

TÜRKİYEDEKİ ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİN ANALİZİ VE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Ali Payidar AKGÜNGÖR, Abdulmuttalip DEMİREL

Kırıkkale Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, 71450-Yahşihan/Kırıkkale

Geliş Tarihi : 18.08.2003

ÖZET

Sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel yapılaşmanın doğal bir sonucu olarak ortaya çıkan ulaştırma talebi değerlendirilirken, ulaştırma sistemlerinin bir bütün olarak ele alınarak incelenmesi gereklidir. Gerek yolcu, gerekse yük taşımacılığı için seçilecek olan ulaştırma sisteminin hızlı, ekonomik, güvenli, çevreye az zarar veren ve ülke koşullarına uygun bir ulaştırma sisteminin olması arzu edilir. Ancak bir sistemin, sıralanan bu hususların hepsini birden bünyesinde toplaması oldukça zordur. Her sistemin birbirlerine göre üstünlükleri ve sakıncaları vardır. Bu nedenledir ki, büyük yatırımlar ülke genelinde tesis edilirken ileriye yönelik çok kapsamlı planlamalar yapılmalıdır. Ayrıca ülke kaynaklarının ulaştırma sistemleri arasında akılcı bir şekilde nasıl dağıtılması gerektiği araştırılmalı ve ulaştırma sistemleri arasında koordineli çalışmayı sağlayacak bir ulaşım planı hazırlanmalıdır. Bu planın başarısı ise hiç kuşkusuz sistemlerden birine ağırlık vermek yerine kombine taşımacılık ile mümkün olacaktır. Ülkemizin üç yanı denizlerle çevrili iken deniz yolu ile yapılan taşımacılığın % 1 seviyesinin çok altında olması ve karayolu ile yapılan yük ve yolcu taşımacılığının ise % 95 seviyelerine çıkması Türkiye'deki ulaştırma politikalarının sorgulanması gerektiğini ortaya çıkarmaktadır. Bu bildiride Türkiye'deki ulaştırma sistemlerinin ve ulaşım politikalarının tarihsel süreç içerisinde genel bir değerlendirmesi yapılarak sorunlar ortaya konulmakta ve çözüm önerileri sunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler : Ulaştırma sistemleri, Ulaştırma politikası, Ulaşım planı

ANALYSIS OF TRANSPORTATION SYSTEMS AND TRANSPORTATION POLICIES IN TURKEY

ABSTRACT

Transportation systems have to be considered and analysed as a whole while transportation demand, becoming as a natural outcome of socioeconomic and socio-cultural structure, is being evaluated. It is desired that transportation system, which will be selected for both passenger and freight transport, should be rapid, economic, safe, causing least harm to environment and appropriate for the conditions of a country. However, it is difficult for a transportation system to have all these properties. Every transportation system has advantages and disadvantages over each other. Therefore, comprehensive plans for future periods have to be prepared and how the sources of the country should be reasonably distributed among transportation systems must be investigated. Also, transportation plans have to be prepared to get coordinated operations among transportation systems while great investments are instituted in the entire country. There is no doubt that it is possible with combined transportation instead of concentration on one transportation system. Transportation policies in Turkey should be questioned since the level of highway transportation usage reaches to 95 % and level of sea transportation usage drops to less than 1 % in spite of being surrounded with sea in three sides of our land. In this paper, transportation systems and transportation policies in Turkey are evaluated in general and problems are analysed. Proposals are presented for the solutions of these problems.

Key Words : Transportation systems, Transportation policy, Transportation plan

1. GİRİŞ

Ulaştırma sistemleri, bir ülkede başta ekonomi olmak üzere sosyal ve kültürel faaliyetlerin canlanmasında etkin rol oynayan bir araçtır. Bu nedenledir ki doğal kaynakların verimli bir şekilde kullanılması, mal ve hizmetlerin hızlı dağıtılması, iç ve dış ticaretin geliştirilmesi, ancak ulaşımın dikkatli bir şekilde planlanması ve düzenli bir ulaştırma ağının oluşturulması ile mümkün olacaktır.

Ulaştırma sektörü, sanayi veya tarım sektörü gibi mal üreten bir sektör değil ancak diğer sektörlerin üretkenliği üzerinde etkili rol oynayan bir hizmet sektörüdür. Zaten ulaştırma terimi, insanların ve eşyaların yararlı olduğu varsayılan belli bir amaca yönelik yer değiştirmeleri olarak tanımlanır (Umar ve Yayla, 1997). Ulaştırma bir hizmet sektörü olduğundan dolayı tarım veya sanayi sektöründe olduğu gibi depolanamaz. Bu nedenle de gerektiği yerde gerektiği kadar sunulmalıdır. Gerektiği halde ulaşım olanağı sunmak ülke ekonomisi için önemli bir kayıp teşkil eder. Bu sebepten dolayı ekonomik, hatta sosyal ve kültürel bir etkinlik olarak ulaşım politikalarının ülke koşullarına uygun olarak iyi tanımlanması ve dikkatli bir şekilde uygulanması gerekir.

Ulaştırma sektörünün temel amacı ulaştırma talebini, mümkün olan en kısa zamanda ve en az maliyetle, güvenli bir şekilde sunmak olduğuna göre bu amaca sistemlerden birine ağırlık vermekle değil, ulaştırma sistemleri arasında koordinasyonu sağlayacak bir alt yapının oluşturulması ile ulaşılır. Bu durum ise ulusal ulaşım ana planının hazırlanmasını zorunlu kılar. Sağlıklı bir ulaştırma hizmeti için bütün ihtiyaçlar, kaynaklar, sosyal ve kültürel etkileşimler bu planlama çerçevesinde ele alınmalı ve değerlendirilmelidir.

2. ULAŞTIRMA POLİTİKALARIMIZIN TARİHİ GELİŞİMİ

Ulaşımın Türkiye Cumhuriyeti'ndeki tarihi gelişimi değerlendirilirken genel anlamda iki döneme ayırmak uygun olacaktır. Bunlar 1923 ile 1950 yıllarını kapsayan ve demiryolunun ağırlıklı olduğu dönem ve 1950'den günümüze kadarki süreci kapsayan karayolu ağırlıklı dönemdir (Evren ve Ögüt, 1997).

2. 1. 1923-1950 Yılları Arası Dönem

Ülkemize demiryolunun ilk girişi 19. yüzyılın son dönemlerinde olmuş başta Almanya, İngiltere olmak

üzere Fransa, İtalya, Rusya gibi devletler farklı nedenlerle ülkemizde demiryollarının gelişimine öncülük etmişlerdir. Osmanlı tarafından yabancı ortaklıklara kar garantisi verilerek ve uzun yıllar işletme hakkı tanınarak oluşturulan demiryollarının uzunluğu 4000 km'yi aşmıştır ki bu da şu anda ülkemizde bulunan demiryollarımızın yaklaşık yarısına tekabül etmektedir.

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devletinin kurulmasıyla birlikte sanayileşme ve kalkınma politikasının temel unsurlarından bir tanesi olan ulaştırma altyapısının geliştirilmesine önem verilmiş ve özellikle de demiryolu ulaştırmasına gereken hassasiyet gösterilmiştir. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının büyük bir yüzdesi Konya-Ankara doğrultusunun batısında iken Cumhuriyet döneminde yapılan yatırımların ağırlıklı bir bölümü doğuya kaydırılmıştır. 1924 ve 1925 yıllarında çıkartılan kanunlarla Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümete demiryolu yapımlarının bütçeden finanse etmesi için yetki vermiştir. 1925 yılında yapılan ilk Demiryolu kongresi ile ülkedeki demiryolu ulaşım politikası ortaya konmuş ve 1929 yılına gelindiğinde 1000 km uzunluğunda demiryolu yapımı tamamlanarak işletmeye açılmıştır (Elmas ve Yıldızhan, 1999). 1925 yılında kongrede benimsenen politikalar doğrultusunda sömürülen ülkeler için oluşturulan ağaç tipi ulaşım hattı yerini ağ tipi ulaşım hattına bırakmış ve böylece doğal kaynaklar, üretim merkezleri ve pazar alanlarına yayılan, ekonomiyi canlandıran bir ulaşım sistemine geçilmiştir. Kurtuluş Savaşından yeni çıkmış genç bir Cumhuriyet devleti için yapılan bu işler hiç de küçümsenemeyecek bir boyuttadır.

Demiryolu ulaşımında bu ilerlemeler yaşanırken karayolu yapımında büyük bir gelişme kaydedilememiştir. Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı devletinden bugünkü ulusal sınırlarımız içinde kalan 18 350 km`lik bir karayolu ağı devralmıştır. Bunun 4000 km'si iyi durumda olmak üzere 13 900 km'si stabilize yol geriye kalan kısmı da toprak yoldur (Elmas ve Yıldızhan, 1999). 1923-1929 yılları arasında Türkiye Cumhuriyeti tarafından yapılan toplam yol uzunluğu 1500 km civarındadır.

Demiryollarındaki hızlı ilerleme 1940 yıllarına kadar sürmüştü ve 1940-1950 yılları arasında ise tam bir durgunluk dönemine girmiştir. Cumhuriyetin ilanından, 1940 yılına gelinceye kadar yılda ortalama 190 km demiryolu inşa edilirken 1940-1950 yılları arasında toplam inşa edilen demiryolu uzunluğu ancak 300 km olmuştur. Hiç kuşkusuz, bu durgunlukta II. Dünya Savaşının ve dünya otomotiv sanayiinde pazar payının % 80'ni elinde bulunduran A.B.D.'nin etkisi büyüktür. Bu

dönemde A.B.D.'ndeki Federal Karayolu Teşkilatı ile işbirliği yapılmış ve Marshall yardımları çerçevesinde karayolu ile ilgili projeler geliştirilerek çok sayıda mühendis A.B.D.'ne eğitime gönderilmiştir. 1950'li yıllar ulaştırma politikasında artık demiryolu döneminin bittiği ve yerini karayolları dönemine bırakmış olduğu yıllardır. 1 Mart 1950 yılında çıkarılan bir yasa ile Ulaştırma Bakanlığında bağımsız Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Karayolu yapımı kurulan bu Genel Müdürlük tarafından yürütülmeye başlanmış ve zamanın hükümetleri de karayolu yapımında gereken hassasiyetleri göstermişlerdir. Hatta 1952-1962 yılları arasında T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Bütçeleri Devlet Bütçesinin % 10 düzeyine ulaşmıştır.

2. 2. 1950'den Günümüze Kadar Olan Dönem

1950'den sonraki yıllar karayolunun artık demiryoluna karşı ezici üstünlüğünü kabul ettirdiği yıllar olmuştur. Demiryolu taşımacılığına yapılan % 100 oranında zam artışı, ülke içerisinde otomotiv sanayiinin montaj yoluyla da olsa kurulması, köy yolları yapımı için Köy İşleri Bakanlığına bağlı olarak Yol-Su-Elektrik (Y.S.E.) Genel Müdürlüğünün kurulması, yol inşaatında kullanılmak üzere makine ve teçhizat için dış kredi olanaklarının sağlanması, kamyon ithalatının serbest bırakılması gibi birçok faktörler karayolu taşımacılığının beklenenin çok üstünde gelişmesine ve bugün ulaştırma sistemleri arasında karayolu ile yapılan yük taşımacılığında % 90 ve yolcu taşımacılığında da % 95 gibi dengesiz bir dağılımın oluşmasına zemin hazırlamıştır. 1960'dan sonraki yıllar (başlangıç 1963) beşer yıllık kalkınma planlarının yapıldığı dönemlerdir.

1. Beş Yıllık Kalkınma Plan (B.Y.K.P.) Döneminde karayollarının geometrik standartlarının yurt ihtiyacının üstünde olduğu düşünülürken, 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde karayollarının geometrik standartlarının da yükseltilmesinin gerekli olduğu sonucuna varılmış ve yolların geometrik standartlarının yükseltilmesi içinde ilave harcamalar yapılmıştır (Başol, 1983). Ulaştırma sektörünün sabit yatırımlar içindeki payı gün geçtikçe artmıştır. Sert karşı çıkışlara rağmen 1. Boğaz köprüsü bu dönemde inşa edilerek 1973'de hizmete girmiştir (Hiç, 1990).

Yine aynı dönemde turizm sektörünü canlandırmak için özellikle güney sahillerinde fiziki yapısı ve geometrik standardı yüksek olan yolların yapımına ağırlık verilmiştir. Planlama dönemine rağmen demiryolları güç kaybetmeye devam etmiş, devlet tarafından etkin bir işletmenin kurulamaması ve mevcut olan hatlara da yeteri ölçüde bakım ve

onarım yapılmayarak geometrik standartlarının arttırılmaması sonucu TCDD işletmesi devamlı zarar etmeye başlamıştır. Planlama dönemlerinde demiryollarını kalkındırmak için bir takım çalışmalar yapılsa da başarı sağlanamamıştır.

Planlama dönemlerinde denizyolu ve havayolu taşımacılığını geliştirmek içinde bir takım çalışmalar yapılmış ve plan hedefleri içine alınmıştır. Havayolu ulaşımındaki gelişme denizyoluna göre daha iyi gerçekleşmiştir. Bununla birlikte Türk deniz ticaret filosunu oluşturan gemilerin ekonomik ömürlerini doldurmuş olmalarından kaynaklanmaktadır. Planlı dönemlerde de ulaştırma sistemleri için yapılan yatırımlar arasında bir denge sağlanamamış ve yatırımların yaklaşık dörtte üçü karayoluna yapılmıştır. Karayolu ile yapılan taşımacılığın demiryolu ve denizyoluna kaydırılması ve boru hatlarının da daha da geliştirilip yaygınlaştırılması kısacası daha ekonomik, güvenli, hızlı ve etkin bir taşıma sisteminin gerçekleştirilebilmesi için "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" hazırlanmıştır. Bu planın uygulamaya başlaması ve somut hedeflerin ortaya konması ulaştırma sistemlerinin yük ve yolcu taşımacılığındaki paylarının dengelenmesi adına umut verici olmuştur. Bu planlamaya göre 1980 yılındaki ve plan dönemi sonu olan 1993 yılına ait öngörülen ulaştırma türlerine göre dağılımı Devlet Planlama Teşkilatı'nın (D.P.T) Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporundan (U.Ö.İ.K.R) yararlanılarak Tablo 1'de verilmektedir (Anon., 1995). Ülkemizde yapılan tek ulusal ulaştırma planı 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı (U.A.P) olmasına rağmen bu plan 1986 yılında anlaşılabilir bir biçimde uygulamadan kaldırılmıştır.

1980 ihtilali sonrasındaki yıllar Türkiye'de otoyollar döneminin başladığı yıllardır. Devrin hükümetleri bu dönemde Türkiye'de otoyol yapımını desteklemişlerdir. Böylece başta demiryolu olmak üzere diğer ulaştırma sistemlerinin kaderi değişmemiş bu defa da otoyolların gölgesi altında ezilmişlerdir. Başbakanlık Devlet İstatistikleri Enstitüsünün Ulaştırma İstatistikleri Özetinde (U.İ.Ö) belirtildiği üzere 2000 yılına gelindiğinde devlet ve il yollarımızın toplam uzunluğu 61090 km ye ulaşırken otoyollarımızın uzunluğu 1773 km'ye çıkmıştır (Anon., 2000a).

Otoyolların yapılmasının temel prensibi hızlı, güvenli ve konforlu bir ulaşım gerçekleşmesine olanak sağlamaktır. Bu yönüyle de bir ülkede otoyolların yapılması kuşkusuz gereklidir. Ancak ülke koşullarının çok iyi bir şekilde araştırılması ve mevcut kaynakların ona göre değerlendirilmesi de bir zorunluluktur. Bugün ülkemizde kamyon sayılarında her yıl ortalama % 9'luk bir artış gözlenmektedir.

Tablo 1. Yolcu ve Yük Taşımaları İçin Ulaştırma Ana Planı (U.A.P) Hedefleri ve Gerçekleşme Oranlarının Karşılaştırması

	Yolcu Trafiği			Yük Trafiği		
	Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	Gerçek 1993	Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	Gerçek 1993
Karayolu ¹	% 94.2	% 94.1	% 95.8	% 68.5	% 36.0	% 83.9
Demiryolu	% 4.1	% 4.0	% 3.0	% 9.9	% 27.5	% 7.7
Havayolu ²	% 0.05	% 0.8	% 1.2	% 0.0	% 0.0	% 0.0
Denizyolu ²	% 1.2	% 1.1	% 0.0	% 15.0	% 32.2	% 0.8
Boru hattı	-	-	-	% 6.6	% 4.3	% 2.9
Doğalgaz (m ³) ³	-	-	-	-	-	% 4.7

¹:Sadece Devlet yollarındaki taşımalardır; ²: Sadece kamu sektöründe yapılan taşımalardır; ³: Birleşik Devletler Topluluğu ile yapılan doğalgaz taşımalardır.

Bu artış Avrupa'daki kamyon artış hızının yaklaşık iki katıdır. Bu durum yük taşımacılığının ülkemizde yoğun bir şekilde kamyonlarla yapıldığının bir göstergesidir. Otoyolların yapım prensipleri ve kamyonlarla yapılan yük taşımacılığı göz önüne alındığında ülkemiz açısından bir çelişki yaratmaktadır. Şu anda mevcut otoyolların kullanımının kapasitesinin çok altında gerçekleşmesi maalesef bu durumu doğrulamaktadır.

Standartlara uygun olarak yapılan ve ortalama 20 yıllık proje ömrüne sahip olan bir otoyolda yapılışının ilk 12 yılında kalite bozulması % 25 iken, bundan sonraki 4 yıl sonunda kalitedeki bozulma % 60'ı bulmaktadır (Anon., 2002b). Türkiye'de yapılan otoyolların hizmete açılışından 2 yıl sonra onarımlara ihtiyaç duyulduğu da düşünüldüğünde bir planlama hatasının yapıldığı görülmektedir.

Planlı kalkınma döneminde ulaştırma sektörünün toplam yatırımlar içindeki payı Tablo 2'de gösterilmekte olup % 15 ile % 22 arasında

değişmektedir. Tablo 3'de ise bu yatırımların ulaştırma sistemleri arasında dağılımları yer almaktadır (Anon., 2001b) Bu tabloda görüldüğü üzere ilk iki plan döneminde hedeflenen ve gerçekleştirilen arasında bir uyum vardır. Ancak, 3. Plan döneminden itibaren demiryolunun gerçekleşme yüzdesi hedeflenenin hep altında kalırken, karayolu 3.Plan döneminde hedeflenenin % 22.6, 4.Plan döneminde % 13.9 ve 6. Plan döneminde de % 3.8 üstüne çıkarak gerçekleşmiştir.

Tablo 2. Planlı Dönemde Toplam Yatırımlar İçinde Ulaştırma Sektörünün Payı

Plan Dönemi	Hedef (%)	Gerçekleşme (%)
I. BYKP	13.7	15.6
II. BYKP	16.1	16.4
III. BYKP	16.0	21.6
IV. BYKP	16.3	18.0
V. BYKP	18.6	22.5
VI. BYKP	22.0	21.6
VII. BYKP	20.4	17.6

B.Y.K.P: Beş Yıllık Kalkınma Planı

Tablo 3. Ulaştırma Sistemlerinde Planlanan Yatırımlar ve Gerçekleşme Payı

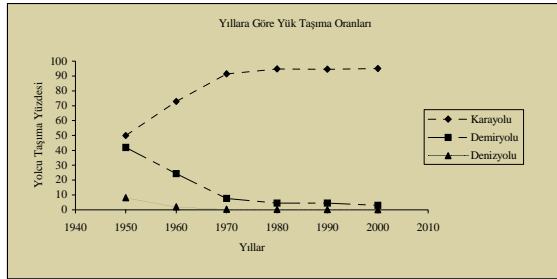
	I. BYKP		II. BYKP		III. BYKP		IV. BYKP		V. BYKP		VI. BYKP		VII. BYKP	
	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G
Karayolu	71.2	71.2	72.7	72.7	52.0	74.6	60.7	74.6	49.2	43.3	78.9	82.7	68.6	68
Demiryolu	17.5	17.5	18.8	18.8	22.4	13.9	24.6	10.6	21.9	16.0	8.5	7.2	7.8	7.5
Diğer	11.3	11.3	8.5	8.5	25.6	11.4	14.7	14.8	28.9	40.7	12.6	10.1	23.6	24.5

P: Planlanan; G : Gerçekleşen

Tablo 4'deki değerler irdelendiğinde 1991 yılında karayolu hariç yalnız otoyollara ayrılan pay tüm ulaştırma sektörüne ayrılan payın % 58, 1995 yılında % 52'si ve 2000 yılında da % 36'sı olmuştur. Aynı yıllarda demiryolu, havayolu ve denizyolunun toplamı için ayrılan pay ise sırasıyla % 9, % 16 ve % 23'dür (Anon., 2001a). Bu rakamlar dikkatlice incelendiğinde hazırlanan ulaştırma politikalarının

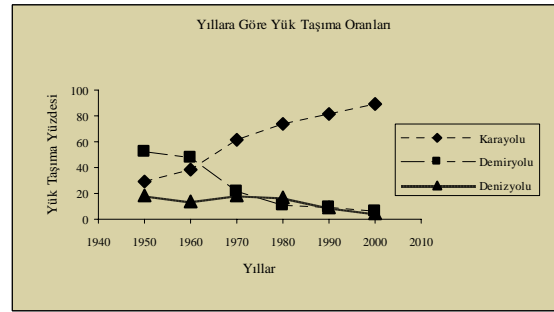
sorgulanması gerektiğini açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Sonuç olarak görülen odur ki, Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarındaki öncelik 1950 yılından itibaren karayollarına kaymış bu durum planlı dönemde devam etmiştir. 1980 sonrası dönemde ise otoyol yapımına hız verildiği bir dönem olup karayoluna yapılan yatırımlara öncelik verilmiştir. Aşağıda verilen grafikler

ulaştırma sistemlerinin taşımacılıktaki paylarının yıllara göre nasıl değiştiğini somut bir şekilde ortaya koymaktadır. Şekil 1'de görüldüğü üzere, 1950'li yıllarda demiryolu ve karayolunun yolcu taşımacılığındaki payı birbirlerine yakın iken (karayolu % 49.9 ve demiryolu % 42.0) 2000 yılında karayolunun payı % 95'e çıkmış, demiryolun payı ise % 3'e kadar düşmüştür (Çelik, 2001). Yolcu taşımacılığında en ağır darbelerden birini de denizyolu taşımacılığı almıştır. 1950 yılında denizyolunun yolcu taşımacılığındaki payı % 7.5 iken bugün bu pay % 0 seviyesine gerilemiştir.



Şekil 1. Yıllara göre yolcu taşıma oranları

Yük taşımacılığında da durum pek farklı değildir. Karayolu yük taşımacılığının yükselen trendi demiryolu yük taşımacılığının alçalan trendiyle 1960'lı yıllarda kesişmekte ve o yıllardan sonrada fark gittikçe artmaktadır (Şekil 2). 2000 yılı itibariyle yük taşımacılığında demiryolunun payı % 6, karayolunun payı da % 89'dur. Geriye kalan % 5'lik pay da denizyoluna aittir. 1998 yılında karayolu ve demiryolunun yük taşımacılığındaki payı sırasıyla % 95 ve % 5 olduğu göz önüne alınırsa son iki yılda ufak da olsa bu değişim olumlu niteliktedir.



Şekil 2. Yıllara göre yük taşıma oranları

Tablo 4. 1990-2000 Yılları Arasında Yatırımların Ulaştırma Sistemleri Arasındaki Yüzde Dağılımı

Yıllar	Karayolu	Otoyol	Havayolu	Demiryolu	Denizyolu	Boruhattı
1990	31	48	5	8	4	5
1991	28	58	3	5	1	3
1992	33	51	4	6	2	4
1993	37	44	7	7	1	4
1994	29	46	11	10	2	4
1995	29	52	7	7	2	4
1996	33	43	16	5	2	2
1997	37	32	20	4	2	5
1998	26	35	21	5	3	10
1999	29	21	33	6	3	8
2000	23	36	13	6	4	18

3. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDEN GELECEKTEKİ BEKLENTİLER

Ulaşım esnasında harcanan sürenin mümkün olduğunca kısa olması istendiğinden dolayı, zaman kavramı ulaşım türünün seçiminde etkili bir parametre olarak ortaya çıkmaktadır. Ulaştırma sistemleri zaman açısından değerlendirildiğinde havayolu ulaştırması diğer ulaştırma türlerinin seçiminde öncelik kazanır. Ancak havaalanı ve şehir merkezleri arasındaki uzak bağlantılar yolculuk süresinin artmasına neden olmakta ve bir de buna havaalanlarındaki sıkışıklıklar da eklenince toplam seyahat süresinde büyük bir kısaltma

sağlamamaktadır. Oysa 30 yıl önce Japonya'da kullanılmaya başlanan ve 1980 yılından sonrada Avrupa'da yaygınlaşan hızlı tren kullanımı demiryollarında önemli bir pazar imkanı yaratmaktadır. Dolayısıyla da demiryolları karayolları ve havayollarına göre tercih edilir bir hale gelmektedir (Evren ve Tekin, 1997; Gerçek, 1997).

Avrupa Birliği, 1990 yılında aldığı bir kararla, ülkelerin ulusal demiryolu şebekelerini bir araya getirmek amacıyla, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini de içine alan Avrupa hızlı tren şebekesinin oluşturmak için karar almış ve bu konuda çalışmalara başlamışlardır. Alınan karar neticesinde

Avrupa 2015 yılında 3000 km uzunluğunda bir hızlı demiryolu hattına kavuşacaktır. Bu ağın iki ayrı koridor üzerinden Türkiye'ye bağlanması öngörülmektedir. Bu hattın Avrupa-Asya arasında bir transit hat niteliği taşıması ve bu iki kıtayı Türkiye vasıtasıyla da birbirine bağlaması oldukça önemlidir. Bugün Avrupa'da hızlı trenlerle yapılan taşımalar 42.3 milyar yolcu-km ye ulaşmış olup 1997 yılında bir önceki yıla göre % 4.9 oranında bir artış sağlanmıştır (Anon., 2001b).

Yatırım programları çerçevesinde, demiryolu şebekesinin kuzey-güney hattının geliştirilmesi amacıyla Samsun-İskenderun Demiryolu Fizibilite Etüdünün çalışmaları yapılmakta ve mevcut demiryollarının alt yapılarının ve geometrik standartlarının da iyileştirilmesi için çalışmalar sürdürülmektedir.

Deniz ulaştırmasında ise Türk deniz ticaret filosunun dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşması amacına yönelik çalışmalar başlatılmış ve halen hazırlanmakta olan Limanlar Master Planında da bu gelişmeler göz önüne alınmıştır (Anon., 2001d). Havayolu ulaşımında ise radar sistemlerinin geliştirilmesi ve modernizasyonu konusunda çalışmalar yapılmakta ve GAP Uluslararası Havaalanına ilave olarak yoğun olarak kullanılan bazı havaalanlarında ilave pistlerin yapılması ile ilgili projeler üzerinde durulmaktadır (Anon., 2001c).

Boru hattı ulaşımı ile ilgili olarak ülkemizde özellikle son yıllarda doğalgaz ve ham petrol boru hattı yatırımlarına önem vermeye başlanmış ve Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin Akdeniz ve Avrupa'ya çıkışında Bakü-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi ile Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğalgaz Boru Hattı Projelerinin hayata geçirilmesi yönünde gerekli çalışmalar yapılmaktadır. Ülkemizdeki doğalgaz boru hattı ana ekseninin 2003 yılında tamamlanması planlanmış ve bu plan dahilinde de doğalgaz kullanımının ülke genelinde yaygınlaşması amaçlanmıştır (Anon., 1998; 2001e).

Karayolu ulaştırması ile ilgili gelişmeler arasında ise mevcut yolların geometrik standartlarının yükseltilmesi, karayolları ile ilgili mevzuatlarda yeni düzenlemelerin getirilmesi, trafiğin yönetiminde ve yol kullanıcılarının bilgilendirilmesinde akıllı bilgi sistemlerinin kullanılması, planlanan otoyolların hizmete açılması gibi konular yer almaktadır. Yakın gelecekte ülkemizde trafiğe açık 1700 km'lik otoyola ilave olarak 300 km'lik otoyolun da hizmete sunulması planlanmış olup böylece toplam otoyol uzunluğumuz 2000 km'ye ulaşacaktır.

4. DEĞERLENDİRME

Ülkemizde ulaştırma sektörleri içerisinde demiryolları, denizyolları ve havayolları ihmal edilerek karayolu ağırlıklı bir politika izlendiği belirgindir. Karayollarımızdaki trafik kazalarının fazlalığının yanı sıra, bakım ve onarım için gereken masrafların büyüklüğü ve enerjide dışa bağımlılık ulaştırma politikalarımızdaki yanlışlıkları gözler önüne sermektedir. Bu bağlamda karayollarını da tamamen ihmal etmeden ağırlığın diğer ulaşım sistemlerine kaydırılması gerekmektedir. Karayolu ulaşım ağının km olarak uzatılmasından ziyade nitelik olarak kalitesinin artırılması ve diğer ulaşım sistemleri ile koordinasyonu sağlanması gerekir. Özellikle yük taşımacılığında karayolu ağırlığı demiryolu ve denizyolları başta olmak üzere diğer sistemlere aktarılmalıdır.

Bu amaç doğrultusunda demiryolları, gerek yük ve yolcu taşımacılığında enerji tasarrufu ve gerekse de çevre ile olan dostluğu sebebi ile çözümün iskeletini oluşturmalıdır. Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılığında konumunu güçlendirmek amacıyla Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) demiryolu projesinin yapımı için başlatılan çalışmaların hızlandırılması bu hedefe hizmet edecektir. Buna ilave olarak Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demiryolu ulaşımına olanak sağlayacak olan Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi Projesi ele alınmış olması demiryolu ulaştırmacılığı açısından olumlu yönde atılmış bir adımdır. Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi Projesi'nin de bir parçası olarak Batı-Doğu doğrultusunda bir ana demiryolu eksenini oluşturulması için İstanbul-Ankara ve Ankara-Sivas hızlı demiryolu hatlarının yapılması gündemdedir. Bu hatlar güvenli ve konforlu bir ulaşımın yapılmasına olanak verecek ve demiryolu taşımacılığını daha cazip hale getirerek zihinlere yerleşmiş olan köhne demiryolu imajını yıkacaktır.

Ülkemizde hava yolu taşımacılığı, dünyadaki benzer gelişmelere paralel olarak son yıllarda büyük bir gelişme kaydetmiştir. Fakat bu gelişmeye eşlik etmesi gereken altyapı çalışmaları yeterince yapılamamıştır. Bunun sonucu olarak da bu sektörde sağlıklı büyüme sağlanamamıştır. Altyapı problemlerinin yanı sıra nitelikli eleman sıkıntısı ve güvenlikle ilgili problemler ilk göze çarpan temel sorunlardandır.

Avrupa Birliği'ne (AB) katılımın bu sektörü olumlu yönde etkileyeceği düşünülmektedir. Adaylık süreci içerisinde ekonomik gelişmelerin olumlu olması, işle ilgili seyahatlerin artmasına sebep olmaktadır. Aynı şekilde gümrük birliği ve serbest dolaşım gibi faktörler turizm de bir büyüme sağlayarak hem

yolcu hem de yük taşımacılığı açısından önemli bir katkı sağlayacaktır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Araştırmalar göstermektedir ki geçen 25 yıldaki büyüme eğiliminin sürmesi durumunda 2020 yılında Türkiye'deki yolcu trafiği bugünkü düzeyinin yaklaşık 3.3 katına yani 540 milyar yolcu-km'ye, yük trafiği ise 2.5 katına yani 300 milyar ton-km'ye çıkacaktır (Gerçek, 1997). Artışın bu şekilde devam ettiği düşünüldüğünde yük taşıma talebinin artık karayolu ile sürdürülebilmesi mümkün görünmemektedir. Oysa bugün ülkemizdeki taşıma sistemi, geçmişte belirlenen yanlış politikalar neticesinde karayolu taşımacılığına bağımlı bir hale gelmiştir. Bu bağımlılığın faturasını ise her yıl ortalama 5.000 kişi trafik kazalarında yaşamını yitirerek, binlerce kişi yaralanıp sakat kalarak ve trilyonlar mertebesine ulaşan maddi hasarlarla ödemektedir. Artık vakit geçirilmeden şu ana kadar uygulanan yanlış politikalara dur demenin zamanı gelmiş, geçmektedir. Belirlenecek olan yeni politikalarda demiryolları ve deniz yollarının daha etkin bir şekilde kullanılması vazgeçilmez bir zorunluluktur. Aksi takdirde ülkenin daha büyük darboğazlara girmesi kaçınılmaz bir gerçektir. Artık yetkililerin aşağıda sıralanan maddeleri de göz önüne alarak eyleme geçmesi gerekmektedir.

- Ülkemizin mevcut olanakları ve ihtiyaçları göz önüne alınarak Ulaştırma Ana Planı hazırlanmalı ve bu plan çerçevesinde ulusal ulaştırma politikası belirlenmelidir. Belirlenen bu politika hükümet değişikliklerinden etkilenmemeli ve keyfi değişimlere maruz kalmamalıdır.
- Belirlenen politika ulaştırma sistemleri arasında var olan dengesizliği ortadan kaldırmalıdır. Karayolu taşımacılığının sahip olduğu yükün bir kısmı demiryolu ve deniz yoluna kaydırılmalıdır.
- Ulaştırma alt sistemlerinin birbirini tamamlayan bir sistem olduğu göz ardı edilmemeli; sosyal yaşamın gereksinimlerini zamanında, ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılamak için de sistemlerden birine ağırlık vermek yerine ulaştırma sistemi bir bütün olarak ele alınmalıdır.
- Ulaştırma sektörüne canlılık kazandırmak, taşıma sistemleri arasında dengeli dağılımı sağlamak ve taşımacılığın daha süratli bunun yanında da daha düşük bir maliyetle gerçekleşmesine olanak sağlamak için

ulaştırma sistemleri arasında koordinasyon sağlanmalı ve kombine taşıma sistemi oluşturulmalıdır.

- Ülkemizin üç yanı denizlerle çevrili olduğu için deniz taşımacılığında doğal bir altyapıya sahiptir. Ancak, deniz ulaştırma sistemine yeteri derecede önemin verilmemesi sonucu bugün deniz ticaret filomuz ve limanlarımız çağın gerisinde kalmıştır. İvedikle bu sorunun çözümlenmesi ve denizlerimizden daha etkili bir şekilde faydalanılmalıdır.
- Mevcut demiryolu şebekelerinden en üst düzeyde yararlanmak ve demiryollarının köhneleşmiş yapısından kurtarmak için altyapı iyileştirme ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmelidir. Mevcut tren sistemi ve hızlı trenler için yeni demiryolu hatları yapılmalı ve yeni koridorlar oluşturulmalıdır.
- Demiryollarının işletiminde özel sektör ve yerel yönetimler kılınmalıdır. Bu sayede işletimde verimlilik sağlanabilir. Fakat, bu katılım toplu taşımacılığın kamu hizmeti olma niteliğine zarar vermemelidir.
- Rafineri ürünlerinin karayolu ile yapılan taşımacılığı, yerini daha güvenli ve ekonomik olan boru hattı taşımacılığına bırakmalıdır. Bu aynı zamanda karayollarındaki tanker trafiğinin azalmasına ve trafiğin daha güvenli akmasına olanak sağlayacaktır.
- Havayolu ile ilgili problemlerin çözümü için öncelikli olarak altyapı ele alınmalı, yeni tesislerin inşası yanında mevcut tesislerin modernleştirilmesi ve son teknolojik yenilikler ile donatılması gerekmektedir.
- Havayolu ulaştırması alanında nitelikli eleman ihtiyacının karşılanması için gerek hizmet içi ve gerekse de yurtdışında verilen eğitim seminerlerine katılım sağlanmalıdır.

6. KAYNAKLAR

Anonim, 1995. DPT, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

Anonim, 1998. T.C. Ulaştırma Bakanlığı **9. Ulaştırma Şurası** 8-10 Haziran, O.D.T.Ü. Ankara.

Anonim, 2001a. DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

Anonim, 2001b. DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara.

Anonim, 2001c. DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara.

Anonim, 2001d. DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara.

Anonim, 2001e. DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara.

Anonim, 2002a. T.C. Başbakanlık Devlet İstatistikleri Enstitüsü, Ulaştırma İstatistikleri Özeti, Ankara.

Anonim, 2002b. C.H.P., Ulaştırma Komisyon Raporu, <http://www.chp.org.tr/trrapor/ulas3.htm>.

Başol, K. 1983. Türkiye Ekonomisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, No: 2, İzmir.

Çelik, F. 2001. "Ulaştırma-Toplumsal Kalkınma İlişkisi ve Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları"

TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi III. Ulaşım ve Trafik Kongre-Sergisi 18-20. Mayıs 2001. Ankara.

Elmas, G., Yıldızhan, B. 1999. "Türkiye'de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi" **TMMOB Makine Mühendisleri Odası II. Ulaşım ve Trafik Kongre-Sergisi** 29 Eylül-02 Ekim.

Evren, G. ve Öğüt, S. 1997. "Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız" **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 15-17. Aralık, İstanbul.

Evren, G. ve Tekin, İ. 1997 "Türkiye'de Uluslararası Kombine Taşımacılığın Avrupa ile Bütünleşme Bağlamında Değerlendirilmesi" **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 15-17. Aralık, İstanbul.

Gerçek., H. 1997 "Ulaştırma- Ekonomi İlişkisi Çerçevesinde Türkiye'de Ulaştırmanın ve Demiryollarının Geleceği" **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 15-17. Aralık, İstanbul.

Hiç, S. 1990. Türkiye Ekonomisi Menteş Kitabevi, İstanbul.

Umar, F. ve Yayla, N. 1997. Yol İnşaatı, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul.