

TÜRKİYE'DE ULAŞIM SORUNLARI BİR ZİHNİYET MESELESİDİR

Contributed by ulku2

Saturday, 14 August 2010 14:09 -

Ulaşım konusu, Türkiye'deki bir çok kentin önemli sorunları arasındadır. İstanbul söz konusu olduğunda, bu sorun, meselelerin en önemlisi olarak öne çıkmaktadır.

İstanbul'un ulaşım sorunu ise, kendisini en çok köprülerde hissettirmektedir. Hem Boğaziçi, hem de Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, geçişlerde kilometrelerce araç kuyruklarının oluşması ile İstanbullu'nun ve köprüleri transit olarak kullananların canına okumaktadır. Bu yoğunluk da, köprülerde bakım mecburiyetini arttırmaktadır. Söz konusu artış ile birlikte, bakım sırasında trafik akışı daha büyük boyutlu darbelerle karşı karşıya kalmaktadır.

Türkiye'deki köprü, tünel, viyadük ve yol yapımları dikkatli bir şekilde incelendiği takdirde, bunların sâdece bir teknoloji ürünü olmaktan ziyade, aynı zamanda bir zihniyetin de ürünü oldukları anlaşılmaktadır. Yollar, köprüler, tünel ve viyadükler için tercih edilen güzergâhlar ile bu güzergâhların toplum ve çevre bakımından fayda ve sakıncalarının ne ölçüde analize tâbi tutuldukları hususu tamamen bir zihniyet meselesidir.

Türkiye'deki yapılar zihniyet bakımından incelendiğinde ise, çok ilginç gerçeklerle karşılaşmaktadır. Bu gerçekler; israf, savurganlık, yanlışta ısrar etme, ihtiyaçtan çok gösterişe göre tesis etme, projenin yanlışlığına inşaat bittikten sonra karar verme, coğrafya ve iklimsel koşulların yabancı ülkelere göre değerlendirildiği yapılar şeklinde insanımıza takdim edilebilmektedir.

Bir bakarsınız bir yere barındırdığı nüfusun çok ötesinde kapasiteye sahip bir havaalanı yapılmışken, bir başka yerde ihtiyaç olmasına rağmen havaalanı inatla inşa edilmemiştir. Meselâ Isparta'da kullanılmayan ancak Antalya Havaalanı'nı da aratmayacak kapasitede bir havaalanı var iken, bir milyon merkez nüfusu olan ve çevre ile birlikte bir buçuk milyon nüfusu olan Mersin'de havaalanı yok. Türkiye'nin en önemli sanayi kentleri Bursa ve İzmit'te de Isparta'daki gibi bir havaalanı bulunmamaktadır.

Yol yapımları, topografik ölçümlerden ziyade, beldelerin sahip olduğu ayrıcalığa göre gerçekleştirilmektedir. Bazen karayollarında onlarca kilometrelik gereksiz uzatmalara rastlanmaktadır. Kimi zaman kaçakçılık, kimi zaman sahip olunan bir bürokrat veya siyasetçi güzergâh tercihlerinde etkili olabilmektedir. Bahsolunan faktörler, rotaların mantık çerçevesinde belirlenmesini engelleyebilmiştir. Buna da verilebilecek çok sayıda örnek vardır ancak biz iki tanesi ile yetinelim: Birisi Mersin-Antalya karayolu, diğeri Malatya-Kayseri Karayolu. Mersin-Antalya karayolunda bulunan Mersin'in Anamur ilçesine 4,5 saatte gidilebilmesi bu yoldaki çileyi anlatmaya yeterlidir. Bugün Doğu Anadolu'da bile il merkezine bu kadar uzun sürede ulaşılabilirdiğini söylemek pek mümkün değildir. Çünkü yol bir bakıyorsunuz sıfır rakımına inmiş, bir bakıyorsunuz yüzlü sayılardaki rakımlarda. Hem de döne döne çıkıyor ya da iniyorsunuz. Ciddî bir hastalık olayı olduğunda, bir ambulansın nasıl hasta getirebildiğini Anamur ve Bozyazı insanı ile konuştuğunuzda anlayabiliyorsunuz. Malatya-Kayseri karayoluna gelince, o da tam bir skandal örneği... Çeşitli beldelere uğrayabilmek için yolun 40 kilometreden fazla uzatıldığı yukarıdan incelendiğinde anlaşılmaktadır. Yol, Tohma Vadisi'nde bir kaç tünel yapılacak olursa, hem kış şartlarında buzlanma yaşamayacak nitelikte olabilecek, hem de daha kısa olacak iken dokuz yüzlü rakımlardan bin sekiz yüzlü rakımlara hem de birkaç defa indirilip çıkarılmıştır. Üstelik, çekilen tüm çilelere rağmen yol güzergâhında bugün de ısrar edilmektedir. Anamurlular'ın çektiği sağlık çilesini Malatya Darendeliler de çekmeye devam etmektedirler.

TÜRKİYE'DE ULAŞIM SORUNLARI BİR ZİHNİYET MESELESİDİR

Contributed by ulku2

Saturday, 14 August 2010 14:09 -

Çarpık zihniyeti yansıtan bir diğer manzara da “meşhur duble yol” yapımlarıyla dikkati çekmektedir. Yol genişletme çalışmaları yapılırken, sırf yandaş müteahhitler daha fazla kazanabilsinler diye, eski tek yol kırdırılıp, yerine geniş bir zeminle yenisi kaplanıyor. Eski kırdırılanların zeminleri düzgün ve malzemesi asfalt. Bir kilometre asfaltın yüz milyarlar ettiği bir ortamda kilometrelerce asfalt zemin yok ediliyor. Böylece Devletin dışardan dilendiği trilyonları da çöpe atılmış oluyor. Çok fazla engebeli olan arazilerdeki mecburi tahribatlar anlaşılabilmekte, ancak, düz arazilerdeki yenileştirme şekli asla plânlamadan nasibini almamış ve yanlış olan bir zihniyetin eseridirler. Bu anlayışla yol yapmak, hem aylarca trafiği aksatmakta, hem de finansal olarak sıkıntıya sebep olmaktadır. Yolun yanına tek yönlü olarak yapılacak genişletme şekli ile, şu ana kadar yaptırılan duble yolun en az üç katı yaptırılabilirdi. Neden hükümetler, yanlış tercihlerle paralarımızı savurmak zorundalar? Neden onların yaptığı yanlışlarla bizler yaşamak durumundayız? Kundaktaki bebeler niçin onların israfıyla borçlu yaşamaya mahkûm oluyorlar?

Köprü ve tünel tercihleri, bazı yanlışlarda ısrar edilmesinin en önemli göstergelerinden birini temsil etmektedir. İstanbul'daki metro ve üçüncü köprü bunun en güzel örnekleridir. Metro, fizibilite çalışmalarındaki yetersizlikler sebebiyle, devre dışı bırakılma tehlikesi yaşamaktadır. Tarihî dokuya vereceği zarardan dolayı kilometrelerce metro tuneli işlevsiz duruma gelebilecektir. Pekiyi bu tarihî doku yatırıma başlamadan önce bilinmiyor muydu? Aynı şekilde Bolu Dağı Tüneli... Türkiye'nin en aktif fay hattı üzerine Otoyol Tüneli yapıldığı tünel bittikten sonra mı tartışılır? Dünyanın başka yerlerindeki deprem bölgelerinde bu tür yapılar inşa edilmiyor mu? Meselâ Japonya bizden daha riskli bir deprem kuşağında yer almasına rağmen, bu sorunları neden yaşamıyor? Her tarafı tünel ve viyadükle donatılmış olan Japon Adaları, neden depremler sonrasında hiç enkaz görüntüsü sergilemiyor?

Bir yanlışta ısrar etme de, İstanbul Boğazı'na yapılması planlanan köprü meselesinde mevcuttur. Türkiye'nin iki tane deniz boğazı var. Birisi İstanbul, diğeri Çanakkale... Her ne hikmetse, Türkiye'de sadece İstanbul Boğazı varmış gibi davranılıyor. Özellikle üzerine köprü yapımı konusunda bu, daha fazla kendisini hissettirmektedir. İstanbul'daki ormanlık alanlara çok büyük bir zarar vereceği aşikâr olan üçüncü köprüyü neden Çanakkale Boğazı'na inşa etmezler anlayabilmiş değiliz.

Türkiye'de Hereke'den Karamürsel'e, Kartal'dan Yalova'ya, hatta hatta Anamur'dan Kıbrıs'a köprü yapımı gündeme getirilirken, iki tarafı birbirine daha yakın olan Çanakkale'ye köprü yapımı neden gündeme getirilmez bilemiyorum. Hatta Çanakkale Boğazı'na bir değil iki köprü bile yapılabilir. Mevcut Feribot güzergâhları olan Çanakkale-Eceabat, Gelibolu-Lapseki güzergâhlarından oluşan bu köprülerden birisi muhakkak gerçekleştirilmelidir.

Eğer Çanakkale Boğazı'na bir köprü yapılabilirse, Ege, İç Anadolu'nun Batısı ve Akdeniz bölgelerine gidecek olupta Kapıkule'den giriş yapan pek çok araç bu güzergâha yönelecektir. Ayrıca İstanbul'dan tatil beldelerine gidiş de bu güzergâhtan olacağından, köprülerin rahatlamasına katkıda bulunulacaktır. Hatta hatta Anadolu'nun kuzey kesimleri haricindeki tüm transit geçişler de bu köprüye mecburi olarak yönlendirilebilirse, İstanbul için çok daha azami düzeyde fayda sağlanılabilir. Devletimiz, hem finansal olarak, hem de yapı tekniği bakımından Çanakkale Boğazı'na köprü yapabilme yeteneğine herhalde sahiptir.

Ulaşım ile ilgili bir diğer önemli zihniyet sorunu, demiryollarına gereken önemin verilmemesidir. Dünyanın pek çok yerinde uçaklarla yarışan bir demiryolları ağı ve şirketi mevcut iken, Türkiye'de batırmaya çalışılan kuruluşların başında demiryolları idaresi gelmektedir. Her konuda olduğu gibi bu konuda da sloganın ve gösteriş hevesinin ötesine gidemeyen bir “Hızlı Tren Projesi”nden başka herhangi bir çaba söz konusu değildir. Türkiye'nin pek çok yerine değişik güzergâhlardan demiryolu inşa edilmesi, gerekirken bu hayati mesele hep arka plana itilmektedir. Acaba neden demiryolları ile ilgili yenilikler ve yatırımlar engellenilmektedir? Çok ilginç ve cevabı karmaşık olan bu

TÜRKİYE'DE ULAŞIM SORUNLARI BİR ZİHNİYET MESELESİDİR

Contributed by ulku2

Saturday, 14 August 2010 14:09 -

husus gibi denizlerimiz de, ulaşım da arzu edilenin çok gerisinde kullanılmaya devam edilmektedir. Acaba hangi çok uluslu şirket daha fazla dolar kazanmak için engellemeler yapıyor bilinmemektedir.

Son olarak şunlar söylenebilir: Fizibilite çalışması yapılmadan yatırıma başlama devri sona erdirilmeli ve dışarıdan binbir taklalarla aldığımız borç paraları kendi zenginini oluşturmaya çalışan zihniyetlerden kurtaran formüller üretilmelidir. Çözüm millet olarak yukarıları takip edip, meselelere duyarlı olmakta yatmaktadır.

Dr. Mustafa TALAS

İnönü Üniversitesi

Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Bölümü

Kaynak: www.ulasim2023.org