

II. DÜNYA SAVAŞI SONUNDA TÜRKİYE’NİN DIŞ SİYASETİNDE YAŞANANLARIN ULAŞIM POLİTİKALARINA ETKİLERİ VE KARAYOLLARI

Mithat Kadri VURAL
Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

1-DENİZ TİCARETİNİN GELİŞMESİNİN KARAYOLU ULAŞIMINI YAYGINLAŞTIRMASI

Avrupa’da teknolojinin gelişmesine bağlı olarak üretiminin makineleşmesi başta Batı olmak üzere dünyanın genelinde önemli değişimleri beraberinde getirmiştir. Sanayi İnkılabı sonucunda üretimin fazlalaşması sanayileşen ülkelerde hammaddeye olan ihtiyacı artırmış, dolayısıyla dünyanın çeşitli bölgelerinden, sanayileşen Avrupa’ya hammaddenin taşınması gerekmiştir. Diğer bir açıdan ise üretimim artışına bağlı olarak mamul maddenin dünyanın çeşitli pazarlarına ulaştırılması zorunlu hale gelmiştir. Sanayileşme ile birlikte üretiminin uluslararası boyut kazanması, hammaddenin ve üretilen malın dolaşımının yaygınlaştırılmasını ve hızlandırılmasını da beraberinde getirmiştir. Kısaca üretimin artması malın dolaşımını hızlandırmış, bu da üretilen malın dünyanın çeşitli bölgelerindeki pazarlara gidebilmesi için ulaştırma alanında yeni yatırımları zorunlu kılmıştır. Hammaddenin sanayileşen ülkelere taşınması ve üretilen malın dünya pazarlarına ulaştırılması genellikle deniz yolu ile olmuştur. Limanlardaki bu ticari canlılık limanlara yönelik karayolu ve demiryolu ulaşımını gerekli kılmış, limanları iç bölgelere bağlayacak demiryolları inşa edilmiş ve demiryollarına bağlantılar ise karayolları yapılarak sağlanmıştır. Belli bir süreçten sonra teknolojinin gelişmesine bağlı olarak motorlu araçlarının kullanılması karayolu üzerinden ulaşımı hızlandırmış ve bunun sonucunda karayolu ulaşımı hızla yaygınlaşmıştır. Osmanlı Devleti’nde de ulaşımının gelişmesi dünya ekonomisi ile bütünleşmesine bağlı olarak ortaya çıkmış, özellikle de ticari ayrıcalıkların yabancı tüccarlar açısından Osmanlı pazarlarını cazip hale getirmesi Osmanlı limanlarında ticari bir canlılık yaratmıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısında itibaren dikkat çekici bir şekilde artan bu ticari canlılık, iç bölgeler ile limanların birbirlerine bağlanması için ulaştırma yatırımlarının yapılmasına ortam hazırlamıştır.

1838’de İngiltere ile imzalanan Ticaret Antlaşmasıyla birlikte Osmanlı pazarlarının hızlı bir şekilde dışa açılması, dünya da değişen ekonomik yapının Osmanlı sistemini de etkilemesine yol açmıştı. Dünya ekonomik sistemi ile hızlı bir şekilde bütünleşmeye başlayan Osmanlı Devleti’nde, özellikle hammaddenin limanlara taşınması önemli bir soruna dönüşmüştü. Çünkü klasik kervan sistemi yetersiz kalmış ve taşıma ihtiyacını karşılayamamıştır. Bu doğrultuda yeni taşıma taleplerinin karşılanması için araba kullanılmaya başlanmış, arabanın ulaştırma içinde etkin bir şekilde kullanılması ise gerekli yolların yapımını zorunlu kılmıştır. Bu bakımdan ilk şose yol Bursa-Gemlik arasında 1850’de yapılmıştır. Sonuç olarak Batı’ya açılma talebinin, 1860’lı yıllardan sonra hızlı bir şekilde Osmanlı Devleti’nde karayolu, denizyolu ve demiryollarının örgütlenmesinde önemli dönüşümleri başlattığı söylenebilir¹. Ayrıca 1856 yılında kurulan Nafia Nezareti’nden sonra araba yollarının ve şoselerin yapımının hızlandığı görülmektedir. Dikkat çeken önemli bir nokta ise, Osmanlı ekonomisinin dışa açılmasının hızlanmasıyla başlayan ulaştırma yatırımlarının daha çok yabancı yatırımcılar tarafından gerçekleştirilmesidir. Tekeli ve İlkin’e göre bu tip ulaşım

¹ İlhan Tekeli/Selim İlkin, “Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 10, İletişim yay., İstanbul, s. 2759.

modeli tipik bir yarı sömürge ulaşım şemasıdır². Dolayısıyla burada amaçlanan ülkenin iç pazar bütünlüğünü sağlayacak bir ulaşım sisteminden daha çok hammaddenin yabancı tüccarlar tarafından limanlara kolayca taşınmasına yönelik bir ulaşım sisteminin kurulması olmuştur. Bu konudaki önemli örneklerden biri de İzmir’de yapılan ulaşım yatırımlarıdır. İzmir limanının beslendiği hinterlanda iki önemli demiryolu yatırımı yapılmış, bu demiryolları ağacın dallarını andıracak şekilde karayolları ile bölgedeki tarım havzalarına bağlanmıştır. İzmir-Aydın hattı ve uzantıları İngiliz sermayesince, İzmir-Kasaba(Turgutlu) hattı ise Fransız sermayesi tarafından yapılmış ve işletilmiştir³. Böylece demiryollarının geliştiği bölgelerde ona bağlı olarak karayolları da gelişmiştir. Özetle Osmanlı Devleti’ndeki ulaştırma ağının gelişmesi daha çok XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dış ticaretin gelişmesine bağlı olarak aşama kaydetmiş ve ulaştırma yatırımları yabancı şirketler eliyle gerçekleştirilmiştir. Bu yatırımlar genellikle tarımsal hammadde üreten bölgelerinin en yakın limana bağlanması için yapılmış, ana hatlar demiryolu ile oluşturulduktan sonra ara hatlar ise karayolları olarak yapılmıştır. Böylece her liman arkasındaki hinterlandı ile kendi başına bir ekonomik bütün oluşturmuştur, bu bölgeler ile ülkenin iç pazarı alt yapı yatırımları ile bütünlüğü sağlayacak şekilde birbirine bağlanmıştır. Ayrıca dikkat çeken bir önemli nokta ise deniz taşımacılığı, liman yapımı ve işletilmesi, demiryolu yapımı ve işletilmesi yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilirken; karayolu yapımı devlet eliyle gerçekleştirilmiş, karayolu araçlarının yapımı ve işletilmesi ise yerli sermaye tarafından örgütlenmiştir⁴.

Cumhuriyet Dönemi ulaştırma politikaları daha önce izlenen politikalardan önemli ölçüde farklılık göstermiştir. Bu dönemde ulaştırma politikaları ulaşım ağının millileştirilmesi üzerine kurulmuş ve birçok şirket yabancılarının elinden satın alınarak devlet eliyle işletilmiştir. Ulaşım da devletçiliğin egemen olduğu bu dönemde ülkedeki pazarların dışarı ile bütünleşmesinden daha çok iç ekonomik bütünleşmenin sağlanması öncelik haline getirilmiştir. Yine bu dönemde ulaşım daha çok demiryoluna dayandırılmıştır. Bu politika doğrultusunda karayolu yapımı genellikle demiryollarını tamamlayan bir unsur olarak görülmüş ve esas yatırım olanakları demiryollarına aktarılmıştır. Bu durumun bir nedeni ise ülkede motorlu araç sayısının yetersiz olmasıdır. Karayollarında hayvana bağlı araçların kullanılması dolayısıyla motorlu araçların yetersizliği karayolu yapımındaki gelişmelerin sınırlı kalmasına yol açmıştır. Cumhuriyet ilan edildiğinde; 13.900 km’si stabilize şose ve 4.450 km’si toprak olmak üzere toplam 18.350 km’lik yol bulunuyordu⁵. Bu rakamları artırmak için 1925 yılında “Yol Mükellefi Kanunu” çıkarıldı. 1927’de ise devlet ve il yollarının yapımı, bakımı ve onarımları İl Özel İdareleri’ne verildi. İlk kez ülke yolları hakkında 5 yıllık programlar hazırlanması kararlaştırıldı. 1935’de ise Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde Şose ve Köprüler Reisliği kuruldu. Sonuçta 1923 ile 1947 arasındaki çalışmalar sonucunda 825 km’si asfalt, 116 km’si parke, geri kalanı ise şose, tesviye ve ham olan 43.743 km uzunluğunda karayolu ağı oluşturuldu.

2-II. DÜNYA SAVAŞI SONRASI TÜRK DIŞ SİYASETİ

Türkiye’de ulaşım politikalarının ciddi bir değişikliğe uğraması ve dolayısıyla karayolu yapımının hızla ön plana çıkması II. Dünya Savaşı sonrasına denk gelmektedir. Savaşın sonucunda dünyada yepyeni bir uluslararası düzen oluşmaya başlamıştı. Bu uluslar arası yeni düzende dünya siyaseti yeniden şekillendiği gibi, dünya ekonomisi de önemli yapısal değişikliğe uğramıştı. Özellikle I. Dünya Savaşı’ndan sonra yaşanan 1929 ekonomik buhranı

² A.g.m., s. 2759

³ A.g.m., s. 2760

⁴ A.g.m., s. 2760

⁵ Bu dönemdeki ekonomik yetersizlikler hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız. Kemal Arı, **Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri**, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi yay., İzmir, 2009

önemli siyasal güçler açısından tecrübe olmuştu. Savaş sonrasında yeniden büyük bir ekonomik kriz yaşanmaması için başta ABD olmak üzere gelişmiş ülkeler önlemler aldılar. Hatta dünyadaki ekonomik sistemi önemli dönüşüme tabi tuttular. Bu da savaş sonrası dünyada yeni bir ekonomik modelin uygulanmasına, dolayısıyla hem merkez ülkelerin hem de çevre ülkelerin bu yeni modele göre ekonomilerini şekillendirmelerine yol açmıştır.

Türkiye II. Dünya Savaşı'na girmemesine rağmen savaştan ciddi şekilde etkilenen ülkelerin başında geliyordu⁶. Savaş sırasında izlediği “etkin tarafsızlık” siyaseti Türkiye'nin savaş sonucunda SSCB'nin tehdidi ile karşılaşmasına neden olmuştu⁷. Bu durum yani Sovyet tehdidi ile karşı karşıya kalmak savaş sonrası kurulmakta olan yeni düzende Türkiye'nin Batı'nın özellikle ABD'nin desteğini aramasına ve Sovyetlere karşı ABD'nin yanında yer almasına ortam hazırlamıştı. Dolayısıyla Türkiye'nin uluslararası alanda tercihini Batı'dan yana kullanması veya kullanmak durumunda kalması, Batı'da benimsenen siyasal ve ekonomik yapının Türkiye'de de hayata geçirilmesini beraberinde getirmiştir. Bu dönemde Türkiye'de çok partili demokrasiye geçilmiş, siyasal yapı yeni bir durumla karşı karşıya kalmış⁸ ve yine bu dönemde ekonomik sistemde yapısal bir değişim görülmeye başlanmıştır. Dolayısıyla siyasal ve ekonomik yapıda dünyada başlayan değişim, Türkiye'nin uluslararası alandaki tercihinin de etkisiyle kısa sürede ülke içinde hissedilmeye başlanmış, ekonomik ve siyasal alandaki değişim birçok alanda yeni bir durum ortaya çıkarırken Türkiye'nin ulaştırma politikalarını da etkilemiş ve bundan sonra çeşitli nedenlerden dolayı karayolu ulaşımı öncelik kazanmıştır.

Karayolu ulaşımının ön plana çıkması ve bu alana ciddi yatırımların kaydırılması Türkiye'de II. Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde başlamıştır. Soğuk savaşın temellerinin atıldığı bu dönemde özellikle Balkanlarda, Sovyet yayılcılığının görülmesi ve bundan dolayı Balkanlardan Akdeniz'e doğru SSCB'nin etkisinin hızla artması ABD'nin Sovyet etkisine girmemiş bölge ülkeleri ile doğrudan ilgilenmesine yol açmıştır. Bu dönemde SSCB ile bağlantılı olduğu düşünülen bir iç savaşın Yunanistan'da yaşanması ve yine aynı şekilde İran'da siyasal kargaşanın egemen olması bu iki ülkeyi de Sovyet yayılcılığına açık hale getiriyordu. Dolayısıyla bu durumun da Amerika'nın bölgedeki çıkarlarına ters olduğu çok açıktı. Türkiye açısından ise durum biraz daha farklıydı, savaş sonucunda açık bir şekilde Sovyet talepleri ile karşılaşmış ve bu taleplerin toprak bütünlüğünü tehdit ettiğini görerek Sovyetlere karşı Batı'dan özellikle de ABD'den destek aramıştı. Türkiye açısından ABD'nin bölge ile yakından ilgilenmesi Sovyet taleplerini dizginleme ihtimalini barındırdığı için çıkarlarına uygundu. Hatta Türkiye'nin, 1945 yılının sonlarından itibaren bölgede yaşananlara karşı Amerika'nın dikkatini çekmeye ve bu uğurda kamuoyu oluşturmaya çalıştığını söylemek mümkündür. Sonuçta ABD, bölgedeki Sovyet yayılcılığını durdurmak için 1946 yılı içinde Amerikan donanmasının önemli gemilerini İstanbul⁹ ve İzmir limanlarına göndererek hem Türkiye'den gelen istekleri karşılamış hem de Sovyet taleplerine karşı Türkiye'nin yanında olduğu mesajını vererek Türkiye'nin toprak bütünlüğünü destekler nitelikte siyaset izlemiştir. Kısaca ABD için bundan sonra Sovyetlerin Akdeniz'e ulaşmasını engellemek, Türkiye ve Yunanistan üzerinde söz sahibi olmaktan ve bu iki ülkenin hiçbir şekilde Sovyet etkisine girmemesinden geçmekteydi. Dolayısıyla bu iki ülkenin Sovyet siyasetinden etkilenmemesi için ekonomik olarak durumlarının iyileştirilmesi ve Batının

⁶ II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin dış siyaseti için bakınız. Selim Deringil, **Denge Oyunu II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası**, Tarih Vakfı yay., 3. Baskı, İstanbul 2003. Ayrıca Cemil Koçak, **Milli Şef Dönemi I-II**, İletişim yay., İstanbul, 1996.

⁷ Türk-Sovyet ilişkileri için bakınız. Kamuran Gürün, **Türk-Sovyet İlişkileri (1920-1953)**, TTK yay., Ankara, 1991

⁸ Bakınız. Taner Timur, **Türkiye'de Çok Partili Hayata Geçiş**, İmge yay., 3. Baskı, İstanbul, 2003.

⁹ Ayrıntılı bilgi için bakınız. İbrahim Bozkurt, “II. Dünya Savaşı Sonrası Amerikan Missouri Zirhlisi'nin İstanbul Limanı'nı Ziyareti Üzerine Değerlendirmeler”, **Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Cilt VI, Sayı 15, 2007/Güz, İzmir, s.s. 251-275.

ekonomik sistemi ile bütünleştirilmeleri gerekiyordu. Artık bundan sonra Amerika için Akdeniz'deki çıkarları açısından Türkiye önemli bir ülke konumunda olacaktı. Dolayısıyla Türkiye'de yaşanan gelişmeler Amerika'yı doğrudan etkiliyor ve Amerika tarafından yakından takip ediliyordu. Sonuçta bütün bu süreç Amerika'nın; Türkiye'yi, siyasetini, ekonomisini ve toplumsal hayatını daha yakından tanımasını da zorunlu hale getirmişti. Bu doğrultuda Amerika'da Türkiye ile ilgili çeşitli raporlar hazırlanmaya başlanmıştı.

3-TRUMAN DOKTRİNİ VE MARSHALL YARDIMI

Bütün bunların ışığında 12 Mart 1947 tarihinde Amerikan Başkanı Harry Truman Kongre'de yaptığı konuşmada, ilk kez dünyanın iki ideoloji arasında bölünmenin eşiğinde olduğundan bahsetti. Sonradan "Truman Doktrini" olarak anılacak bu tarihi konuşmasında Amerikan Başkanı, Sovyet yayılcılığına açık hale gelen Yunanistan'a acil olarak mali ve iktisadi yardımın yapılması gerekliliği üzerinde durmuş ve Yunanistan'ın özgür bir ülke kalabilmesi için Amerikan yardımlarının gereğini vurgulamıştır¹⁰. Konuşmasının devamında Amerikan Başkanı Türkiye'nin de Amerikan ilgisini hak ettiğini söyleyerek Türkiye'nin ABD ve Batı dünyası için taşıdığı önemin altını çizmiştir. Kısaca Truman göre; bağımsız ve iktisadi açıdan istikrarlı bir devlet olarak Türkiye'nin geleceği, dünyanın özgürlük-sever halkları için Yunanistan'ın geleceğinden daha az önemli değildi. ABD Başkanı'na göre, Türkiye'de Yunanistan gibi ABD'nin yardımına ihtiyaç duymaktadır. Hatta Türkiye ulusal bütünlüğünü korumak için zorunlu olan modernizasyonu gerçekleştirmek adına yardım talebinde bulunmuştur. Konuşmasının geri kalan devamında Amerikan Başkanı, Yunanistan gibi Türkiye'de ihtiyaç duyduğu yardımı alması konusunda Kongre'yi ikna etmeye çalışmıştır¹¹.

ABD'nin bu dönemdeki politikası, SSCB'ye karşı Avrupa'nın tekrar eski siyasal ve ekonomik gücüne kavuşmasını gerekli kılıyordu. Avrupa'da siyasal ve ekonomik istikrar sağlanırsa, ABD kendi önderliğinde Avrupa'nın gücünü dünya ölçeğinde bir savunma için örgütlemeyi amaçlıyordu. Bütün bu gelişmeler ise, savaştan büyük bir ekonomik ve toplumsal yıkımla çıkan Avrupa'nın ekonomik yönden hızlı bir şekilde yeniden inşa edilmesini gerekli kılıyordu. Dolayısıyla Avrupa'nın ekonomik istikrara kavuşmasının ABD'den gelecek ekonomik yardıma bağlı olduğu açıktı. Sonuç olarak hem Avrupa'nın hem de Yunanistan ve Türkiye gibi ülkelerin ekonomik ve siyasal istikrara kavuşarak ABD'nin savunma hattı içinde yer almaları hayati bir öneme sahipti. Ayrıca bu ülkelerin ekonomik kalkınma sağlayarak refah düzeylerini artırmaları; Amerikan mallarına yönelik bir pazar oluşturacağı gibi aynı zamanda komünist rejime dolayısıyla Sovyetlere yönelik olacak talepleri de azaltacak ve bu bölgeler Sovyet etkisinden uzak kalacaktı. Bir başka deyişle ABD politikasının amacı; bölge ülkelerini askeri ve ekonomik yönden güçlendirerek Sovyet genişlemesini dünyanın neresinde olursa olsun engellemek, bunun yanında Amerikan ekonomik ve siyasal anlayışını yani kapitalizmin ve siyasal liberalizmin yayılmasını sağlamaktı¹². Dolayısıyla ABD, hem Truman

¹⁰ Konuşmasında daha çok Yunanistan üzerinde durarak, bu ülkenin savaş sırasında uğradığı yıkımın ve ülkenin savaş sonrası karşı karşıya kaldığı iç savaşın Yunanistan'a ve Batı dünyasına büyük zararlar verdiğini vurgulayan Truman; Yunanistan'ın varlığının komünistlerce yönetilen birkaç bin silahlı kişi tarafından tehdit edildiğini belirtmiştir. Yunanistan hükümetinin mevcut durumla baş edemediğini Yunan ordusunun küçük ve zayıf kaldığını, bundan dolayı kendi kendine yeten ve kendi kendine saygısı olan bir demokrasi olabilmesi için Yunanistan'a yardım yapılması gerektiğini vurguladı. Bu dönem Türk-Amerikan ilişkileri için bakınız: Çağrı Erhan, "ABD ve NATO'yla İlişkiler", **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Editör: Baskın Oran, İletişim yay., Cilt 1, 4. Baskı, İstanbul 2002, s.s. 522-575.

¹¹ Başkan Truman Kongre'den; Yunanistan ve Türkiye'ye 400.000.000 dolarlık yardımda bulunulması, Amerikalı personelin bu ülkelerde talep edilmesi durumunda inşa faaliyetlerinde, verilecek maddi yardımının kullanılmasının denetlenmesinde, ülke personelinin eğitilmesinde görevlendirilmesi için yetki istemiştir. Erhan, **a.g.m.**, s.529

¹² Erhan, **a.g.m.**, s. 531

Doktrini hem de Marshall Planı'nı bu amaçlara ulaşmak için uygulamıştır. Bu doğrultuda ABD Dışişleri Bakanı George Marshall 5 Haziran 1947'de verdiği bir söylevde Avrupa'nın içinde bulunduğu ekonomik sıkıntıya değinerek ABD'nin Avrupa'nın imarını gerçekleştirme niyetinde olduğunu açıklayarak Avrupalı ülkelere çağrıda bulundu. Marshall'a göre, ekonomik istikrar sağlanmadan siyasi istikrarın sağlanması mümkün değildi. Burada ABD'nin bir amacı da, yeni oluşan dünya ekonomisinde belirleyici olup, dünya siyasetinde söz sahibi olmanın yanında Avrupa ekonomisini istikrara kavuşturarak pazar olarak kullanmak, böylece kendi ekonomisi için sorun yaratan dış ticaret açığını kapatmaktı. Marshall Planı'na göre, 17 milyar dolarlık bir kaynağın Avrupa'ya aktarılması Kongre tarafından onaylandı. Ayrıca Türk hükümetinin başvurusu üzerine Türkiye'de Marshall Planı doğrultusunda yardım yapılacak ülkeler arasındaki yerini aldı¹³.

Türkiye'de ise Amerikan yardımları kamuoyunda büyük memnuniyet yaratmıştı. Çünkü hem savaş yıllarında yaşanan ekonomik sıkıntıları aşmak, ekonomik istikrara kavuşmak hem de Sovyetlere karşı ABD'nin desteğini almak, Amerikan yardımı ile ordusunu modernize etmek Türkiye açısından çok önemliydi. Bu doğrultuda Türkiye ile ABD arasında 12 Temmuz 1947 tarihinde bir yardım anlaşması imzalandı. Böylece Türkiye'ye yönelik Amerikan yardımları başlamış oldu. İlk olarak Türkiye'ye 100.000.000 dolarlık malzeme yardımı yapılması kararlaştırılmış, ancak süreç içinde bunun 69.000.000 dolarlık kısmının Türkiye'ye ulaştığı iddia edilmiştir¹⁴. 1947-1949 yılları arasında Truman Doktrinde yer alan askeri malzeme dâhil 152.000.000 dolarlık Amerikan yardımı gerçekleşmiş ve bunun 5.000.000 dolarlık kısmı yol yapımında kullanılmıştır. Marshall Planı çerçevesinde ise, 1948-1952 arasında toplam 352.000.000 dolarlık yardımda bulunulmuştur. Bu yardımların önemli bir kısmı ABD ve Batılı ülkelere mal alınması için verilen yardımlardır. Bir kısmı da borç olarak verilmiştir. Anlaşma gereği Türkiye'ye gelen uzmanların görüşleri doğrultusunda yardımların yüzde 60'ı tarımda kullanılmıştır. ABD'nin isteği üzerine bu yardımların bir kısmı da karayolu yapımı için kullanıldı. Böylece II. Dünya Savaşı sonrasında değişen uluslar arası koşullar ve Türkiye'nin değişen koşullar karşısında kendine yer bulmaya çalışması, o zamana kadar yürüttüğü demiryolu ağırlıklı ulaşım politikasını değiştirmesine de neden olmuştur.

4-TÜRKİYE'DE KARAYOLU ULAŞIMININ YAYGINLAŞTIRILMASI

Amerikan yardımlarının gündemde olduğu dönemde, ABD Federal Yollar Genel Müdür Yardımcısı H.G. Hilts başkanlığında bir uzmanlar heyeti Türkiye'ye gelerek çeşitli inceleme ve araştırmalar yapmış ve bu çalışmalar sonucunda nelerin yapılması gerektiği hususunda bir rapor hazırlamışlardır. H.G. Hilts 'in raporunu ülke çıkarlarına ve menfaatlerine uygun bulan dönemin devlet adamları bir programla ülkenin hemen her yerine ulaşabilen asfalt kaplamalı tek veya çift yönlü devlet yolu yapma seferberliğine başlamışlardır. Böylece yeni karayolu politikasının esasları, 1947'de Amerikan Federal Yollar İdaresi'nin Umum Müdür Yardımcısı Hits'in hazırladığı bir rapor doğrultusunda oluşmuştur. Tekeli ve İlkin 'in verdiği bilgiye göre, rapor üzerine Türkiye dokuz yıllık bir program hazırladı. Tüm yol ağı, devlet yollarına ek olarak 26.000 km'lik il yolu ve 15.000 km'lik köy yoluyla 200.000 km olacaktı¹⁵. Bütün bunların gerçekleşmesi için ise 11 Şubat 1950'de Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluyordu. Ayrıca ABD'de yardımların karayolu yapımında kullanılmasını istiyordu. Bu doğrultuda Türkiye'de binlerce kilometre yol yapıldı. Amerikan yardımları ile gelen yol yapım makineleri Türkiye'de yol yapım teknolojilerini de değiştirdi. Gerçekleştirilen yatırımlarla

¹³ Ayrıntılı bilgi içiniz bakınız. Barış Ertem, "Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı", **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt 12, Sayı 21, Haziran 2009, s.s. 377-397

¹⁴ Erhan, a.g.m., s.534

¹⁵ İlhan Tekeli/Selim İlkin, a.g.m., s. 2763

birlikte Dördüncü Beş Yıllık Plan dönemi sonunda tüm köy yollarının yapılmasının tamamlanması öngörüldü.

Sonuçta I. Beşlik Yıllık Kalkınma Planı'nda yer alan verilere göre, 1950 yılında toplam taşımalarda karayolunun payı, yolcu ve yük taşıma da sırasıyla yüzde 46 ve yüzde 17 iken, bu oranlar 1960'da yüzde 67 ve yüzde 37'ye yükselmiştir. Yine birinci plan döneminde şehirlerarası yolcu taşımasında en büyük gelişme yüzde 16,8 artış hızıyla karayolu sisteminde olmuştur. Bu doğrultuda bir diğer önemli gelişme de şehirlerarası yük taşımasında yüzde 18,0 artış hızıyla karayolunda gerçekleşmiştir. Bu hızlı ilerleyişin en önemli nedeni, Birinci Plan döneminde, gerek alt yapının gerekse taşıt parkının geçmişe oranla büyük gelişmeler göstermesi olmuştur.

İkinci planda da karayolunda önemli bir gelişme beklentisi yer almıştır. Bunun yanında demiryolu ve denizyolunun yolcu ve yük taşınmasındaki paylarının tahmin edilenin altında kaldığı da vurgulanmıştır. Ayrıca ikinci planda karayolu taşımacılığının özellikle de yük taşımacılığının bir düzensizlik içinde geliştiği, aşırı rekabetin taşıma ücretlerini normalin altına düşürdüğü, bu durumun ise aşırı yüklenme yapılmasına yol açtığı vurgulanmıştır. Bir de buna trafik denetimlerinin yetersizliği eklenmiş ve araç başına kaza oranında ciddi bir artış yaşanmıştır. İkinci planın hedefleri içinde yine en önemli kaynak karayollarına aktarılmıştır. Karayolu ulaştırması ile ilgili yatırımlar ulaştırma yatırımlarının yüzde 72,7'sini oluşturmaktadır. Üçüncü plan döneminde de şehirlerarası yolcu taşımasında karayollarının payı artarak 95,7'ye yükselmiştir. Dördüncü planda ise birazda petrol krizinin etkisiyle şehirlerarası yük taşımasında 1977'de yüzde 76,4 olan karayollarının payının 1983'te yüzde 66,4'e düşürülmesi; 1977'de sırasıyla 13,9 ve 9,5 olan demiryolu ve denizyolu ulaştırıcılığının paylarının ise yüzde 22,7 ve 10,7'ye yükseltilmesi öngörülmüştür. Öncelikle kitle taşımalarında büyük ölçüde demiryolu ulaşımı ile karşılanması için gerekli düzenlemeler yapılması ve konteyner taşımalarına ağırlık verilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Genel olarak 1950'den itibaren ulaşımında sektörler arası paylaşımına bakıldığında karayolları lehine bir gelişmenin olduğu çok açık olarak görülecektir. 1950'de yolcu taşımacılığında karayollarının payı yüzde 46 iken bu rakam 1974'de yüzde 95'e kadar çıkmıştır. Yük taşımacılığında ise karayollarının payı 1950'de yüzde 17 iken 1994'de yüzde 91,2'ye çıkmıştır. Demiryollarında ise tam tersi bir durum söz konusu olmuş, 1950'de yolcu taşımacılığında yüzde 42 olan pay 1994'de yüzde 4,2'ye kadar düşmüştür. Yük taşımacılığında ise demiryollarının payı 1950'de yüzde 78 iken 1989'da bu oran 7,7'ye kadar inmiştir. Benzer bir gerileme üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmasına rağmen denizyolu ulaşımında da yaşanmıştır. 1950'de denizyolu ile yolcu taşımacılığın yüzde 8'i, yük taşımacılığın ise yüzde 5' gerçekleştirilirken; bu oranlar 1994'de yolcu taşımacılığında yüzde 0,1'e, yük taşımacılığında ise yüzde 0,6'ya kadar düşmüştür.

Karayolu yapımındaki bu hızlı gelişme Türkiye'deki motorlu araç sayısını da ciddi oranda artırmıştır. 1950 yılında 13.405 olan otomobil sayısı, 1970'te 147.014'e, 1981'de 746.506'ya çıkmıştır. Otobüs ve minibüs sayısı ise 1950'de 3.755 iken, 1970'de 37.581'e, 1981'de ise 99.680'e yükselmiştir. 1950'de 15.404 olan kamyon ve kamyonet sayısı 1970'te 126.817'ye, 1981'de ise 341.713'e çıkmıştır¹⁶. 2000 yılında ise otomobil sayısı 5.219.812'ye ulaşırken, Minibüs sayısı 319.863'e, otobüs sayısı 169.920'ye çıkmıştır. Kamyon ve kamyonet sayısı ise 1.448.878'e ulaşmıştır. Motorlu taşıtlardaki bu artış hem karayollarına yapılan yatırımın bir sonucu olarak ortaya çıkmış hem de bu artışa bağlı olarak yeni yolların yapılması gerekmiştir. Ulaşımında karayolu taşımacılığının bu kadar ön plana çıkması, demiryolu ve denizyolu taşımacılığın geri planda kalması ülke kaynaklarının ciddi oranda tükenmesine de yol

¹⁶ Tekeli/İlkin, a.g.m., s. 2764

açmıştır. Çünkü karayolu yapımının pahalı olması, devamlı olarak bakım gerektirmesi, karayolu ulaşımına bağlı olarak motorlu araç sayısının artması, bu durumun ve petrol ihtiyacının ithalata dayanması Türkiye'yi ekonomik açıdan dışa bağımlı hale getirmiştir. Özellikle petrol krizinin yaşandığı dönemlerde ulaşımın büyük ölçüde karayolu üzerinden gerçekleştirilmesinin Türkiye'de ciddi sancuları hissedilmiş ve bu dönemlerde karayoluna ağırlık veren ulaşım politikasının gözden geçirilmesi düşünülmüştür.

Sonuç olarak Türkiye'de ulaşım sistemi örgütlenirken demiryolu ağına önem verilmiş, yatırımlar bu alana kaydırılmış, karayolu ulaşımı ise demiryolu ve denizyolu ulaşımını tamamlayıcı nitelikte görülmüştür. Ancak bu durum II. Dünya Savaşı'nın sonucunda ortaya çıkan siyaset değişikliğine bağlı olarak farklılık göstermeye başlamıştır. Türkiye'nin Sovyet tehdidine karşı Amerika ile yakınlaşması, Amerika'nın ise Türkiye'yi Sovyet etkisinden korumaya çalışması sonuçta iki tarafında çıkarlarını buluşturmuştur. Bu yakınlaşma ABD'nin yardımlarından Türkiye'nin de pay almasına yol açmıştır. Amerikan yardımlarına bağlı olarak Türkiye, ulaşım politikalarında ciddi değişikliğe gitmiş, ulaşım ağını demiryollarından karayollarına kaydırmıştır. Bu politika değişikliğinde Amerikalı uzmanların yaptıkları telkinlerin etkili olduğu açıktır. Amerikalılar açısından Türkiye'nin refah düzeyinin artması tarım alanında yapılacak yatırımlara bağlıydı ve bundan dolayı gelen yardımların yüzde 60'ı bu alanda kullanılmıştı. Tarımda makineleşmenin yaşanması üretimi artırmış ve ürünün değişik pazarlara taşınması için gelişmiş ulaşım ağına ihtiyaç ortaya çıkmıştı. Ayrıca ithal edilecek olan Amerikan mallarının ülkede dolaşımı içinde gelişmiş bir ulaşım ağına ihtiyaç vardı. Bu ihtiyaçlar uzmanlara göre karayolu ulaşımının yaygınlaştırılması ile ancak karşılanabilirdi. Bu politikalar doğrultusunda, yeni iş makinelerinin çalışmasıyla da kısa sürede karayolu ulaşımı katlanarak arttı.

Türkiye'nin II. Dünya Savaşı sonrasında ulaşım politikalarında yaptığı bu değişikliğinin birçok alanda önemli sonuçları olmuştur. Karayolu ulaşımının ön plana çıkması otomotiv ihtiyacını doğurmuş ve kısa sürede karayolu ulaşımının yaygınlaşmasına bağlı olarak Türkiye'de motorlu araç sayısında önemli ölçüde artış yaşanmıştır. Bu durum Türkiye'de tamamen dışa bağımlı gelişen bir otomotiv sektörünün doğmasına da yol açmıştır. Bunun yanında hem yolcu taşımacılığında hem de yük taşımacılığında motorlu araçların kullanılabilir olması, Türkiye'de petrol ihtiyacını artırmış, ulaşım ağının motorlu araçlar ve petrole bağımlı olması Türkiye'nin kaynaklarının yurt dışına akmasına yol açmıştır. Türkiye karayolu ulaşımına bağlı olarak ortaya çıkan bu bağımlılığın sakıncalarını petrol krizinin yaşandığı dönemlerde fazlasıyla hissetmiştir. Ayrıca ulaşım ağının neredeyse sadece karayolları üzerine kurulması zamanla artan nüfusa bağlı olarak yoğunluk yaşanmasına ve trafik kazalarının sıklıkla görülmesine yol açmıştır. Özellikle büyük şehirlerde yapılan yatırımların kısa sürede yetersiz kalması trafik sıkışıklığını beraberinde getirmiş, bu durum ciddi oranlarda enerji ve zaman kaybına yol açmış ve hala da açmaktadır. Büyük şehirlerdeki bu sıkıntıları aşabilmek için bugün yeniden karayolu ulaşımına alternatif ulaşım ağları geliştirilmeye çalışılmakta, sorunların aşılmasında tek çare olarak bu görülmektedir. Bir başka nokta ise, şehirlerarası yük taşımacılığının karayolu üzerinden yapılması, yolların kısa sürede yıpranmasına ve denetimlerin yetersizliğinden dolayı da çok sayıda trafik kazasının yaşanmasına neden olmuştur. Bu durum Türkiye'nin her yıl hem ciddi oranda insanını trafik kazalarında yitirmesine hem de kaynaklarının önemli bir kısmını kaybetmesine yol açmaktadır. Yaşanılan bu sorunlardan dolayı Türkiye'nin karayoluna alternatif ulaşım ağlarını, hem şehir içi hem de şehirlerarası yollarda yük ve yolcu taşımacılığında devreye sokmaya çalışması kaynakların doğru kullanılması bakımından önemlidir. Son yıllarda bu doğrultuda önemli projeler ortaya konmuş ve bunların bir kısmı gerçekleştirilmiştir. Ülkenin geleceği açısından bu tür projelerin artması hayati bir öneme sahiptir.

Yol Ağı Verileri (km) ¹⁷			
Yıl	Asfalt Yollar	Köy Yolları ve Ham Yollar	İşletilen Demiryolları
1923		18.355	3.756
1935	26	39.583	6.539
1945	805	43.511	7.515
1950	1.425	47.080	7.671
1970	18.988	136.410	7.985
1980	31.000	200.000	8.138

¹⁷ Kaynak Arif Merdöl, "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri", Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, Cilt 10, İletişim yay., İstanbul, s.2770.