

ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ ÜVEY EVLADI: TOPLU TAŞIMACILIK

Olgu Çalışkan

Giriş

Başarılı bir sanayileşmenin temel bileşenlerinden biri ulaşım sektörüdür. Kaynakların etkin kullanımı, iş gücünün dengeli dağılımı, mal ve hizmetlerin hızlı dağıtımı, ancak iyi organize olmuş bir ulaşım şebekesiyle gerçekleşir. Sosyal yapının şekillenmesinde ve düzenli kentleşmede ulaşım etkin bir rol üstlenir. Dolayısıyla, ulusal bir ulaştırma politikası olmadan ulusal ekonomi düşünülemez.

Bu tür bir yaklaşımla, cumhuriyetimizin ilk on beş yılı hariç uygulanan politikaların ulaştırma konusunda pek de tutarlı ve akılcı olmadığı söylenebilir. Bu politikaların ortak özelliği, toplumsal kaygıları olmayan, dışa bağımlı kadrolarca gerçekleştirilmiş olmalarıdır. Ulaştırma sektörünün bir alt sistemi olan demiryolları, işte bu kadroların yanlış uygulamalarına kurban gitmiştir. Doğan Avcıoğlu'nu *"Demiryolları tarihi Türkiye'nin emperyalist devletler tarafından parçalanıp yok edilme çabalarının tarihidir."* demeye yönelten bu gerçek olmalı.

Demir Ağların Dünü ve Bugünü

Ülkemizde ulaşımın geçmişi eski Anadolu uygarlıklarına kadar uzanır. Daha çok ticari amaçlarla yapılan yollar, Osmanlı döneminde yerini askeri kaygılarla yapılan ulaşım hatlarına bırakmıştır. Fakat Tanzimat'a kadar merkezi bir ulaştırma politikasının varlığına rastlanmaz. Sanayi devrimi ile birlikte Anadolu'da sanayileşmenin öncülü olan demiryolu taşımacılığı da gelişmeye başlamıştır. Sanayi devriminden nasibini alamamış Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarının gelişimi bazılarımızı şaşırtabilir. Bu durumu açıklayabilmek için az gelişmiş ülkelerdeki ulaşım şemasını bilmek gerekir. Sömürge durumundaki ülkelerde, hammadde kaynaklarını ve zengin tarım arazilerini gelişmiş ülkelerin pazarlarına aktaracak limanlara ulaştıran bir ulaşım esastır. Bu sistem genellikle ulusal bir pazarın oluşumunda engelleyicidir. Osmanlı için de aynı koşullardan söz edilebilir. Demiryolları yabancı devletlerin uluslararası çıkarlarını gözetilerek inşa edilmiştir.

Aydın-İzmir hattının imtiyazlarını elde etmek için Osmanlı Devleti'ne askeri, siyasi ve ekonomik baskılar uygulamışlardır. İngiltere kaybettiği sömürgesi ABD yerine yeni verimli alanlara ve nüfuz bölgelerine yönelmiştir. Almanya ise BBB (Berlin-Bağdat-Bosna) olarak bilinen demiryolu hattı ile 99 yıllık akıl almaz ayrıcalıklara kavuşmuştur. Buna göre, yapılacak her kilometre için kilometre tazminatı adı altında belirli bir kâr garanti edilmiştir. Tazminat nedeniyle demiryollarının geçeceği bölgelerdeki aşar vergisi toplama hakkı Almanlara bırakılmıştır. Demiryolları hatlarının iki yanındaki 20 km'lik alanda bulunan ormanlık arazilerin ve maden ocaklarının kullanım hakkı da devredilmiştir.

Sözü edilen demiryolu hatları nedeniyle Osmanlı Devleti ağır bir para yükü altına girerek Düyun-u Umumiye kadar gidilecek bir çöküş döneminin yolu açılmıştır.

Genç Cumhuriyetin Osmanlı'dan devraldığı hatların büyük kısmı savaşta hasar görmüş olup yabancı şirketlerin elindedir. İşletme işlemleri, dili ve personeli yabancıdır. O döneme kadar Türkler tarafından yürütülmeyen demiryolculuk, teknik işlerde ve yönetimde yabancı tekeli altındadır. Cumhuriyetle birlikte oluşturulan personelin çoğu meslekten değildir. 1925 yılında ilk Ulusal Demiryolu Kongresi'ni yapan kadro, bu güç şartlarda göreve başlamıştır.

Yeni ulaştırma politikaları ile tam bir demiryolu atılımı başlatılmıştır. Sömürülen ülkelere özgü **ağaç tipi** ulaşım hattı, yerini **ağ** biçimindeki demiryolu hatlarına bırakmıştır. Amaç, üretim merkezleri ile hammadde kaynaklarını bu hatlarla buluşturarak ulusal ekonomiyi oluşturacak pazarı yaratmaktır. Ayrıca, Kurtuluş Savaşı'nda büyük güçlükler çıkaran ulaşım yetersizliği de böylece aşılmış olur.

Cumhuriyet öncesinde demiryollarının %70'i Konya-Ankara doğrultusunun batısında iken, Cumhuriyet döneminde ise yapılan yatırımların büyük bölümünün doğuya kaydırılması dikkat çekicidir.⁴ Bu anlayış Atatürk'ün 1 Kasım 1935 tarihli konuşmasında kendini göstermekte *"Doğu vilayetlerimizin belli başlı ihtiyacı, orta ve batı illerimizi demiryollarıyla bağlamaktadır. Şarka ilerleyen iki ana demiryolunun hızla bitirilmesi ve bunları birbirine bağlayacak yollar örüğüne şimdiden başlanmasını lüzumlu görüyoruz."*⁵ ???Böylece birçok gelişmekte olan

kasaba, büyük kentlere bağlanmış ve bölgesel gelişmişlik farkının önüne geçilmiştir.

Demiryolları ile ilgili bu olumlu gelişme ne yazık ki ancak II. Dünya Savaşı'na kadar sürmüştür. Osmanlı'dan devralınan 3 bin 714 km. uzunluğundaki demiryolu ağına 1923-40 yılları arasında 4 bin 78 km.'lik ana ve tali hat eklenirken, 1940'tan bu yana geçen 58 yılda sadece 1500 km.'lik demiryolu yapılmıştır.

Ulaşım politikasındaki yol ayrımı dünya savaşı sonrasında Marshall yardımı ile başlar. Dünya otomotiv sanayiinde pazar payının %80'ine hakim olan ABD'ye göre Türkiye için uygun olan; tasarım sektörüne dayalı, tüketime yönelik hafif sanayidir. Bunun için demiryollarına değil, karayollarına gereksinim vardır. Bu amaçla, ABD Federal karayolları Teşkilatı (Federal Bureau of Public Roads) Genel Müdür Yardımcısı H.G.Hilts tarafından hazırlanan **Hilts Raporu** 1948 tarihinde dönemin hükümetine sunulur. 1950 yılında çıkarılan yasa ile (bu rapor doğrultusunda) Ulaştırma Bakanlığı'ndan bağımsız Karayolları Genel Müdürlüğü kurulur.⁷ Bu hazin durumun eski Karayolları Genel Müdürü Arif Merdol şöyle açıklıyor: *"Dikkati çeken çok önemli şey başlangıçta demiryollarının Avrupa'nın en ileri demiryolları teknolojisine sahip olan Almanya adına William Von Pressel marifetiyle; karayollarının da zamanın en ileri otomotiv sanayisine sahip bir Amerikalı uzman tarafından planlamasının yapılmasıdır. Her iki öneride de Türkiye'nin öncelikleri göz ardı edilmiş ve emperyalist istekler doğrultusundaki askeri amaçlara yönelik ulaştırma planlaması ülkemiz kaynaklarıyla finanse edilmiştir."*

Yerli ve yabancı inşaat şirketlerinin, çok uluslu petrol şirketlerinin ve gün geçtikçe devleşen otomotiv sanayiinin bağımlılık ilişkilerini güçlendiren zorlamaları, 1948'den beri ulusal(!) ulaştırma politikalarımızda belirleyici olmaktadır.

1950-70 yılları arası karayolu yapımının hız kazandığı yıllardır. 70'li yıllarda kendini gösteren petrol kriziyle birlikte, akaryakıttaki dışa bağımlılığımız dolayısıyla demiryolu altyapısına yönelik yeni projeler üretildi. Fakat kısa bir süre sonra bu projeler askıya alındı. Ve 1975'te ilk otoyolun yapımına başlandı. 1980 sonrası ise otoyol tutkusu demiryolu düşmanlığına dönüştü. Özal ve Özal ekolüne sahip çıkanlara göre demiryolları pazar ekonomisi dışındaki ülkelerin seçtiği bir ulaşım modeliydi; yani **komünist işi** idi. 1982'de kabul edilen Ulaştırma Ana Planı, ulaştırma alt sistemleri arasında eşgüdümü öngörmekteydi. 1983-93 yılları arasında uygulanması düşünülen plana göre Türkiye'nin 226km.'lik otoyolu gereksinimi vardı.⁹ Fakat ülkenin 2000 km'lik otoyola gereksinimi olduğunu iddia eden dönemin hükümeti, planı 1986'da yürürlükten kaldırdı. Eğer Ana Plan uygulanabilseydi, bugüne kadar dışardan alınan 3,5 milyon m³ petrol tasarrufu sağlanacak, trafik kazalarında 3 bin kişinin ölümü, 36 bin kişinin yaralanması ve 1,5 milyon ton emisyonun havayı kirletmesi engellenmiş olacaktı.¹⁰ 3 milyon dolarlık dış borç da cabası...????????????????

Hilts Raporu'ndan 50 yıl sonra bugün, bir başka Amerikan raporu ile karşı karşıyayız. Yıllar süren ihmaller sonucu hantallaşan demiryollarımız bu kez yol edilmeye çalışılmaktadır. Dünya bankası tarafından görevlendirilen Booz-Allen-Hamilton Ltd. adlı Amerikan danışmanlık şirketince hazırlanan rapor ve yasa taslağı ile TCDD özelleştirme kışkıracıdır. Otoyol lobisinin ulaşım sektörümüz üzerindeki amaçlarını yansıtan (Temmuz 1996 tarihli) yasa taslağının bazı hükümleri şöyle:

- Jenerik olarak demiryolları bir kamu hizmeti olarak tanımlanmayacaktır.
- Taşımacılık yapanlar, işletmeciliğin ticari açıdan gereksiz olması halinde işletme faaliyetlerini bırakma hakkında sahip olacaklardır.
- Ekonomik olmayan hatlardaki hizmetlerin kaldırılması yoluyla faaliyet ölçeği küçültülecektir.

Kuşkusuz otoyol hegemonyasının sürekliliğini öngören bu yasa taslağı kabul edilebilir nitelikte değildir. Amaç, **yeniden yapılanma** adı altında uluslararası sermayenin ve yerli işbirlikçilerin istemleri doğrultusunda demiryollarını işlevsiz hale getirmektir. Yıllar yılı demiryollarını sübvansiyonla işletmekten vazgeçen anlayış böyle düşünmüyor olacak ki, söz konusu proje için yüksek sübvansiyonlar hükümetçe kabul edilmektedir.

Küçük Amerika Saplantısı:Otoyollar

Yaklaşık 25 yıldır yaşanan otoyol furyasını yorumlamadan önce otoyolun tanımını yapalım. Otoyollar, giriş ve çıkışı kontrollü, konfora dayalı hız yollarıdır. Tanıma bakılırsa baştan kaybediyoruz. Çünkü Türkiye'deki ağır vasıta sayısı 12 Avrupa ülkesinin toplam kamyon

sayısından fazladır (Kamyoncuların ülke gündemindeki belirleyiciliğine şaşmamaları gerekir.) Verilere bakılırsa otoyolların ülke gereksinimlerine uygun olmadığı anlaşılr. Günlük kapasitesi 120 bin binek arabası alan otoyollar 1996'da 14.473 oto tarafından (yaklaşık yüzde bir) kullanılmıştır. Yani yetersiz istem karşısında gereksiz sunum. Bunun yanısıra 12 milyon dolarlık kaynak transferiyle yapılan otoyollar bugün, dünya standardına uymayan birçok teknik ve geometrik zaaf taşımaktadır.¹²

Süre, maliyet, doğal çevreyle etki ve güvenlik gibi kriterler gözönünde bulundurulduğunda demiryolu taşımacılığının üstünlüğü tartışılmaz niteliktedir. Buna göre, genişliği 13.7 metre olan çift hatlı hızlı trenin altyapısı 37,5 metre genişliğindeki altı şeritli otoyolun maliyetine eşittir. Demiryollarının ortalama ekonomik ömrü otuz yıl iken karayollarının ise 15 yıldır. Enerji tüketimi açısından, demiryolları karayollarına göre %15, yük taşımacılığında ise %249 oranında tasarruf sağlar.¹³ Toplam maliyet içinde hava kirliliği, gürültü ve alan kullanımı gibi çevresel maliyetlerin oranı karayollarında %20 iken demiryollarında %6'dır. Ayrıca ülkemizde demiryollarında ölenlerin sayısı yılda 200'ü geçmezken karayollarında 5000'i bulmaktadır.

Sistemler arası uyumun olduğu bir ulaşım ağında elbette otoyollara da yer vardır. Bizim karşı çıktığımız nokta, otoyol yapımının ülke gereksinimleri ve ekonominin olanaklarına göre değil de, yerli yabancı tekellerin çıkarları doğrultusunda gerçekleşmesidir.

Gelişmişlerin Tercihi: Yüksek Hız Trenleri

İlk olarak 1964'te Japonya'da hizmete açılan hızlı trenler, günümüzde kıta Avrupa'sı, İngiltere, Japonya ve ABD'nin tercih ettiği bir ulaşım modelidir. Saatteki hızı 400 km'ye ulaşan yüksek hız trenleri ise nüfus yoğunluğu yüksek kent merkezleri arasında yaygın bir kullanım alanına sahiptir. Yüksek hız trenlerinden km. başına tüketilen enerji ortalama binek otosunun tükettiğinin yarısı ve bir uçağın tükettiğinin de 1/3'ü kadardır. Japonya'da yalnızca Tokyo'dan saatte 23 bin yolcunun taşınıldığı düşünülürse yüksek hız trenlerinin ne kadar ekonomik olduğu anlaşılabilir.

Yüksek hız trenleri kullanılan teknolojiye göre iki farklı türde olup ilki, Maglev'li (manyetik levitasyonlu) sistemlerdir. Bunlar, raylar üstüne yerleştirilen bobinler ve araçtaki mıknatıslar yardımıyla üretilen manyetik kuvvetlerle yerden yaklaşık 1,5 cm havada hareket edene trenlerdir. İkinci tip sistem ise "çelik tekerlek-çelik ray" grubudur. Hızı saatte 350 km'ye kadar çıkan bu trenler güç kaynağı olarak elektrik enerjisini kullanır.¹⁶ Görüldüğü gibi her iki sistemin kullandığı teknolojinin doğal çevreye olumsuz etkisi yok denecek kadar azdır.

Bu sistemler her ne kadar uzun vadede ekonomik olsalar da altyapısı yüksek bir maliyet gerektirdiğinden özel sektör ve kamu birlikteliğinin zorunlu kılınmaktadır. Almanya'da 1994'te demiryolları eyaletlere (yerel yönetime) devredilmiştir. Eyaletler özel girişimle işbirliği yaparak toplu taşımacılığa hız kazandırmıştır.¹⁷ Bu ortaklığın benzer bir türünü İtalya'da görüyoruz. Fakat, bu birlikteliklerin ortak özelliği bir kamu hizmeti olan toplu taşımacılığın piyasanın kontrolsüz ortamına terk edilmeyişidir.

Avrupa ülkelerinde, karayoluna seçenek üreterek sistemler arası eşgüdümü sağlamaya yönelik arayışların en önemlisi Avrupa Ulaşım Şebekesi (Trans-European Network; TEN) Projesi'dir. Proje kapsamında dokuz demiryolu olmak üzere on dört ulaşım ağına Avrupa Birliği gerekli finansmanı sağlamıştır. Ayrıca, Avrupa genelinde uzunluğu 78 bin km. olan Avrupa Yüksek-Hız Tren Şebekesi'nin uzunluğu ana plan tamamlandığında 23 bin km.??? olacaktır.¹⁸

Tüm bu, örnekler günümüzün çağdaş ulaşım politikalarının niteliğini ve Türkiye'deki yanlış tercihin çarpıcı boyutunu ortaya koymaktadır.

Toplu Taşımacılığa Yönelik Yapısal Çözüm Önerileri

-Ülkenin olanak ve gereksinimlerine bağlı olarak Ulaştırma Ana Planı hazırlanmalıdır. Bu plan çerçevesinde ulusal ulaşım politikası belirlenmelidir. Böylelikle ulaşım dışı bağımlılık zinciri kırılacaktır. Ayrıca bu plan sayesinde ulaşım politikaları hükümetler üstü olacaktır ve dönemlik keyfi değişimlerle karşı karşıya kalınmayacaktır.

-Belirlenen politika, ulaşım alt sistemleri arasında var olan dengesizliği ortadan kaldırarak bunlar arasında eşgüdümü sağlamalıdır. Kullanılan enerji türü bakımından da ülkemiz için en uygun seçenek olan demiryollarının yanı sıra, yıllar yılı ihmal edilen denizyollarının da geliştirilmesi, toplu taşımacılık için kaçınılmazdır. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz, denizcilik

için yeterli doğal altyapıya sahiptir. Uluslararası düzeydeki taşımacılık, dış ticaret hacminin genişlemesinde ve olumlu bir rol üstlenecektir. Bunun yanı sıra, modern ulaşım filolarıyla kıyı kentlerimiz birbirine bağlanmalıdır.

-Demiryollarının köhneleşmiş yapısını aşmak için gerekli iyileştirme çalışmaları yapılarak, hatların çağına gereklerine göre yenilenmesi gerekmektedir. Demiryolu teknolojisinin üretimi için gerekli AR-GE çalışmalarına üniversite-sanayi işbirliği ile başlanmalıdır.

-Yüksek-hız tren şebekesinin ülkemizde de yapılandırılmasına yönelik lisans ve lisanüstü eğitim programları üniversitelerimizde yürürlüğe konmalıdır. Bu konuda, akılcı ve bilimsel projeler üretebilecek "Ulaştırma Mühendislerine" gereksinim vardır. (Demiryolculuk eğitimi veren tek kurum olan Eskişehir Demiryolu Meslek Lisesi geçen yıl öğrenci alımına son verilerek kapatılmıştır).¹⁹

-Toplu taşımacılık bir bakanın ya da hükümetlerin siyasal yönlendirmelerinden kurtarılmalıdır. Siyasal müdahaleleri önlemek için TCDD özerk bir kurum haline getirilmelidir. Demiryollarının işletiminde özel sektör ve yerel yönetimler etkin kılınmalıdır. Bu sayede işletimde verimlilik sağlanabilir. Fakat, bu katılım toplu taşımacılığın kamu hizmeti olma niteliğine zarar vermemelidir. Çünkü ulaştırma, ulusal ve toplumsal bir sorunsaldır. Dar gelirli halk kitlelerini güvenli, konforlu ve hızlı bir toplu taşıma hizmetinden soyutlamak halkçı bir ulaşım politikası ile bağdaşmaz.

-Türkiye’de doğu-batı eksenli bölgesel gelişmişlik farkı yadsınamaz. Birçok toplumsal soruna (göç, terör vb) neden olan bu eşitsizliğin bir ayağı da ulaşımdaki dengesizliktir. Kişisel ulaşım için ideal olan karayolları, dar gelirli bölge halkına yanıt verecek nitelikte değildir. Bu nedenle, bölge için en uygun seçenek kitlesel ulaşımı sağlayacak toplu taşıma sistemleridir.

-Güneydoğu Anadolu’nun tarımsal üretimini artıracak GAP projesine dahil olan yerleşim birimleri Ulaştırma Ana Planı’na uygun şekilde kurulacak ulaşım hatlarıyla yurtiçi pazarlarla bütünleştirilmelidir. Böylelikle, sanayileşmeye öncülük edecek tarım sektörü, bölgenin birincil sorunu olan feodal ilişkilerin çözülmesinde etkili olacaktır.

-Kent içi taşımacılıkta (özellikle metropollerde) yerel yönetimlerin başa çıkamadığı trafik sorunun ortadan kaldırılması için kentlerimizde raylı sistemler yaygınlık kazanmalıdır. Gelişmekte olan yerleşim birimlerinde toplu taşımacılığa yönelik teknik altyapılar hazırlanmalıdır. Çünkü, (İstanbul örneğinde olduğu gibi) geciktirilmiş bir toplu taşıma uygulaması gelişmiş bir kente yeterli çözümü sunamamaktadır.

Sonuç

Büyük bir sorun haline gelen trafik kazaları "**trafik canavarı**" ve **trafik terörü** gibi gerçeği gizleyen kavramlarla açıklanamaz. Kamuoyu, Don Kişot gibi sanal düşmanlarla uğraşırken; binlerce insanımız karayollarında can vermektedir. Yıllardır uygulanan yanlış politikalar sorgulanmadıkça bu durum değişmeyecektir. "*Mutluyum, demiryolcuyum!*" gibi iyi niyetli girişimler ise ne yazık ki beklenen toplumsal tepkiyi sağlayamamıştır.

Fakat, karamsar olmaya gerek yok. 1920 ve 30’ların devrimci mirasını 2000’lere taşıyacak bilimsel düşünceye ve kararlılığa sahibiz.

Kaynakça

1. Avcıoğlu, D., 1982, Türkiye’nin Düzeni, Tekin Yayınevi, sf: 41.
2. Merdol, A., "Otoyollar Serüveni", İTÜ Vakıf Dergisi, Mart 1998, sf: 16-17.
3. Evren, G., 1981, Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayinin Gelişmesi (Cumhuriyet Döneminde Demiryollarımız), sf: 6
4. a.g.e., sf: 6.
5. Afetinan, A., 1972, Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin 1. Sanayi Planı, 1933, TTK Yay., sf: 189.
6. Aydılek, O., Ulaşımda Çarpım Seçim, Cumhuriyet Gazetesi, 9 Nisan 1998.
7. Ekinci, O. Karayolu Terörü 50. Yılında, Cumhuriyet Gazetesi, 17. Mart. 1998.
8. Merdal, A., Emperyalizmin Ulaşım Müdahalesi ve Otoyol Dayatması, Teori Dergisi, Şubat 1988, sf: 5
9. A.g.d. sf: 6

10. Evren, G. Demiryollarının Hazin Serüveni, İTÜ Vakıf Dergisi, Mart 1998, sf: 25.
11. Erbil, P., Ulaştırmanın Sefaletinden "Canavar" Retoriğine, 1998, Öteki Yayınevi, sf: 49-50.
12. a.g.e., sf: 57-58
13. Sönmez, M.G.; Demir Ağlar Pas Tutuyor, İTÜ Vakıf Dergisi, Mart 1998, sf: 9.
14. Öztürk, Z., Ulaştırma Sistemlerinin Çevresel Etkileri Üzerine, İTÜ Vakıf Dergisi, sf: 60-61.
15. Yılmaz, E., Hızlı Tren, Bilim ve Teknik, Ocak 1998, sf: 50-51.
16. a.g.d., sf: 51-53.
17. Bursalı, O., Çufçuf..., Cumhuriyet Gazetesi, 9 Nisan 1998.
18. Yüksek-Hız Trenleri (Sistem ve Teknolojileri), TÜBİTAK, Kasım 1996, sf: 32-33.
19. Karacabey, K., Demirağlarla Örmek Yurdumu Yeni Baştan, Yeni Hayat Dergisi, Şubat-Mart 1998, sf: 24.