidir.

e) Ekonomik, güvenli ve çevre dostu olan demiryolu sistemi 21.Yüzyılda ağırlıklı olarak kullanılmalıdır. Kara yollarında ısrar edip, demiryollarının ihmal edilmesi eğiliminden vazgeçilmelidir.

f) Ulaşım alt sistemleri arasında eşit rekabet koşulları sağlanmalıdır.

g) Demiryollarının personel, finansman ve örgütsel yapı olarak canlanabilmesi için yürütülen "yeniden yapılanma" çalışmaları desteklenmelidir. Demiryolu sistemindeki finansal darboğazın aşılmasına, yeni örgütsel yapı ve işleyişe imkan tanıyan Demiryolu Kanunu çıkarılmalıdır. Demiryollarının etkinliği artırılmalı, müşterilere daha yüksek kalitede hizmet sunulmalıdır.

h) Günümüzde demiryolu sektörünün sadece diğer ulaşım modları karşısında rekabet gücünü artırmaya değil, birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde rekabet yaratılmaya çalışılmalıdır.

i) Avrupa Birliği'nde demiryolu politikaları, demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı, işletme ile altyapının en azından muhasebe bazında birbirinden ayrılması, yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması, alt yapı kullanım ücretlerinin adil bir şekilde belirlenmesi, demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi esaslarına dayanmaktadır. Böylece demiryolları açık ve rekabetçi bir piyasada yaşayabilme ve büyüyebilme avantajından yararlanabilecektir.

j) Demiryolu sektörünün içinde bulunduğu kısır döngüden kurtulması için yeniden yapılanması gerekmektedir. Bunun için de özellikle birikmiş borçların azaltılması, demiryollarına özerklik verilmesi (özelleştirme dahil) yolu ile TCDD'nin yapısının iyileştirilmesi ve rekabet yaratmak amacıyla alt yapı şebekesinin peyderpey yeni işleticilere açılması gerekmektedir.

k) TCDD'ye ekonomik işlerlik kazandırılması ve mali durumunun düzeltilmesine yönelik olarak hazırlanan ve demiryolunun yasal statüsünü ve hükümetle ilişkilerini düzenleyecek olan yeni Demiryolu Kanun Tasarısı en kısa sürede yasalaşması gerekmektedir.

l) Mevcut demiryolu altyapısının rehabilitasyonu çalışmaları bitirilmeli, tek hatlar çift hatta çıkarılmalı ve potansiyel olan yerlere yeni demiryolu hatları yapılmalıdır.

m) Uluslararası arenada ve bölge ulaşımında Türkiye'nin söz sahibi olabilmesi için uluslararası hatları kısaltan demiryolu yatırım projelerinin en kısa zamanda gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu konuda yitirilecek zaman alternatif
güzergahların benimsenmesi ve Türkiye'nin çok büyük potansiyele sahip Batı Avrupa – Asya transit taşımacılığının dışında kalmasına yol açacaktır.

n) Demiryollarını modernize etme ve demiryolu sektörüne sürekli yatırım yapma ihtiyacı geleceğin ulaşım sistemi olan çok modlu sistemin geliştirilmesi için de hayati bir önem taşımaktadır.

o) Boğaz tüp geçişi projesi Asya ile Avrupa arasında kesintisiz bir demiryolu bağlantısı sağlayacağından demiryolu sisteminin gelişiminde en önemli projelerden biridir. Bu nedenle boğaz tüp demiryolu geçişi projesi hayata geçirilmelidir.

p) Demiryollarına hayat veren yüksek hızlı tren ve çok modlu taşımacılığa destek verilmelidir. Potansiyel olan yerlerde hızlı tren hatları oluşturulmalıdır. Çok modlu taşımacılığı (vagonla TIR taşımacılığı da dahil olmak üzere) teşvik ederek kapıdan kapıya taşımacılık artırılmalıdır.

r) Türkiye'nin 21.Yüzyılda da en büyük projesi olmaya devam edecek olan GAP projesinin gerçekleştirilmesi sonucu oluşacak taşıma pazarından demiryollarının da yeteri kadar pay alması sağlanmalıdır.

s) Son teknoloji haberleşme imkanları demiryollarında da uygulamaya konmalı uluslararası demiryolları birliği UIC'nin yakın gelecekte demiryollarında uygulamaya koymayı planladığı haberleşme teknolojileri ivedi olarak Türk demiryolları sisteminde de kullanılmalıdır.

III. DENİZ ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYONU RAPORU

1. DENİZCİLİĞİMİZ

İnsanlarının su ile ilişkisi, milletlerin **gelişmişlik, medeniyet ve kültür** göstergelerinden biri olagelmiştir. Sularının kıymetini bilen, onlardan verimli şekilde yararlanabilen, bu tabiat hazinelerini en iyi şekilde koruyabilen ferdlerin varlığı ülkelerin bir güvencesidir. Bir devletin **deniz gücü**'nü etkileyen esas unsur, sahip olduğu coğrafi mevki ve potansiyel(toplam **nehir, göl ve deniz alanları,** bunların kıyı uzunlukları ve birbirleriyle bağlantıları, **sularındaki iklim şartları,** vs)'dir; lakin, ülkenin bu potansiyeli ve insan nüfusu içinde, denizciliği bilen ve denizden karayı seyredebilenlerin oranları burada en güvenilir ve öncelikli ölçüdür. Yüzme ve dalma su sporları bilen, yelkenli ve motorlu tekneleri kullanabilen **amatör denizciler**'inin sayılarının çok az olduğu, sularında çeşitli tekne ve araçların görülmediği özetle, **toplumunun denizi bilmediği ve denizden çekindiği** bir ülkede gelişmişlikten bahsedilemez. Ana yatırımı **denizcilik eğitimi** olan bu konu, milli savunma ve ekonomi(ulaştırma, ticaret,

turizm, gıda, vs) yanında, **ufku geniş, hedefe yürümesini bilen, sağlıklı, mücadeleci, yardımsever ve çevre dostu nesiller yetiştirilmesi** bakımından da çok önemlidir.

Türk Denizciliği'nin gelişmesini sağlayacak zemin, **olumlu etkenler** fazlasıyla mevcuttur: Kıtalar arsında yeralmamız; coğrafi mevkimiz ve iklimlerin uygunluğu; üç tarafımızın denizlerle(Karadeniz, Ege ve Akdeniz) çevrili olaması; kendimize ait boğazlar, Marmara Denizi, bol akarsular ve göller bulunması, vs.. Atalarımızdan bize miras kalan bu tabii nimetlere yenilerine de ilave etmekteyiz. Son 20-30 yıl içinde, elektrik enerjisi, içme suyu ve sulama suyu elde etmek için **Türk mühendisleri ve DSİ** tarafından inşa edilen teknoloji harikası barajlar ve arkalarındaki muhteşem sular Anadolu'yu **göller diyarı ve cenneti** haline sokmuştur; bunların kıyı uzunluklarının toplamı nerdeyse Marmara denizininkini geçmiştir.

Bu zenginlikler ve şanlı denizcilik tarihimiz ortadayken, bugün ulaşılan nokta maalesef hiç de iyi değildir. Denizcilik ve su sporlarında dünyada adımız hiç işitilmemektedir. Amatör sporcu ve denizcilerimizin, sportif tekne ve ticari gemilerimizin sayıları yok denecek kadar azdır. Engin deniz ve nehirlerimizin, ad ve sayılarını bile takip edemediğimiz göllerimizin üstleri bomboştur(buna rağmen, bilgisizlikten kaynaklanan üzücü su kazalarına sıkça ratlanmaktadır). Kıyılarımıza yakın adalara bile sahip çıkmadığımız, onlara düzgün adlar veremeyişimizden bellidir. Üzerlerinde teknelerle dolaşmadığımız için, elimizdeki su hazinelerin kirli sular, çamur ve sazların tehditi altında hızla yokolduklarını bile farkedememekteyiz(Türkiye'de ciddi boyutta bir toprak erozyonu ve çölleşme vardır). Nehirlerimiz, nice tabii ve baraj göllerimiz ve kocaman Marmara Denizi can çekişmektedir. Bilinçsiz avcılık neticesi, 10-15 sene gibi kısa sürede balık neslinin çoğunu tüketip suni balıkçılığa geçmiş bulunuyoruz! Anlaşılması güç bazı yorumlamalar ve imar uygulamalarıyla kıyılarımız mahvedilmekte, acımasızca buralardan asfalt yollar geçirilerek insanlarımızın su ve tabiat ile ilişkisi adeta kesilmektedir. Bir zamanlar iskeleler, kayıkhaneli evler ve yalıların süslediği temiz ve altın kumlu sahillerimiz, belediyelerin ve kanunların insafına bağlı olarak dolgu yollara, bina ve gazinolara dönüşmaktedir. Sayıları bir mantar gibi artan, kıyılarımızı bir beton yığınına çevirip güzelliğini bozan, sularımızı kirleten, üstelik senede en fazla 1-2 ay kullanılan **yazlık evler** bir müsriflik abidesi gibi sahillerimizde yükselirken su sporları ve yatçılığın hala bir lüks ve zengin işi olarak yorumlanması, **"yatı ve katı var"** gibi taşlamalarla edebiyatımızda yeretmesi büyük bir şanssızlıktır!

Teknolojik gelişmeleri(GPS, EPİRP, vs.) takip etmede ve uygulamada oldukça yavaşız; boğazlara elektronik denetim sistemi hala kurulamamıştır. Deniz'den karayoluna ve demiryoluna bağlantılarımız çok yetersiz, yavaş ve verimsizdir. İlkyardım ve can kurtarma, elektronik haberleşme, meteorolojik yayınlar, yangın söndürme ve pis su tahliyesi, yükleme-boşaltma gibi gemi, liman ve marina hizmetlerinde maalesef Yunanlıların bizden ileri olduğu değerlendirilmektedir.

2. DENİZ ULAŞTIRMASININ GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK ÖNERİLER

a) **Denizcilik Bakanlığının kurulması.** İlgili alandaki yetki ve sorumluluklar farklı Bakanlık ve Genel Müdürlüklere(Ulaştırma, Turizm, Dış Ticaret, Denizcilik Müsteşarlığı, Milli Eğitim, vs) dağıldığı için iletişim ve icraat verimi çok düşüktür.
b) **Devletin destek ve teşvikleriyle denizcilik eğitimi ve su sporlarının yaygınlaştırılması**
c) **Özel Sektörün, yabancı Sermaye ve Ortaklarının deniz ulaşımına yatırım yapması için teşvikler getirilmesi, sınırlayıcı mevzuatların yumuşatılması**
d) **Hızlı aktarma ve ulaştırma kolaylıklarının, teknolojik yeniliklerin limanlar, marinalar ve iskelelere getirilmesi(demiryolu hatları gibi)**
e) **Büyük göllere iskele, liman ve haberleşme ağlarının kurulması**
f) **Denizde ve limanlarda etkili bir elektronik denetleme(havadan ve karadan) sisteminin kurulması ve bir merkezde bilgilerin değerlendirilmesi**
g) **Denizler, bazı göller ve nehirlerimizin birbirine bağlanarak ulaşım kolaylıkları sağlanması**
h) **Datça Yarımadasının girişine 600 m boyunda bir kanal yapılarak Ege Denizinin Akdenize bağlanması**
i) **İstanbul, İzmir gibi şehirlerimizde, limanlarımız arasında yolcu ve hızlı yük taşıyacak yeni tekne sistemine gidilmesi**
j) **Akdeniz, Ege ve bilhassa Karadenizdeki komşularımızla ortak yatırımlara gidilmesi**
k) **Marmara Denizindeki tersane yoğunluğunun Karadenize(mesela Bartın) doğru kaydırılması.**

IV. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYONU RAPORU

21.Yüzyılda Havayolu Ulaştırması Politikası için Sonuç Bildirgesinde açıklanması düşünülen **Ana Hedefler:**

1) Direkt Ulaştırma Bakanına bağlı, tüm Sivil Havacılık kurumlarını da içine alan, ICAO'nun önerdiği gelişmiş ülkelerdekine benzer olan Bağımsız bir **Sivil Havacılık İdaresi Başkanlığı (Müsteşarlığı)** kurulması,

2) Adı geçen teşkilatın kuruluşunun gerçekleşmesi ile ilgili Kuruluş Kanunu ve kanun gereği teşkilatın çalışma şekli ile görev ve sorumluluklarının belirlenmesi,

3) Kamuya bağlı Tüm Havaalanı İşletmelerinin özelleştirilmesi ancak denetimlerinin adı geçen teşkilat tarafından yapılması,

4) Kamuya bağlı Tüm Ticari Havacılık İşletmelerinin (başta THY ve diğerleri) özelleştirilmesi,

5) Teşkilattaki Denetici Personel kalite ve sayısının uzmanlık sahalarına göre artırılması,

6) Uluslararası Sivil havacılık Kuruluşlarıyla (ICAO, ECAC, JAA Eurocontrol) ilgili faaliyetlerin bir yönetmelik çerçevesinde düzene sokularak yapılması,

7) Hava Alanlarında görev yapan Yer Hizmetleri Kuruluşları, Güvenlik Hizmetleri Kuruluşları, Catering Hizmetleri Kuruluşlarının faaliyetlerinin kalitesinin ve sayısının rekabete dayalı olarak artırılması,

8) Sivil Havacılık sahasında eğitim veren Üniversite ve Yüksek Okulların sayılarının ve eğitim seviyelerinin Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşlarının ön gördüğü seviyeye çıkartılması,

9) Tüm Havacılık Kuruluşları arasında Bilgisayar ağının gelişen teknolojiye uygun olarak hızlı ve güvenilir bir şekilde kurulması,

10) Tüm Askeri ve Sivil Meydanların Emergency ve olağanüstü durumlarda ortak kullanımının bir Yönetmelik çerçevesinde yapılmasının sağlanması,

11) Uçak Sanayiisi gelişmiş ülkelerle iş birliği entegrasyonuna gidilerek, Türkiye'de bakım ve İmalat Sanayisinin kurulması çalışmalarının artırılması,

12) Ülkelerle yapılan Hava Ulaştırma Anlaşmalarının güncelleştirilmesi,

13) Dometic uçuş noktalarının sayılarının artırılması ve bu uçuşların yolcular açısından avantajlı hale getirilmesi,

14) THY dışında, tarifeli uçuş yapmak isteyen özel şirketlere imkanlar ve fırsatlar sağlanarak tarifeli sefer sayılarının artırılması,

15) Uçuş Güvenliğinin daha da artırılmasının sağlanması.

V. KENTİÇİ ULAŞIMI ALT KOMİSYONU RAPORU

Bu sonuç bildirgesi
Avrupa Konseyi, Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı'nın
18 Mart 1992 günkü oturumunda kabul edilen
'Avrupa Kentsel Şartı'ndan (The European Urban Charter)
faydalanılarak hazırlanmıştır.

Kent Kavramı

İnsanlar kentlere yaşamak, çalışmak, gezmek, görmek ya da kültürel amaçlarla gelmektedirler. Kentler insan topluluklarının buluştuğu mekan; toplum hayatının temel çekirdeği ve karakterini oluşturan tarihi ve yasal bir oluşumdur Kentler öteden beri, temel kaynakların ve etki ağlarının merkezi olmuşlardır.
Kentlerin yayılması ve gelişmesi ile yeni sorunlar ortaya çıkmaktadır. 19. yüzyıldan başlayarak endüstri devrimiyle birlikte, binlerce insan yeni iş olanakları ve refahın çekimine kapılarak kentlere akın etmişler ve etmektedirler.
Bu akım nedeniyle, birçok kent halen toplumsal sıkıntıları ve gelişmenin beraberinde getirdiği sorunları yaşamaktadır. Bu olumsuzluğu giderebilmek, 21. yüzyıl kentini

yaşanabilir, uyumlu, güzel ve sağlıklı hale getirbilmek için gerekli kararları bugünden vermek gerekmektedir.

21. yüzyılda kentler

21. yüzyılın ideal kenti; kentli haklarını koruyan, olumlu yaşam koşulları ve yaşam biçimi sunan, ziyaretçiler, çalışanlar ve ticaret yapanlar, eğlence kültür ve bilgiyi arayanlar ve eğitim görenler için ulaşım, yaşam, çalışma, dinlence gibi gereksinimleri bir arada uyum içinde barındıran yaşam yeridir.
Bu kent aynı zamanda modern gelişmeyle tarihi mirasın korunması arasında denge kurmalı, eskiyi tahrip etmeden yeniyle bütünleştirmeli ve sürdürülebilir kalkınma ilkelerini sağlayabilmelidir.

21. yüzyılda kentiçi ulaşım

Özellikle önümüzdeki yüzyılda insanların büyük çoğunluğunun kentlerde yaşayacağı, motorlu - motorsuz araç kullanılarak ve/veya yaya olarak yapılan toplam yolculukların çok önemli bir miktarının kentiçinde gerçekleşeceği, kentsel yaşam ve yerel yönetimlerin gelişmesi ile ulaşıma yönelik yatırımların kentlerde yoğunlaşacağı gerçeği gözönüne alınırsa kentiçi ulaşımın önemi daha da belirgin hale gelmektedir.
Günümüzde özellikle sanayileşmiş ülke kentlerinde ulaşım ve hareketlilik ile ilgili bazı yaklaşımlar araştırma ve geliştirme aşamasında iken, bazıları daha şimdiden sınırlı kapsamda uygulamaya konmuştur. Yeni yüzyılın en azından ilk dönemlerinde geçerli olabilecek bu uygulamalar aslında halen benimsenen çağdaş yaklaşımlara ve politikalara dayanmaktadır. Bu politikalar en genel hatlarıyla;

- taşıtlara değil, insana öncelik veren,
- yatırım ve işletmecilikte kaynakların verimli ve etkin kullanımını sağlayan,
- yatırım ve işletme giderlerini azaltan,
- mevcut altyapı ve tesislerin kapasitesini en üst düzeyde kullanan,
- çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan ve destekleyen,
- toplumun çeşitli kesimleri arasında eşitlik ve hakkaniyetin sağlanmasına katkıda bulunan,
- toplumun ilgili kesimlerinin her aşamada kararlara katılımını sağlayan,
- modern teknolojilerin kullanımında etkinliği gözeten

ulaşım türlerinin, projelerin, yöntem ve tekniklerin öncelikle kullanılması yönündedir.
Bu politikalar ışığında ortaya konulan yaklaşımlar özellikle otomobilin kent içinde kullanımı konusundaki geleneksel yaklaşımların terkedilmesine yöneliktir. Yetmişli yılların sonlarından itibaren kent merkezlerinde otomobil kullanımının sınırlandırılması yönünde ortaya konulan, plancılar ve çevreciler tarafından hararetle desteklenen, ancak başta otomotiv sanayii olmak üzere bazı kesimlerin tepkisini çeken bu yaklaşımlar, günümüzde sınırlı bir ölçüde biçim değiştirerek gündemde gene de ön sırayı korumaktadır.[i]

21. yüzyılda kentlerde ULAŞIM ve hareketlilik[ii]

Avrupa Konseyi, Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı'nın 18 Mart 1992 günkü oturumunda kabul edilen ***'Avrupa Kentsel Şartı'***nda (The European Urban Charter) ***'Kentlerde Ulaşım ve Hareketlilik'*** başlığı altında özetle şunlar yazılıdır:

"Çağlardan beri insanoğlu, faaliyetlerinin çapını genişletmek için mücadele etmiş ve bu da ulaşım tekniklerinin sürekli gelişmesinde önemli bir etken olmuştur.
Ulaşımdaki her ilerlemeyle, insan yaşamı biraz daha değişmiş, bugünün kentlerinde yaya, at, raylı taşıma, otomobil, otobüs, ticari araçlar gibi ulaşım sistemlerinin çok ötesine erişilmiştir.

Bu tür gelişmiş hareketliliğin çeşitli faydaları vardır. Tercihler, kişinin yaşamak ve çalışma istediği çevreye, ilişkide olmak istediği kişilere göre yapılabilir.

Oysa, otomobil ilk icat edildiği 1884'den beri, ulaşım politikalarını yönlendirmiş, hatta etkisiyle toplu taşım sistemlerini dahi gözden düşürmüştür.

'Kente karşı otomobil'; çok basitleştirilmiş bir ifade olmakla birlikte; durum buna çok yakındır. Yavaş ama kesin bir biçimde, otomobil kentleri öldürmektedir. Öyle ki 2000'li yıllar, ikisi bir arada olamayacağından, otomobil ya da kentten birini seçmemizi zorunlu kılacaktır.

Bugünden bir şey yapılmaz, yeni düzenlemeler getirilmezse, araç trafiği; özellikle de özel araçlar ve kamyonlar, sadece kentleri tahrip etmekle kalmayacak, 'sera etkisi' ile tüm çevrenin zarar görmesine de hatırı sayılır bir katkıda bulunacaktır.

Araçlar; kentleri gürültü, rahatsızlık, ruhsal ve fiziksel tehlike, çevre estetiği ve sosyal alanların yok olması, hava kirliliği gibi sorunlarla tehdit ederler.

Üst sosyal sınıfların kentten yöre yerleşimlere göçmesiyle oluşan yeni koşulların ağır bedelleri vardır. Dahası, bu yöre kentlere toplu taşım hizmetini verimli ve ekonomik bir biçimde götürmek genelde olanaksız olmaktadır.

Hepsinin ötesinde, bu göçlerin kente verdiği kültürel ve sosyal kayıp kenti; yaşama, ilişki kurma, kültür ve tüm diğer faaliyetlerim sürdürüldüğü bir mekan olmaktan alıkoyar.

Burada sorun, kendini dev aynasında görme ve izole etme eğiliminde olan kentlilerin, yöre kentlerde, ve benzeri yerleşimlerde yaşayanlara karşı olmaları değildir. Bu daha çok, dünyamızı, aşırı büyümenin kötü yan etkilerinden korumaya karşı oluşturulan ortak çabaya bir katkı olarak değerlendirilmelidir.

1. İLKE - ÖZELLİKLE BİREYSEL ULAŞIM TÜRÜYLE (ÖZEL ARAÇLARLA) YAPILAN YOLCULUKLAR AZALTILMALIDIR

Son 40 yıldır uygulanan ve savunulan iki planlama prensibi, yaygın arazi kullanımı ve işlevlerin farklılaştırılması; (a) yerleşimlerin tıkanıp, orta sınıfın kenti terk etmesi, (b) verimli ve ekonomik toplu taşım hizmetlerinin götürülmediği yöre kentlerin oluşması gibi önemli çıkmazlara yol açmıştır. Böylece, 19. ve 20. yüzyıl başlarındaki başarı, aşırılıklara taşınarak ters etkilere yol açmış, kardan çok zarar getirmiştir. En gözle görülür, elle tutulur biçimde, insanlara bir yerde yaşayıp, başka yerde çalışmak, gerekli mal ve hizmetleri başka yerde sunmak, çocuklarını okula getirip götürmek gibi kaçınılmaz ek ulaşım yükü getirmiştir.

Anahtar çözüm; 'toplu' yerleşim kavramını benimseyerek, gerek kent içinde gerekse dışında yeni arazi kullanım kararlarıyla konut, çalışma alanları ve diğer kullanımların biraraya getirilip, bütünlüğün sağlanmasıdır.

İmalat sektöründe küçük ve orta ölçekli işletmeler ile üçüncü ve dördüncü sektörlerin büyümesi, konut ve dinlence alanlarının bunların hemen yakın çevresinde yer almasıyla düşünülmeli; evlerde yürütülen 'bilgisayara dayalı' çalışma hayatının da asosyalleşme etkileri nedeniyle bir çözüm olmadığı bilinmelidir.

2.İLKE-HAREKETLİLİK YAŞANABİLİR BİR KENT OLUŞTURMAYA YÖNELİK BİÇİMDE DÜZENLENMELİ VE ÇEŞİTLİ ULAŞIM ALTERNATİFLERİNE İZİN VERMELİDİR

Açıkça, ulaşımı yok farz etmek mümkün olmayacağı gibi tavsiye de edilmez. Aksine, belirli sektörel hedefleri izlemek yerine, yaşamanın keyif verdiği bir kent yaratmayı hedefleyen değişik ulaşım biçimleri sunmak daha yararlıdır.

Bu; toplu taşım, bisiklet, yaya gibi ulaşımlarla, kişi ve hizmetlerin bireysel ulaşımına öncelik vermek, ağır trafiği kısıtlamak, yol kullanımına örneğin; zaman ve mekanın dönüşümlü kullanımı; yarı zamanlı yaya dolanımı; dönüşümlü saat, gün, hafta ve yıl dilimi uygulamaları gibi yenilikçi kontrol kıstasları koymak; bisiklet yolları ve titizlikle

düzenlenmiş yaya yolları oluşturmak ve kent dışı otopark yerleriyle birlikte merkeze ulaşımda düşük maliyetli, sık, güvenli toplu taşım sistemleri yaratmak anlamına gelir.

3.İLKE-SOKAKLAR SOSYAL MEKAN OLARAK ALGILANMALI VE DÜZENLENMELİDİR

Sokağın yaşanabilir sosyal bir mekan olarak kaybı, kentte güvensizliğin artması ve kentsel bozulmayı da beraberinde getirir.

Artan güvenlik, asayiş ve sosyal uyum; geniş kaldırımlar, yaya bölgeleri ile sokakların iyileştirilmesi, doğru sokak düzenlemesi ve planlaması ile trafik akımlarının kontrolü ve tek yönlü yolların dikkatli kullanımı demektir.

Bu aynı zamanda açık alanların; yüksek kaliteli ve dayanıklı malzeme kullanılarak; kaliteli kent mobilyası, yol levhaları, ticari tabelalar, cephe düzenlemeleri; yeşillendirme, su, heykel çeşme ve anıtlarla donatılarak, korunması ve iyileştirilmesi demektir.

Bu yaya kaldırımlarında ve kafe önlerinde; çekici ve kaliteli, özel, ticari ve kamu aktivitelerini özendirmektedir.

Bu rahatsızlık veren gürültülerin olabildiğince yok edilmesi demektir.

4.İLKE-DEĞİŞİM ve DÖNÜŞÜME YÖNELİK OLARAK SÜREKLİ EĞİTİM VE ÖĞRETİM ÇABASI İÇİNDE OLUNMALIDIR

Belirli değişimler, bireysel davranış değişiklikleri olmadan gerçekleşemez, bireylerin çevre konularına artan duyarlılıkları ise her zaman kökleşmiş davranışlarını değiştirme isteği ile paralel gitmemektedir.

Yerel yönetimler halkı bilinçlendirme konusunda, insanlara, sokakların kendilerine ait, ortak mülkiyetlerinde olduğunu anlatma, bu nedenle sokakların herkes tarafından ortak, uyumlu ve korunarak kullanılması gerektiği fikrini aşılama ve insanların olumsuz davranış kalıplarını değiştirmeye yönelik, bilinçlendirici kampanyalar düzenleme sorumluluğunu taşırlar.

Politikacı, yönetici ve halkın birlikte aydınlatıldığı ya da katılımın sağlandığı kentlerde, olumlu gelişmeler; sağlanamadığı koşullarda ise olumsuz bir değişim gözlenmiştir."

Aynı ***'Avrupa Kentsel Şartı'***nın ***'Kentlerdeki Özürlü ve Sosyo-ekonomik Bakımdan Engelliler'*** başlıklı bölümüne de 'erişim' ile ilgili olarak aşağıdaki ilke konulmuştur:

"5.İLKE-YOLCULUK, İLETİŞİM VE KAMU ULAŞIMI TÜM İNSANLAR İÇİN YAPILABİLİR VE ERİŞİLEBİLİR OLMALIDIR

İnsanların ve malların serbest dolaşımı, temel kişisel haklardan olmakla birlikte, toplumun bazı grupları için yolculuk ve iletişim sorun olmaya devam etmektedir.

Söz konusu haklar, yaşlarından veya zihinsel yeteneklerinden, dil bilgisi ve yerel geleneklerden kaynaklanan engelleri olan grupları kapsar. Bu nedenle, bu kişilerin değişik olanak ve faaliyetleri kullanımı; evrensel resimli anlatımlar, tercümeler, yaya ve bisikletliler için yollarda uygun işaretlemeler, etkili kullanıcı uyumlu bilgi sistemleri kullanılarak teşvik edilmelidir."

Neredeyiz ve Ne Yapmalıyız?

21. yüzyıla girişte dünyada yaşanan hızlı ve radikal değişimler ve gelişmelerle ülkemiz kentleri ve kentlerdeki ulaşım sistemleri kıyaslandığında henüz çözümlerin değil, sorunların başında olduğumuz görülmektedir. Batı ülkelerinin kentlerindeki ulaşım sistemlerinin tam tersi olan toplu ulaşım ağırlığından uzak türel dağılım nedeniyle kentlerimizde ulaşımdan kaynaklanan sorunlarının giderek artması, ciddi ölçekte taşıt kilitlenmeleri yakında beklenmelidir.

Kent yöneticilerinin benimsediği ve uygulanmakta olduğu ulaşım ve trafik planlama yaklaşımları sürdürüldüğü sürece kentsel gelişimin, kentiçi ulaşımın ve kent yaşantı-

sının giderek kötüleşmesi kaçınılmazdır. Ancak ülkemiz kentleri için en büyük şans, Batı ülkelerinde yaşanan sorunların kentlerimizde yaşanmadan, onların yaptıkları hatalar tekrar edilmeden önlenebilmesidir.

Hızlı kentleşme süreci içinde olan ülkemizde kentiçi ulaşımdaki çözümlere ulaşılabilmesi için;

- Ulaşım ve trafik planlanmasında taşıtlara değil, insanlara öncelik veren, mevcut altyapı ve kaynakları olabildiğince verimli kullanılmasını amaçlayan çağdaş politikalar, yaklaşımları ve tercihler açıkça ortaya konmalı ve bu yöndeki uygulamalara hemen geçilmelidir,
- Kent yöneticileri ulaşım konusundaki yatırım ve projelere karar vererek teknisyenleri bunları gerçekleştirmek için görevlendirmek yerine, en doğru kararı verebilmeleri için onları alternatif çözümler üretmek için görevlendirmelidirler,
- Kentiçi ulaşımın gerektirdiği uzmanlıkların oluşturulması ve uzmanlıkların derinliğine geliştirilmesi için akademik ve mesleki eğitim konusunda bir seferberlik başlatılmalıdır,
- Gerek trafik ve gerekse toplu ulaşım sistemlerinin işletmecilik boyutuna gereken önem verilmeli, mevcut altyapı ve diğer kaynakların kullanımındaki performansın geliştirilmesine öncelik verilmelidir,
- Kentiçi ulaşımın planlama, halkın katılımı, işletme, denetim ve kaynak yaratımı ve kullanımı konusundaki mevcut yasal ve kurumsal yapı kısa sürede çağdaş yaklaşımlar ve teknolojiler çerçevesinde geliştirilmelidir,
- Kamu ve özel kesim işbirliğini artıracak, ülkemiz kentlerinde ulaşım konusundaki özel kesim katılımını geliştirecek ve mevcut işleticileri yeni bir anlayışla düzenleyecek girişimler başlatılmalıdır,
- Küresel bilgi iletişim kaynakları ve işbirliği imkanları kullanılarak en son teknolojiler ve yaklaşımların uygulanması konusunda yoğun çaba gösterilmelidir.
- Ülkemiz kentlerinde ulaşım sistemlerindeki mevcut verimsizliklerin ortadan kaldırılması ve yakın gelecekte ortaya çıkabilecek ciddi sorunların ortadan kaldırılması için 21. yüzyılda önemli girişimlerin gerektiği, bunların ne yönde ve nasıl gerçekleştirileceği artık bilinmelidir.

VI. BORU HATLARI ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYONU RAPORU :

Güvenli ve ekonomik olması nedeniyle, dünyada ham petrol, doğal gaz ve rafineri ürünlerinin, boru hatları ile taşınması giderek yaygınlaşmaktadır. Bu hususta önümüzdeki yıllarda yani 21. Yüzyılda ortaya çıkması beklenen veya yapılmasında yarar görülen öncelikli konular aşağıda özetlenmektedir :

a) Türkiye'deki en önemli ham petrol boru hattı olan Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, Irak ile Birleşmiş Milletler Örgütü arasında yapılan anlaşma sonucunda geçici olarak hizmete açılmıştır. Ancak, bu hattaki petrol taşımacılığı faaliyeti asgari düzeyde bulunmakta ve bu durumun sektörel yatırımların finansmanı konusundaki olumsuz etkisi devam etmektedir.

b) Irak Devletinin uluslararası sorunlarının tamamen çözülmesi ile Birleşmiş Milletler Örgütü'nün Irak'a uyguladığı ambargonun kaldırılarak, Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı'nın tam kapasitede açılması beklenmektedir.

c) Orta Asya ve Kafkasya Bölgelerinde üretilecek ham petrol ve doğal gazı Türkiye üzerinden Batı Avrupa pazarlarına ulaştıracak boru hatlarının gerçekleştirilmesine yönelik girişimler sürdürülmektedir.

d)Kafkasya ve Orta Asya Bölgeleri petrollerini Batı Avrupa pazarlarına ulaştıracak ham petrol boru hattı projeleriyle ilgili güzergah tespit çalışmalarından, Türkiye'nin tezleri doğrultusunda sonuçlar alınacağı ve boru hatlarının yapımı konusunda daha ileri adımların atılacağı tahmin edilmektedir.

e) Ülkemize stratejik ve ekonomik açıdan önemli faydalar sağlayacak olan, Hazar – Akdeniz Ham Petrol Boru Hattı Projesi'nin Dünya Bankası'nca desteklenen fizibilite ve çevresel inceleme çalışmalarına devam edilmektedir.

f) Doğal gaz kullanımının ülke çapında yaygınlaştırılmasına yönelik yatırımlara devam edilmektedir. Bu kapsamda, yapımı sürdürülen ve yapılması gerekli olan yatırım ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için kamu yatırımlarının yanısıra, sektör özel yatırımlara açılmalıdır. Doğal gaz sektörünün, özel yatırımlara açılması; kapsamlı yasal düzenleme yapılarak BOTAŞ'ın tekel yetkisinin kaldırılması veya mevcut mevzuat çerçevesinde BOTAŞ'ın iştirakleri yoluyla mümkün olabilecektir. Öncelikli olarak, doğal gaz dağıtım şebekesi yatırımı ve işletme maliyetinin oldukça yüksek olması nedeniyle, şehirlerde doğal gaz dağıtım faaliyetlerinin belediyeler ve BOTAŞ gibi kamu kuruluşları sorumluluğundan alınarak, özel sektöre devri yerinde olacaktır.

g) Doğal gaz konusunda arz güvenliğinin sağlanmasına yönelik kaynak çeşitlendirmesi politikası doğrultusunda, İran ile 12 Ağustos 1996'da imzalanan doğal gaz anlaşması çerçevesinde, İran-Türkiye doğal gaz boru hattının inşaasına başlanmıştır.

h) İlave doğal gaz ithali amacıyla, 1 Kasım 1997'de Rusya Federasyonu ile imzalanan anlaşma gereğince, Rusya-Türkiye arasında Karadeniz'den geçecek ikinci bir doğal gaz boru hattının inşaasına başlanması planlanmaktadır. Özellikle, Türkmenistan'dan doğal gaz ithali amacıyla, Doğu Anadolu Bölgesinden Türkiye'ye giriş yapacak yeni doğal gaz boru hatlarının inşaasına yönelik girişimlerden olumlu sonuçlar alınacağı tahmin edilmektedir.

i) Doğal gaz arzından olacak bu gelişmelere paralel olarak, Doğal Gaz Ege İletim Hattı Perojesinin Karacabey-İzmir bölümüne başlanması öngörülmektedir.

VII. HABERLEŞME ALT KOMİSYONU RAPORU

Bugün, toplumsal, siyasi ve iktisadi açıdan yeni bir çağın kapılarını aralamaktayız. "Enformasyon Çağı" olarak adlandırılan bu tarihsel değişime adım atarken, değişimin daha çok üretim sistemlerinin ve iş sürecinin dayandığı teknoloji tabanında kendini gösterdiği, enformasyon teknolojisindeki olağanüstü gelişmelerin değişimde belirleyici rolü oynadığı açıkça gözlemlenmektedir.

21. yüzyıla; diğer bir deyişle, enformasyon çağına girerken ülkemiz haberleşme politikalarının ve enformasyon alt yapısının planlanmasında aşağıda özetlemeye çalıştığımız hususların dikkate alınmasında büyük yararlar görülmektedir.

1. **Uydu Haberleşmesi :**

Dünyada bugünkü göstergeler mevcut uydu haberleşme sistemlerinin işlevlerini 21. Yüzyılda da sürdüreceği yolundadır. Ancak, uydu haberleşmesinin daha ziyade ve süratle mobil haberleşme hizmetlerine kaydığı gözlenmektedir. Bu çerçevede ülkemizde de mevcut uydu iletişim sistemleri korunurken yeni teknoloji mobil uydu sistemlerine özel önem verilmeli ve çalışmalar mutlak surette bu yöne kaydırılmalıdır.

Bu çerçevede tüm bireysel haberleşme imkanlarının (telefon, telefaks, çağrı, data nakli, internet gibi) sunulması planlanan Alçak Yörünge Uydu sistemlerine (LEO) aktif olarak katılınmalı, alçak yörüngelerden yeryüzü araştırmaları, meteoroloji çalışmaları ve benzeri hizmetlerin de verilebildiği dikkate alınarak bir "Milli LEO Programı" oluşturulmalıdır.

Özellikle internet erişimi konusunda LEO'ların kullanımının giderek yaygınlaşması beklenmektedir. Özellikle interaktif erişim için temiz ve büyük band genişliği gerektiren uygulamalarda VSAT teknolojisi kullanımı giderek yaygınlaşacaktır. Bu uygulamanın en çok uzaktan eğitim konusundaki beklentileri karşılaması umulmaktadır. İnternet şebekelerinin birbirlerine aktaracakları trafiğin giderek uydu üzerinden yapılması yaygınlaşacaktır. Hatta şebekeler arası trafiğin azaltılması için "bilgilerin uydu üzerinde tutulması" projelerine (TELEDESIC gibi) şimdiden başlanmıştır.

2. Mobil Haberleşme :

Haberleşme teknolojisindeki hızlı ilerleme ve kişisel taleplerin terminal ve kişisel serbestliğe doğru ilerlemesinden dolayı, 2000 yılından sonra haberleşme trafiğinin %50'den fazlasının mobil sistemler üzerinden olacağı tahmin edilmektedir. Mobil multimedya haberleşme sistemlerinin başarılı olabilmesi PSTN, ISDN, GSM, DECT, bilgi sistemleri teknolojileri, televizyon yayıncılığı gibi servislerin birleşimi ve gelişmesiyle olacaktır. Mobil multimedya haberleşmesi adımları aşağıdaki gibi olması beklenmektedir.

1. Adım:

- GSM 900/1800 : Telefon, veri iletimi, faks, kapalı kullanıcı gurubu, kısa mesaj servisi gibi servisleri içermektedir.
- DECT : İş merkezi, kampüs gibi yüksek trafiğe ve sınırlı alana sahip yerlerde terminal mobilitesi sağlayacak sistemler.

2.Adım:

- 2Mbit/s veri hızını sunacak olan UMTS'in (Küresel Mobil Telekomünikasyon Sistemi) ve geliştirilmesi ve pazara sunulması
- 156'dan 600 Mbit/s'a kadar ultra hızlı kablosuz LAN'lerin geliştirilmesi.
- 6-10 Mbit/s ye kadar hızlı kablosuz erişim sistemlerinin geliştirilmesi

3- Adım:

- 10 Mbit/s iletişim hızını sunabilecek mobil haberleşme sistemlerinin kullanıma girmesi.
- 156-600 Mbit/s hızını sunabilen ultra hızlı kablosuz erişim sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanıma girmesi.

3. Katma Değerli Telekomünikasyon Hizmetleri :

Katma değerli telekomünikasyon hizmetleri, diğer ülkelerde olduğu gibi süratle özelleştirilmelidir.Mevcut katma değerli servisler yönetmeliği ve 4161 sayılı kanun kıt kaynaklara yönelik lisans verilmesini tariflemektedir. Ancak bu yöntem diğer konularda lisans veya ruhsat verilmesine uygun değildir.

Lisans veya ruhsat verilebilecek konular :

- GSM 900 : Türkcell ve Telsim'e 2 adet lisans verilmiştir.
- GSM 1800 : Daha dar alanlarda ve yoğun trafiği bulunan bölgelerde kullanıcılara yüksek kaliteli ve daha düşük maliyetli hizmet sunulabilecektir. Bölgesel olarak en az iki lisans daha verilmelidir.
- DECT : Kampus ve iş merkezi gibi yerlerde çok sayıda ruhsat verilebilir.
- NMT : Mevcut şebeke lisans altında işletilebilir.
- MOBİL DATA,GPS : Bu konuda en az iki lisans verilebilir.
- ÇAĞRI CİHAZI: Mevcut şebeke ve yeni kurulmakta olan şebekeler lisans'a dönüştürülebilir.
- ANKESÖRLÜ TELEFONLAR : Kamu hizmeti niteliğinin korunması için zorlayıcı hükümleri de içeren ülke çapında en az iki lisans verilebilir.
- CATV : Bu konuda bölgesel olarak çok sayıda lisans verilebilir. Ancak lisans sözleşmelerinde ses iletimi, internet erişimi, video on demand, pay TV gibi ilave hizmetlerin yer alma şartları açıkça belirtilmelidir.
- TURPAK, TURNET, TTNET, TDM : Veri iletişimi hizmetleri , internet omurga şebekeleri ve erişim şebekelerine çok sayıda lisans verilebilir.
- VSAT/IBS/UYDU SERVİSLERİ : Bu konularda mevcut gelir paylaşımı sözleşmeleri lisansa dönüştürülebilir ve çok sayıda yeni lisans verilebilir.

4. Sosyal Uygulamalar :

Eğitim alt-sektörü haberleşmeden en fazla etkilenecek sektör olabilir. Klasik okulların temel iki fonksiyonu olan insan yetiştirme ve bilgi üretmenin birbirinden ayrılması, klasik eğitim anlayışının ortadan kalkması, insan yetiştirmenin sanal eğitim ortamlarında, bilgi üretiminin ise laboratuvar ve araştırma merkezleri etrafında örgütlenmesi beklenebilir. Bu noktada "sanal eğitim" fikrinin ülkemizde doğmuş olması (Açık Öğretim) ve uzun yıllardır uygulanıyor olması, bu konuda ülkemizin edindiği küçümsenmeyecek bir bilgi birikimi ve bu bilgiden yararlanma gereği vurgulanması gereken bir noktadır. Sanal eğitim, sayısı 80'e varan alt-yapı sorunları ve nitelikli öğretim elemanı yokluğu darboğazında bulunan yüksek öğretimimiz için bir çözüm olabilir.

Gerek kamu, gerek özel kesimde, hizmetler sektörünün diğer alt kesimlerinde de eğitim alt-sektöründe olduğu gibi önemli yeniden örgütlenme modelleri oluşabilir. Pek çok hizmet, hizmeti üretenle yeryüzüne gelmeden tüketildiği gibi, hizmet üretenin de özel olarak işyerine gitmeden hizmet üretmesi mümkün olabilecektir. Bu gelişmeler trafikte insan yoğunluğunun azalacağının işaretidir. O halde 21. Yy. Ulaşımı için politikalar geliştirirken haberleşme teknolojilerindeki gelişmelerin diğer ulaşım alt-sektörleri (kara, deniz, hava ulaşımı) politikalarını da etkileyeceği gözönünde tutulmalıdır.

5. Regülasyon :

Katma değerli servislerin lisans ve ruhsatlarının verilmesi ve ileride ses iletiminin özelleştirilmesiyle ortaya çıkacak durumun kontrol edilebilmesi için en kısa sürede güçlü bir Regülasyon Otoritesinin (Düzenleyici Kuruluş) oluşturulması gerekmektedir. Böyle bir kuruluşun oluşturulması başlamış olan özelleştirmenin kontrol altında tutulması için hayati öneme sahiptir.

Bu otorite aşağıdaki nitelikleri taşımalıdır.

- Siyasi etkilerden arındırılmış bağımsız bir kuruluş olmalıdır.
- TBMM'ye karşı sorumlu olmalıdır.

- Finansal olarak özerk olmalı, gelirleri genel bütçenin dışındaki fonlardan sağlanmalıdır.
- Lisans ve ruhsatların verilmesinde belirleyici rolü olmalıdır.
- Lisans ve ruhsat şartlarının uygunluğunu denetleyici insan gücüne ve techizata sahip olmalıdır.
- Lisans ve ruhsat şartlarını uygulatmakla ilgili yaptırım gücüne sahip olmalıdır.
- Telekom sektöründe kısa dönem ve uzun dönem stratejilerin oluşturulmasını sağlayıcı insan gücüne sahip olmalı ve bu stratejileri siyasi idareye tavsiye etmelidir.
- Uluslarası forumlarda ülkemizi temsil eden heyetlere temsilci göndermelidir.
- Tüketici haklarını korumaya yönelik görevleri bulunmalıdır.
- Yönetimi sadece resmi yetkililerden oluşturulmamalı, sektörle ilgili kuruluşlar ve tüketici temsilcileri de yönetimde yer almalıdır.
- Şebeke ve servislerin biribirleri ile etkileşimleri ve haksız rekabet oluşturulmamasına yönelik düzenleme yetkisi ve yaptırm gücü bulunmalıdır.
- Ara bağlantı (interface) koşullarının oluşturulmasında yetki sahibi olmalıdır.
- Tarifelerin oluşturulması, uygulanması, denetlenmesi konularında tüketici hakları ve haksız rekabeti önleme bakımından yetki sahibi olmalıdır.

Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi, 21. Yüzyıla girerken ülkemizde de bu hizmetlerin zaman geçirmeden özelleştirilmesi, küçülen, küreselleşen dünya içerisinde kendi devlet idaremiz de mümkün olduğunca küçülmeli ve sadece regüle edici kuralları koyan, tarifnameleri ve serbest rekabet kurallarını belirleyen bir yapıya kavuşturulmalıdır. Önümüzdeki yıllarda en büyük hedefimizin bu olması gerekir.

Ayrıca, yukarıda sözü edildiği gibi tüm haberleşme hizmet ve teknolojileri dünya çapında, yani global kavramlardır. Global sunulacak hizmetler için regülasyonun da global ölçülerde ve çerçevede yapılması gerekir.

Global regülasyonlar uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU) tarafından tüm üye ülkelerin katkılarıyla yapılmaktadır. Avrupa çapında ise regülasyonlardan sorumlu kuruluş Avrupa Posta Telekomünikasyon Birliği (CEPT)dir. O halde, hem ITU, hem de CEPT'in çalışmaları şimdi olduğundan çok daha etkin ve verimli takip edilmeli ve ülke yararına regülasyonların çıkarılabilmesi için olanca gayret gösterilmelidir.

6. Tarife :

Tarifelerin oluşturulması, uygulanması ve denetlenmesi , Bakanlık regülasyon otoritesi ve İşletici kuruluşlarla birlikte yapılmalıdır. Tarifelerin oluşturulması için her servis konusunda genel prensipler ve değişiklik koşulları önceden belirlenmelidir.

7. Telekomünikasyon kanunu :

Türk Telekom'un hisselerinin satışı, katma değerli servislere lisans verilmesi ve ses iletiminin özelleştirilmesi için mevcut kanun ve yönetmelikler yeterince uygun değildir. Yasal zeminin oluşturulması için yeni bir Telekomünikasyon Kanunu'nun bir an önce çıkarılması gerekmektedir.

8. İnternet :

İnternet dünyada büyük bir hızla yaygınlaşmakta ve teknolojinin getirdiği yeni servislerin hızla kullanıma girmesiyle 21inci yüzyılın bilgi ve iletişim platformu olacaktır. 2000 yılında ses iletim şebekelerinden taşınan trafikle veri şebekelerinden taşınan trafik eşitlenecektir. Şimdiden kısıtlı uygulamaları görülmekle birlikte 4-5 yıl sonra internetin yaygın olarak ses iletim şebekesi olarak kullanılması beklenmektedir.

Ülkemizde internet son iki yıldır yaygınlaşmaya başlamış ve çok sayıda internet servis sağlayıcı ile TURNET faaliyete başlamıştır. Şu anda çeşitli sıkıntıların yaşandığı ve kendiliğinden gelişen, kontrolsüz bir ortamın yaşandığı internette ileride oluşması beklenen gelişmeler de dikkate alındığında internet konusunda yönlendirici ve denetleyici şartların oluşturulması büyük önem kazanmaktadır. İnternet için alınması gereken önlem önerileri aşağıdadır.

- Regülasyon Otoritesi oluşturulmalıdır.
- Yurt dışı çıkışları ucuz tarifeler oluşturularak kontrol altına alınmalıdır.
- Erişim için ses şebekesi planlamaları gözden geçirilmeli ve gerekli önlemler alınmalıdır.
- Erişim için transmisyon Türk Telekomünikasyon A.Ş. tarafından sağlanmalıdır.
- İnternet üzerinden taşınacak olan ses trafiği için tarife ve denetim yöntemi oluşturulmalıdır.
- İnternet omurga işletmelerine lisans verilmelidir.

Kullanıcıların internete erişimleri hem işletme açısından hem de teknolojik olarak günümüzün en büyük sorunlardan birini oluşturmaktadır. Bu sorunun aşılması için değişik iletim ortamları kullanılmasına başlanacaktır. Her kullanıcının bulunduğu ortama üç adet tel bağlantısı mevcuttur. Bunlar telefon,enerji ve kablolu televizyon telleridir dolayısıyla yeni erişimler enerji teli ve kablolu televizyon tellerini kullanacaktır.

Kablolu televizyon teknolojisinin gelişmesi HCF standardının oluşması ve şebekelerin interaktif hale getirilmesiyle CATV şebekesi üzerinden geniş bant sağlayan internet erişimi günümüzde yapılabilir hale gelmiştir.Şebekelerin gelişmesiyle yaygın olarak kullanılmaya başlanacaktır.

Alçak gerilim hatları üzerinden veri taşınması henüz gelişme aşamasında olan bir teknolojidir.Bu teknolojide sokak trafosuna bağlı abonelerin trafiği trafodan önce toplanarak Frame Relay üzerinden ana şebekeye ulaştırılmaktadır.Bu teknoloji ile her kullanıcıya 1 Mbit/s bant genişliği sağlanabilmektedir.

Eğitim, öğretim, sağlık gibi konularda nitelik ve nicelik yönünden hizmetin iyi ulaşamadığı bölgelere, topluluklara uzaktan girişimli (interactive) hizmet sunulması 21. Yy'da yaygınlaşmalıdır.

9. İnsan kaynakları :

21. yüzyılda haberleşme sahasında, uzmanlaşmaya özel önem verilmelidir. Üniversitelerde Uydu Haberleşme Mühendisliği, Mobil Haberleşme Mühendisliği, Internet Mühendisliği gibi bölümler düzenlenmelidir.

Doktordan eczacıdan daha çok teknolojik beyinlere ihtiyaç duyulmakta olup; teknisyen ve tekniker seviyesinde de çok kaliteli eğitim verme imkanları aranmalıdır.

İstihdam politikası gözden geçirilmeli, kafiteye insanlar uygun görevlere getirilmelidir. Genç beyinlerin iletişim teknolojisine ilgilerini çekecek tedbirler alınmalıdır.

10. Posta hizmetleri :

21. Yüzyılda Posta hizmetlerinin yeniden düzenlenmesi ile özelleştirilmesine ve Posta Hizmetlerinde İnsan kaynaklarından çok elektro-mekanik cihazların kullanılmasında yarar olacaktır.

Özel Posta şirketlerinin kurulması ve denetlenmesini de sağlayacak şekilde Posta Kanununun yenilenmesinde yarar vardır.

Elektronik Mektup Taşıma Yöntemi ile bilgisayar ortamında mektup taşıma olanağını getirecek bir projenin devreye alınmasında yarar vardır.

Postada internet kullanımının başlatılması ve elektronik mektup gönderme sisteminin internete açılaması sağlanabilir.

9. ULAŞTIRMA ŞURASI
21. YÜZYIL ULAŞTIRMA POLİTİKASI (SONUÇ BİLDİRGESİ) KOMİSYONU

1. BAŞKAN

Ali TÜLÜMEN TGM Genel Müdürü

2.ALT KOMİSYON BAŞKANLARI

Fatih Mehmet YURDAL (HABERLEŞME) TGM Gn. Md. Yrd.

Ümit ÇENDEK (HAVAYOLU) SHGM Gn. Md. Yrd.

Osman Olcay GÜNEY (BORU HATTI) DPT Müsteşarlığı Pl. Uzm.

Ferudun AKYÜZ (DEMİRYOLU) TCDD APK Bşk.

İsmail Hakkı ACAR (KENTİÇİ) Mimar Sinan Üni. Öğr. Üyesi

Prof. Dr. Esen Özsan (DENİZYOLU) ODTÜ Öğr. Üyesi

(KARAYOLU) Başkan Seçilemedi

3.ÜYELER

Yücel KURU TGM Gn. Md. Yrd.

Gafur YARDIMCI DHMİ Gn. Md. Yrd.

Mehmet BÜYÜKTAŞ Kayseri Vali Yrd.

Prof. Dr. Yurdanur TULUNAY İTÜ Öğr. Üyesi

Saime PEKBAY BOTAŞ Gn. Md.lüğü Bşk. Yrd.

Halil CEYLAN Türk Telekom A.Ş. Gn. Md.lüğü APK Bşk. V.

Hülya ZEYBEK TCDD Gn. Md.lüğü Dai. Bşk. V.

Fikri GİRİNTİLİ TGM Dai. Bşk.

İsmet DUMAN TCDD Gn. Md.lüğü Şb. Md.

Recep ÇAKAL DPT Müsteşarlığı Pl. Uzm.

Namık TEKİN Kocaeli Vali Yrd.

Erkan GÜLSOY TGM Şb. Md.

Prof. Dr. Fadime TANER Mersin Üni. Öğr. Üyesi

Prof. Dr. Cengiz ERUZUN Mimar Sinan Üni. Dekan

Prof. Dr. Süha URAL Mimar Sinan Üni. Öğr. Üyesi

Yasemin GÖK TÜBİTAK Uzm.

Doç. Dr. Güneş GÜR Mimar Sinan Üni. Öğr. Üyesi

Dr. Süleyman IŞILDAR Emn. Gn. Müd.lüğü Trafik Araştırma Merkez Md.

Eser ATAK Başbakanlık Özürlüler Dai. Bşk.lığı Uzm. Yrd.

Nadir BIYIKOĞLU BOTAŞ Gn. Md.lüğü Gn. Md. Yrd.

Paşa YAŞAR Posta İşl. Gn. Md.lüğü Dai. Bşk. Yrd.

Rıdvan UGURLU Netaş Bölge Md.lüğü Pazarlama Md.

Seçkin KÜÇÜK Deniz Ticaret Odası Şb. Md.

Nurdan AKYOS DPT Müst.lığı Uzm.

Prof. Dr. Mahir ULUSOY ODTÜ Öğr. Üyesi