

## ÇEVRE VE ULAŞIM POLİTİKALARI

10 yıl kadar önce idi. Fransa'yı İtalya'ya bağlayan bir otoyol projesinin gerçekleştirilmesine çalışılıyordu. Fransızlar otoyol inşaatını İsviçre sınırına kadar tamamlamışlardı. Ancak İsviçre Hükümeti otoyolun İsviçre topraklarında devam etmesi konusunda halkoyuna başvurmuştu. O günlerde de halkoylaması yapılıyordu. Otoyolun yapımına karşı çıkanlar otoyolun İsviçre'nin zaten az olan tarım topraklarının bir kısmını daha tarım dışına çıkartacağı, otoyoldan geçen taşıtların hava kirliliği ve gürültüye neden olacağını savunuyorlar, tüm araçları Fransa sınırından İtalya sınırına kadar trenle taşımayı öneriyorlardı. Böylece hem topraklar amaç dışı kullanılmayacak, hava ve gürültü kirliliği az olacak, ayrıca araç taşıma ücreti alacaklarından bir miktar da para kazanacaklardı.

Halk oylamasının nasıl sonuçlandığını bilmiyorum ama İsviçre'de bazı kişilerin karayolunun olumsuzluklarının farkında olmaları benzer önemliydi.

Bu yıl Avrupa Birliği'ne üye ve aday ülkelerin 16-22 Eylül 2002 tarihlerinde ortaklaşa organize ettiği "Avrupa Yeşil Hareket Haftası"nda çeşitli etkinlikler yapılacak.

1353 Avrupa kentinin yer aldığı etkinlik, Türkiye'de, Çevre Bakanlığı'nın koordinasyonunda 81 ilde, valilikler, belediyeler, üniversiteler ve sivil toplum kuruluşlarının desteğiyle kutlanacak.

Hafta kapsamında ilk gün, "Toplu Taşıma Günü" etkinlikleri, sonra da "Bisiklet Kulla-

nım Günü", "Yaşayan Sokaklar ve Çocuklar Günü" ile "Otomobilsiz Kent Günü" de gerçekleştirilecek.

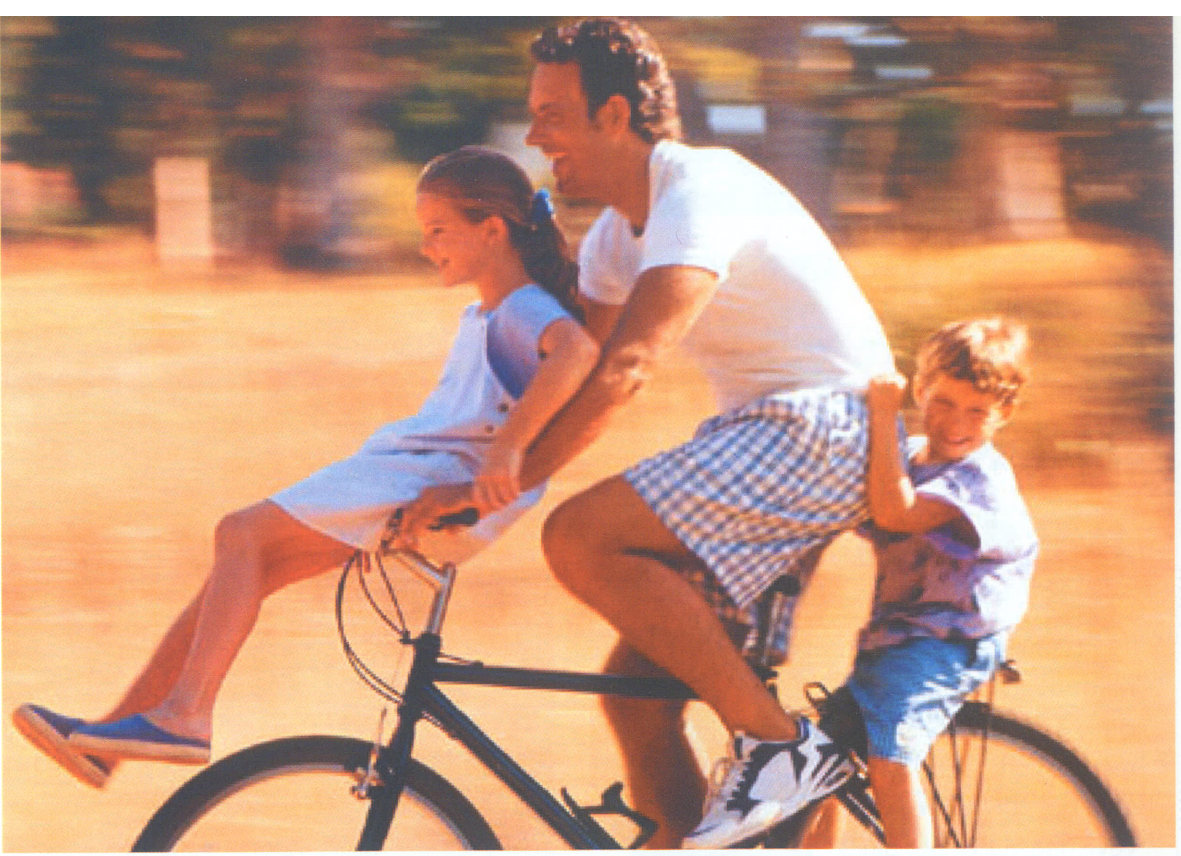
**Etkinliklerde otomobil yerine alternatif ulaşım yöntemleri kullanılacak. İnsanlar, otomobillerini garajda bırakıp, yürüyecek, bisiklete binecek veya toplu taşıma araçlarından faydalanacak. "Otomobilsiz Kent Günü" dolayısıyla tüm illerde, belirli yollar trafiğe kapatılarak, yürüyüşler, kay kay, bisiklet yarışları düzenlenecek. Spor aktiviteleri, konferanslar ve seminerler yapılacak.**

Etkinliklerle; insanları, kent yaşamının ayrılmaz bir parçası haline gelen otomobillerin yarattığı kirlilik, gürültü, stres üzerine düşündürmek amaçlanıyor.

Avrupalı geç de olsa ulaşım politikasında otomobil odaklı politikanın yanlışlığını fark etmiş görünüyor. Kaldı ki bu gün bile çoğu Avrupa ülkesinde raylı ve toplu taşımacılık, karayollarına kıyasla önceliklidir. Ülkemizin ulaşım politikası ise ülke çıkarlarıyla çelişmektedir.

**"Çıktık açık alınla on yılda her savaştan, Demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan."** diye haykırmamıza karşın ne yazık ki demir ağlar yerine





karayolu taşımacılığını öne çıkartan bir ulaşım politikasını yaşama geçirdik.

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı'nca hazırlanan karayolu trafik istatistikleri 2001 yılı verilerine göre ülkemizde 9.821.084 araç bulunmakta, sürücü sayısı ise 14.491.332 dir. 2001 yılında Türkiye karayollarında 409.407 trafik kazası meydana gelmiş ve bu kazalar sonucunda 2.954 kişi yaşamını yitirmiş ve 94.497 kişi de yaralanmıştır.

Ülkemizde karayolu ile yolcu ve yük taşımacılığının, ulaştırma türleri içindeki payı % 90'nın üzerindedir. Trafik güvenliği daha iyi olan gelişmiş ülkelerde bile ulaşım türleri içinde karayolu kullanım oranları bizdeki kadar yüksek değildir. Örneğin yolcu ve yük taşımada karayolunu kullanma oranı; ABD'de % 27,2, Almanya'da % 58.2 olmasına karşın Türkiye'de bu oran % 95'tir. Bu rakamlar ülkemizde 50 yılı aşkın bir süredir uygulanan yanlış ulaşım politikasının beklenen sonucudur.

Ulaşım politikalarında karayollarının tercih edilmesi hem ülke ekonomisini hem de çevreyi olumsuz olarak etkilemekte, gürültü, hava kirliliği, tarım topraklarının amaç dışı kullanımı gibi pek çok çevre sorununa neden olmaktadır. Bunun yanında karayollarının yapımında, yedek



parça ve akaryakıt sağlanmasında dışa bağımlılık da söz konusudur. Bu ve benzeri politikalar yüzünden dış ticaret açığımız yıldan yıla gereksiz yere büyümektedir. Üstelik son yıllarda yerli üretimin yerini ithal otomobiller almış, olumsuzluk biraz daha artmıştır. Bütün bu sağlıksız gidişe karşın hükümetler yanlış politikalarını düzeltmek yerine özel otomobil satışını faizsiz veya düşük faizli kredilerle desteklemektedir.

Bu yanlış politika sürdükçe 3. hatta 4. boğaz köprüsü bile İstanbul'un trafik sorununu çözemeyecek, diğer büyük illerimizde de trafik sıklığı giderek artacaktır.

**Doğru çözüm toplu taşımacılık ve raylı sistemlerdir.**