

# Büyük Bir Tehdit: Karayolları (\*)

Ayşe Şirin ATABAY

**T**ürkiye de son elli yıldır canımız, kaynaklarımız, kalkınmamız sürekli karayollarının baskı ve tehdidi altında kalmıştır. Bence bir çok sorunumuzda bu nedenle birikmiştir. Ulaşım, bir ülkede her sektör üzerinde olumlu-olumsuz etki yapan önemli bir faktördür. Dengesiz ve ülke koşullarına uyumsuz bir ulaşım sisteminin olumsuz etkileri de bu nedenle belirleyici olmaktadır. Ama bu belirleyicilikle Karayolları Genel Müdürlüğü'nün özel yapısı çok daha çarpıcı sonuçlara yol açmıştır. Dış kaynaklı (ABD) özel bir rapor ile garip bir organizasyon yapısı ile (bağlı olduğu Bakanlık açısından) kurulan bu genel müdürlük, sanki devlet içinde devlet gibi çalışma yapma olanağı bulabilmiştir.

Gerek özel, gerekse, çalışma hayatım (çok çeşitli sektörleri analiz imkanı veren) bu konuda çok öğretici olmuşsa da biri çocukluğumdan, diğeri de emekli hayatımda yaşadığım iki olay, bu konuda daha öğreticiler olmuştur.

Birinci olay ki, ailemin büyük çapta kaderini belirlemiştir. 1950'lerin sonlarında yaşanmıştır.

Gönen'in (Balıkesir) bir köyünde bereketli topraklar da büyük emeklerle ailemin köylülerle birlikte ürettiği sebzeleri, karayolu nakliyesinin pahalılığı nedeniyle İstanbul'a göndermeyip, çürümeye terk zorunda kalmıştık. Bu olay çocuk aklımda ulaşımın yaşamımızdaki rolü ve önemini biraz da olsa açığa çıkarmıştı. Karayollarının nasıl bir güç olduğunu öğrendiğim son olaya geçmeden, asıl büyük acılarımıza değineceğim. Biz de bir çok aile gibi karayollarına

---

(\*) **Fotoğraflar:** Bülent VARLIK.

kurbanlar verdik. Kardeşimi (28), onun tek kızını (23) ve yeğenini (19) genç yaşlarında kaybederken, binlerce acılı aileden biri olmuştuk. (üç ayrı kaza) Ve karayollarının ne kadar çok şeyi belirlediğini daha çok daha iyi öğrenmiş olduk. Sonuçta bir takım sorunların cevaplarını daha çok arar olmuştum. Neden AB ülkelerinin neredeyse toplamı kadar kamyon, kamyoneti olan ülkemizde her yıl ulaşımın aslan payı karayollarına ayrılırken yolcu ve yük nakli bu kadar pahalı? Niçin yalnızca son 20 yılda 100.000'in üstünde ölü, 900.000 dolayında yaralı ve trilyonlarca TL kaynak yitirdik ve katliam aynen sürmekte? Yoksa bir canavar kol mu geziyor? Gerçek cani kim? Yoksa ulaşım politikalarını belirleyenler mi?

Neden İstanbul'da mevcut iki demiryolu dökülürken, rayların iki yanında ki platformlar bir çeşitli renk parke taşla, bir asfalta sık sık değiştiriliyor. Ne demek Türkiye gibi bir coğrafya da yolcu ve yükün % 95'nin karayollarında taşınması?

Biliyorsanız bir Cumhuriyet Bayramı kutlama konuşmasında; eski bir Dünya Bankası uzmanı Cumhurbaşkanı, bu oran ile (% 95) öğünmüştü. Ve Atatürk'ün ulaşım politikalarının çağını doldurduğunu söylerken, bir saçmalık daha yaparak, demiryollarını da komünist ilan etmişti. Herhalde ona göre demiryolları da komünist olmalı.

Yüzlerce yıl dinini, bilim diye öğrendiklerini yabancı dilde ezberleyen bir toplumun bireyleri olarak, hala yaşadığımız toprakları yeterince öğrenemeden konup, göçüyoruz. Çoğunluk olarak, bu toprakların faylarını nasıl bilmiyorsak, denizlerini, cevherlerini, tersanelerini vagon fabrikalarını da görmüyoruz. Aklımız yada hurafelere, ya borsaya, ya da petrol ve tüpgaz fiyatlarına takılı. Sanal bir ailenin korku tüneline gibiyiz.

Gerçeklerden koparken, binlerce yıl öncesinin insanları gibi sağa-sola, trafik enflasyon canavarları çiziktiriyoruz.

Trafik kazalarına karşı kurumlar kuruyor, yasalar çıkarıyor ve eylemler düzenliyoruz. Bir yığın ikincil nedeni saptayın, en ince ayrıntısına kadar tedbirleri almaya çalışıyoruz. Ama temel nedeni, ulaşım politikasının garabetini, hemen hemen halka hiç açıklamıyoruz. Mevcut ulaşım sistemimiz ülkemizin hiçbir kaynağı ile uyumlu değildir. Bu uyumsuzluk köken değişmediği müddetçe de ne kadar kişi işsiz kalırsa kalsın kaç yüz bin kişi karayolları kurbanı olursa olsun, canavar resimleri çizilecektir. Her iki canavarı besleyen son elli yıllık ekonomik politikalar ve özellikle onun bir parçası olan ulaşım politikalarıdır.

Son olarak bu politikaların uygulayıcısı Karayolları Genel Müdürlüğü-Bursa Bölge Müdürlüğü'nün son marifetlerinden birini aktarmak istiyorum.

Zeytin ağaçlarının yansıdığı, berrak, ışıltılı Assos-Küçükkuşu sahilinden ikinci bir asfalt yol geçirmek için üzerindeki zeytinlerle kutsal ağaçların katli, ülkemizde ilk tahribat değil

ama, kaybedilecek olan elimizdeki son doğal ve tarihi hazinelerimizden biridir. Çünkü, Assos-Küçükkuyu sahil şeridi (25 km kadar) uzaydan temizliği saptanan, Gezegemimizin az sayıdaki sahil parçalarından biridir. Kanada, Avustralya gibi uzak diyarların insanları dahi bu betonlaşmamış eksoz'a bulaşmamış zeytinli sahilde birkaç gün geçirmek için gelmektedirler. Böyle bir yörede havuz ve betonu turizm sanan turizmciler, onbinlerce dolar ile zeytinlikleri kapatan Karadenizli müteahhitler, her vurgunun arkasındaki malum politikacılar ve onların eylemcisi K.Y. Bursa Bölge Müdürü büyük çapta katliamlarını gerçekleştirdiler. Hem de SİT Kararı, Kıyı ve Zeytincilik Yasalarını çiğneye çiğneye. İlçenin mülki amiri, belediye başkanı, köy muhtarları, Karayolları memurları gibi kullanılarak... Kahveler de "yol medeniyettir" ve eski yolun bir kısmı (10 km)nın trafik kurallarının esas kaynağı olduğu progpagandalarını yapıp, halkın beynini yıkayarak, Oysa, 1998 DİE verilerine göre Çanakkale ilindeki toplam 1367 kararın (trafik) yalnızca 46'sı ilin tüm keskin virajlarında olmuştu. Ve aynı dönemdeki, 42 trafik kazası ölümünün yalnızca 2'si, yine ilin tüm keskin virajlarında gerçekleşmiştir.

Çevre örgütlerinin girişimi ve köylülerin bir kısmıyla yaptığımız konuşmalar, imza kampanyamız ve başvurularımız sonucu, yol çalışması, bir süre durduruldu. Anıtlar (Edirne) Kurulu kararı valilikçe kara yollarına bildirildi. Ama su uyur, düşman uyur, karayolları uyumaz. Bu arada üç ay içinde köyü terk etmezsem, beni vuracakları tehditleri başladı. Karayolları uyumadı, Çanakkale de yeni bir kurul oluşturuldu ve geçen hafta ¼ oy oranı ile yol çalışmasını başlatan yeni karar, alındı. Tehditlerde şimdilik kesilmiş görülüyor.

Devlet dairelerinde akan suyun tasarrufu düşünülürken, böylesine doğa ve kaynak israfı nasıl durdurulacak? Ne zaman ülkemiz kaynaklarına uyumlu, ulaşım ve genel politikalarla, kalı kurtaracağız?

