

TÜRKİYE'DE KENTLEŞME OLGUSU VE BU OLGUNUN TRAFİK DÜZENLEMESİNE ETKİLERİ*

Prof. Dr. Mecdi EMİROĞLU

Motorlu taşıt sayısının tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de hızlı bir şekilde artması, karayollarımızı kaldıramıyacağı bir trafik akımına maruz bırakmıştır. Günümüzde Türkiye'nin karayollarında, özellikle uluslararası değerdekilerle büyük kentlerin yollarında motorlu taşıt araçlarının işlemeleri son derece yoğunlaşmış ve zorlaşmıştır. Yolların kapasitelerini aşan bir baskıya maruz kalışları başlı başına bir sorun olmakla beraber, ülkemizde bunun önemli ölçüde artmasına neden olan diğer etkenler de vardır. Ülkemizde kentleşme olayı yeni olmakla beraber kısa sürede sağlıksız ve aşırı boyutlara ulaşmıştır. Kentsel nüfus artmış, buralara göçüp yaşamlarını sürdürenler kentli nitelik ve birikimlerine henüz ulaşamamış, genellikle yeni ve uyum dönemlerini tamamlayamamış, kırsal kişiliklerini sürdürür durumdadırlar.

Nüfusumuzun günümüzdeki nitelikleriyle bu kadar fazla motorlu taşıt ve trafikle bağdaşmadığını gösteren korkunç istatistik verilerle karşı karşıya bulunmaktayız. Ayrıca yurdumuzun eğim, yükselti, iklim elementlerinin dağılımı, erozyon v.b. gibi doğal fiziksel faktörlerinin de bu sorunun etkinliğini arttırdığı, çözümü zorlaştırdığı, geciktirdiği izlenilmektedir.

Trafik sorunu çeşitli nedenlerin ve sosyo-ekonomik karmaşıklıkların sonucudur. Bugün sonuç şekline tanık olduğumuz ve bizleri son derece tedirgin eden trafik karmaşası bu olayın sadece bir yönüdür. Olayın önemli olduğu kadar etkileyici olan diğer yönlerinin bu kadar yalın, açık ve çarpıcı görülebilmeleri olanaksızdır. Çok yönlü olan bu olaylar zincirinin birbirlerine sıkıca bağlı halkalarının geniş tabanlı sosyo-ekonomik sorunlara dayandığında kuşkumuz yoktur. Konunun, yani trafik sorununun diğerlerinden soyutlanarak çözümlenmesi olanaksızdır.

Dünyanın çeşitli ülkelerinde nedenleri ve yoğunlukları birbirlerinden farklı olmakla beraber bir trafik sorunu vardır. Ancak bu müşterek sorunun gelişmiş, gelişmekte ve gelişmemiş ülkelerde aralarında büyük ve kökenleri farklı nedenlerin bulunduğu da bir gerçektir. Gelişmiş ülkelerde bile trafik

* İçişleri Bakanlığınca 21-23 Mayıs 1979 tarihleri arasında düzenlenen "Türkiye'de Trafik Düzeni ve Güvenliği Bakımından Yaklaşımlar" konulu seminerde sunulan bildirinin tam metni.

sorununun bütünü ile çözümlenememiş olması, olayın neden ve kapsamındaki genişliği anlatması açısından önemlidir.

Ülkemizin dünya yol ve motorlu taşıt aracı sınıflamasında ortalarında bir yeri bulunmasına karşın, konuya trafik kazaları ve kurallara uymama açısından bakıldığında en ön sırada bulunuşumuzun anlamı çok önemli ve çok düşündürücüdür.

Biz bu yazımızda çok yönlü olan trafik sorununun sadece tek bir yönüne yani Türkiye'deki kentleşme olgusu ile olan ilişkilerine değineceğiz.

Dünya nüfusu hızla artmaktadır. Bu artışta gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkelerin büyük payları vardır. Son yarım yüzyılda dünya nüfusu bir misli artarak 4.124.000.000'a varmıştır. Aynı süre içerisinde (1927-1980) Türkiye'nin nüfusu 3.3 misli (13.636.000-44.736.957) artmıştır. Aynı süre içerisinde kentsel nüfusumuzdaki artış bu artışı kat kat aşmış ve kentsel nüfusumuz 6 misli artarak 19.645.007'ye ulaşmıştır.

Toplam nüfusumuzun özellikle kırsal kesimde yaşantılarını sürdüren kısmının hızlı bir şekilde artışı nüfusumuzda bazı yapısal değişiklikleri arttırmakta ve farklılaşmalara neden olmaktadır.

TABLO: I

Onbir Sayımda Türkiye Nüfusu ve Kır-Kent Oranları

Sayım yılları	Toplam nüfus	Kırsal Nüfus Oranları %	Kentsel Nüfus Oranları %
1927	13.636.265	75	25
1935	16.115.342	76	24
1940	17.771.999	76	24
1945	18.860.222	75	25
1950	20.934.670	75	25
1955	24.130.778	71	29
1960	27.809.831	68	32
1965	31.391.207	65	35
1970	35.666.549	61	39
1975	40.347.719	58.2	41.8
1980	44.736.957	56.1	43.9

Nüfusumuzun artan kısmından önemli bir payının kentlerimize akmasıyla kır-kent oranında 1950 yılından itibaren önemli oran değişmelerinin meydana geldiği belirgin olarak izlenmektedir.

Nüfusumuzun göçlerle ilgili diğer ilginç bir yönü büyük kentlerimizdeki gelişmelerdir. Son 30 yıl içerisinde (1950-1980) yüzbin ve daha fazla nüfuslu kentlerimizin sayıları beşten otuzikiye ve nüfusumuzdaki oranları da % 8,2 den % 25,3'e ulaşmıştır. Bu sayı ve oranın 1985 sayımında daha da güçlü bir şekilde artarak büyük kent sayısının 33'e ve toplam nüfustaki oranın da % 32'ye ulaşmaları beklenilebilir. Gelişmeler dikkatle incelendiğinde kentleşme olayında büyük kentlerin çekimdeki paylarının daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır.

Devlet İstatistik Enstitüsü'nün nüfus yayınlarından, başka illerde doğan nüfus sayısının artmasından da bu durumun doğrulanması mümkündür. Ancak, kentlere yönelik göçün bu çekim merkezlerindeki iş yeri, iş olanağı ve işçi istemine paralel bir gelişme göstermediğini, onları saran gecekondulu mahalleleriyle kolayca anlama olanağı vardır.

Bugün gelişmiş olarak nitelendirilen ülkelerde bu olay uzun bir süre önce, endüstri devriminin başlaması ile aşamalı bir şekilde nüfus kentlere yönelmiş, günümüzdeki düzeye sindirilerek ulaşılmıştır. Bu ülkelerin pekçoğunda kırsal nüfus azınlıkta kalmış ve kentsel nüfusun oranı % 75'i aşan bir düzeye erişmiştir. Ülkelerin bazılarında kentsel nüfus oranı bunu da aşmıştır. Bu ülkelerde nüfusun kentlere yönelme ile iş olanakları arasında kurulan korelasyon sonucu göçen nüfus çalışarak uzun bir sürede ve birkaç nesilde kentlere uyum sağlayabilmiştir.

Dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi ülkemiz nüfusunun da halâ yandan çoğu (% 56,1) yaşam ve ekonomik faaliyetlerini kırsal alanda sürdürmektedirler. Ancak kır ve kent nüfuslarının oransal değişmesi, farklılaşması yakın bir geçmişin ürünüdür. Nüfusumuzun % 20 ye yakın bir kısmı çok kısa bir dönemde kentli niteliğine kavuşmuş, fakat pekçoğu bu niteliği edinememiştir. 1950 yılını kentleşme olayının, dolayısıyla oran değişiminin başlangıcı olarak almak mümkündür. O yıl % 25 olan kentli nüfusumuzun oranı 30 yıl gibi çok kısa bir sürede % 43.9'a yükselmiştir. Önümüzdeki sayımda (1985) oranlarda bir dengenin oluşması, yani kır ve kent nüfuslarının %50 - %50 oranlarına ulaşmaları beklenebilir. Ancak dengenin sadece oranda kalacağını ve gerçek kentleşme olayının en az 60-70 yıl daha süreceği umulur. Pekçok nedenlerle oluşan kentleşme olayının ülkemizde pek yeni başlayıp henüz hızlanma dönemine girdiği görülmektedir. Bu olayın bizim durumumuzda olan ülkelerde de izlenebildiği gibi birçok sorunu da beraberlerinde getirdikleri bilinmektedir. Birçok kentimizde, özellikle 100,000 ve daha fazla nüfuslu kentlerimiz nüfuslarının yarıdan çoğunun yaşamlarını gecekondularda sürdürmeleri uyumsuzluğun gözle görülen yönünü oluşturmaktadır.

Kuşkusuz uyumsuzluk sorununun izlenilmesi trafik-kentsel nüfus arasındaki ilişkilerde daha çarpıcı olmaktadır. Yine yurt dışındaki çalışma yerlerinden sürekli, süreksiz dönüş yapan yurtdaşlarımızın yollarda trafik kazalarında büyük kayıplar vermeleri bu uyumsuzluğun acı belirtileridir.

Trafik sorunu da eğitim, öğretim ve uyum yetersizlikleri ile paralel olarak kentlere akınla daha büyük boyutlara ulaşmıştır. Hızlı, diğer bir deyişle aşırı ve sağlıksız kentleşmenin su yüzüne çıkardığı bu sorunun yanı sıra kentlerimizdeki konut yetersizliği, sağlık, gelir azlığı, üretim, tüketim, ulaşım, satın alma gücünün düşük düzeyi, işsizlik, beceri noksanlığı, bilgi yetersizliği, çevre kirliliği, belediye hizmetlerini olumsuz etkileme, yakıt enerji v.b. gibi pekçok sorunlarla birbirlerine bağlıdır.

Kuşkusuz kırsal alandan sadece ekonomik yetersizliklerle kentlere gelinmemektedir. Küçük bir azınlık ta olsa ekonomik sorunları olmayan yurtdaşlarımızın da bu göçe katıldıkları görülmektedir. Göçe katılan bu iki uç arasında, geliş nedenleri ve sorunları farklı olmakla beraber kentlerdeki tutum ve davranışlarında, uyumlarında büyük bir farklılık bulunmamaktadır.

Kentleşme olayının başında bulunmamız, son 30 yıl içinde kırsal kesimden göçenlerin kentsel nüfusumuzda çoğunluğu oluşturmalarına neden olmuştur. Bu dönem, aynı zamanda toplumumuzda büyük ve hızlı bir değişimin olduğu ve özellikle kırsal kesimden göçenlerin uyumlarını zorlaştırmada etkili bulunduğu söylenebilir. Ülkemizde kentlere akın olayının bu döneme rastlaması aynı zamanda motorlu taşıt araçlarının da ülkemizde yaygınlaştığı ve çoğaldığı bir dönemdir. Bunun sonuçlarını göçlere paralel olarak trafikle ilgili kazalar sayısında ki artışa bakarak görmek mümkündür.

Ülkemizde kentlere akın olayı ile motorlu taşıt, trafik kazaları sayılarında benzer bir artma ve paralellik vardır. Bu durum kentlere ve karayollarındaki hızlı akıma henüz uyum sağlayamayan, motor ve makina ile yeni yeni ilişki kurmaya başlayan, çevresinde ve ailesinde bu konularda bir ön bilgi ve birikimi bulunmayanların çoğunluğu oluşturması, sorunun bizde kaza yönünden de ağırlaşmasına neden olmuştur. Kentlere akın, motorlu taşıt ve kaza paralelliğini aşağıdaki tablodan kolayca izlememiz mümkündür.

TABLO: II
Türkiye'de 1945-1980 Yılları Arasında Motorlu Taşıtlar ve Kaza Sayıları

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Otobüs	Toplam	Kaza sayısı	Ölü sayısı
1945	3.406	4.479	988	8.873.	—	—
1950	10.071	13.201	3.185	26.557	—	—
1955	28.599	30.250	6.671	65.520	7-493	1.247
1960	37.616	48.094	8.881	94.591	7.989	1.552
1965	87.584	79.121	22.169	188.874	14.805	2.564
1970	137.771	70.730	15.980	224.481	19.207	3.978
1975	471.456	124.569	24.581	620.606	46.643	6.054
1977	536.155	143.664	26.261	706.080	56.765	6.281
1978	597-530	152.334	27.666	777.530	51.883	5.537
1979	658.667	162.667	29.313	850647	41.481	4.368
1980	710-915	170.273	31.100	912.288	36.071	4.076

1945-1980 yılları arasındaki otomobil, kamyon, otobüs sayılarının artışı ile, ölümlerle sonuçlanan kazalar arasındaki ilişki ilginçtir. Otuzbeş yıllık sürede otomobil sayısında 208, kamyon sayısında 39, otobüs sayısında ise 31 katlık artışlar izlenilmektedir. Bu üç tür taşıt aracının toplam artışı ise 103 kat gibi büyük bir sayısal değer taşımaktadır. Bu rakamlara minibüs, kamyonet, traktör triportör ve özel nitelikteki taşıtlarla yol ve iş makinaları dahil değildir.

Trafikle ilgili olarak düzenlenen son seminerlerde 1981 yılında kaza ve ölüm olaylarının daha da azaldığını ilgililer söylemekte iseler de henüz resmi bir yayında bu tür rakama rastlamadığımızdan bunları kullanamadık. Bu azalma İstatistik Enstitüsü yayınlarıyla doğrulanacak olursa bunu yakıt bunalım ile parça, tamir, bakımdaki fiyat artışının olumlu yönündeki tek etkisi olarak yorumlamak yerinde olacaktır.

Kent kökenli nüfus bile bu karmaşık trafik ortamında bocalarken kırsal kökenli, kırsal çevreden yeni sayılabilecek bir süre önce ayrılmış, uyum dönemini tamamlayamamış, refleks, dikkat, deneyim ve kentsel birikimleri henüz yeterince gelişmemiş yaya ve sürücü yurtdaşlarımızın kazaya uğrama veya kaza yapma şanssızlıkları kuşkusuz daha fazladır. Bu yönleri açıklığa kavuşturacak bilimsel araştırmalarla ileride durumu daha yanlışsız saptama ve belirleme olanağı sağlanacaktır. Bugün kentlerimizde bile okur-yazar oranının bir hayli düşük bulunması uyumun ve dengenin henüz kurulmaktan bir hayli uzak olduğunu belirlemektedir. Kentlerimizde okuma çağındaki nüfusun % 28'i okuma ve yazma bilmemektedir. Bu oran erkeklerde biraz düşmekle beraber (% 19), kadınlarda halâ yüksektir (% 41). Ayrıca kentlerimizde okuma-yazma bilenlerimizin 1/3'ü bunu okula devam etmeden (diplomasız) okur yazarlığı sağlamışlardır. Okur yazarların yarısından çoğunun sadece ilkokul diplomaları vardır. Kentlerimizin bile bu denli yetersiz bir eğitimi yansıttığı, ayrıca kadın-erkek nüfus arasında belirgin bir farkın kentlerde de geçerliliğini koruması, buralarda da kırsal özelliklerin henüz silinmekten uzak olduğunu göstermektedir.

Uygulanmakta olan okuma ve yazma seferberliğinin bu oranı kısa ve sürede arttıracığı beklenilir. Kültürel düzeyin yükselmesi kentlere göçenlerin yaşam koşullarını uyum ve gelirlerini olumlu yönlerden etkileyecektir. Atatürk'ün 100. doğum yılında yapılan girişimlerin en anlamlı, en değerli ve en yararlısını bu atılımın oluşturduğuna kuşkumuz yoktur.

Türkiye, trafik konusunda olumsuz etkilerini gördüğümüz özellikleri ve nitelik yetersizlikleri yanında olumsuzluğu arttıran bazı fiziksel yapı özellikleri ile de karşı karşıyadır. Yükselti, eğim ve diklik, yağış, erozyon, bitki örtüsünün yetersizliği karasallık v.b. gibi fiziksel bazı etkenler bu olumsuzluğu arttırıcı rol oynamaktadırlar.

Türkiye ortalama yükseltisi 1130 metre ile Avrupa'dan (330 m.) 3,5 kat daha yüksek bir ülkedir. Ülkemizin yükselti ortalamasının Asya'dan (1050 m.) bile fazla olması ulaşım açısından olumsuz durumunu açıklamaya yetmektedir. Anadolu yarımadasının Trakya (180 m.) hariç tutulduğunda daha da yüksek bir ortalama ulaşmış (1162 m.) görülmektedir. Ayrıca Anadolu yarımadasında dağ sıraları ve onları izleyen vadilerin doğu-batı yönlü sıralar durumunda olmaları kuzey-güney yönlü ulaşım olanaklarını çok kısıtlamaktadır. Doğal yollar genellikle vadileri izlemekte ve dağ sıraları kıyıları adeta ulaşımaya kapar, yalıtır bir yapısal özellik göstermektedirler. Bu durum kara ve deniz ulaşımının birbirlerini tamamlamasında zorluklar

yarattığı gibi ana yolların zorunlu doğrultularda yer almalarını, kuzey güney yönlü yolların pek az olmasına neden olmaktadır. Bu yönlü ilişkilerin kurulmalarının zorunlu olduğu hallerde de yapım ve bakım giderleri çok yüksek düzeylere ulaşmakta, genellikle ekonomik ilke sınırlarını aşmaktadır.

Aynı sorun demiryollarımız için de geçerlidir. Kara ve demiryollarımızın birbirlerini bütünleyici bir dağılım gösterdiklerini yâni birbirlerine dik ve dike yakın bir yönlerinin bulunmadığını bir yol haritasında kolayca saptama olanağı vardır.

Demir ve kara yolu ulaşım sistemlerimiz genellikle dağ sıralarına paralel vadi ve yamaçları izleme zorunluluğunda kalmaktadırlar.

Nüfus ve yerleşme yerlerimizin de vadi boyları ve onlara açılan yan vadilerde yoğunluk kazandıkları görülmektedir. Kentlerimizi çevrelerine bağlayan ulaşım sistemi, topografik yapının bir sonucu olarak çevreye eşit bir dağılım göstermemekte, genellikle vadilerin buldukları yönlerde güçlenmektedirler. Bu durum ulaşım yanında kentsel gelişme için de sakıncalı olmaktadır.

Deniz ve kara yolu ulaşım sistemlerimiz yapısal özelliklerin zorunluluğuyla dağ sıralarına ve arızalı kesimlerin çevrelerindeki düz kesimleri, genellikle vadi boylarını seçtiklerinden bunların yapımı, bakım, tamir ve amorte masrafları kadar enerji tüketimleri de (iniş ve çıkışların, virajların fazlalığı nedeniyle) ekonomik olmadıklarından maliyeti yükseltmektedirler. Buna kıymetli bir gideri, zaman kaydını da eklemek gerekir.

Ulaşım sistemlerimizin izleme zorunda oldukları vadi boyları ve yamaçlar sel, taş ve toprak erozyon ürünleri ile heyelanlara fazlaca maruzdurlar. Sürekli ve süreksiz sel ve dere yataklarının fazla sayıda köprü, set, duvar, büz ve menfezlerle geçilmeleri gerekmektedir. Bütün bu özellikler geniş ve çift (gidiş-dönüşlü) yolların yapımlarını zorlaştıran parasal faktörler nedeni ile gerçekleşmemektedir.

Ülkemizin % 55,5'inin yükseltisi 1000 metrenin üzerindedir. Yükseklik ortalaması 0-500 m. olan alanlarımızın oranı % 17,5, 501-1000 m.lik kesimlerimiz ise % 27 den ibaret bulunmaktadır. Yükseltinin fazlalığı yanında buna bağlı olan diğer bir sorun da eğimli yerlerimizin (% o de 151 den fazla) 3/4 gibi ülkemizin büyük çoğunluğunu oluşturmuştur. Bu doğal durum ulaşım açısından birçok sorunun oluşma nedenidir. Kazaların araç sayısına paralel olarak çoğalmasında eğim ve dikliğin yanında onun doğal sonucu olan virajlarında payı fazladır.

Akdeniz ikliminin egemen olduğu bir ülkeye sahip olmamız, kurak dönemler, sel karakterli yağışlar, vejetasyonun zayıflığı, gece-gündüz sıcaklık farkının fazlalığı, fiziksel ufanmayı, erozyonu arttırmaktadır. İklim elementlerinin dağılımlarındaki kararsızlıklar, uç noktalar arasındaki farklılıkların fazlalığı, ulaşım, ulaşımda maliyet ve kullanım zorlukları, kara ve demir yollarımızı (rekabet) olumsuz yönlerden etkileyen doğal faktörlerdir. Ayrıca fiziksel koşulların pek çoğunun değiştirilmeleri hattâ hafifletilmeleri

olanaksızdır. Ufak bir kısmının ise çok masraflı bir şekilde değiştirilme olanağı vardır.

Ekonomik dar boğazlar ve sorunların fazlasıyla bulunduğu ülkemizde karayollarımızın durumları övünç vericidir. Sorunun daha zor çözümlenecek yönü, yâni beşerî yönü henüz etkinliğini sürdürmektedir.

Kırsal kesimden göçlerin daha bir süre devamı beklenmelidir. Oranın 1 /3 kırsal nüfus kalana kadar önceleri hızlı, 25-30 yıl sonra yavaş olarak dengeleşmeye kadar sürmesi doğaldır.

Bozuk bir trafik ortamına gelen köy kökenli bireyler bu karmaşaya daha kolay adapte olmakta ve sorunu daha da ağırlaştırmaktadırlar. Yasalara uymama, düzeni umursamama, kentlilerden daha aşağı olmadıklarını kanıtlama, kendilerini kentlilere kabul ettirmeyi bu kolay yollardan sağlamaya çalışmaktadırlar. Kentli yaşam ve davranışlarına özenen, kendisini de kolay yönleriyle ona benzetmeye çalışan, önce dış görünüşlerini, sonrada davranışlarını ona uydurmaya çalışmaktadırlar.

Kırsal kesimden göçlerin giderek arttığı ve kırsal kökenlilerin çoğunluğa geçtiği büyük kentlerimizde motorlu taşıtlarımızın fazlalığı dikkati çekmektedir. Ülkemizin sadece alan olarak % 6 sını oluşturan İstanbul, Ankara ve İzmir illerimizin otomobil sayımızın (1977) % 55'ini oluşturduğu görülür. Kurallara uymama kaza ve ölüm olaylarının yarısından çoğunun da aynı illerimizde yer alması tesadüfi bir olay değildir.

Son yıllardaki motorlu kara taşıt araçlarımızın hızlı bir şekilde artmasına rağmen bu sayının birçok ülkeye göre çok az olduğu görülmektedir. Otomobil sayısı bakımından Türkiye tüm Avrupa ülkelerinin sonunda yer almaktadır. (Örneğin: A.B.D. 1,5 kişiye bir otomobil, Kanada'da iki kişiye bir otomobil, Avustralya'da 2,1 kişiye, Yeni Zelanda'da 2,3, İsveç'te 2,7, Federal Almanya'da 2,8, Fransa ve İsviçre'de 3, İngiltere, İtalya ve Japonya'da 4, Yunanistan'da 20, Yugoslavya'da 61, İran'da 69, Irak'ta 84. kişiye bir otomobilin düştüğünü görmekteyiz). Ülkemizde ise (1980) 100 kişiye 2,5 otomobil düşmektedir. Yakın bir gelecekte ülkemizde kişi başına düşen otomobil sayısının 25-30 kişiye bir otomobile yükseleceği düşünülürse bu ortamın değişmemesi halinde kazaların, mal ve can kaybının korkunçluk sınırlarının da ötesine ulaşması olasıdır.

Konuşmamızda çok yönlü olan trafik sorununun sadece bir yönüne o da kısa bir şekilde değinmiş bulunuyoruz. Ülkemizde motorlu kara taşıtlarının ve yol uzunluklarının nüfusumuza oranla çok az olduğu da bir gerçektir. İlk ulaşım araçları ve sistemleri ile başlayan, gelişip büyüyen bu sorunun ülkeler arasındaki farklarını olumlulara yaklaştırmak yâni kaza sayısını minimuma indirmek gerekmektedir. Bilindiği gibi gelişmiş ülkelerde trafik kazaları ve onun yol açtığı kaynak kayıpları, araç sayılarına oranla oldukça azdır. Bu ülkelerin belirgin yönlerinden birisi olarak nüfuslarının olumlu niteliklerini ve sosyo-ekonomik düzeyleri başta gelmekle beraber endüstrileşme ve kentleşme oranlarının eskiliği yanında fiziksel özelliklerinin olumluluğunu da gözden uzak bulundurmamak gerekmektedir.