

ANKARA-İSTANBUL ARASI ULAŞIM SORUNLARI ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Doç. Dr. İlyas YILMAZER¹, Özgür YILMAZER¹, Coşkun Bulut KARAMAN²
¹YILMAZER Eğitim ve Müh., ²Hacettepe Üniversitesi Ankara M. Yük. Okulu

ÖZET

Türkiye 'de, pek çok konuda olduğu gibi ulaşımda da çarpıklıklar ve çağın gerisinde kalmak yadsınılamaz boyuttadır. Ankara - İstanbul arası ulaşımı bu sorunlara tipik bir örnektir. Oysa, bu sorunun çözümü otoyol öncesi hızlı tren projesinin yaşama geçirilmesinden geçmekte idi. Ancak, zararın neresinden dönülürse orası kazançtır. Bir asır öncesi, ruhsatı kendi üzerlerinde olan maden yataklarına Demiryolu projesi yapanlar, aynı vurgunu bir asır sonrası otoyollarla yaşama geçirmişlerdir. Böylece, ülkenin artı değerleri yurtdışına çıkarılmıştır. Uluslararası otoyol birim fiyatı 2.6 milyon \$/km iken, Türkiye otoyollarında bu rakam 15 milyon \$/km 'yi aşmıştır. Hele de Boludağı ve Nurdağı geçişlerinde bu rakam 100 milyon \$/km 'nin üzerine çıkarılmıştır.

Karayolu ve özellikle de otoyollar aracılığıyla ülkenin öz kaynakları yabancılara peşkeş çekilmektedir. Çağdaş politika ve stratejilerle belirlenen çözümleri yaşama geçirmek zor değildir. İhale sisteminde yapılacak değişim çözümlerinin başında gelmektedir. Yolu kısaltarak standartları yükselten yaratıcı firmalar cezalandırılmaktadır, oysa ödüllendirilmeleri gerekir. "Bilim ve sanat ödüllendirilmediği yerden göç eder" özdeyişi sürekli göz ardı edilmektedir.

Anahtar sözcükler: Ulusal ulaşım politikası, Hızlı tren, otoyol, Fay ovaları, Enerji tasarrufu.

1. Giriş

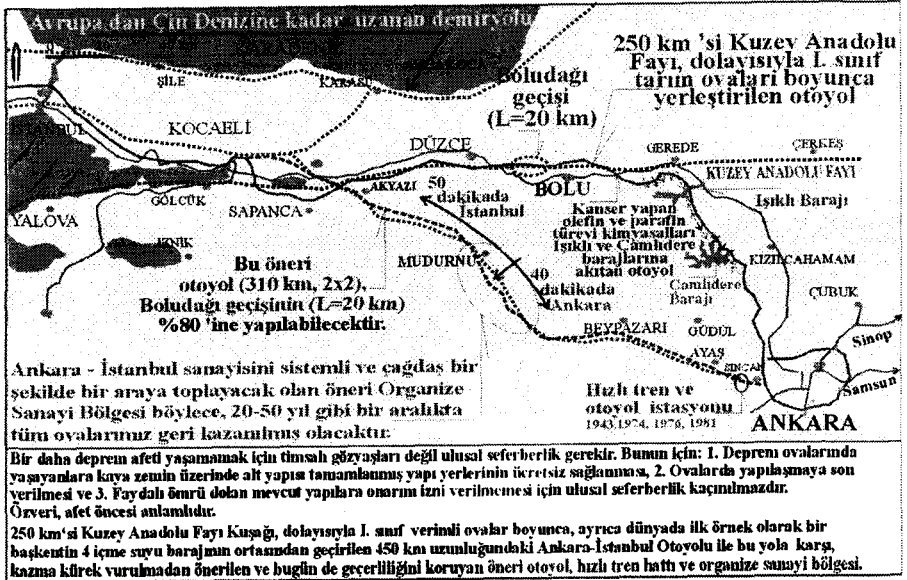
Depremlerle yaratılmış birinci sınıf tarım ovalarının ortasından otoyol geçirerek ovaları yapılaşmaya açanlar, dolayısıyla da depremlerle yaşanan katliamların yaratıcıları TMMOB tarafından defalarca uyarılmıştır. Örneğin; Ankara - İstanbul otoyolu için 250 km 'si Kuzey Anadolu Fayı, dolayısıyla birinci sınıf tarım ovalarından geçen 450 km 'lik geçki yerine 285 km uzunluğunda ve %95 'i ovaların dışında giden geçki Ankara-İstanbul otoyoluna vurmadan ilgililere sunulmuştur (Şek. 1.1).

Ankara - İstanbul Arası Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri

"Ulaşım sistemleri birbirlerinin rakibi değil tamamlayıcıdır." ilkesi özellikle, son 50 yıldır gündem dışı tutulmuştur. Demiryolu düşmanlığına 21. asra girerken, planlı ve programlı olarak bir yenisi daha eklenmiştir. Milliyet Gazetesi (4 aralık 2000, sayfa 7) "Hızlı tren için imzalar atıldı" başlığı altında demiryolu düşmanlığı için yeni bir oyunun haberini verdi. Hızlı tren projesi, Ankara - İstanbul arasını 1.5 saate (90 dakikaya) indiren bir projedir. Asla ve asla 4.5 saate (270 dakikaya) indiren bir proje değildir. Üstelik te, 1.5 saatlik hızlı tren projesine 1970 'in ilk yarısında başlanmıştır. Toprak işleri ve tünellerin %40 'ı tamamlanmıştır. Yapıların hepsi, sınırlı bir kesimin isteği üzerine yıkılmaya terk edilmiştir. Yapımına 1974 yılında başlanan, ancak bir türlü hız verilemeyen hızlı tren projesi yaşama geçirildiğinde hiç kimse Ankara-İstanbul arasında;

• otobüs, uçak, otomobil, kamyon ve tır

kullanmayacaktır. Bu gerçek, herkes tarafından bilinmektedir. Hatta Devlet erkini elinde tutan yetkililer de çok iyi bilmektedir. Saltanatlarını sürdürmek isteyen bu sınırlı grup, halkın ekmeği ve suyuyla hala oynamaktadır (bkz. Şek. 1.1). Bu oyun, 12 Eylül darbesinden sonra daha da artmıştır. Şehirlerarası yolcu taşımacılığında raylı taşımacılık, dünyada artan ivmeyle ilerlerken Türkiye'de duraklama dönemi şöyle dursun, gerileme sürdürmüştür. Örneğin; 1980 'den 1993 'e Karayolunun payı %93.96 'dan %94.06 'ya çıkarılırken Demiryolunun payı %4.12 'den %4.04 'e geriletilmiştir (Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı: 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı). Oysa bu oran, İspanya ve benzeri gelişmekte olan ülkelerde %18 'den %35 'lere doğru tırmandırılmıştır.



Şekil 1.1. Dünyada ilk ve büyük olasılıkla da son örnek olarak bir başkent in içmesuyu barajlarının ortasından geçirilen otoyol.

Ulaşım yoluyla yapılan uluslararası sömürü ve yolunu yoldan bulmalar son 50 yıldır özendirilerek sürdürülmüştür. Bu konularla ilgili güncel örnekler ve çözümleri konu içerisinde sunulmuştur. Bir asır öncesi Demiryolu ile ülkenin artı değerini sömürenler 20. asrın son yarısında yerli işbirlikçileriyle birlikte karayolu ve özellikle de otoyollar aracılığıyla sömürülerini artırarak sürdürmektedirler. Karadeniz sahil yolu, İstanbul - İzmir Otoyolu, İzmir-Çeşme otoyolu, İzmir - Aydın Otoyolu, Ankara-İstanbul otoyolu, Ankara-İstanbul otoyolunun Boludağı geçişi, Ankara -Pozantı otoyolu, Pozantı-Çukurova otoyolu ve Tarsus-Adana-Gaziantep otoyolu güncel örneklerden sadece birkaçıdır.

Oysa, İstanbul-Zonguldak-Sinop-Samsun-Trabzon-Sarp hızlı tren projesi, Karadeniz-Çukurova hızlı tren projesi, Ankara-İzmir hızlı tren projesi, Ankara-İstanbul hızlı tren projesi, Ankara-Antalya hızlı tren projesi ve Antalya-Adana-GAP hızlı tren projelerini de içeren ana ulaşım projeleri bilinçli olarak gündem dışı tutulmaktadır.

Kısaca hiçbir ulaşım sisteminde ulusal çıkarlar gözetilerek bir plan yapılmamış veya yapılır yapılmaz rafa kaldırılmıştır. 1970 'in ilk yıllarında başlatılan Ankara-İstanbul hızlı tren projesi durdurulmuştur. Sosyal demokratların parçalı da olsa işbaşına geldikleri dönemde demiryolları lehine sözde bir takım gelişmeler kaydedilse de uygulamaya sokulması sürekli engellenmiştir. Buna en çarpıcı örnek, 1999 yılında, Ankara-İstanbul arasını 1.5 saatte alacak olan hızlı tren projesi tekrar ihaleye çıkarılmıştır. Kısa süre içerisinde pek çok firma çok hızlı bir şekilde çalışmalarını tamamlamıştır. İhaleye 20 gün kala, aynı perde yinelenerek ihale bozulmuş ve gündemden çıkarılmıştır. Bunun yerine uluslararası sömürünün bir belgesi olan mevcut demiryolu üzerinde iyileştirmeler ihale edilerek "Hızlı tren projesi" başlığı altında 21. Yüzyılda halka dayatılmıştır. Aşağıda güncel örneklerle birlikte sunulan öneriler, "Ulaşım sistemleri birbirlerinin rakibi değil tamamlayıcısıdır" İlkesine dayanılarak hazırlanmıştır.

2. Ulaşım Politikalarında Karayolu ve Demiryolu Ulaşımının Yeri

1960 devriminin getirdiği en önemli işlerden birisi de planlı kalkınmayı başlatmasıdır. Toplumun hazır olmaması nedeniyle, 1965 sonrasında Devlet erkini elinde tutanlar "Plan değil pılav" savıyla ülke öz kaynakları dış güçlere kamu yararı göz ardı edilerek dağıtılırken içeride de talan sürdürülmüştür. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994) döneminde ulaştırma yatırımlarının toplam kamu yatırımları içinde %30.6 payla sektörler arasında birinci sırada yer aldığı görülüyor.

Karayolu yatırımlarının, kamu kesimi ulaştırma yatırımları içindeki payının yaklaşık %80 olduğu ve kalan %20 içinde de Demiryolu payının çok düşük oluşu Demiryolu bağlamındaki olumsuzlukların sürdürüldüğünün somut göstergesidir. Demiryolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması ve mevcut Demiryolu Sisteminin taşıma taleplerini, yeterince karşılayamamasına neden Karayolu ulaşım ağına verilen önemdir. Bu nedenle Altıncı Plan döneminde mevcut Demiryolu ağının geometrik standartlarında bile gerekli iyileşme sağlanamamıştır.

1950 'de başlatılan amaçlar, ilkeler ve politikalar aynen yedinci plan döneminde de yinelenmiştir. Yedinci plan döneminde göstermelik de olsa farklı amaçlar, ilkeler ve politikalara yer veriliyor. Örneğin ulaşım modları arasında yaratacağı uyumlu entegrasyonla ekonomik, hızlı ve güvenli bir hizmet sunup kalkınma hedeflerine ulaşılması için çevre ile de uyumlu bir ulaşırma altyapısı oluşturmak planlanıyor. Projeler kara, deniz ve demiryollarını içeren entegre içerikte olması gerekirken ekolojik dengeyi "özellikle kıyı ve kıyı bitki örtüsünü yok eden" bozan Karayolu projesi olarak yaşama geçirilmektedir. Çağdaş seçenekler olan deniz ve demiryolu ulaşımı gündeme bile getirilmemiştir. Bu karanlık ve çağdışı yaklaşım (katliam) karşısında susmak katliama ortak olmak anlamı taşısa gerek.

3. Hızlı Tren Projesi Aldatmacası

Son 50 yılda sürdürülen demiryolu düşmanlığına planlı ve programlı olarak bir yenisi daha eklenmiştir. Milliyet Gazetesi (4 aralık 2000, sayfa 7) "Hızlı tren için imzalar atıldı" başlığı altında demiryolu düşmanlığı için yeni bir oyunun haberini verdi. Üstelik te, 1.5 saat'lik hızlı tren projesine 1970 'in ilk yarısında başlanmıştır. Toprak işleri ve tünellerin %40 'ı tamamlanmıştır. Yapılanların hepsi, bir avuç yerel çıkar gruplarının isteği üzerine yıkılmaya terkedilmiştir. Hızlı tren projesi, Ankara - İstanbul arası 1.5 saate (90 dakikaya) indiren bir projedir. Asla ve asla, mevcut yolun iyileştirmesi olarak, Aralık 2000 'de ihale edilen, böylece 4.5 saate (270 dakikaya) indiren bir proje değildir. Ankara - İstanbul arası 1.5 saate (90 dakikaya) indiren hızlı tren projesinin yaşama geçirilmesi durumunda, hiç kimse Ankara-İstanbul arasında; otobüs, uçak, otomobil, kamyon ve tır kullanmayacaktır (bkz Şek. 1.1). Bu gerçek, herkes tarafından bilinmektedir. Engellemeler 12 Eylül darbesinden sonra daha da artmıştır. Şehirlerarası yolcu taşımacılığında raylı taşımacılık, dünyada artan ivmeyle ilerlerken bizde duraklama dönemi şöyle dursun, gerilemeyi sürdürmüştür. Örneğin, 1980 'den 1993 'e Karayolunun payı %93.96 'dan %94.06 'ya çıkarılırken Demiryolunun payı %4.12 'den %4.04 'e geriletmiştir (Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı: 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı). Oysa bu oran, İspanya ve benzeri gelişmekte olan ülkelerde %18 'den %35 'lere doğru tırmandırılmıştır.

4. Ankara - İstanbul Otoyolu ve Bu Yolun Boludağı Geçişi

Günümüzde yük taşımacılığı ve insan ulaşımı 6 ana sistemle gerçekleştirilmektedir. Bunlar; karayolu, demiryolu, suyolu - denizyolu, havayolu, boru hattı ve kablolu - bantlı taşımadır. Her biri diğerinin tamamlayıcısıdır, asla rakibi değildir. Gelişmiş ülkelerde, bu sistemler arasındaki denge sürekli güncelleştirilmektedir. Ulaşım konusu, ulusal bir sorun niteliği taşımaktadır (Yılmaz ve diğ., 1999). "Demiryolu komünist ülkelerin bir ulaşım sistemidir." diyen bir dönemin cumhurbaşkanı ve ilgili bakanlar ile yönetilen bir ülkede bu çarpıklıklar kaçınılmazdır.

Bilimsel gerçekleri göz ardı eden ulaşım politikasına çarpıcı bir örnek de, Ankara - Gerede ve Ankara Çevre Otoyoludur. Bu yolun 250 km 'si (%55 'i) yıkılacağı biline biline Kuzey Anadolu Fayı (KAF) boyunca yerleştirilmiştir. Dünyada ilk kez, bir başkent in 4 ana içmesuyu barajı üzerinden ve yapay ormanları içerisinde otoyol geçirilmiştir. Geri dönüşümü olmayan 100 'ü aşkın hidrokarbon türevlerinden oluşan trafik kirliliğinin, kanser ve benzeri sağlık sorunları yarattığı 20. yüzyılın başından beri bilinmekteydi. Hiçbir barajın üzerinden geçmeyen ve Dörtdivan, Kaynaşlı, Düzce Kazancı, Hendek, Sakarya, Sapanca, Derbent, İzmit ve Gölçük ovalarını yok etmeyen bir geçki TMMOB 'a bağlı odalar tarafından önerilmişti (bkz Şek. 1.1). Oysa onlar, fay ovaları içerisinde geçerek aşağıdaki döngüyü kurmuşlardır. ;

- Otoyollar, ovalara fabrikaları çağırır.
- Fabrikalar, ovalara kavşaklar arası yan yolları ve yan sanayiye,
- Sanayi ovalar içerisinde yeni yolları, yan sanayi ve yeni yerleşim alanlarını,
- Ovalarda yerleşim çok katlı yapılaşmayı,
- Bu yapılaşma deprem anında kaçınılmaz yapay afetleri kaçınılmaz kılmaktadır.

• Kazma kürek vurulmadan önerilen Mudurnu hattında bu tür sorunlar ile karşılaşılacağı anlatılmasına karşın, başkent in 4 içmesuyu barajı ve yapay ormanları üzerinden Ankara-İstanbul otoyolunun geçirilmesinde bir sakınca görülmemiştir. Geçmişten ders alınmadan yapılan hataların bir devamı olarak DSİ bir yanlışlığı büyük bir aymazlıkla yaşama geçirmeye çalışmaktadır (Yılmazzer ve Özkök, 1988; Duman ve diğ., 1997).

Bolu dağı tüneli ve 5410 m uzunluğundaki Kaynaşlı (Asarcık) köprüleri, seçenek sunulmasına karşın, depremlere dayalı yer değiştirme hareketi içeren Kuzey Anadolu fay kuşağına yerleştirilmiştir (bkz Şek 1.1). Böylece, 15 kat maliyet artışı sağlanmıştır. Ulusal ve uluslararası duyarlı çevrelerin uyarısı da göz ardı edilmiştir [Yılmazzer, 1999; Yılmazzer ve diğ., 1999].

Otoyol gibi çizgisel mühendislik yapıları fay hattını kesmek zorunda kalabilir. Bu durumda; fay kuşakları dik geçilir. Köprüler yerini dolguya ve tüneller ise yarmaya bırakır. Ankara-İstanbul otoyolunda tam tersi durum uygulanmaya konmuş ve konulmaktadır. Kaynaşlı köprülerinin boyu 2300 m 'den 5410 m 'ye 1998 yılında yeni şirketlerin devreye girmesiyle uzatılmıştır. Bütün bu gerçekler gün ışığında olmasına karşın yetkililer gizlemeyi görev saymışlar ve saymaktadırlar.

12 Kasım (2000) depremiyle birlikte bu gerçekler bakanlık makamı aracılığıyla da gizlenmeye çalışılmıştır. Ankara - İstanbul otoyolunun Bolu dağı geçişinin ardında yatan gerçekler yıllardır gizlenmeye çalışıldı. Artık (12 Kasım 2000 depremiyle birlikte) şapka düşmüş ve kel görünmüştür. Buhar lokomotiflerinin 19. yüzyılın başlarında bulunması ile birlikte Amerika ve Avrupa ülkelerinde demiryolu gündeme gelmiştir. Bu ülkelerde

ve çok sonraları Japonya'da 300 km/saatten daha fazla hız yapan raylı taşıma araçlarına kadar bu gelişme aralıksız sürdürülmüştür [Fermaud ve diğ., 2000]. Buna karşın, özellikle son 50 yılda, ülkemizde bu anlamda kayda değer hiç bir gelişme sağlanamamıştır. Ulaşımında dışa bağımlılık ve tüketimi artırmak ilke edinilmiştir [Yılmaz, 2000].

Sabah Gazetesi (19 Şubat, 1999): "Bolu dağı tüneli en şiddetli depreme bile dayanıklı olacak" başlıklı yazı, Yüksel - Rendel kontrol teşkilatı başkanı Mehmet Çilingir tarafından ele alınmıştır. Bu talihsiz yazı bu uğurda yurtseverler tarafından verilen uğraşlara karşı yazılmıştır. Doğa ana, yanıtını bu yazıdan tam 6 ay sonra vermiştir. Ancak, fatura halka çıkarılmıştır. İlgili firmalar küplerini daha da fazla doldurma olanağı elde etmişlerdir.

12 Kasım depreminden tam iki saat önce, KGM yetkililerine tünel içerisinde talihsiz ve gerçekdışı açıklamalar yapılmıştır. Bunlardan en ilginç, "Kuzey Anadolu Fayı (KAF) buradan değil 12 km daha güneyden geçmektedir." Tümcesi olmuştur. Doğa ana, bu sefer sadece 2 saat sonra şamarını yolunu yoldan bulan bu yolsuzların suratının ortasına patlatmıştır. Ancak, düzen kendilerinden yana olduğundan utanmak şöyle dursun daha da güçlenerek bu görevlerini sürdürmektedirler.

Milliyet Gazetesi (14 Aralık, 1999, sayfa 17): "Fay otoyolu"

Milliyet Gazetesi (15 Ocak 2000 sayfa 14): Bakan sn. Koray Aydın "Köprüler, otoyollar ve Bolu Tüneli iyi durumda" başlıklı demecini veriyor.

Milliyet Gazetesi (7 Haziran 2000): Bakan sn. Koray Aydın "Bolu tüneline 50 milyon dolarlık göçük" başlıklı demecini veriyor. Böylece, gerçeği saptırma yarısını, ancak 9 ay sürdürebilmiş oluyordu.

Milliyet Gazetesi (7 Haziran 2000): Yazarın, "Yeni güzergah ta fay hattı üzerinde" başlıklı yazısına yer vermiştir. Yerinde gerilmeler kavramı mühendislikte bir asrı aşkın süredir kullanılmaktadır. Yerinde gerilmeler dengesizliğini yaratan KAF 'nın buradan geçiyor olduğu da kesin olarak bilinmektedir. Şu anda, Bolu geçişi için yıkılacağı biline biline harcanacak parayla 1986 yılında önerilen ve 3.1 'de genel hatlarıyla sunulan ipek-yolu geçişi üzerinde 2x2 'lik bir otoyol yapılabilir. Böylece ovalar da kurtulacaktır.

Milliyet Gazetesi (9 Haziran 2000): İlyas Yılmaz'ın, "Trilyonlar tünelde kaldı" başlıklı yazısına yer vermiştir.

Star Gazetesi'nde (27 Kasım 2000 sayfa 1): "Tünelde soygun" başlıklı ve son derece gerçekçi bir yazı kaleme alınmıştır. Halk adına bu tür yürekli basın emekçilerine teşekkürler. "Dünyanın en uzun tüneli" ve "Dünyanın en kazık tüneli" alt başlıklı olan yazıda; Norveç Tüneli ve Bolu tüneli ilginç görüntülerle karşılaştırılmıştır. Tab. 4.1 'den anlaşılacağı gibi;

- 3.3 km uzunluğundaki Bolu tüneline bir km 'nin maliyeti 240 milyon doları aşarken
- 24.5 km uzunluğundaki Norveç tüneline bir km 'nin maliyeti 4.6 milyon doların altındadır. Benzer şekilde, toplam boyu 36.8 km olan Virginia (USA) Chesapeake tüneline birim maliyeti de, 6 milyon \$/km 'nin altındadır.

- Sadece yapımda, 50 katlık bir maliyet artışı olmuştur (soygunun boyutunun değerlendirmesi, okuyucunun yorumuna bırakılmıştır.)

250 km 'si Kuzey Anadolu fayı, dolayısıyla birinci sınıf tarım ovalarını katledercesine yerleştirilen 450 km uzunluğundaki Ankara-İstanbul otoyolu yaşama geçirilmeye çalışılmaktadır. Oysa, bu yola kazma-kürek vurulmadan, Şekil 1.1'de verilen geçki TMMOB tarafından ilgililere sunulmuştur. En az 10 kat daha kârlı olan bu geçki, kişisel çıkarları nedeniyle, yerel girişimciler(!) tarafından dikkate bile alınmamıştır.

Tablo 4.1. Norveç Laerdal ve Bolu Tünellerinin karşılaştırması.

	Bolu tüneli, Türkiye	Laerdal tüneli, Norveç	Karşılaştırma: Laerdal tüneli
Uzunluğu, km	3.3	24.5	7.4 kat daha uzun
Yapım süresi, yıl	>10	6	2 kat daha kısa
İlerleme, m/gün	<0.9	11.2	12.5 kat daha fazla
Birim maliyeti, \$/km	>242.4	4.6	26 kat daha ucuz
Yer seçimi, -	%100 hatalı	%100 doğru	

Bir doğa olayı olan depremler engellenemez. Ancak, bunun yarattığı verimli ovalardan, sıcak su kaynaklarından, mineral kuşaklarından vb. oluşumlardan yararlanmak olasıdır. Ovalar birer ulusal servettir. Korunmaları ve geliştirilmeleri gerekir.

Sonuç olarak;

- Bolu dağı geçişi için bundan böyle bir kuruş dahi harcanmamalıdır.
- Yukarıda sunulduğu gibi 2x2 otoyol öneri ipek-yolu geçkisi içerisinde yapılmalıdır.
- Zaman yitirmeden Ankara İstanbul arası 1.5 saate düşürecek olan hızlı tren projesi gerçekleştirilmelidir.
- Ovalarda sanayileşme ve yapılaşmaya izin verilmemelidir.
- Faydalı ömrü dolan yapılara onarım izni verilmemelidir.
- Mevcut yapıların ova dışına çıkarılması özendirilmelidir.
- Yardımlar canlar gitmeden verilip ova dışında yerleşim alanları kurulmalıdır.
- Kendi kendini denetleyen (autocontrol) sigorta sistemi kurulması çalışmaları, uluslararası standartlar çerçevesi içerisinde tutulmalıdır. Çarpıklıklar dolu yapı-denetim sistemi, zorunlu sigorta sisteminin de önünü tıkamıştır.

5. Sonuç ve Öneriler

Ankara-İstanbul arası ulaşımdaki çarpıklıkların giderilmesi ülke ulaşım sisteminki çarpıklıkların giderilmesinden ayrı düşünülemez. Çözüm önerileri, yukarıda anlatılanların ışığında ana hatlarıyla aşağıda sunulmuştur. Bunların başında ihale sistemlerindeki değişikliktir. Yolu uzatan, 1 köprü yerine 5 köprü koyan, tünel sayısını artıran proje

firmaları yolu kısaltan ve standartlarını yükselten firmalardan kat ve kat daha fazla para almaktadır. Otoyollarda %1000 'lere turmandırılan artışın da ana nedeni, bugün hâlâ yürürlükte olan tüzük ve yasal düzenlemelerdir.

5.1. Demiryolu Projeleri

Yap-işlet-devret modeli özendirilmelidir. Kamu ortaklığı fonundan gereksiz yere paralar hovardaca otoyollar için verilmiştir. Aynı fondan gerekli destek hızlı tren taşımacılığı için verilmelidir. Örneğin, Ankara-İstanbul hızlı tren projesi için;

- bir milyar dolar Devlet tarafından banka teminat mektubu karşılığında aşamalı olarak sağlanmalı,
- kamulaştırma Devlet tarafından yapılmalı, yüklenici ortaklığa 20 yıl işletme hakkı verilmeli, ve
- ikinci 20 yıl işletmecilik ihalesine de %10 daha ayrıcalıklı olarak girme hakkı güvencesi sunulmalıdır. Böylece, Ankara - İstanbul yolculuğunu 1.5 saate indiren çağdaş ulaşım sistemi yaşama çok kısa süre içerisinde geçecektir. Hem hızlı, hem de güvenli bir şekilde yolculuk hizmeti insanlığa sunulmuş olacaktır. Böylece, ulusal servet 10 kat daha fazla kâra geçecektir.

5.2. Otoyol Projeleri

Demir yollarında önerildiği gibi otoyollarda da Yap-işlet-devret modeli özendirilmelidir. Kamu ortaklığı fonundan gereksiz yere paralar vermek yerine gerektiği kadar para, yap-işlet-devret 'i kabul eden ortaklığa aşamalı olarak sağlanabilir. Örneğin, Ankara-İstanbul otoyolu için;

- bir milyar dolar Devlet tarafından, banka teminat mektubu karşılığında aşamalı olarak yüklenici ortaklığa sağlanmalı, kamulaştırma Devlet tarafından yapılmalı, yüklenici ortaklığa 20 yıl işletme hakkı verilmeli, ve ikinci 20 yıl işletmecilik ihalesine de %10 daha ayrıcalıklı olarak girme hakkı güvencesi sunulmalıdır.

Böylece, konu içerisinde sunulan 385 km uzunluğundaki 2x2 otoyol hemen devreye girebilecektir. Daha da önemlisi, 250 km 'si KAF, dolayısıyla da birinci sınıf tarım ovalarının ortasından geçen otoyolun katliamlarına son verilecektir. Ovalar içerisinde otoyol boyunca mantar gibi biten fabrikalar da, konu içerisinde önerilen ve şekil üzerinde gösterilen sağlam zemin üzerine çekilebilecektir. Bunun doğal sonucu olarak, torunlarımıza karşı olan görevlerimizden birisini daha yerine getirmiş olabileceğiz. Ovalar kendi kendine bir asırda büyüemeyeceğine göre, 10 yıl içerisinde kaybedilen bu ovaların geri kazanımı sağlanmış olacaktır. Böylece, yukarıda da sık sık vurgulandığı gibi, bilim toplumunun dürüst ve onurlu bireyleri olmaya aday gelecek kuşaklar tarafından da lanetlenmekten kurtulabiliriz. Sonuç olarak: yıkılacağı biline biline Boludağı tünel ve köprülerine olduğu gibi gereksiz harcamalar benzeri projelerde yapılamayacaktır.

Yerkabuğunu yer değiştirme hareketine karşı dayanıklı yapı projelendirebilmek ve yapı kurabilmek söz konusu değildir. Son 10 senedir bu konudaki uyarılarımıza sırt çevirenlerin 17 Ağustos ve 12 Kasım depremlerinde derslerini almış olmaları gerekirdi. Ancak, "yapanın yanına kâr kalma" ilkeliliği günümüz Türkiye'sinde geçerliliğini koruduğundan, yapanlar küplerini daha da fazla doldurmayı sürdürmektedirler.

KAYNAKÇA

- Duman, T., Çan, T. ve Yılmaz İ., 1997. Işıklı-Çamlıdere Su Aktarma Sisteminin Tüneli Seçenekleri. İller Bankası Dergisi, s. 11-22.
- Fermaud, C., Maerki, E., Pulfer, H. ve Schneider, J., 1997. Rendering the Swiss Railway Alp Transit Safe. Tunnelling and Underground Space Technology, No. 12, s. 369- 375.
- Yılmaz İ., 1999. Deprem ve Ulusal Servet İkilemi. İnşaat Dünyası, No. 200, s. 122-126.
- Yılmaz İ., 2000. Bilim Toplumuna Özlem. Yılmaz Eğitim ve Müh., s. 52.
- Yılmaz İ. ve Özkök, D., 1988. Çizgisel Mühendislik Yapıları (karayolu, demiryolu, boru hattı, kanal ve benzeri) Elverişlilik Araştırması Üzerine Bir Öneri. Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi ve Yılmaz Eğitim ve Müh., s. 20.
- Yılmaz İ., Yılmaz Ö., Özkök, D. ve Gökçekuş H., 1999. Jeoteknik Tasarıma Giriş. Yılmaz Eğitim ve Müh., s. 210.
- Yılmaz İ., Yılmaz Ö. ve Leventeli Y., 1999. Karadeniz Bölgesinde Çağdaş Ulaşım Bir Yaklaşım. İnşaat Dünyası, No. 199, s. 49-64.

