



Ulaşım sorunlarının çözümü otoyol olarak görülüyor ve gösteriliyor

OTOYOLA KARŞI DUBLE YOL



Prof. Dr. Muhteşem Kaynak
GAZİ ÜNİVERSİTESİ İİBF

Duble yollarla,
bir başka deyişle çok şeritli yollarla
çözülecek ulaşım sorunları
otoyollar yapılarak çözülmemelidir,
kaynaklar yerinde ve ekonomik olarak kullanılmalıdır.
Otoyolların temelinde hız ve konforu esas alan
otomobillere hizmet vermek üzere
inşa edildikleri unutulmamalıdır.



Avrupa ülkeleri ile A.B.D gibi gelişmiş ülkelerde İkinci Dünya Savaşı'ndan önce başlayan ve bugün önemli uzunluklara ulaşmış olan çağdaş otoyol yapımı çalışmaları, Türkiye'de ancak 1968 yılında İstanbul'da Birinci Çevre Yolu ve Boğaziçi Köprüsü'nün yapımı ile başlamıştır. Çevre yolunun tamamlanmasından sonra trafik yoğunluğuyla ilgili sorunlar yol genişletme veya ikileme çalışmalarıyla Haydarpaşa- Gebze arasında olduğu gibi ekspres yol yapımı ile çözülmeye çalışılmıştır.

Türkiye'de gerçek anlamda ilk otoyol yapımı, 1975 yılında Gebze-İzmit arasındaki 40 km.'lik otoyol çalışmaları ile başlamıştır. Buna ilave olarak, Pozantı-Tekir Yaylası arasındaki 14 km. kısa otoyol çalışmaları'na da 1973 yılında başlamıştır. Ancak o dönemdeki ekonomik zorluklar nedeniyle 40 km.'lik Gebze-İzmit Otoyolunun 20 km.'lik Kirazlıyalı-İzmit arası 8 Nisan 1984, Gebze-Kirazlıyalı arası ise 28 Aralık 1984 tarihinde, yani, yaklaşık 9 senede tamamlanabilmiş ve trafiğe açılabilmiştir. Pozantı-Tekir arası ise 15 Aralık 1984 tarihinde yani, 11 senelik bir çalışma sonucunda hizmete girebilmiştir.

Otoyollarda 1985'den sonra hızlanan faaliyetler özellikle son yıllarda çok çarpıcı gelişmelere sahne olmaktadır. Bu nedenle, ulaştırma sektöründe gerçekleşen harcamaların en büyük bölümü son yıllarda otoyollarda yoğunlaşmaktadır. Bu şekilde otoyolların, ulaştırma sektöründe gerçekleşen kamu harcamaları içindeki payı 1992'de yüzde 48.5'e çıkmıştır. 31 Aralık 1994 itibarıyla, toplam 11 milyar 965 milyon dolar olan otoyol proje bedellerinin 8 milyar 921 milyon dolarlık bölümü harcanmıştır. Bu miktarların da yüzde 29.8'ini oluşturan 2 milyar 658.7 milyon dolarlık bölümü kredilerden, yüzde 65.7'sini oluşturan 5 milyar 857.4 milyon dolarlık bölümü fonlardan ve yüzde 4.5'ini oluşturan 404.8 milyon dolarlık kısmı da Hazine kefaletli senetlerden karşılanmıştır. Sonuçta 1980'de 27 km. olan otoyollar yüzde 4285 oranında artarak, Eylül 1995'te 1184 km'ye fırlamıştır.

Halen yapımı devam eden ve önümüzdeki yıllarda tamamlanarak açılması beklenen otoyollar bulunmaktadır. Her ne kadar 6'ncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda 2000 yılına kadar 3.000 km otoyolunun trafiğe açılması hedeflenmişse de bunun biraz zaman alacağını ayrıca belirtmek gereklidir.

OTOYOLLAR VE TEM - TER PROJELERİ

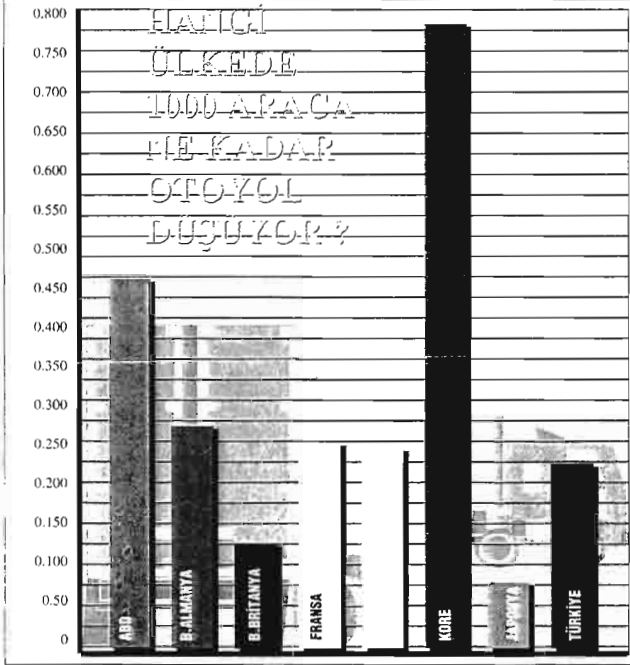
Bugün ülkemizde gerçekleştirilmeye çalışılan otoyol yatırımları, Türkiye'nin Avrupa ile ilişkile-



rini arttırmada önemli bir aşama olarak düşünülen TEM (Trans-European North-South Motorway) Projesi kapsamında ele alınmış olması gerekir. Çünkü TEM güzergahının büyük bir bölümü otoyol yapım programlarıyla çalışmaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin TEM Projesinde 1984'ten itibaren aktif hale gelmesiyle, otoyol yatırımlarının yine bu tarihten itibaren hızlanması arasında belirgin bir paralellik vardır.

Bu arada şunu da belirtmeliyiz :

1980 yılında 27 km. olan otoyollar, 15 yıl içinde yüzde 4285 oranında artarak bugün 1184 km'ye ulaştı.



1994'te otoyol ve köprülerin toplam geliri 112.5 milyon doları geçerken, bu rakamın 62.5 milyon doları Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinden, geri kalan 50 milyon doları ise 1184 km'lik otoyollardan elde edildi.

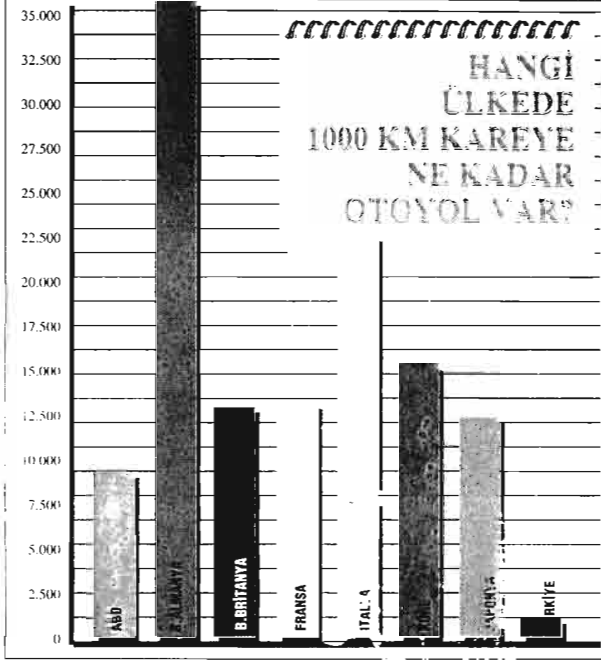
Türkiye, ulaşım standartları açısından karayolları yönünden olduğu kadar, demiryolları yönünden de Avrupa standartları düzeyinde bir ulaşım altyapısına sahip değildir. Devlet ve il yolları olduğu kadar, demiryollarının da fiziki kapasite ve geometrik standartları yeterli düzeyde değildir. Dolayısıyla, karayollarını olduğu kadar, demiryollarını da gerek uzunluk gerekse ulaşım kapasitesi yönünden geliştirmek zorunludur. Bir ulaştırma alt sistemini geliştirirken diğeri ihmal edilmemelidir. Çünkü yaşanan dünya bunu zorlamaktadır. Gelişmiş ülkelerin bir süredir yeni bir kavram olarak kombine taşımacılık sisteminin üzerinde bu kadar durmaları da bu nedenledir. Avrupa ile ticari ilişkiler yalnızca, TEM kapsamında karayollarının kapasitesini yükseltmeye zorlamamakta, ama aynı zamanda TER (Trans-Europen North-South Railway) Projesi ile demiryolu standartlarının yükseltilmesini Türkiye'den talep etmektedir. En azından, bizim Avrupa'yla siyasi ve ticari ilişkilerimizi geliştirmek diye bir sorunumuz varsa, ulaştırma sistemleri açısından da bu ülkelerle bütünleşmek zorundayız.

Ulaştırma bağlamında bunun araçları ise ikisi birlikte TEM ve TER Projeleridir. Bu projeler Avrupa ülkelerinin kara ulaşımında bütünlük ve etkinlik arayışları sonucunda ortaya çıkmış projelerdir. Amacı, otoyol ve modern hızlı demiryolu ağlarının her ikisiyle birlikte Avrupa ülkelerini birbirine bağlamak, böylece mal ve insan taşımacılığında verimli olmaktır. Çok önem verilen kombine taşımacılık da tüm ulaştırma alt sistemlerinin birbiriyle uyumlu bir şekilde geliştirilmesi sonucunda ulaşılacak bir hedeftir. Bu nedenle, ülkemizde bir süredir ağırlık verilen otoyollar konusunu da TEM Projesi yönünden düşündüğümüz gibi, TER Projesi yönünden de ele alıp, siyasi ve ticari ufkumuzu daha geniş bir zemine oturtmalıyız. Hem ülke içi hem de uluslararası bazda üretim ve ulaşım sorunlarını kısa vadeli değil, çağın gereklerine uygun bir biçimde ve uzun vadeli düşünmeliyiz.

Öte yandan, burada şu noktayı da vurgulamak zorunludur: Kaynak kıtlığı çeken ve önündeki yakın yıllar içinde İstanbul, Ankara, İzmir ve Adana gibi büyük kentlerin çevreleri dışında otoyol yatırımlarına ihtiyaç duymayacak Türkiye'de otoyollar yerine duble yollar yapılmış olsa idi daha ekonomik davranılmış olurdu. Gerçekten bugünkü otoyollar yerine duble yol-

OTOYOL VE KÖPRÜLERDEN GEÇEN ARAÇ SAYILARI VE GELİRLER

YILLAR	OTOYOLLAR araç sayısı	KÖPRÜLER araç sayısı	TOPLAM araç sayısı	gelir (\$)
1984	1.966.915	37.665.568	39.632.483	27.574.592
1985	4.318.614	38.411.974	42.730.588	41.016.921
1986	5.392.638	44.934.012	50.326.650	46.091.849
1987	7.222.755	48.291.094	55.513.849	56.473.753
1988	9.257.570	54.014.508	63.272.078	58.182.533
1989	8.625.826	60.916.802	69.542.628	79.108.642
1990	10.331.721	67.820.266	78.151.987	124.306.613
1991	14.739.569	67.071.176	81.810.745	146.607.944
1992	19.686.064	75.999.902	95.685.966	123.982.864
1993	27.767.148	89.231.600	116.998.748	168.562.383
1994	29.373.765	90.385.930	119.759.695	112.504.068



lar yapılsaydı şu anki ve yakın gelecekteki trafik ihtiyacımız karşılanırmıydı, TEM ve TER Projeleri yönünden ne aksardı ki ? ' diye, herhalde fazla düşünülmemiş olsa gerekir. Hala da bu nokta üzerinde yeterince durulduğu şüphelidir.

OTOYOLLARDA KAPASİTE KULLANIMI

Diğer taraftan, otoyol kapasitelerinin kullanım oranları ise, üzerinde durulması gereken bir diğer önemli konudur. Şu anda mevcut otoyollar oldukça düşük kapasitelerde kullanılmaktadır. Her şeritten saatte 2.000 aracın geçtiği ve yoğunluğun günde 10 saat sürdüğü kabul edildiğinde 3+3 şeritli bir otoyolun günlük taşıma kapasitesi 120.000 (6 şerit x 2.000 araç x 10 saat) binek aracıdır. Oysa Eylül 1995 yılı itibariyle, 3+3 şeritli Edirne - Kınalı Otoyolunda YOGT (Yıllık Ortalama Günlük Trafik) değeri 4.268 olduğuna göre, bu otoyolun kapasite kullanım oranı 4,268 / 120.000 - yüzde 3,6'dır. Yine Eylül 1995 yılı itibariyle , 3+3 şeritli Çaydurt- Ankara Otoyolunda kapasite kullanım oranı ise 5.524 / 120.000- yüzde 4,6'dır. Kınalı Mahmutbey ve Çamlıca - Hendek kesimleri dışında otoyolların kapasite kullanım oranı yüzde 3 ile yüzde 8,5 arasındadır.

Genelde otoyolların düşük kapasitelerde kullanıldığı dikkate alınacak olursa, en azından bazı kesimler için otoyol yapımlarında biraz acele davranılmıştır. Dolayısıyla, bu durum karşısında yeni otoyol yatırımlarına kalkışmak, savurganlıktan ve kaynak israfından başka bir anlama gelmese gerekir.

Ayrıca, şurası da belirtilmelidir ki, otoyollar hiçbir biçimde ağır yük taşıyan araçlar için yapılmazlar. Ağır yük taşıyan araçlar düşük hızlarda seyrettiklerinden otoyol dışındaki devlet yollarını kullanmak zorundadırlar. Oysa,



ULUTRANS
uluslararası taşımacılık
limited şirketi



Türkiye - Avrupa - Türkiye
kara taşımacılığında artık çok ciddi bir alternatifiniz var.
Avrupa'nın 5 büyük taşımacılık firmasının biraraya gelerek
kurduğu bir taşıma, dağıtım,
depolama ve lojistik network'ü:

TEAM - EUROPEAN ALLIANCE

Türkiye tek temsilcisi:

ULUTRANS ULUSLARARASI TAŞ. LTD. ŞTİ.

Düzenli olarak Avrupa'nın herhangi bir noktasına veya Avrupa'nın herhangi bir noktasından, grupaj kamyon servis veren T.E.A.M.'in Türkiye temsilcisi olarak sizlere hizmet veriyoruz. Aşağıdaki veriler, sizlere, bu güçlü birliği oluşturan taşımacılık firmalarının kapasiteleri hakkında bilgi verecektir.
Fabrika teslim, adrese teslim ve gümrükleme servisi de dahil olmak üzere navlun ücretlerinin nerede ödeneceğine bakılmaksızın taşımacılık ve gümrükleme ile ilgili tüm ihtiyaçlarınızda sizlere, profesyonel bir alternatif sunuyoruz.

TEAM Toplam Çalışan Sayısı	: 18.000 kişi
TEAM Toplam Ciro	: 8.181.000.000.- DM.
TEAM Toplam Ofis Sayısı	: 232
TEAM Toplam Depo Alanı	: 928.000.- m ²
TEAM Toplam Avrupa Grupaj Hattı Sayısı	: 718

İlgili: Mr. Ewold Steinmuller

Genel Müdür Yrd

Kara Taşımacılığı Sorumlusu

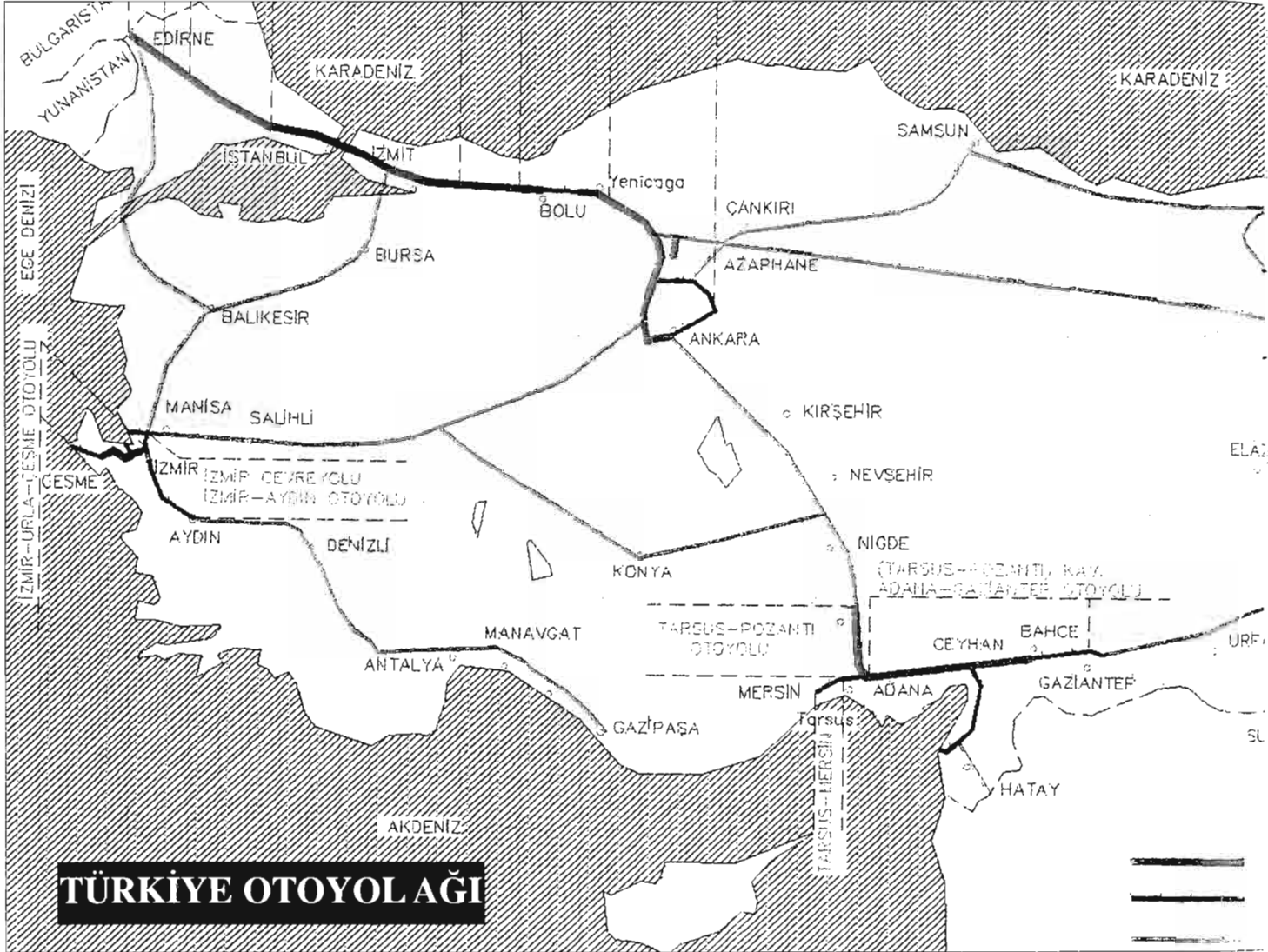
Murat Polat İstanbul Kara Taşımacılığı Dept. Müdürü

Hayriye Koçoğlu Satış Koordinatörü

Adres: Mehmet Akif Cad. No.2 Kat.3 34510 Bahçelievler-İSTANBUL

Tel: (0212) 652 48 30 (12 HAT) ● Fax: (0212) 652 48 42 / 43



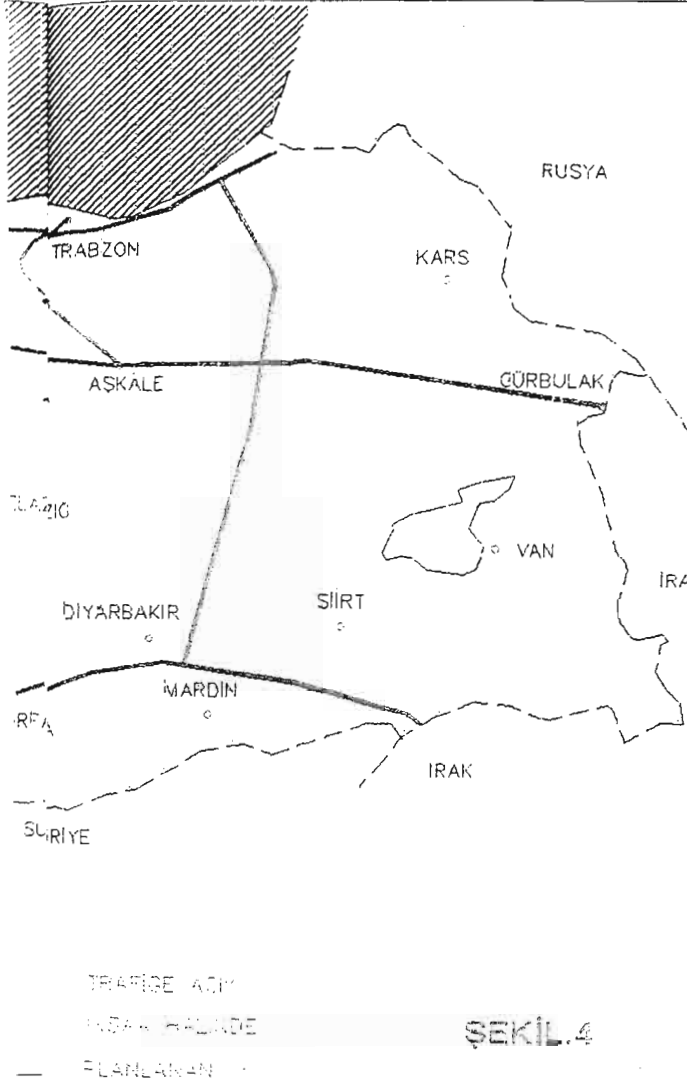


Türkiye'de diğer ülkelerde olmayan yanlış bir uygulamayla ağır yük taşıtları da otoyollarda seyretmektedir. Böylece, yüksek maliyetlerle yapılmış otoyollar vaktinden önce bozulma tehlikesiyle karşı karşıya kalmakta ve yüksek hızda akması gereken trafik de yer yer gereksiz bir şekilde ağırlaşmaktadır. Bu yüzden, gelişmiş ülkelerde ağır yük taşıtlarının genelde otoyolları kullanmaları yasaktır ve otoyol dışındaki devlet yollarını kullanmak zorundadırlar.

Gerçekte, otoyollar geometrieleri itibariyle yüksek standartlara sahip hız ve konfor yollarıdır ve bu özellikleri nedeniyle de esas olarak otomobil sahiplerine hizmet vermek üzere yapılırlar. Otoyolların önce gelişmiş ülkelerde ortaya çıkması ve yaygınlaşması da temelde bu ülkelerdeki otomobil sahipliğinin ve otomobille seyahat sayısının yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla, otomobil sahipliğinin ve otomobille se-

yahat sayısının görece düşük olduğu Türkiye'de otoyol yapımı yerine çok şeritli yolların yapılması bu yönden de daha anlamlı olmalıdır.

Ancak, yapılmış otoyollarını da bir kenara koymak, zorunlu tamamlayıcı yatırımları yapmamak da doğru değildir. Öyle ya da böyle bu otoyollar yapılmıştır ve yapılmış otoyolların zamanlaması ile ilgili tartışmalar artık geride kalmıştır. 1994 yılı sonu itibariyle, aşağı yukarı 9 milyar dolar harcanmış bu yatırımlarda servis ve bakım hizmetleri için gerekli olan yaklaşık 3 milyar doların harcanılmasından çekiniliyorsa, bu yanlıştır. Madem ki bazı yatırımlar yapılmıştır, bu yatırımlardan etkin bir halde yararlanabilmek için geriye kalan tamamlama yatırımları yapılmak zorundadır. Örneğin, çevreyle ilişkisi henüz kurulamamış, yan trafiklerle bağlantıları sağlanamamış otoyolların bu bağlantılarının biran önce kurulması, benzin ve servis istasyonları ile konaklama ve tra-



fik kontrol tesislerinin en kısa sürede tamamlanarak devreye sokulmaları gerekmektedir. Ancak bunlar yapıldığında otoyollar tam olarak hizmete girebilecek ve kapasite kullanım oranları artırılacaktır. Kuşkusuz, Yugoslavya'da süren savaşın bitmesi ve Birleşmiş Milletler tarafından Irak'a konan ekonomik ambargonun kaldırılması da Türkiye üzerinden geçen ve otoyolları kullanan araç sayılarının artmasına yolaçacaktır.

Boğaziçi Köprüsü'yle Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden geçen araç sayısı, tüm otoyollardan geçen araç sayısından daha fazla ve buna paralel olarak köprülerden elde edilen gelirler de otoyollardan elde edilen gelirlerden daha çoktur. Otoyollardan geçen araç sayılarının ve elde edilen gelirlerin görece düşük düzeyde olmasının nedeni ise, biraz önce değindiğimiz gibi kullanım oranlarının düşük olmasıdır.

DUBLE YOL

Ülkesel bazda pazar bütünlüğünün sağlanması açısından olduğu gibi diğer yönlerden de ekonomik gelişme üzerinde son derece önemli etkileri olan ulaştırma olanaklarının gelişmesi, bilhassa üretim ve ihracatını artırmak arzusu içinde olan ülkelerde daha da önem kazanmaktadır. Esasen, ulaştırma sistemleri olgun hale gelmiş ve hem yolcu, hem de yük trafiği yönünden sorunlarını büyük ölçüde çözmüş gelişmiş ülkeler incelenecek olurlarsa, bunların sanayileşme ve ekonomik gelişme süreçlerini yaşarken ekonomik yaşamda artan hareketlilik ihtiyacının zorlanmasıyla ulaştırma sektöründe de büyük dönüşümleri gerçekleştirmiş oldukları saptanır.

Üretim ve dolayısıyla ticari ilişkiler boyutlandıkça diğer pazarlara taşınmak isteyen ekonomiler, yalnızca ulaştırma hizmetlerinin nicel açıdan çoğaltılmalarını talep etmeyecek, nitel olarak da hizmetlerin kalitesinin yükseltilmesini

talep edecektir. Bu bağlamda, ulaştırmada hız çok önemlidir. Ulaştırma koşullarının iyileştirilmesinin yanı sıra hız arttıkça, ekonominin verimliliği artar ve dış pazarlarda rekabet gücü yükselir.

Bugün yaşadığımız çağ, hız çağıdır. Bu nedenle, gelişmiş ülkelerde hızlı trenler seferlere konmakta, otoyollar hizmete sokulmaktadır. Ancak, şu nokta da vurgulanmalıdır. Double yollarla, bir başka deyişle çok şeritli yollarla çözülebilecek ulaşım sorunları otoyollar yapılarak çözülmemelidir, kaynaklar yerinde ve ekonomik olarak kullanılmalı; otoyolların temelde hız konforu esas alan otomobillere hizmet vermek üzere inşa edildikleri unutulmamalıdır ve nihayet Türkiye'de demiryolları, denizyolları, havayolları ve karayolları birbirinin rakipleri olarak algılanmamalı, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi kaliteli ve hızlı yolcu ve yük taşımacılığını eksen alan, kombine taşımacılığa önem veren ve otoyolları (ve çok şeritli yolları) da bunun bir entegrasyonu olarak düşünen politikalar uygulanmalıdır. ♦

Gelecek yüzyılın toplu-taşıma aracı olarak tasarlanan süper hızlı trenler yolda. Elektromanyetik enerji beslemesi temel alınarak, "U" biçimindeki beton tren yollarında sürtünmesiz hareket etmesinden ötürü saatte 500 km hıza ulaşabilecek MAKLEV'ler toplu taşıma alanında "olmazsa olmaz" araçlar olarak yerlerini alacaklar.

