

TÜRKİYE'DE ULAŞIM VE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

ENERJİ-YAPI YOL SEN

Ulaştırma, bilindiği gibi, gereksinmelerin karşılanabilmesi için, kişilerin ve malların ekonomik biçimde yer değiştirilmesini olanaklı kılan bir hizmettir. Bu hizmetin güvenli ve hızlı bir biçimde yapılması, ülke kaynaklarının rasyonel bir biçimde kullanılmasını gerektirir.

Mevcut ulaşım sistemimiz etkin ekonomik ve güvenilir değildir. Pahalıya mal olan israfçı bir sistemdir. Ulaşım alt sektörleri arasında ülkemizin somut koşullarını dikkate alan bir uyum sağlanamamıştır. Bunların ötesinde ekonomimizi yapısal bir bağımlılık içine sokmuştur. Üç tarafı denizlerle çevrili ve çok zengin hidroelektrik kaynakları olan ülkemizde deniz ve demiryolu taşımacılığından geniş ölçüde yararlanmak olanaklı iken enerji açısından ülke ekonomisine çok ağır yükler getiren ve dışa bağımlılığımızı körükleyen petrole dayalı bir ulaşım politikası benimsenmiştir.

Ana hatları çizilen, ulaşım sistemleri politikasının temel ilkelerini ortaya koyup sistem önerisinde bulunmak, ulaşımın geçmişini ve geçmişteki hakim eğilimi bilmek ve doğru değerlendirmekle mümkündür.

Türkiye'de Osmanlıdan bu yana baştan beri izlenen ulaşım politikası ülke koşullarını bir kenara iten, çoğunlukla dışarıdan şartlandırılan bir gelişim içinde bulunmuştur. Osmanlı Devleti döneminde oluşturulan demiryolu ağı batının kapitalist-empyalist ülkelerinin çıkarları doğrultusunda oluşturulmuştur. Osmanlının ilk yıllarında geliştirilmeye çalışılan karayolları daha çok askeri anlamda kullanılmıştır. (Cumhuriyet Hükümeti 18.335 km yol devralmıştır. Bunun 16.943 km'si kullanılabilir durumdadır)

1838 Ticaret Antlaşması ile birlikte Osmanlı ekonomisinin güçlü dış dinamiklerin etkisine girmesi ile birlikte, demiryolu ağı geliştirilerek yeni pazarlar açma olanakları yaratılmıştır. Osmanlının çöküşü ile birlikte demiryolu işletmeciliği yabancı sermayenin elinde kalmıştır.

1923-1950 Cumhuriyet dönemi ulaştırmasını ele aldığımızda ulusal bir politika izlenmekle birlikte radikal değişiklikler olmamıştır.

Osmanlı dönemindeki yabancı şirketlere ait demiryolları ulusallaştırılırken bir yandan da demiryolu yapımına başlamıştır. Bunun yanında denizyollarında liman ve rıhtımları ulusallaştırmakla yetinilmiş, karayollarında 1950'ye kadar bir gelişme olmamıştır. Osmanlı döneminden kalma demiryolu uzunluğu 2 kattan fazla artırılmış, özellikle görece daha geri bölgelerde yapılan bu katlar ülke ekonomisi açısından olumlu sonuçlar doğurmuştur.

1950'lerden itibaren gerek ülkenin kendi sosyal yapısından ileri gelen nedenlerle, gerekse emperyalizmin güdümüne girmesi, bugünkü ulaşım örüntüsünü ortaya çıkarmıştır.

1947 yılında Türkiye'nin Marshall planına alınması ile birlikte Türk ekonomi politikası üzerinde etkinlik kazanan Amerika ve onun yerli işbirlikçileri NATO'nun gereksinimleri başta olmak üzere, hür dünyanın tarım ürünleri ve hammadde gereksinimlerini karşılayacak bir depo olarak gördükleri Türkiye'de bir ulaştırma sistemi kurma yoluna gitmiştir.

Yeni oluşturulacak ulaştırma sistemi bunlarında ötesinde ABD için önemli olan iki ayrı görevi de üstlenmiştir. (Savaşta karlı çıkan ve artan üretimlerine pazar arayan otomotiv ve petrol tekellerine yeni pazarlar aramak ve kapalı köy ekonomilerini dağıtarak amerikan mallarını ülkenin uzak köşelerine kadar dağıtmak) gibi.

Bu işlevleri en iyi sağlayacak olan ulaştırma sistemi, otomotiv temel ve yan ürünlerini hızla tüketen karayolu ulaştırmacılığıdır. 1948 yılında ABD karayolları örgütü Genel Müdür Yardımcısı Hilts Başkanlığı'ndaki heyetinin sunduğu raporda yollar Genel Müdürlüğü kurulması gerektiği belirtilip 35.000 km yol yapılması gerektiği belirtilerek telkinlerde bulunulmuştur. Bunun yanında Petrol Danışmanlığı ve Standart Oil Şirketinin (Thornburg Raporunda) hazırlayanlarında telkinleri etkili olmuş, 1950'de TCK kurulmuştur. Hilts ve Thornburg raporlarının Marshall yardımı ile (makina, ekipman) desteklenmesi ile karayolu yapımına hız verilmiştir.

1954 yılında çıkarılan Yabancı Sermaye ve Petrol Kanunu özellikle ulaşım alanında dışsal bağımlılığa yapısal bir nitelik kazandıracak sürecin başlamasını sağlamıştır. Türkiye'ye giren yabancı sermayenin imalat kesimindeki yatırımları incelendiğinde alt sektörler itibariyle taşıt araçları, lastik ve kimya dallarının yabancı sermaye çeken alanlar olduğu görülmektedir. Tüm karayolu ulaşım sistemini kuşatan ve ulaşımındaki bağımlılığa yapısal ve nitelik kazandıran otomotiv sanayii ve bütünleyicileri, Türkiye'de çok uluslu şirketlerin yerleştiği en önemli sektör haline gelmiştir.

Karayolu ulaşım sisteminin toplumsal yapı üzerinde pek çok olumsuz etkisi vardır. En önemli etki de, ulusal yıkım haline gelen trafik kazalarıdır. Teknik olarak yanlış yapılan yollarda otomotiv sanayinin gelişiminin sonucu olarak yolların taşıma kapasitesinin üzerinde çıkarılan araçların yol açtığı kazaların sonucu kaybedilen canlar, trilyonlarca servet kayıpları toplumsal bir yara halini almıştır. 1950'de Marshall'la başlatılan Karayolu

ulaştırmacılığı 1960'da hız kazanmış, 1970'li yıllarda ise diğer ulaştırma sistemlerine öldürücü darbeyi vurmuştur. Karayolları ulaştırmacılığının gelişimi ile birlikte güçlenen otomotiv sanayinde de 1970'li yıllarda hızlı bir artış görülmüştür.

Bu gelişim sürecini incelediğimiz de vahşi kapitalizmin nasıl ve hızlı Türkiye'de yayıldığını, ulaşımın nasıl kullanıldığını görmek mümkündür.

Karayolu ulaştırmacılığı kapitalizme hizmet etmek için geliştirilirken, deniz ve demiryolu taşımacılığı bilinçli olarak ele alınmamıştır.

Bilimsel gerçeklerle kanıtlandığı tüm dünyadaki uygulamaların gösterdiği en ucuz ve güvenli olan deniz yolu taşımacılığı kullanılmamaktadır.

Karayolu taşımacılığında denizyolu taşımacılığının 10 katı enerji sarfiyatı gerekmektedir. Az enerji sarfiyatının yanında çevre ve insan faktörüne olan az zararları gözönüne alınmamaktadır.

Kaldı ki, 3 tarafı denizlerle çevrili bir ülkede her alanda ekonomik olan denizyolu taşımacılığını geliştirmemek siyasi bir tercih olarak karşımıza çıkmaktadır.

Deniz taşımacılığı düşük maliyetle büyük hacimli taşımalar için en elverişli taşımacılık türüdür. Süreklilik ve dinamizmi önemli bir özelliğidir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için ulusal bir deniz ticaret filosuna sahip olmanın da ayrı avantajları vardır.

Demiryolu taşımacılığı belirli koşullarda (yüksek trafik yoğunluğu, uzak mesafe gibi) karayolu taşımacılığına alternatif olarak daha yüksek net yarar sağlamaktadır. Bunun nedeni, birim taşıma maliyetinin düşük olmasının yanında akaryakıt tasarrufu sağlaması, trafik emniyeti, emek tasarrufu çevre kirlenmesi ve gürültü gibi olumsuzluklarının olmayışıdır.

Ancak raylı ulaştırmanın en avantajlı sistem olduğu bilinmesine rağmen geri plana atılmıştır. Dünya petrol rezervlerinin azalmasına rağmen Türkiye gibi az gelişmiş ülkeler bunu görmezlikten gelmekte dışı bağımlılığı artıracak yolları seçmektedir.

1982'de yapımı tamamlanarak ulaşım açılması beklenen demiryolu güzergahı otomotiv-petrol ve petro-kimya tekelleri tarafından engellenmiştir. Buna karşılık Ankara-Bolu Otoyolu güzergahı tüm teknik yapısal sorunlarına rağmen tercih edilmiştir. Ve yapımı devam etmektedir.

Deniz, demir ve karayolu sistemlerini bir bütün olarak ele alınması genel ulaşım politikalarının buna göre dengelenmesi gerekmektedir. Deniz ve demiryolu taşımacılığı ana arterleri, karayolu taşımacılığı perifer sistemleri oluşturmaktadır.

Karayolu taşımacılığı incelendiğinde maliyeti denizyoluna göre 4, demiryoluna göre 1,5 kat artmakta, kullanılan tarım arazileri yok edilmektedir.

Karayollarının bakım maliyeti, baştaki yapım hatalarını da gözönüne alınca çok yüksektir. Ekonomik proje ömürlerinin 20 yıl olduğu kabul edilirse, 12 yıl sonraki bozulma %25, 16 yıl sonra hisse %60'dır. Türkiye'de ise 2 yıldan sonra pahalı onarımlar gerekmektedir. Bütün bunlar karayolu ulaşımında yapımı ve yapım sonrası maliyetlerin yüksek olduğunu göstermektedir.

Bir diğer boyutu, teknik olarak yanlış yapılan yollarda, otomotiv sanayinin gelişimi sonucu olarak yolların taşıma kapasitesinin üzerinde çıkartılan araçların yol açtığı kazaların sonucu kaybedilen insanlar, trilyonlarca lira servet kayıplarıdır.

Türkiye'de mevcut ulaşım politikalarının yetersiz ve duyarsızlığı içinde, 12 milyon insanın yaşadığı İstanbul kentiçi ulaşımında nasibini almaktadır. 1968'deki I.Boğaz Köprüsü süreci, 1978'de II.Boğaz Köprüsü ile yeniden yaşanmış, karşı çıkışlara rağmen politik bir tercih olarak yapılmıştır. Yatırım maliyetlerinin, köprü geçiş ücretleri ile karşılanacağı hatta bu köprülerin yeni otoyollar olarak döneceği yalanı ile kıt memleket kaynakları tüketilmektedir. Üretici olmayan köprü gibi yatırımlar, geniş halk kitlelerine hizmet etmemekte, daha ziyade özel araba sahiplerine diğer bir deyişle otomotiv sanayine hizmet etmektedir. Gelişmekte olan ülkelerin kentleşme eğilimi ekonomik düzeyini aşmaktadır; kentleşmenin yaşanır olması gereken temiz hava sakinlik, trafik karmaşası ile artmakta insan sağlığını olumsuz etkilemektedir.

Özel araca dayalı bireysel ulaşımın yaygınlaşması, kentin ulaşım sisteminde önemli değişikliklere yol açmakta, altyapı çalışmaları ekonomik maliyetleri artırmaktadır. İstanbul'da günlük şehiriçi yolculuğunun %90 karayolu, %6 demir, %4 deniz yolu ile yapılmaktadır. Toplu taşıma araçlarında otobüs, minibüs yaygınlaştırılarak karayolu ulaşımı kullanılmaya çalışılmaktadır. Bunun da yetersiz kalması bireysel taşımacılığı güçlendirmiştir.

Kentsel yolculukta bir ulaşım türü olan raylı sistem ülkemizde çok yeni kullanılmaya başlanmıştır. Bu da yerel yönetimlerin mali gücü ve bakış açısına göre değişmektedir.

I., II.Boğaz Köprüsü derken III.Boğaz Köprüsü bir politik dayatma olarak gündeme getirilmiştir. 1997 yılında YPK gündemine giren III.Boğaz Köprüsü ile ilgili olarak hiçbir etüd ve çalışma yapılmamıştır.

Boğazın iki yakasını birleştirecek bir yapının fonksiyonel ve ekonomik boyutları gözardı edilmekte, çevre ve insan faktörü ise hiç ele alınmamaktadır. Bu çerçevede içinde yapılan fizibilite çalışmaları sağlıklı olmayıp, uzun vadeli hesaplamalar gerçeği yakalayamamaktadır. Günlük araç geçiş sayısı hesaplanan rakamların 3 katından fazladır. Bu da köprülerin ekonomik kullanım süreçlerindeki onarım maliyetlerini fazlası ile etkileyen bir faktör olup, uzun vadede bir çözüm getirmediğini ve de getirmeyeceğini göstermektedir. Ön tasarım çalışmasında ortaya çıkan 11,2 km olan güzergahındaki

istasyonlar ya yüksek viyadüklerde ya da derin tünellerde yer almaktadır. Güzergah, yapılaşmasını tamamlamış alanlardan tarihi ve doğal zenginliklerin üzerinden geçmekte, bu da kamulaştırma ve yıkım masraflarını artırmaktadır. III.Boğaz Köprüsü süreci, spekülasyonla beslenen Kentsel rant canavarlarında geliştirmektedir. Dış kaynaklı kredilerle sağlanan bu üretime dayanmayan yatırımlar, mevcut teknolojiye yeni bir şey getirmemektedir.

Boğaz Köprüleri İstanbul kentiçi ulaşımında çözüm olmayacak, olmadığı gibi yeni sorunları da beraberinde getirecektir.

İstanbul'un bugünkü büyüme eğilimi sürmesi halinde 2010 yılında nüfusu 16,6 milyona çıkacak; buna göre de Boğaziçi geçen günlük yolcu sayısı 2,4 milyon olacaktır. Bununla 3/4 özel araçlarla, 1/4 toplu taşıma araçları ile yapılacaktır. Buna karşılık özel otomobillerin taşıdığı yolculuk, toplum yolculukların 1/4'ünü oluşturacaktır. Bütün bu rakamsal değerler incelendiğinde;

Kentin ulaşım sistemi bir bütün olarak ele alınmalı ve planlanmalıdır. Boğazın iki yakasını, yüksek kapasiteli bir raylı sistem hatları ile birleşen bir tüp demiryolu geçişi ile sağlanması bu ana hatların, yan kollarla oluşturulacak banliyö hatları ile beslenmesi ulaşımında bir çözüm olabilecektir. Demiryolu tüp geçişi ve diğer sistemlerin birlikte değerlendirilmesi, diğer ulaşımalarında düşünülmesini (deniz ulaşımı) sağlayacaktır.

Tarihsel süreci ve bugünü incelediğimizde 1950 öncesi demiryolu ve 1950 sonrası karayolu ulaşım politikası emperyalizmin değişen sömürgecilik anlayışına uygun olarak tesbit edilmiş ve uygulanmıştır. Doğa ve insan kaynaklarının tüketilmesine ve toplumsal gereksinimlere denk düşmeyen sermayenin kâr amacına yönelik bir sistem geliştirilmiş ve bugüne denk taşınmıştır. Ulaşım için yalnızca karayoluna ağırlık verildiği buna karşılık demiryolları, denizyolları ve havayolları ile ilgili taşıma kesimleri ile ilgilenilmediği görülmektedir. Üstelik taşıma alt kesimlerinde belirlenen hedeflerde birbirinden bağımsız saptanmıştır. Ulaştırma politikasında ve uygulama araçlarında bir bütünlük bulunmamaktadır. Koordine edilmiş bir yatırım politikasının izlenmemesi nedeniyle ülkemiz taşıma modeli karayollarında, demiryollarında, denizyollarında, havayollarında farklı taşıma sistemlerinin oluşmasının ve bu farklılığın gittikçe artmasına neden olmuştur. Kısacası bugünkü taşıma sistemimiz ne ekonomik ne de etkindir. Bütün bu açıklamalardan sonra ulaşımımız konusundaki önerilerimize geçebiliriz:

Öncelikle sanayileşme, kentleşme ve bunların arasında organik ilişkiler kurulabilen bir ulaşım politikası saptanmalıdır. Bu politika ise şu temel tercihlerden kaynaklanmalıdır.

Otomotiv endüstrisi yılda yüzbinleri aşan sayıda otomobil üretmektedir. Bu nedenle petrol tüketimi artmakta, trafik kazaları ulusal facia haline gelmekte ve çevre kirlenmesinin boyutları artmaktadır. Bu nedenle ulaşım otomotiv endüstrisine pazar yaratacı değil, en ekonomik taşımayı sağlayıcı olmalıdır.

Ulaşım alt sistemleri arasında dengeli bir ilişkiler yapısı oluşturulmalıdır. Bu yapı da ulaşım araçları ulaşım yolları ve kullanılan enerji ulusal kaynaklara dayalı olmalıdır. Ulaşımda emek-yoğun teknoloji kullanılır alt sistemlere öncelik verilmelidir.

Karayolu taşımacılığı mevcut biçimiyle terkedilmeye ancak kitle taşımacılığı genel politikası içinde alt sistemler arası yardımcı unsur olarak ele alınmalıdır. Esas kitle taşımacılığı olmalıdır.

Toplu taşıma öncelikli çözüm içinde gerekli yolcu ve yük taşımacılığı açısından gerekse ulusal kaynaklara dayalı olması açısından en avantajlı alt sistemler olan demiryolu ve denizyolu geliştirilmelidir.

Ulaşımda özellikle demiryolu taşımacılığı belirleyici olmalı karayolu buna tabi kılınmalıdır. Bu ilkeler ışığında buluşacak ulaşım politikası dışa bağımlılığı azaltır. Bu ulaşım sisteminin rasyonelize edilebilmesi için;

Ulaşım alt sektörleri arasında ülke koşulları arasında bir denge ve uyum sağlanmalıdır.

Ulaşımı düzenleyen kurumlar tek bir örgüt bütün içinde toplanmalıdır. Yapımcı, bakımçı, işletmeci, denetleyici kuruluşlar yeniden ve radikal bir biçimde düzenlenmelidir.

Kitle yolcu taşımacılığı rasyonel, hızlı, ucuz, konforlu hale getirilerek özel otomobile yönelik bireysel çözümlerden uzaklaştırılmalıdır.

Büyük kentlerde kitle taşımacılığı sağlanarak çevre kirlenmesine ve trafik tıkanıklığına engel olunulmalıdır.

- Otoyolların yük taşımacılığında kullanılması terkedilmedir. Demir ve denizyolları değerlendirilerek, karayolu ve ulaşım araçlarında kullanılan enerji, ülke kaynaklarına dayandırılmalıdır.

Sonuç olarak; genel ulaşım politikalarında toplu ulaşım ve taşımacılık demir ve denizyolu ağırlıklı ele alınmalı, ekonomik ve rasyonel çözümler radikal kararlarla yaşama uyarlanmalıdır.

KAYNAKLAR

1- Mustafa AYDOĞAN tez

2- TMMOB - EMO Sayı 405 KILIÇ, H.(Haldun)