

**TÜRKİYE'DE İKTİDARIN  
MODERNLEŞME PROJESİ OLARAK OTOYOL**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
Mim. Alper ÇAKIROĞLU  
(502041003)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 14 Eylül 2007  
Tezin Savunulduğu Tarih : 8 Kasım 2007**

**Tez Danışmanı : Yrd.Doç.Dr. Hüseyin KAHVECİOĞLU  
Diğer Jüri Üyeleri Prof. Mehmet OCAKÇI  
Doç.Dr. Arda İNCEOĞLU**

**KASIM 2007**

## ÖNSÖZ

*Türkiye’de İktidarın Modernleşme Projesi Olarak Otoyol* başlığı altında hazırlamış olduğum yüksek lisans tezi kendi disiplinimin dışında ilgi duyduğum politik ve toplumsal konuların bir ürünü olarak ortaya çıktı. Siyasal iktidarlar tarafından yönlendirilen veya yönetilen mekan üretimlerinin yakın tarihteki haritasını çıkararak bu üretimin nasıl sürdürüldüğünü ve Türkiye’nin modernleşme hareketindeki yerini araştırdım. Bu araştırma ile ülkemizde, politikanın kendi mesleğimize ciddi şekilde etki eden ve hatta onu yönlendiren bir gücü olduğunu ve bu gücün yaşadığımız kentleri sürekli dönüştüren düşünsel altyapısını tekrar hatırlatmak istedim. Tez sürecinde, her konuda yardımlarını esirgemeyen danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Hüseyin Kahvecioğlu’na en içten teşekkür ve saygılarımı sunarım. Tezimin sonuçlanması adına katkılarından dolayı Sayın Prof. Mehmet Ocağcı’ya ve Sayın Doç. Dr. Arda İncaoğlu’na teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca sonsuz desteklerinden dolayı Mimar Birge Yıldırım’a, Mimar Onur Demir’e ve bana maddi, manevi her türlü desteği veren aileme, en içten teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunarım.

Mim. Alper ÇAKIROĞLU

Aralık 2007

## İÇİNDEKİLER

<b>ŞEKİL LİSTESİ</b>	<b>iv</b>
<b>ÖZET</b>	<b>v</b>
<b>SUMMARY</b>	<b>vi</b>
<b>1. GİRİŞ</b>	<b>1</b>
<b>2. OTOYOL ÜZERİNE KAVRAMSAL BİR DEĞERLENDİRME</b>	<b>6</b>
2.1. Yol	6
2.2. Karayolu Politikaları	8
2.3. Otoyol ve Kent: Kapitalizmin Şehirdeki Temsili	11
2.4. Otomobil ve Kentli	16
<b>3. TÜRKİYE'DE OTOYOL ÜRETİMİ VE KENTLEŞME</b>	<b>19</b>
2.1. Türkiye'de Ulaşım Politikaları	19
2.2. Otoyolun Kente Dokunuşu	20
2.3. Karadeniz Sahil Yolu	31
2.4. Güncel Programlar ve Gelecek	39
<b>4. SONUÇ</b>	<b>42</b>
<b>KAYNAKLAR</b>	<b>46</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ</b>	<b>48</b>

## ŞEKİL LİSTESİ

	<b><u>Sayfa No</u></b>
<b>Şekil 1.1</b> İlkel Kapitalist Kent İmajı (ilüstrasyon)	3
<b>Şekil 1.2</b> Levent-Maslak Aksı	4
<b>Şekil 2.1</b> Yollar	6
<b>Şekil 2.2</b> Bilgi Süper Otoyolu	7
<b>Şekil 2.3</b> Otoyol sembolü	10
<b>Şekil 2.4</b> Futurama	12
<b>Şekil 2.5</b> Urbanisme	12
<b>Şekil 2.6</b> Otoyol, A.B.D.	13
<b>Şekil 2.7</b> Otoyol, A.B.D	14
<b>Şekil 2.8</b> Otoyol Ağı	15
<b>Şekil 2.9</b> CarLoft 1	17
<b>Şekil 2.10</b> CarLoft 2	17
<b>Şekil 3.1</b> Yeni Açılan Barbaros Bulvarı	22
<b>Şekil 3.2</b> Boğaziçi Köprüsü Açılışı	23
<b>Şekil 3.3</b> Boğaziçi Köprüsü Güncel	23
<b>Şekil 3.4</b> Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Son Aşama	25
<b>Şekil 3.5</b> Moda Sahil Yolu Karşıtı Bir Afiş	26
<b>Şekil 3.6</b> Alt Geçit, Ankara	28
<b>Şekil 3.7</b> Üst Geçit Meşrutiyet Caddesi, Ankara	28
<b>Şekil 3.8</b> Konak Meydanı Sahil Yaya Geçişi, İzmir	29
<b>Şekil 3.9</b> Falez Tünel Geçişli Köprülü Kavşağı, Antalya	30
<b>Şekil 3.10</b> Karadeniz Sahil Yolu Güzergahı	32
<b>Şekil 3.11</b> İnşaat Aşaması, Karadeniz Sahil Yolu	33
<b>Şekil 3.12</b> Tarihi kenti saran Tanjant Yolu, Trabzon	34
<b>Şekil 3.13</b> Karadeniz'de Otoyol, Kıyı ve Kenti	35
<b>Şekil 3.14</b> Karadeniz Sahil Yolu (Dolgu Otoyollar)	36
<b>Şekil 3.15</b> Karadeniz Sahil Yolu	37
<b>Şekil 3.16</b> Dönemin Bayındırlık ve İskan Bakanı Faruk Özak	37
<b>Şekil 3.17</b> Karadeniz Sahil Yolu	38

## TÜRKİYE’DE İKTİDARIN MODERNLEŞME PROJESİ OLARAK OTOYOL

### ÖZET

Eski çağlardan bu yana kentsel alanlar iktidarın kendi anlayışıyla şekillendirdiği bir temsil alanı olmuşlardır. Bu durum modernite projesinden sonrada farklılaşmamış mekan bu sefer ideolojiler ve yeni dünya düzenleri ekseninde şekillenmiştir. Bu çalışmada mekan ile iktidar arasındaki bu kaçınılmaz ilişkiden yola çıkarak, otoyol üretimi örnekleri üzerinden Türkiye’de kent ve politik irade arasındaki ilişkinin nasıl sürdürüldüğü araştırılmaktadır. Yol konusu ile ilgili genel tanımlar hatırlanarak yakın tarihte çeşitli uygulamalar eşliğinde otoyol ve kentleşme ilişkisi tariflenmektedir. Otomobil ve kentlinin süregelen ayrılmaz birlikteliği sayesinde ortaya çıkan otomobil kültürü farklı bir yaşam tarzına dönüşmüş otoyollarda kentin vazgeçilmez bir parçası haline gelmiştir. Özellikle Cumhuriyet dönemi sonrasında otomobil üretiminin hızlanmasıyla ülkenin ulaşım politikalarının değişmesi ve günümüze kadar gelen süreçteki projeler ve uygulamalar incelenerek bu üretimin nasıl gerçekleştirildiği tartışılmaktadır. Otomobil sevdası Türkiye’de 1950’lerden sonra etkisini arttırmış kentler geniş yol izleriyle tekrar şekillenmiştir. Otoyollar zamanla hızlı kalkınma hamlelerinin öncelikli projeleri olmuş ve spontane uygulamalar sayesinde kent üzerinde yıkıcı bir sürecin aracı haline gelmişlerdir. Bu yıkıcılık modernleşme sürecinin ülkemizde eksik kalması ve tamamlanamaması sayesinde günümüzde de hissedilmektedir. İktidarın bu geç kalmış yıkım ve üretim sürecindeki yaptırım gücünü ne şekilde kullandığı da Türkiye’de kentlerin kaderini belirlemektedir. Bu tez iktidarın otoyol üzerinden temsil ettiği politik iradenin tercihlerini, Türkiye’de otoyolun farklı boyutlarını ve kentleşme ile olan keskin ilişkisini açıklanmayı hedeflemektedir. Günümüze kadar olan süreçte otoyol siyasi iktidarın desteklediği bir kalkınma projesi olmakla beraber bir çeşit modernleşme ve kentleşme modeli yaratmıştır. Bugün ülkemizde şehirlerin geleceği inşa edilen otoyol projeleri sayesinde ortaya çıkmaktadır. Ayrıca bu süreçte otoyol, politik iradenin mekansal bir temsil olarak somutlaşırken, aynı iradenin ve otoritenin reklam aracı ve çağdaşlaşmanın bir simgesi olarak ta gündemde kalmıştır.

## **HIGHWAY AS A MODERNITY PROJECT OF THE AUTHORITY IN TURKEY**

### **SUMMARY**

From antiquity to modern times, urban spaces have been an acting area which had been formed by the perceptions of authority. After modernity the situation remained the same but this time space was formed in the axis of new ideologies and new world orders. In this study, starting out of this inevitable relation between space and authority, how the relationship between space and political volition is carried on in Turkey is researched by exploring the examples of highway production. Firstly the basic definitions about "way" is reminded and relation between highway and city is described by the help of some international examples. After a period of time the company of a car and its owner has led to an automobile culture which has made the highways an unbreakable part of the city. In Turkey after the republic was formed, the national transportation policy has been changed with the boost in automobile production. The projects and practices of highway production in Turkey is the main research area of the thesis. The effect of automobile culture can be seen in the cities after 1950's with wide roads. After a period of time highway production has gained a high priority in the development activities of the government and become a tool of destructive period on the city. This destruction can be seen at our time because of the reason that modernity project of Turkey remained undone. In this period of destruction and production the will used by the government designates the fate of our cities. This thesis aims to explain the choices of this political will on the highways and the different dimensions of highway with its sharp relation with the urban space. In the period lasts at our day highway production as a fast development project has also turned into a modernity and urbanism model. Today most of the cities' future is designated by the highway applications. On the other hand highway also embodied the act of political motivation and is served as a tool of propaganda and a symbol of contemporary culture by the same authority.

## 1.GİRİŞ

Mekan tercihlerini kültürel bir gösterge olarak kabul eden sosyal araştırmalar, bugün kentleşme biçimlerinin incelenmesinde kullanılan bir yöntemdir. Yaşadığımız yeni sosyalleşme süreçlerinde ortaya çıkan mekanları etkileyen direkt veya dolaylı birçok dinamik bulunmaktadır. Modernitenin başlangıcından günümüze kadar gerçekleşen mekanlaşma süreçlerinin en önemli aktörlerinden biri kural koyucu ve uygulayıcı olan otoriteler olmuştur. Kentleşmeler, mekanlaşmalar modern toplum içinde belli resmi süreçlerden geçerken belli bir politik iradenin karar mekanizmalarından kaçınılmaz bir şekilde etkilenmiştir. Bu varsayımdan yola çıkarak yönetilme biçimi gözetilmeksizin herhangi bir ülkede çevre üretimi iktidarın hükmetme tercihleri üzerine bir yol haritası çıkarılır ve politikanın kentte/bölgede yaratmış olduğu olumlu/olumsuz etkiyi muhafaza eden hafızayı oluştururlar. İktidarın kendi ideolojisi ekseninde, kentte uyguladığı mekansal politikalar kentin yapısal arşivinde saklanır.

Aydınlanma ve demokrasi düşüncesinden önce birbirine benzer monarşik yapılarla yönetilen devletler için otoritenin sembolü olan mekanlar ve simgeler çok farklı değildi. Çoğunlukla güç, zenginlik, soyluluk gibi kavramlarla motive edilen mekanlar dünyada ekonomik dengelerin değişmesi ve farklı ideolojilerin ortaya çıkışı ile çeşitlenecekti. Bu gelişmeleri tetikleyen hareketlenme modernleşme yani daha açıklayıcı bir ifade ile 17. yüzyılda Avrupa'da oluşmuş bulunan toplumsal yaşam ya da organizasyon biçimidir [1].

Modernleşme fikrinin ilk evrelerinde mekansal ihtiyaçlar bu düşüncenin yaratmayı amaçladığı ideal toplumsal altyapının kendi içindeki organizasyonuna göre karşılanmaya çalışılmıştır. Modernleşmeyi dört boyutla ve bunlar arasındaki gerilimlerle kavramaya çalışırsak bunlar ana başlıklarıyla, ekonomik, toplumsal, bireysel ve kurumsal boyutlardır. Ekonomik açıdan kapitalist ilişkilere dayanan inorganik enerjiye bağlı üretim yapan sanayileşmiş bir toplum, sosyal açıdan nesnel bir toplumbilimin kurulması, geleneksel toplum bağlarından kurtulmuş kendini yönetebilecek bireyin doğuşu ve kurumsallık anlayışına bağlı olarak örgütlenmenin tamamlanması arasındaki dengeler bu yaşantıyı kabaca tanımlamaktadır [2]. Bu gerilimler sayesinde mekan denilen kavram zamanla daha farklı tanımlarla ifade edilecek ve buna göre şekillenecektir. Bu mekanlaşma süreci zaman içinde şartların birbiriyle olan etkileşimi sayesinde farklılaşacaktır. Bir başka deyişle önceleri modernleşme fikrinin motive ettiği mekansal organizasyonlar, zamanla dönüşen ilişkiler ağı sayesinde ve belli süreçlerden sonra modernitenin ötesine geçerek

başka bir yaşam tarzı tanımlamaya başlayacaktır.

David Harvey (2003): “Toplumsal süreçler esas olarak mekansaldır”

Küreselleşme, ekonomik, sosyal, teknolojik, kültürel, politik ve ekolojik açılardan global bütünleşmenin, entegrasyon ve dayanışmanın artması anlamına gelmektedir. Farklı ülkeler arasındaki ekonomik ilişkilerin, her bir ulusal ekonominin diğerlerine bağlı olduğu bir dünya ekonomisi yaratma noktasına dek genişlemesidir. Günümüzde büyük metropoller küresel/yerel ekseninde yeniden şekillenen iktidar ilişkilerinin ana halkasını oluşturmaktadır. Küreselleşme diye adlandırılan çapraşık ve çok yönlü iktidar ilişkileri ağı büyük metropollerde düğümlenmekte, kendini yeniden üretiyor, derinleşip yayılmaktadır [3]. Bu düşüncelerin anlattığı gibi kent aslında bir anda iktidarın kurmayı amaçladığı ilişkilere hizmet eden bir nesneye dönüşebilir. Bu noktada iktidar olarak tanımladığı yapı yada kurum sadece siyasi yönetim değil aynı zamanda toplumsal kademelenmede öncelikli olarak karşımıza çıkan gruplar da olabilir. Sonuçta çevre, “sözü geçen” bu gruplar tarafından şekillendirilerek belli ihtiyaçları karşılayabilecek duruma getirilir. Örneğin kapitalist düşünce muhtaç olduğu tüketim yoğunluğunu alışveriş merkezlerinde karşılar. Bu durum ekonomik açıdan uygulanan serbest politikaların mekansal bir sonucudur. Alışveriş merkezi artık varolacaksa tasarımını etkileyen kararları yönlendirilmiş ve koşullandırılmış tüketim toplumunun kendine özgü sosyal dinamikleri belirleyecektir. Aynı şekilde gökdelen ve yüksek katlı yapılar uluslararası şirketlerin çalışma mekanı ihtiyacını karşılarken, kent merkezindeki yoğunluğuda arttırmalar. Bireyselleşimin tipik bir simgesi olan otomobil kullanımı da ulaşım politikalarının temelini oluştururken tüketime hizmet ederek, mekansal ihtiyacı olan otoyollarla kentin makroformuna etki eder.

Alışveriş merkezi, yüksek yapılar, toplu konut alanları, otoyollar vb. üretim toplumundan bilgi toplumuna geçişte küreselleşme sürecini yaşayan kentlerin yapısal ihtiyaçlarından sadece bazılarıdır. Bu yapılar zaman içinde kapitalist toplumun simgeleri haline gelmiştir. Bunların içerisinde otoyol kentin ulaşım ihtiyacının altyapısını sağlamak için üretilen bir yapıdır. Ancak otomobil kültürünün yerleşmesi ve özel taşımacılığın artması ile beraber otoyol Türkiye’de kalkınma ve modernleşmenin bir simgesi haline gelmiştir. Otoyol üretiminin farklı iktidarlar tarafından sürdürülmesi ve bu yapılaşmanın bir reklam aracı olarak sunulması ülkemiz adına politik iradenin kentleşmeyi, mimariyi ve yaşantıyı nasıl yorumladığı hakkında sürekli ipuçları vermiştir.

Bu çalışmada otoyolun ulaşım hattı olarak kente dokunuşu ve onu dönüştürmesinin

ardındaki politikalar genel bir bakış açısı altında uluslararası örneklerle beraber incelenirken, Türkiye ölçeğinde aynı kentsel mekanın hangi politikalara dayanarak uygulandığı karşılaştırmalı olarak araştırılmaktadır. Otoyol, Türkiye'nin belli siyasi odaklarının



**Şekil 1.1 :** İkel Kapitalist Kent İmajı (ilüstrasyon)

etkisiyle modernleşme projesi içerisinde önemli bir katma değer olmuştur. Yolun bir yere ulaşması kendiliğinden gelen bir kalkınmanın habercisi gibi görülmüştür. Otoyol resimde zaten kalkınmanın bir simgesi olarak görülmektedir. Otoyol projeleri sosyal, ekonomik veya coğrafi farklılıklar gözetmeksizin kopyalanarak sorunlu bölgelere yapıştırılmıştır.

Bu noktada otoyolun gerektiği yerlerde değilde tek seçenemiş gibi ulaşım probleminin olduğu her yerde uygulanıyor olması, merkezi ve yerel karar mekanizmalarının "tasarım çağı" [4] olarak görülen 21. yüzyılda tasarlama ve planlama açısından aldığı bazı kararların tartışılabilir olduğunu göstermektedir. Otoyollar elbette kentlere ve mimariye zarar veren yegane yapılar değildir. Bu çalışmada anlatılmak istenen uluslararası örneklerle karşılaştırıldığında, ulaşım politikalarının bir sonucu olan otoyol üretiminin, modernleşme konusunda henüz altyapısal problemlerini halledememiş olarak kabul edilen Türkiye'deki iktidarların mekana ve kente olan etkisini anlatmakta bir araç olabileceğidir.

Merkezi iktidarın yürüttüğü politikalar ulaşım ihtiyacının karşılanmasını ekonomik, sosyal ve stratejik şartları göz önüne alarak kendi çözüm önerileri sayesinde

sağlamayı hedeflemiştir. Ulaşım politikası özellikle modernitenin ilk evrelerinde bağlı olunan genel ideolojinin üretim ve ekonomi politiğinin etkisiyle şekillenen bir düşünce olmuştur. Örneğin kara ulaşımı tercihlerine baktığımızda komünist bir rejimde demiryolu ve toplu taşıma politikası ağırlık kazanırken, kapitalist ülkelerde özel araç-



**Şekil 1.2 :** Levent-Maslak Aksı

lara bağlı ulaşım politikası daha ön planda olacaktır. Merkezi ve yerel politikalar, kenti ideolojilere bağlı olarak planlanan modernleşme projeleriyle tekrar yorumlayarak mekansal dönüşümleri sağlayacak müdahaleleri yapmıştır. Modernleşme sürecinde, üretim ve bu eylemi mümkün kılan teknolojik olanakları dönüşmemiş yada belli oranlarda sınırlı kalmış, ekonomik kaynaklarını yaratamamış ülkelerde ise “az gelişmişlik” problemini çözmek adına sıklıkla spontane ve kökten dönüşümcü uygulamalara gitmişlerdir. Bu tarz uygulamalar bir alışkanlık haline dönüşmesi sebebiyle bugün bir çeşit kalkınma modeline dönüşmüştür. Hızlı kalkınmaya bağlı ortaya çıkan kentleşme ihtiyacı çerçevesinde ulaşım modellerine karar verilmesi ve ulaşım dizgelerinin planlanarak, uygulanması

da hızlı olmuştur.

Bu araştırma kuvvetli bir ulaşım aksı olan otoyolun bu uygulamalar içerisinde önemli bir tercihe dönüşmesini incelemektedir. Öte yandan otoyolun kentsel anlamda ifade ettiği boşluk ve özellikle taşıdığı otomobillerin tanımladığı kentli kültürde bu araştırmanın hatırlatmak istediği konular arasında yer almaktadır. Ulaşım politikalarının bir sonucu olan otoyolun tek başına ifade ettiği değerler ve kendisine yüklenen anlamlar ile beraber Türkiye’de bir iktidar projesi olarak kentle olan ilişkisi açıklanmaya çalışılacaktır.

## 2.OTOYOL ÜZERİNE KAVRAMSAL BİR DEĞERLENDİRME

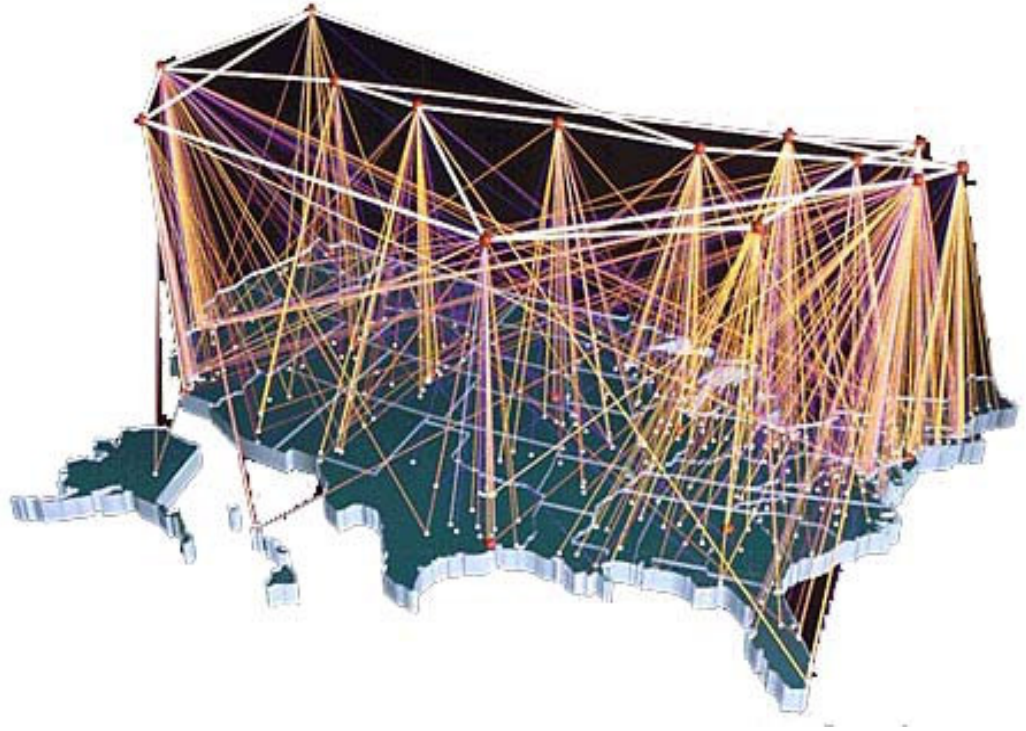
### 2.1 Yol

Yol karada suda havada bir yerden bir yere gitmeyi sağlayan bir hat olarak nitelendirilebilir. Şüphesiz, yoldan bahsederken kısıtlı kullanma olanakları bulunan su ve hava yollarından ziyade yadsınamayacak olan insandan ve canlı olan diğer varlıklardan bahsetmek gereğini vurgulamak kaçınılmazdır.Modern insan bugün ulaştığı evrim ve teknolojik gelişmenin sağladığı olanaklar onu ilişkisi olduğu çevresine kullanma amacını en iyi biçimi vermeyi zorlamıştır.



**Şekil 2.1 :** Yollar

Bugün 8 şeritli otoyollardan geçit vermeyen vadi ve dağları bu amaçla düzenleyen insanın bu ereğine varmak için verdiği amansız mücadelesinden bahsedebiliriz. Ancak bu yollar her ne kadar insanın uzaklık kavramına zaman birimi içinde en kısa sürede ulaşmak için geliştirdiği çok çeşitli trafik vasıtaları için yapılmışlarsada hedef başlangıçta daima insan olmuş; yol kavramı içinde tarif edebileceğimiz ve insanın yürümesini kolaylaştıran patika keçi yolu tozlu yol stabilize yol asfalt yollar insanın doğa ile olan ilişkisinde ayakları ile kolayca gidebilmesini sağlamaya yönelikti [5]. Gidilen yere kolay ulaştırabiliyor olmak yolun bir karakteristiği olmuştur. Bugün internet denilen dünya çapındaki ağın bilginin süper otoyolu olarak tanımlanması bilgiye olan mesafeyi azaltarak hızlı iletişimi sağlamasından kaynaklanmaktadır.



**Şekil 2.2 :** Bilgi Süper Otoyolu

Yol, geçmiş çağlarda üzerinden insanların ve araçların geçmesini kolaylaştırmak için oluşturulan ulaşım şeritleriydi. Bu yollar ticareti ve seyahati mümkün kılarken bir yerden bir yere ulaşmayı, bir noktaya erişmeyi simgeliyordu. Her dönemde güçlü devletlerin uzak bölgelere daha hızlı ulaşmayı sağlamak için yol inşa ettikleri görülmektedir. Böylece bir bütünlük ve hakimiyet sağlanmakta, yollar sayesinde bazı sınırlar belirlenmekteydi.

Bugün ulaşım sistemini oluşturan yollar ve ulaşım yapıları için kent planlarında belli miktarlarda yer ayrılmaktadır. Kent ölçeğine göre yollar %30'a yakın bir alanı kaplarlar. Bu yollar "hız yolları", "toplayıcı yollar", "ana yollar" ve "yerel yollar" olarak önemlerine, taşıdıkları yük ve yolcu miktarına göre ayrılırlar [6].

Dünyada ulaşım ve yol kavramlarının 20. yüzyılın başında gelişen teknoloji ile beraber dönüşmesi devletlerin ulaşım politikalarının da farklılaştırarak yeni sosyal deneyimler yaratmıştır. O güne kadar yaya ulaşımına göre planlanmış olan kentler kara, hava ve deniz ulaşımındaki yeniliklerle beraber işlevlerini yerine getiremez duruma gelmiştir. Kara ulaşımı sanayi devrimiyle beraber demiryollarıyla tanıştıktan sonra o güne kadarki ezberler unutulmuş ve mesafelerin daha hızlı katedilebiliyor olması sosyal ve ekonomik hayatın etkilenmesine sebep olmuştur. Ayrıca teknoloji

adına birbiri ardına yaşanan gelişmeler üretim sisteminde dönüştürmüş, siyaset ve ekonomi anlayışları kutuplaşmalarla beraber yeni bir sürece varmıştır. Tarihin en ilginç dönemeçlerinden biri sayılabilecek bir süreç için vurgulanabilecek en ilginç nokta 19. yüzyılın başından 20. yüzyılın ortasına kadar süren bu zaman diliminin medeniyet adına yarattığı yeniliklerin yanında en büyük yıkımlarında aynı anda şahit olmasıdır.

Bu dönemde politik ideolojiler düşledikleri ideal toplum düşüncelerini mekansal olarak destekleyecek yapılanmalar içinde bulunmuşlar ve bunları uygulamışlardır. Ulaşım politikalarında ve ulaşım adına izlenen yapılaşma biçimlerinde de bu durumun izlerini bulmak mümkündür. Sovyetler Birliği ve Çin gibi ulaşımın devlet denetiminde olduğu sosyalist ülkelerde demiryolu ulaşımı desteklenirken, Amerika Birleşik Devletleri'nde bireyselciliği simgeleyen otomobile bağlı karayolu ulaşımı birincil seçenek olmuştur.

## 2.2 Karayolu Politikaları

Kara ulaşımını sağlayan teknolojilerin organizasyonu 19. yüzyılın sonlarında farklılaşırken, bu konuda o döneme ait alınan kararların nasıl bir politik arkaplanı olduğunu anlamak bugünkü durumun tasvirini yapmayı daha kolaylaştıracaktır. Gelişmiş devletlerin uyguladıkları ulaşım stratejileri gelecek süreçlerde mekansal gelişimleri de etkileyecekti. Bu bakımdan buna ait akıl yürütme biçimini ve arkaplanda önem verilen detayları görmek faydalı olacaktır. O dönem için ortaya çıkan politika seçeneklerini altı ana başlık altında toplayabiliriz.

- Ulaşım sisteminin amacı
- Karayolu sisteminin amacı yapım örgütlenmesi ve finansın sağlanma biçimi
- Karayolu araçlarının üretimi ve bakımının örgütlenme biçimi
- Taşıma hizmetinin örütlenme şekli
- Ulaşım türleri arasındaki paylaşım oranları
- Karayolları ağının coğrafi dağılımı [7]

Bunun yanında ulaşım seçeneklerinin o dönemde çizgisel bir ilerleme kaydettiği varsayılırsa karşımızda belli amaçların sıralandığı görülecektir. Karayolu ulaşımını bağımsız olarak ele alan stratejiler farklı ülkelerin örnekleri gözden geçirildiğinde dört farklı amaç formüle ettikleri görülmektedir. Bunlar ulusal bütünlüşmeyi sağlamak, ekonomik gelişmeyi hızlandırmak , zengin kaynaklı yeni bölgeleri yerleşime açmak ve bölgesel eşitsizlikleri azaltmaktır[7]. Tüm bu amaçlar merkezi

iktidarın yollara hükmetmesiyle mekana yansımıştır. Ulusal bütünleşme, kaynakların kullanımı, zengin bölgelere ulaşılabilirlik ve zamanla dengesizleşen sosyal yapının tekrar düzelmesi adına yol yapma ihtiyacı duyulması dolaylı olarak sosyal hayata ve kentsel yapıya etki etmiştir. Bu durumda iktidar bu potansiyellerin açığa çıkması için altyapısal bir müdahale olarak yol inşa etmiştir.

Bu dört amacın ortak bir yanında toplumda altyapı nedeniyle gerçekleşmemiş ekonomik bir potansiyelin varlığına inanılmasıdır. Yol yokluğu bu potansiyelin gerçekleşmesini engellemektedir. Yol yapıldıktan sonra bu potansiyelin kendiliğinden ortaya çıkarak eksiklik her ne ise onu giderileceği umut edilir[7]. Altyapısal dönüşümün anahtarı olabileceği düşünülen ulaşım ağlarının üretimi üst ölçekte kentsel form için ciddi bir müdahaledir. Bu altyapı tesisi daha sonra kentsel resmin içinde mimari bir elemana dönüşecek, zamanla eriyecek, ama tekrar kente sokulduğunda yabancılaşacaktır. Bu bağlamda bahsi geçen ulaşım stratejileri bir sonraki yüzyıl için modernitenin ihtiyaç duyduğu yapısal bir dönüşümü tetikleyecek altyapısal bir müdahale olmuştur.

Özellikle 19. yüzyıla kadar Avrupa'da ulaşım ihtiyacı büyük ölçüde demiryolları sayesinde karşılanırken ve karayolları demiryollarını tamamlayıcı bir işlevi varken aynı yüzyılın sonlarına doğru özellikle motorlu araçların gelişmesi ile ulaşım adına karayolları demiryollarından öncelikli bir konuma yerleşmiştir. Bu yolların yapımı için kaynak taşıt vergileriyle büyük ölçüde sağlanırken, demiryollarında olduğu gibi otoyollarında yönetimi ve planlanması başta yerel yönetimlerin elindeyken daha sonra merkezi idare tarafından ele alınmaya başlanacaktı. Özellikle İngiltere ve Fransa'da otoyolların inşa süreci başlarken idari açıdan parçalı olarak ilerleyen bu gelişme farklı zaman aralıkları içinde yavaş yavaş merkeze çekilmiştir.

Okyanusun diğer yakasında A.B.D.'de ise otomobillerin üretim organizasyonu farklılaşmış, tanımlar, kavramlar ve bağlamlar yerinden oynamıştır. İmalathane üretiminden montaj bandına geçişle beraber otomobil bir tüketim aracı halindedir gelmeye başlamıştır. Bu durum otomobil üreticilerinin karayolu politikaları üzerindeki etkisini de arttırmıştır. Birleşik Devletlerdeki bu gelişme sadece ulusal değil aynı zamanda uluslararası anlamda da General Motors, Ford vb. Firmaların etkinliğinin artmasını sağlayacaktı.

Otomobil üretimindeki gelişmeler karayollarının yaygınlaşmasıyla beraber, bu araçların edinilme biçimlerini de farklılaştırmıştır. Kendi ekonomisinin içerisinde otomotiv sektörü için kaynak sağlayan ülkeler dışında, bu gelişmeyi yada aynı hızda üretimi ve yatırımı sağlayamayacak olan ülkeler (ör: Nijerya, Kolombiya, Türkiye) ve

yeterli iç pazara sahip olmayan (ör: Danimarka) ülkeler bu ihtiyacı dış alım yoluyla karşılamıştır. Bu dönemde yeterli pazara ve otomobil ihtiyacına sahip ülkelerin kendi üretim bantlarını ve kaynaklarını yaratamamaları ulaşım sektörlerinin ileriki zamanlarda dışa bağımlı olarak gelişmesine neden olacaktır.

Kara ulaşımı adına otoyollar, demiryollarına karşı 20. yüzyılın hemen başında böyle bir üstünlük sağlayıp bu üstünlüğü günümüze taşımıştır. Ekonomik anlamda bu sürecin bu şekilde gelişmesi her iki ulaşım tipi arasındaki üretim ve altyapı maliyetleri göz önünde bulundurulduğunda normal kabul edilebilir. Ancak demiryolları, büyük firmalar yada devlet elinde geliştiği için kendisini koruyucu bir takım önlemlerin alınmasını sağlayarak taşıma sektörünü kolay kolay karayollarına bırakmamıştır. Bu önlemler 20. yüzyılın ilk yarısında bazı ülkelerde bir taz pozitif ayrımcılık gibi, bazı ülkelerde ise baskıcı, zorlayıcı yöntemlerle sağlanmıştır. Bir bakıma her iki ulaşım yöntemi arasında bir iş bölümü yaratılmış ve korunmaya özen gösterilmiştir.



**Şekil 2.3 :** Otoyol sembolü

Günümüzde karayolu politikaları kapitalizmin zorladığı sosyal sınırlar ve küreselleşen ekonominin ihtiyaçlarının karşılanması bağlamında daha karmaşık daha anarşik bir hal almaktadır. Özellikle gelişimini tamamlayamamış yada az gelişmiş ülkelerde kentler, yeni ulaşım politikalarıyla hızlı bir dönüşüm içine sokulmak istenmektedir. Bu dönüşüm geç kalmış bir yıkım eylemini şehrin içine sokmaktadır. Buna karşılık 20. yüzyılın başında üretim teknolojilerini yeni icatlara göre organize eden gelişimini tamamlamış ülkeler ulaşım politikalarını sosyal dinamiklere ve gelecek fikrine bağlı kalarak tasarlamaya özen göstermişlerdir. Buna

rağmen řu an dünyanın tüm büyük metropollerinde halen ulaşım açısından sıkıntılar yaşanmaktadır. Ancak altyapısal gerekliliklerin ve ulaşım paylaşımının mümkün olduğunca doğru yapılmış olması ulaşım sisteminin verimli bir şekilde uygulanmasına imkan verecektir.

### **2.3 Otoyol ve Kent**

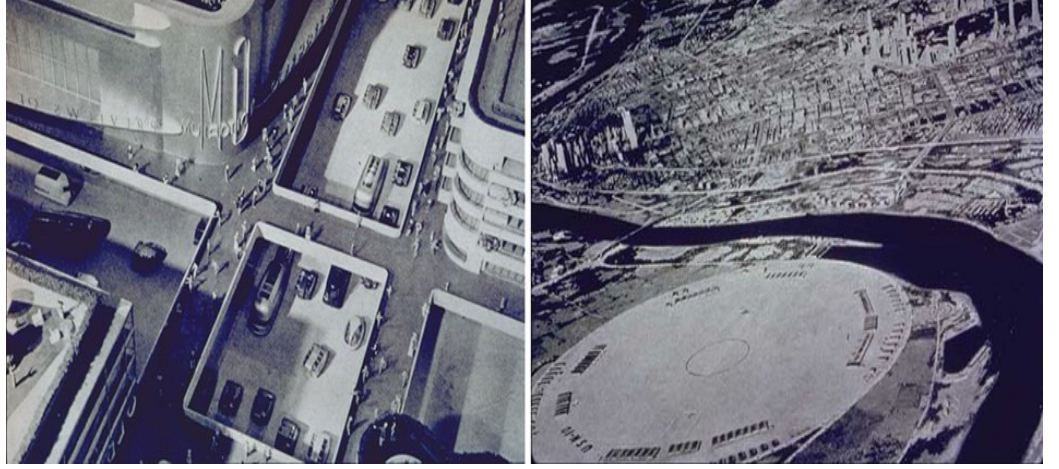
Otomobilin icadı ile başlayan otoyol üretimi başlangıçta sadece ulaşım formülünün alternatifleşmesi ve yeni icatların sağladığı imkanlara göre şekillenmesi gibi gözükse de zamanla kentleşme üzerinde belirleyici etkisi olan bir özneye dönüşmüştür.

Demiryolu sadece doğrusal bir hat üzerinde yerleşmeye imkan verir ve bu yerleşmelere tek bir noktadan dokunabilirken 20. yüzyılın ulaşım sistemi olan otoyol her yeri ulaşılabilir kılmış mekanı homojenleştirmiş ve özellikle büyük kentlerin fiziksel görünümünü baştan aşağıya değiştirmiştir [8].

Otoyol, 20. yüzyılın ilk yarısından sonra modernleşmenin beklenen bir gerekliliği olarak ulaşım politikalarını oluşturan önemli bir kavram haline almıştır. Kara ulaşımının öncelikli seçeneği olarak zamanla otoyol ağları sıklaşarak artık kentleşmenin bir parçası haline gelmişlerdir. Farklı coğrafyalarda, farklı zaman aralıklarında otoyol kenti ve bölgeleri bölerek, dağıtarak, bütünleyerek, kendine ait bir gerilimle ve potansiyelle var olarak kendi kendini tanımlamıştır. Bunun yanında asfalt üzerinde yol alan araçların üretimi hızlı bir büyüme ile ciddi bir sektör haline almış ve bunun yanında otomobil dediğimiz araç özgürlük, bireysellik, hareket vb. gibi sloganlarla anılan bir fenomen haline gelmiştir. Kentlerde kolay ulaşılabilirliği, konforu, seçkinliği destekleyen bir kavram olmuştur. Sınırsız tüketim güdülerinin motive edilmesi ile birlikte otomobil günümüzde, kapitalist dünyanın en uslanmaz simgelerinden biri olarak öznenin kendi farklılığını hissettiği elit bir pazar nesnesi haline gelmiştir [9].

Otomobil ve otoyolun kent ile olan ilişkisi üzerine yapılan ilk çalışmalar 20. yüzyılın ilk yarısında modernleşme hareketinin en yoğun üretim sürecinde ütöpik sayılabilecek ölçeklerdeki projelerle karşımıza çıkmıştır. 1939 senesinde New York City’de düzenlenen Dünya Fuarında General Motors sergisi için endüstri tasarımcısı Ben Giddes’in tasarladığı “Futura” ve Le Corbusier’in eseri Urbanisme’de bahsettiği düşsel kent imajı bu konuda başlıca örneklerdendir. O dönemde otoyolun kentiçi ve şehirlerarası ulaşımı tayin eden bir yere sahip olması artık kent imajının da dönüşmesine, yenilenmesine sebep olmuştur. Otoyollar artık tamamlayıcı yada

yardımcı olmaktan çok belirleyici bir kimliğe bürünmektedir. Kentleşme politikaları merkezi olarak yürütülen ulaşım politikalarının ekseninde artık başka



**Şekil 2.4 :** Futurama



**Şekil 2.5 :** Urbanisme

motivasyonları da tatmin etmek mecburiyetinde kalmıştır. Artık kentsel ve mimari tasarım prensipleri otoyol denilen altyapı biriminin yarattığı imge ve etkileri dikkate almak zorundadır.

Otoyolun altyapısal bir problem olmasının ötesine geçerek kente dokunan ve onu dönüşmeye zorlayan bir durum haline gelmesini Marshall Berman, Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor isimli kitabında çarpıcı bir biçimde anlatmaktadır:



**Şekil 2.6 :** Otoyol, A.B.D.

"19.yy kentselliğinin ayırddedici işareti bulvardı, patlamaya açık maddi ve insani güçleri biraraya getiren bir araç. 20.yy. kentselliğinin köşetaşıysa otoyol oldu, yani onları darmadağın etmenin aracı. Garip bir diyalektik görüyoruz burada. Modernizmin bir tarzı diğerini yoketmeye çalışarak harekete geçiyor ve kendini tüketiyor...Arabadaki adamın perspektifi 20.yy. modernist kent planlama ve tasarımının paradigmasını doğuracaktır... Mekansal ve toplumsal olarak bölümlenmiş bir dünya: insanlar burada, trafik şurada; işyerleri burada, evler şurada; zenginler burada, fakirler şurada; arada da çimen ve betondan bariyerler... Bütün bu mekanlar ve onları dolduran tüm insanlar Baudelaire'in şehrindeki her yer ve herkesten çok daha düzenli ve koruma altındadır. Kentsel modernleşmenin bir zamanlar biraraya getirdiği anarşik, patlayıcı güçleri gelişen modernizmin ideolojisi tarafından desteklenen yeni modernleşme dalgası dağıtmıştır [10]."

Otoyol bu yeni modernleşme dalgasının görüntü olarak sıradan ama kavramsal ve bağlamsal olarak karmaşık bir yapısı olarak tanımlanabilir. Toplumsal yaşantının içine girme deneyimi hiç şüphesiz en hızlı ve en acımasız şekilde Amerika Birleşik Devletlerinde gerçekleşmiştir. Resmi ideolojinin ve serbest ekonominin ihtiyacı olan tüketime bağlı renkli ve özgür yaşam tarzı bu şekilde inşa edilmiştir. Bu sayede dönüşen kapitalist ilişkilerin altyapısal ihtiyaçları karşılanmıştır.

Kesintisiz iletişim bundan sonraki çağın belkide olmazsa olmazı olacaktır. Bunu sağlamak adına yapılacak kentsel müdahaleler ve tercihler kentin sorunlarına çözüm bulmak yerine ideolojinin amaçladığı ekseninde sosyal yaşantıyı çok hızlı bir şekilde dönüştürmesi beklenmektedir. Otoyol bu amaçlara hizmet eden altyapısal bir öge ise ideolojik açıdan yorumlandığında kente hiçbir zararı dokunamaz. Çünkü kentte gerekecek olan donanımı sağlayan yapılar ideolojinin sürekliliğinin



**Şekil 2.7 :** Otoyol, A.B.D

sağlanmasına aracı olurlar ve gerçek çözüm, niyet budur. Bu bağlamda kent kültürünün yozlaşması aslında gerçek bir problem olarak görülmeyecektir. Otoyolun bir noktadan geçmesi gerekiyorsa geçecektir, genişleyecekse genişleyecektir, daralacaksa daralacaktır. Merkezi otoritenin öncelikleri kent adına romantize ettiğimiz kaygıların çok ötesinde bir takım çıkarların, değerlerin ve içten içe sosyal yaşamımıza eklenen teknolojik kolaylıkların sürekliliği adına oluşturulmaktadır.

Kent aslında sadece soğuk betonarme otobanların varlığının yanısıra dijital otobanın da ihtiyaçları ekseninde başka bir dönüşüme girmenin eşiğindedir. İnternetin yaratmış olduğu bilgi hızı aynı zamanda tüketim alışkanlıklarını da değiştirmektedir. İnternet üzerinden alışverişin artması ve önümüzdeki yıllarda bu artışın büyük bir ivmeyle devam edeceği yönündeki beklenti, sermayenin sürekli olarak bu alana



**Şekil 2.8 :** Otoyol Ağı

yatırım yapmasını sağlamaktadır. Sermaye, devir hızını arttırmak konusunda bu alanda karşısına çıkan sorunları yine yeni mekansal organizasyonlara girerek çözmeye çalışmaktadır. İnternet üstünden alışverişin artmasına bağlı olarak artan mal dolaşımı, yeni dağıtım şebekelerinin kurulmasını, dağıtımın kesintisiz sürekliliğini sağlamak amacıyla yeni havaalanları ve otoyolların inşasını, belirli bir hiyerarşi içinde depolama alanlarının her coğrafyaya homojen olarak yayılmasını gerektirmektedir. Bu perspektiften bakıldığında, geleceğin hipermarketlerinin artık belirli bir bölgede yoğunlaşmayan, coğrafyalar arası bir montaj hattı üstünden çalışan yeni bir mekansal biçimleniş ve örgütlenmeye sahip olacakları söylenebilir [11].

## 2.4 Otomobil Kültürü

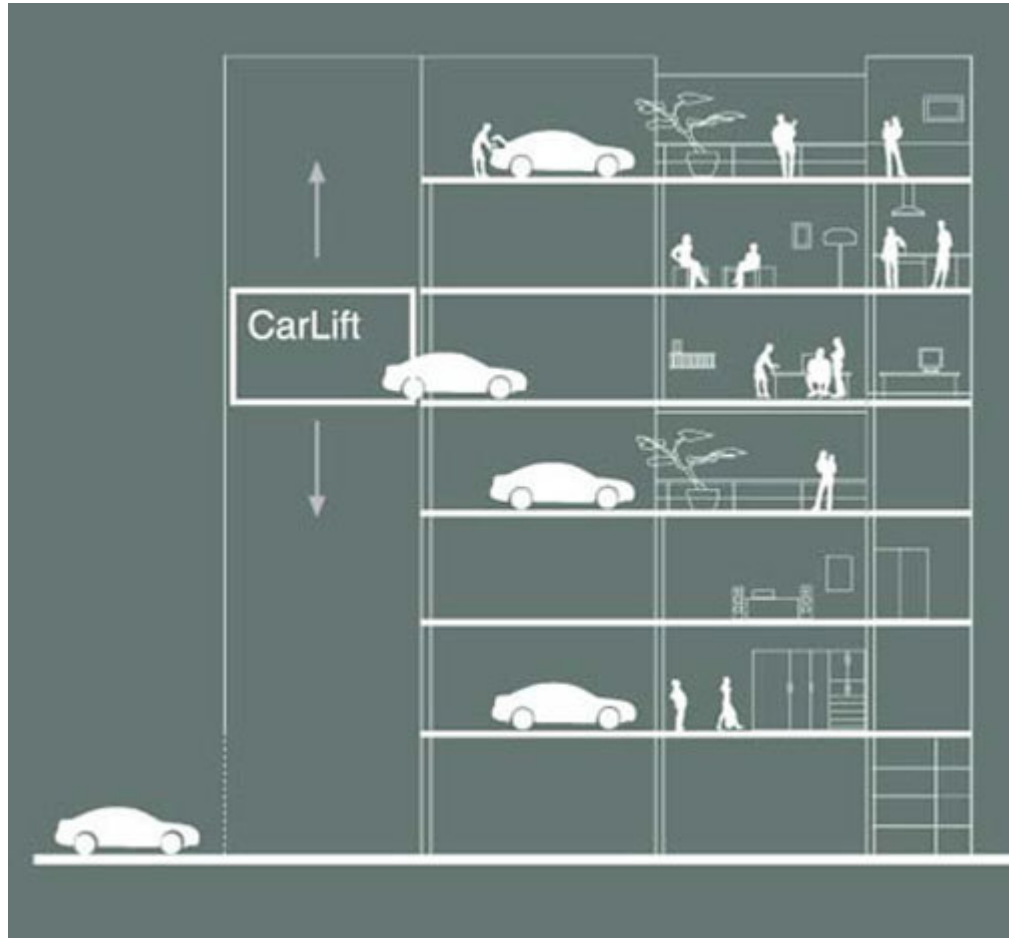
Otomobilin sosyal hayata yerleşmesi ve otoyolun mekansal olarak bunu olanaklı kılması süreçleri o dönemde ve günümüzde hala bu hayat tarzının baş üreticisi olan Amerika'nın önemli bir markası haline gelmiştir. Kentel mekanlar ve mimari değerler hız ve özgürlük tutkusunun bu araçtaki temsiliyle başka anlamlar kazanmaya, şekil değiştirmeye başlamışlardır. Bu olgular gündelik hayattaki bozup kendi değerlerinde sessiz bir şekilde tekrar birleştirmişlerdir. Otomobil banliyönünün eski sınırlarını silip yaya ölçeğini yok etmekten daha fazlasını yaparak; ya bir aileye gerekli olan otomobil sayısını ikiye katlamış, ya da banliyödeki ev hanımını tam gün araba kullanan bir şoför haline getirmiştir. Otomobilin yaygınlaşmasını elektrikli ulaşım sistemlerimizin bilinçli biçimde iptal edilmesi izlediği için bu görevler daha da zorunlu hale gelmiştir. Amerika'nın daha kentleşmiş bölgelerinde elektrikli ulaşım tıpkı buharlı trenler gibi genellikle kendi yollarını ya da şeritlerini kullanarak bugünkü otobüslerden daha yüksek bir hız kapasitesine ulaşılmıştır. Otomobil ise toplu demiryolu ulaşımına destek olmak bir yana büyük oranda demiryolunun hantal bir ikamesi haline gelmiştir. Duruma uygun hız ve yol alternatifleri sunan karmaşık bir ulaşım sistemini sürdürmek yerine yeni banliyö yayılması tek bir ulaşım biçimine yaygın kullanımı banliyönün sahip olmakta övünebileceği tek meta olan mekanı yutan otomobile bel bağlamıştır. Park içinde inşa edilmiş evler yerine tüm bunlardan sonra otopark içinde inşa edilmiş evler ortaya çıkmıştır [12].

Otopark denilen mekan özellikle yoğun bölgelerde mimari tasarımların başlı başına bir parçası olmuştur. Otomobil binaların artı, eksi ve sıfır kotunda kendine bir köşe edinmektedir. Almanya'nın Berlin kentinde uygulanan bir konut projesinde otomobilin sahibi ile olan ilişkisinin sağlamlığı gözler önüne serilmektedir. Carloft adı verilen projede bir asansör sayesinde otomobilinle üst katlardaki konutuna çıkarak arabayı balkonunuza park edebilme imkanı sağlanmıştır. Böyle bir projenin uygulanmış olması otomobilin mimari konseptleride yavaş yavaş farklılaşmaya zorladığını gösteriyor.

Otomobilin insan hayatını kolaylaştıran bir ulaşım aracı iken zamanla ihtiyaç duyduğu mekanlarla (otoyol, otopark vb.) kent içinde tek başına bakıldığında anlamsız boşluklar yaratması aslında kaçınılmaz bir sonuçtur. Özel araç üzerine kurulu ulaşım politikaları yürüten kapitalist ülkelerde Jane Jacobs'ın sorduğu sorunun cevabı çoktan verilmiştir. Kent otomobilin içinde gezen insanlar içindir. Bu durumda otomobil kenti kendi ihtiyaçlarına göre şekillendiren bir araca çevirir. Çünkü o insanlar otomobille gezdiği sürece sistem ayakta kalacaktır. Karayolu politikaları



Şekil 2.9 : CarLoft 1



Şekil 2.10 : CarLoft 2

sayesinde otoyolun yapısal olarak kent içinde varolmaya başladığından itibaren otomobilin insan hayatına girmesiyle sosyal yaşantı ve bireylerin öncelikleri farklı olarak değişmiştir.

Türkiye'de bireysel yada özel ulaşım tarzı özellikle 50'lerden sonra Menderes Dönemi ile beraber hızlanmıştır. Otomobil sevdası olarak ifade edebileceğimiz kültürel farklılaşma özellikle kentlerde yeni yolları açılması ve otomobillerin trafiğe çıkmasıyla beraber kentin fiziksel ortamında dönüştürmeye başlamıştır. Öte yandan ilk zamanlarda yaşanan trajik kazalar dışında otomobil kent yaşantısını deniz ulaşımının bir zamanlar yaptığı gibi değiştirmiştir. Otomobil sevdası yeni bir kent kültürünü başlatmıştır ve günümüzde de sürdürmektedir.

### 3.TÜRKİYE'DE OTOYOL ÜRETİMİ VE KENTLEŞME

#### 3.1 Türkiye'nin Ulaşım Politikaları

19. yüzyıla gelindiğinde çökmenin eşiğinde duran Osmanlı İmparatorluğu mevcut ticari anlaşmalar ve geçmişte yabancı ülkelere verilen imtiyazlar sebebiyle siyasal açıdan hareket kabiliyetini kaybetmişti. Batı ülkeleri sanayi devrimini ve üretim eylemini tecrübe ederken doğudaki yorgun imparatorluk sıkıntılı bir süreç yaşamaktaydı. Bu dönemde zaten dışa bağımlı olan politika kendini yapılaşmada da göstermiştir. İmparatorluğun altyapı üstyapı planlamaları ve uygulamaları yabancı ülkelerin çıkarlarına uygun olarak gerçekleşmiştir. Bu durum ancak 20. yüzyılın ilk yarısında kurulan yeni Cumhuriyetle sona erecek ve milli bir politika çerçevesinde yeni bir programla yeni ideoloji yapısal olarak somutlaşmıştır.

Cumhuriyetin ilk döneminde ulaşım alanında demiryolları ön planda karayolları ise onları tamamlayıcı nitelikte kalmıştır. Aynı dönemde eş zamanlı olarak Amerika ve Avrupa'da otoyol ve otomotiv sektörü atağa kalkmıştı. Bu bakımdan genç cumhuriyeti yapılanma süreci dezavantajlarla başlamıştır. Demiryolu politikası bu dönemde merkezi olarak yönlendirilirken karayolu daha dağıntık bir organizasyonla demiryollarına eşlik etmiştir. Bu durum 2. Dünya Savaşına kadar devam edecek ancak bu dönemle beraber karayolları özel sektörün ilk adım attığı sahalardan biri olmuştur [14]. O döneme kadar devletçilik politikası ile beraber gelişmeye çalışan demiryolları yeni Cumhuriyetinde simgesi olmuştur. Kentlerin, limanların, bölgesel merkezlerin bir ağ şeması şeklinde birbirine bağlanarak bütünlük sağlaması o dönemki milli birlik düşüncesini destekleyen bir planlama olarak düşünülmüştür. O dönem devlet eliyle desteklenen sanayi kuruluşları da bu ağ içinde yerlerini alacak ve amaçlanan kalkınmayı Anadolu'da gerçekleştirebileceklerdi. Bu süreçten sonra karayollarına ağırlık verilmesi 1950 senesinde iktidar partisinin değişmesiyle daha da artacaktır.

Yeni Karayolu politikasının esasları 1947 yılında Amerikan federal Yollar İdaresi'nin Umum Müdür Yardımcısı Hits'in hazırladığı bir raporla saptanmıştır. Bu rapor üzerine Türkiye 23.000 km.'lik bir devlet karayolu ağı kabul ederek 9 yıllık bir program hazırlanmış, tüm yol ağı, devlet yollarına ek 26.000 km.'lik il yolu ve 15.000 km.'lik köy yoluyla 200.000 km. olması planlanmıştır. Türkiye'nin genellikle devletçilikten uzaklaştığı bu dönemde, bu yol programının yapımı 11 Şubat 1950'de 5539 sayılı kanunla kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü'ne bırakılmıştır. Bu kuruluş yapım işlerinde başarılı olmasını sağlayacak birçok kolaylıkla donatılmaktaydı. Karayollarının finansmanında da artık geleneksel yol vergisi sistemi bırakılmış,

akaryakıttan dolayı vergi alınması ve bütçeden doğrudan tahsis yapılması yoluna gidilmiştir. Yeni örgütlenme içinde yol yapım teknolojisi tamamen değişmiştir. Buna göre büyük ölçüde yol makineleri kullanımına dayanan bir yol yapım tekniği kabul edilmiştir. Makadam yolların yerini önce stabilize olarak yapılan daha sonra trafik arttıkça asfaltlanan yollar almıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü 9 yıllık programı başarıyla zamanında tamamlayarak devlet yollarını süreli bakım altına almıştır. İl ve köy yollarının yapımı ilk aşamada illere bırakıldıysada karayollarının başarısı üzerine il yollarının yapımı 1955-66 arasında TCK'ya köy yollarının yapımı da 1965 yılında kurulan YSE Genel Müdürlüğü'ne bırakılarak merkezleştirilmiştir. [7]

Karayolları yapımındaki bu hızlı gelişme ile beraber 50-81 yılları arasında araç sayısında ciddi artışın yanısıra karayollarının taşımacılıktaki payıda katlanarak fazlaşmıştır. 1950 yılında yük taşımacılığının yüzde 32.5'i karayollarında yüzde 63 ü demiryollarında yapılırken sadece 20 yıl sonra 1970 yılında yük taşımacılığının yüzde 74.9'u karayollarında, yüze 25.8'i demiryollarında yapılmaya başlamıştır. 1980 yılına gelindiğinde karayollarının payı 83'e ulaşmıştır. [15] Sayısal verilerinde gösterdiği gibi 1950 sonrasında Türkiye'de kara ulaşımı otoyollara kaymıştır. Kaynaklar bu yönde oluşturularak karayollarına yüklü şekilde yatırım yapılmıştır. Bunda Amerikan yardımının ve dönemin dış siyasetinde A.B.D. nin öncelikli bir yerinin olmasının önemi büyüktür. [7]

Bu süreçler yağ lekeli biçiminde büyüyen yüksek yoğunluklu kent dokuları geliştirirken Türkiye'de özel otomobil sahipliğinin artmasıyla birlikte kentler ciddi trafik sorunlarıyla karşılaşmıştır. Sorunları çözebilmek ve kentlerin imarını demokratik süreç içinde bir siyasal yatırım olarak kullanmak isteyen Adnan menderes'in 57-60 arasında İstanbul ve Ankara'da uyguladığı imar operasyonlarıyla Türkiye ilk kez modernleşmenin yıkıcı yönüyle karşılaşmıştır. Türkiye Haussmannvari uygulamalara yönelirken Batı Atina Anlaşması'nı kabul ederek modernleşmenin yıkıcı yüzünü büyük ölçüde ehliştirmiştir. Bu operasyonla Türkiye, bir bakıma modernleşmenin geride kalmış olduğu zannedilen yıkıcılığını tekrar uygulamaya sokmuştur.[2] 80'li yılların ortasında ise Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı yaptığı dönemde kendi icraatlarını sözlü olarak ifade ederken "yıkarak güzelleştirmek" deyimini kullanmıştır.

### **3.2 Otoyolun Kente Dokunuşu**

Otoyolun kent ile olan ilişkisine geçtiğimizde Türkiye'nin karayolu, ulaşım ve otoyol politikalarının yanısıra kentleşme biçimlerinde de izlediği yola dair bir takım genel

tanımlamalar yapmak gerekmektedir. Kentleşmenin bir parçası olan otoyol politikaları hem merkezi ve yerel otoritelerin aldığı kararlarla, hem de ülkenin kentleşme kültürüyle beraber ilerlemektedir. Türkiye'nin kentleşme hareketlerini belli dönemler üzerinden değerlendirirsek 4 farklı döneme ayırmamız mümkün olabilir. 1.19. yüzyıldan Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar geçen süre, 2.Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1950'lerin ikinci yarısına kadar geçen süre 3. 1950'lerin ikinci yarısından 1980'e kadar olan süre 4. 1980'den günümüze kadar olan süredir. Bu dört sürecin en önemli belirleyici özelliği sermaye ve üretimde oluşan farklılaşmalar olmuştur[13].

Türkiye'nin modernleşme ve buna bağlı olarak kentleşme adına yakın tarihine baktığımızda bu konuyu eleştirel olarak ele alırsak 1940'ların ikinci yarısında başlayan, 60'larda hızlanan, 70'lerde tıkanan, 80'lerde mecra değiştiren, bugünlerde de yeni tıkanıklıklarından söz edilen Türkiye modernleşmesi kentleşme için gerekli olan ekonomik kaynakları yaratamamıştır. Ya da kaynakları arasından yeterli miktarı kentleşmeye ayırmamıştır. Kentleşmenin"bedeli" öden(e)memiştir [14]. Bu bedelsiz modernleşme tercihi politikanın mekandaki iradesini tanımlamak için bir nesne olarak incelenen otoyol kavramı ve üretimi adınada etkili bir bağlam olarak ele alınabilir. Türkiye modernleşme hareketinin düşünsel arkaplanı entellektüel çevrelerin kendi aralarında yaptıkları gibi ideal ve demokratik sayılabilecek bir ortamda tartışılmadığını görmekteyiz.

Türkiye'de otoyolun şehirle buluşması 1950'lerden sonra hızlanmıştır. Planlama konusunda fazla vakit harcanmadan kuralları konan kentleşmenin bir parçası olarak otoyol ağı şehrin içine yayılmıştır. İstanbul kenti bu bakımdan tarihi ve çevresel özelliklerine rağmen imar hareketlerinin en yoğun yaşandığı yegane şehirdir. Benzer uygulamalar diğer büyükşehirlerde de görülmüştür ancak özellikle 1950'lerden sonra İstanbul bir politik temsil alanına dönüşerek yeni kimliklerle tanımlanmaya çalışılmıştır. 1950'li yıllarda otoyol ve otomobil sevdasının başladığı dönemlerde, Menderes imar hareketleri ile kent bizzat hükümet tarafından zamanın ekonomik politikalarına uygun olarak şekillendirilmeye başlanmıştır. Modernitenin meşruiyet çerçevesinden uzaklaşan anlık spontane bir çözüm arayışı olarak nitelendirilebilecek 1956-1960 döneminde gerçekleşen Menderes Operasyonu İkinci Dünya Savaşı sonrasında yeterli planlama çalışması gerçekleştirilemediği için mahkum kalınan mevzi imar planların bir sonucu olmuştur.[13] Artan motorlu araç dolaşımını sağlamak için yeterli yol sistemi geliştirilmeyince gerekli trafik düzenlemeleri yapılamayınca, doğan dar boğazların aşılması kentsel bir sorun olmanın ötesinde dönemin Başbakanı tarafından bir ülke sorunu olarak ele alınmıştır. 1950'lerde İstanbul'da girişilen Adnan Menderes'in bir siyasal meşruiyet ve halkla ilişkiler

projesi olarak bizzat yönlendirdiği geniş çaplı kentsel müdahaleler Berman'ın ayrıntılarıyla anlattığı Robert Moses modernizm'inin Türkiye'deki en yakın karşılığını oluşturmuştur[15].

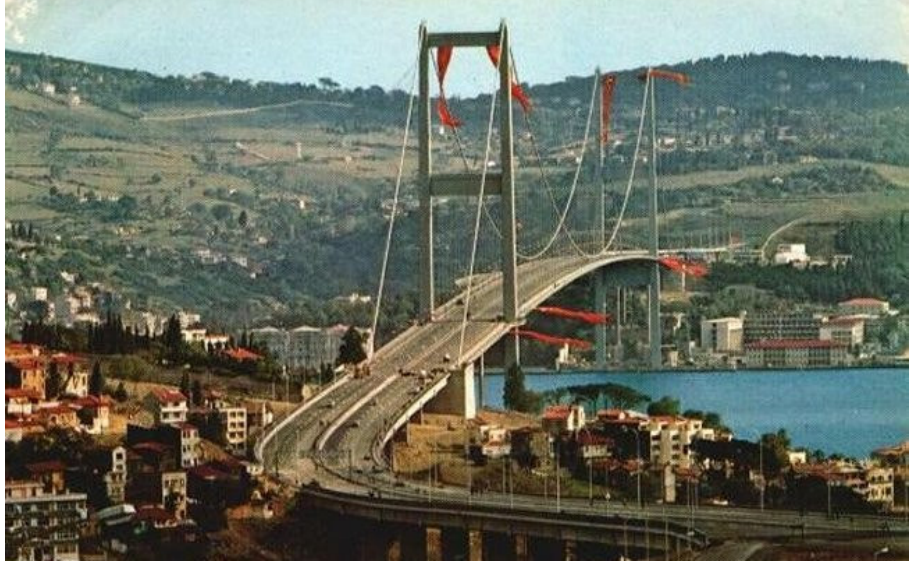
Bilindiği gibi 1950-1960 yılları arasında tam on yıl iktidarda kalan başbakan Adnan Menderes bu dönemin ikinci yarısından itibaren İstanbul'da çok yoğun bir imar etkinliğine girişmiştir. Yaklaşık 100 yıl önce, Hausmann'ın Paris'i modernist bir kente dönüştürmek üzere geliştirdiği yıkım ve yapım çalışmalarını anımsatan bu girişim kapsamında düz, uzun, geniş caddeler meydanlar açmak uğruna, kentin tarihi dokusu hayli zarar görmüştür. Bu imar hareketleri neticesinde o dönemde çok fazla hissedilmesede etkisi günümüze kadar yansiyacak olan müdahaleler gerçekleştirilmiştir. Vatan Caddesi, Millet Caddesi ve Barbaros Bulvarı gibi yeni taşıt yolları yapılmıştır. Başbakan Adnan Menderes'in bizzat kendisinin ölçülendirdiği yeni yollar sayesinde kentin tarihi dokusu zarar görmüş, bazı tarihi yapılar ise başka yerlere taşınmıştır. Aynı süreçte gerçekleştirilen bir diğer yol projesi ise Tarihi Yarımadayı çevreleyen deniz surlarının önüne inşa edilen sahil yoludur. Bu yol sayesinde bölgenin deniz ile olan ilişkisi kesilerek, tarihi doku tahrip edilmiştir. Bu dönemde yaygınlaşmaya başlayan otomobil kültürünün mekansal ihtiyacı olan kentiçi yollar ve otoyollar sayesinde tarihi kentin yeni modernleşme ve dönüşüm projesi ile beraber geri dönülmez bir şekilde tahrip edilmiştir.



**Şekil 3.1 :** Yeni Açılan Barbaros Bulvarı

1970 senesinde oluşturulan geniş çaplı muhalefete rağmen, Süleyman Demirel hükümeti tarafından gündeme getirilen ve Ortaköy ile Beylerbeyi arasında yer alan

Boğaziçi Köprüsü inşaatına başlanmıştır. Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan asma köprü 1973 senesinde dönemin Cumhurbaşkanı tarafından hizmete açılmıştır. İki yakayı birbirine bağlayan köprü fikri eski çağlara dayansada Cumhuriyet'ten sonra önerilen ilk proje bu değildir. 1940 senesinde Türkiye Cumhuriyetinin ilk demiryolu müteahhitlerinden Nuri Demirağ'ın girişimiyle yabancı mühendislerin hazırladığı bir proje dönemin iktidarına sunulmuştur. Ancak o zamanlar projeye ihtiyatlı yaklaşarak geri çevrilmiştir.



**Şekil 3.2 :** Boğaziçi Köprüsü Açılışı



**Şekil 3.3 :** Boğaziçi Köprüsü Güncel

Boğaziçi Köprüsü yapıldığı dönemden günümüze kadar geçen zamanda kentin bir simgesi haline gelmiştir. En basitleştirilmiş karşılığı ile köprü, kentsel ulaşım

kararlarına ait bir altyapı projesidir. Ancak İstanbul'un eşsiz coğrafi yapısının da etkisiyle köprü sembolik bir değer kazanmıştır. Bu durum yapıldığı döneme göre yüksek teknoloji kullanılarak inşa edilen bir otoyol yada köprü projesinin iktidarın desteğiyle toplumsal ve politik bir başarı imajına dönüştürülmesidir. Böyle bir projenin politik yansımalarının yanında somut kentsel etkilerini incelediğimizde; kentin iki yakasındaki otoyolları birbirine bağlayarak Asya ve Avrupa kıtaları arasındaki kesintisiz geçişi sağlayan köprü kentin yayılma süreçlerini ve yoğunluk dağılımını da kaçınılmaz şekilde etkilemiştir.

1980'li yıllar ile beraber özellikle büyükşehirlerde bir geç modernleşme hareketi gibi yerel yönetimler ulaşım yeni projeleri hazırlamaya başlamıştır. Bu durum artan otomobil kullanımının sayesinde oluşan trafik problemini hafifletmek gibi bir sebebe hizmet etmeyi amaçlasa da müdahale edilen kent parçalarının nitelikli oluşu ve kendi başına bazı potansiyellerinin varolması uzun vadede başka problemleri gündeme getirecektir. Özellikle İstanbul gibi yoğun bir tarihi mirası taşıyan şehirler ulaşım planlaması yapılırken çevresel faktörler bakımından ciddi tartışma konuları ortaya çıkmıştır.

Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı yaptığı dönemde gündeme getirdiği projeler bugün halen bazı bilimadamları tarafından eleştirilmektedir. Tarihi yapılara rağmen Tarlabası Bulvarının yapılması, İstanbul Boğaziçi'nde sahil şeritlerinin doldurularak araç yolu haline getirilmesi ve bunun gibi birçok proje tepki görmüştür. Menderes döneminde geç kabul ettiğimiz modernleşmenin yıkıcı yüzü 80'lerin ortasında İstanbul'da tekrar hissedilmiştir.

Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan döneminde Tarlabası için önerilen ekli plan raporu kapsamında bölgede trafik için gerekli trafik kesintileri ve kamu hizmetleri ile ilgili tüm fiziki planlımlar hakkında öneriler getirilmiştir. Ancak aynı bölge için varolan Koruma Amaçlı İmar Uygulama Planı'na uygun olmadığı belli olan bir yol projesi öne sürülmüştür. 1986 senesinde gerçekleşen Tarlabası Projesi koruma alanı kapsamına giren tarihi yapıların bulunduğu bölgede bir yıkım hareketine dönüşmüştür. Bu bakımdan bu yıkım hareketinin meşruiyeti bugün bile halen bir tartışma konusu olmaktadır. Aynı döneme ait bir başka kamulaştırma projesi olan Kazıklı Sahil Otoyolu ise kapsamı itibarıyla bazı hukuki sorunları gündeme getirmiştir. Anayasa'nın 43. maddesinde ifade edilen kıyı tanımı çok boyutlu bir kavramdır. Boğaziçi Kıyılarındaki yalıların önüne inşa edilmesi planlanan ve uygulanan 20 m. genişliğindeki kazıklı yol ise kıyı şeridinin sadece bir boyutunu yansıtmaktadır. Böylece kamu sadece bu açıdan kıyılardan yararlanma hakkı elde

etmiştir. Bu bakımdan Boğaziçi sahil şeridinde yapılan uygulamalar anayasa ve bazı özel hükümlerin otoriteler tarafından farklı bir şekilde yorumlandığı bir gerçektir [16].

Bu dönemle beraber kentlerdeki diğer ulaşım projelerinin uygulamaya geçmesiyle artan nüfus kenti çeperlerine doğru itmeye devam etmiştir. Bu süreçte daha sonraki sonuçları göz önüne alırsak otoyolların projelendirilmesi yapılırken rant alanları yaratma , arsa spekülasyonları gibi gayriresmi konularında göz önünde bulundurulduğu bazı çevrelerce iddia edilmiştir.



**Şekil 3.4 :** Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Son Aşama

80'lerin sonlarına doğru gelirken İstanbul'da biraz daha hızlanan projeler teker teker uygulamaya geçmiştir, 2. Çevreyolu ve 2. Boğaz Köprüsü İstanbul kenti için yeni anayolları ve yaşam alanlarını belirlemiştir, yol için yeterli mesafe olmayan kıyı şeritleri yine dolgu veya kazıklar üzerine inşa edilen yollarla ulaşım açılmıştır. Kentin ulaşım omurgası böylece giderek genişlemiştir. 90'ların başında geç kalmış bir ulaşım projesi metro inşaatıda başlanmıştır. Ayrıca artık kentin içinde olan E-5

çevre yolu kente dokunduğu yerlerde yeni köprü kavşak ve bağlantı yollarıyla destekleniyor ve yeni yaşam alanlarının ulaşım yükünü de sırtlanmıştır. Bugün 3. köprü tartışmalarının yapıldığı bir dönemde olduğumuzu düşünürsek 2. köprüye bağlanan yeni çevreyolu da birkaç sene içinde şehrin içine dahil olacak ve yeni arterlerle farklı noktalara bağlanması gibi bir durum çok olasıdır. Çevresinde yapılan yeni konut projeleri ve alışveriş/ticaret merkezleri sayesinde bu süreç daha da hızlanmaktadır. Kent dışında inşa edilmiş çevre yollarının etrafında yaşam alanı yoğunluğu artarken kentin merkezinde son kalan parsellere inşa edilen yada edilecek olan projeleri desteklemek amacıyla yeni ulaşım projeleri de gündeme getirilmektedir.



**Şekil 3.5 :** Moda Sahil Yolu Karşıtı Bir Afiş

Bu dönemde kentin kıyı şeritlerinin doldurularak yeni ulaşım aksları ve kamusal alanlar olarak kente kazandırılması fikri halen geçerliliğini sürdürmektedir. Bu akıl yürütmenin bir eseri olan Sahil Yolu projesi İstanbul Büyükşehir belediyesi tarafından Kadıköy'ün trafik sorununa çözüm olarak önerildiyse de ciddi bir toplumsal tepki ile karşılaşınca uygulaması ertelenmiştir. Bu noktada halkın kendi

önceliğini farkederek bu bölgedeki kamusal alanın kaybedilmesini engellemeye çalışarak kentsel bir müdahalede otoritenin karşısında son kararı etkileyen bir sivil yaptırım uygulaması nadir görülen bir olay olsa da, başka uygulamalara emsal olacak bir tepkidir. Benzer itirazları başka projelerde de görsekte genelde iktidarın önceliklerinin kamu yararı adı altında bir tabu gibi sunarak bu tepkileri kırdığı net bir gerçektir.

Son yıllarda diğer büyükşehirlerde gerçekleşen büyük ölçekli müdahalelerde aynı İstanbul'da olduğu gibi kentler üzerinde bütünselliği ve tartışmaya açık sonuçlar doğurmuştur. Genelde çözüm olarak önerilen ulaşım projeleri başka sorunlara yol açmaktan geri kalmamıştır. Yerel otoritelerin kent merkezlerindeki trafiği rahatlatmak amacıyla gerçekleştirdiği bir takım spontane uygulamalar şehiriçi araç hızlarını artırarak kentin göbeğinde otoyolu anımsatan ve aynı sürati teşvik eden ulaşım aksları yaratmıştır. Bu tip uygulamalar sayesinde otoyol farklı görünüşlerde kentin içine kadar yayılmıştır.

Ankara'da son yıllarda inşa edilen tünel geçişleri katlı kavşaklar ve bunların sebep olduğu yaya üst geçitleri aslında trafik akışını hızlandırırken kısa sürede doygunluğa ulaşarak yeni ilavelerin yapılmasına sebep olmaktadır. Yeni açılan yolların büyük bir



**Şekil 3.6 :** Alt Geçit, Ankara



**Şekil 3.7 :** Üst Geçit Meşrutiyet Caddesi, Ankara

kısmı yapısal olarak kentle olan görsel bağlantıyı da koparmaktadır. Merkeze doğru sürekliliği sağlanan taşıt yollarının akışkanlığı bugün trafik ışıklarıyla sağlanırken gelecekte taşıt trafiği yoğunluğu merkez içindeki geçişin daha hızlı ve daha kesintisiz olmasını gerektirecektir [17] .

Bu durum kentiçi yolu bir anda serbest bir otoyola çevirerek kent merkezini zamanla yokedecektir. Bu yolların üzerinde yer alan üst geçitleri ise merkezin sosyal yapısını farklılaştıracak ve ister istemez kullanıcı profiline yaş grubunun değişmesiyle mekansal olarak bir dönüşüm yaşanacaktır. Kent içinde yapılan geçitlerin tümü kotları farklılaştırarak sosyal alanları birbirinden koparmaktadır. Yaya sirkülasyonu belli akslara sıkışarak hareket özgürlüğü engellenmektedir. Kentleşme sürecinde bu tip çözümler oldukça sık rastlanılan müdahalelerdir. Planlama ve program dışında kalarak tekil uygulamalarla kentsel araç ve yaya yoğunluğunun akışı yönlendiren bu tip projelerin çoğu noktada kullanıcılar için problemler ortaya çıkardığı bir gerçektir. Bu uygulamalarda araç yoğunluğunun hızlı akışı öncelikli ele alınmış, yaya dolaşımı ikinci planda kalmıştır.

Kent içinde araç trafiğini rahatlatmak adına yaya dolaşımını ikinci plana atan müdahaleler kentlerarası ulaşımı sağlayan otoyolları, bu şekilde adlandırılmasa da araç hızı ve yoğunluğu açısından kentin içerisine sokulmaktadır. Kentiçi araç trafiğinin hızlanması otomobil içerisindeki kullanıcı içinde kentin algılanması güçleştirmektedir. Kent etrafı çevreleyen basit bir yapı yığına dönüşmektedir.



**Şekil 3.8 :** Konak Meydanı Sahil Yaya Geçişi, İzmir

Başka bir büyükşehir İzmir'de son yıllarda gündemi meşgul eden ana konulardan bir tanesi merkezi idare tarafından önerilen bir otoyol projesidir. Buna göre Kordon Yolu boyunca inşa edilecek 8 şeritli bir yolla kentin ulaşım problemi hafifleyecektir. Daha önce Kordon Yoluna doğru uzanan viyadüklerin uygulaması ise daha sonra bu bölgeyi otoyola dönüştüreceği iddiası üzerine durdurulmuştur. İstanbul'da olduğu gibi kent için çok değerli bir kamusal alanın 80'lerden sonra popülerliği artan kazık/dolgu yöntemiyle başka bir mekana, bir ulaşım aksına dönüştürülmesi bir soruna çözüm olurken neredeyse İzmir'in kentsel kimliğini kalbinden yaralayabilecek bir durum yaratmıştır [18].



**Şekil 3.9 :** Falez Tünel Geçişli KöprülÜ Kavşakđı, Antalya

Antalya kentinde ise gene son yıllarda şehrin ana bulvarına yapılan müdahaleler sayesinde Ankara'da yaratılan senaryo burda da geçerli olmuştur. Bulvar boyunca devam eden yarık geçitler geçiş hızını arttırırken kent içi yolu, bir otoban haline gelmiştir. Bir çeşit çevre yolu gibi çalışan hızlandırılmış bir bulvarlar kuşağıyla, bulvarların kesiştiği kavşaklara yapılan daldı-çıkıtların etkileyici ve kocaman rampa istinat duvarlarıyla Antalya gelişmektedir Daldı-çıkıtların rampalarının açtığı hendekleri tutan beton kaplı istinat duvarları modern şehir surları gibi artık önümüzde uzanmaktadır [19].

Büyük kentlerde ulaşım sorununu herhangi bir program oluşturmadan mütemadiyen karayolu, otoyol yaparak çözmeye çalışıldığı zaman belli bir süreden sonra yeni yolların yapılmasını gerektirecek kentsel sorunlar çıkacaktır. Kentin zaten kendine özgü dinamikleri ve kaotik yapısı kendisine uygulanan basit tedavileri daha büyük problemlere çevirmektedir. Örneğin herhangi yere ulaşım sistemi getirildiği zaman o bölgeye erişebilirlik arttığı içim, insanlar o bölgeler arasında dah fazla yolculuk yapacaklardır. Birinci köprü yapıldıktan sonra doğu yakasında önemli bir konut yerleşiminin oluşması bunun bir kanıtıdır [20].

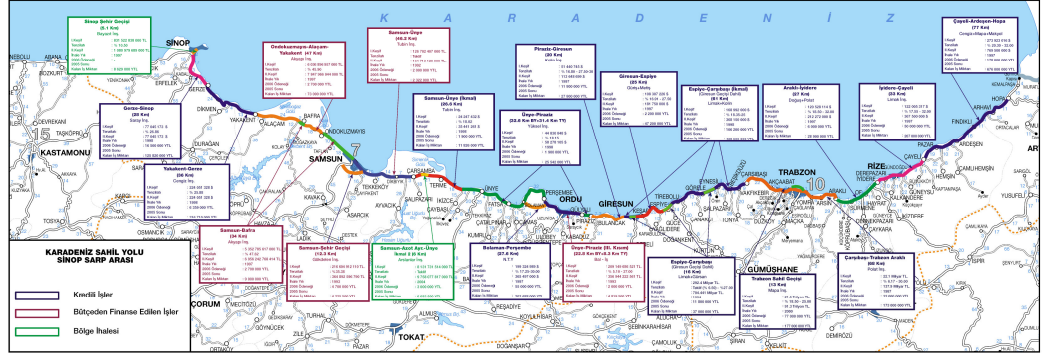
Ülkemizdeki kentler üzerinde son yıllarda oluşturulan ulaşım politikaları ekseninde önerilen ve genelde mimarlar ve planlamacılar tarafından çok tartışılan projeler, kentler üzerinde söz sahibi olan ve bu projeleri üreten merkezi yada yerel otoritelerin, Le Corbusier'in "kent bir araçtır" sözünden fazla etkilendiklerini düşündürmektedir. Bulduğumuz coğrafyayı, doğal,tarihi yapısı, topografik özellikleri ve toplumsal strüktüründen bağımsız olarak tanımlayarak, Hausmann yada Robert Moses'ın zamanında kendi ülkelerinde giriştikleri modernleşme hareketlerinin geç kalmış ve zamansız bir kopyasını gerçekleştirmeye çalışmak bu projelerin üzerinde çok fazla çalışılmadığını göstermektedir. Öte yandan bu hareketleri ülkemizde hala süren ertelenmiş modernleşme dalgasının geç kalmış yıkımları olarak nitelemekte mümkündür. Buna rağmen modernleşme tanımının farklı çevrelerce farklı tanımlandığı bazı çevrelerin bu oluşu sadece imgesel olarak kavradığı bir gerçektir. Otoyol imajıda zaten bu çevrelerin modernite projesini tamamlayan bir altyapı ögesidir. İnşaat sektörü de bu imajları yaratan (baraj, yol, üniversite vb. ) baş aktörlerdendir.

Özellikle 1980 yılından sonra bu görsel şov, bize dönüşen katma değeri tarifleme çabası içindeydi. Buna göre kalkınmanın kendiliğinden yada çok az bir çabayla olabilmesi adına bu tarz büyük ölçekli yapısal dokunuşlar yeterli olacaktır. Gözden kaçırılan asıl nokta belkide üretim eyleminin toplumsal sürece zamanında adapte olamamasıdır. Çünkü otoyol üretilirken üzerinde gidecek aracın aynı ülkede üretilmemesi ve bu konuda dışa bağımlı olunması aslında senelerdir çok özen gösterilen bu konuda hazırlanan plan ve programların yetersizliğinde kanıtlamaktadır. Bu yüzden tasarlanmamış, üzerinde düşünülmemiş, sadece yatırım olsun diye uygulanan projeler kentin kaderini belirlemektedir.

### **3.3 Karadeniz Sahil Yolu**

Bu bölümde Türkiye Cumhuriyeti tarihinin en büyük inşaat projesi olan Karadeniz sahil yolu projesi yapım aşamaları, tercihler ve kararlar bakımından incelenecektir. Bir otoyol projesi olmasının ötesinde hem kıyı geçiş koridoru olması hemde ölçek olarak bölgesel bir proje olması bu uygulamanın Türkiye'deki otoyol tutkusunun nasıl bir konu olduğuna dair ipuçları verecektir. Karadeniz otoyolu projesi sebep olabileceği düşünülen bazı çevresel, kentsel ve toplumsal olumsuzluklar ötürü birçok sivil toplum örgütü ve bilimadamı tarafından gerçekleşmesine karşı çıkılan bir projeydi ancak tüm oluşan sivil muhalefete rağmen projenin inşa edilmesini destekleyen iktidarlar planlanan ve tahmin edilen hesaplar aşılırsa projeyi gerçekleştirmişlerdir. İlk olarak 1983 yılında "Karadeniz Sahil Yolu İyileştirme

Projesi” adı altında ortaya çıkan ve Karayolları Genel Müdürlüğü’nce yatırım programına giren 542 km’lik yol 7 Nisan 2007 tarihinde yani ilk büyük ihalesinden tam 20 yıl sonra hizmete açılmıştır.



**Şekil 3.10 :** Karadeniz Sahil Yolu Güzergahı (KGM)

Yolun yapımına 1985 yılında Samsun Sarp sınır kapısı arasında kalan bölümden başlanmıştır. Sahil yolunun geçtiği 6 şehir merkezi ve 63 ilçede toplam 8 milyon insan yaşamaktadır. Yapım süreci boyunca birçok kurumun ve sivil toplum örgütünün tepkisiyle karşılaşan yol inşaatı, Karadenizde binlerce yıldır oluşan doğal yapıyı geri dönülmez bir şekilde tahrip ettiği, kentsel ve sosyal açıdan önümüzdeki dönemde birçok probleme sebep olacağı gerekçesiyle ciddi şekilde eleştirilmiştir.

Yolun planlanma sürecinde bölge için iki farklı proje önerilmiştir. Bu projeler düzgeçiş yolu ve kuşaklama yolu olarak adlandırılmıştır. Buna göre düzgeçiş yolu sahil şeridini izleyen bir yol projesiydi. Kuşaklama yolu ise Karadeniz bölgesinde sahil bölgesindeki şehirlerin sırtlarından ilerleyerek bölgeyi geçecekti. Özellikle şu an uygulaması tamamlanmış olan düzgeçiş yolu proje aşamasında birçok eleştiriye maruz kalmıştır. Teknik açıdan kıyı boyunca düzgeçiş yolu (transit yol) yapılması bir takım sebepler yüzünden uygun görülmemiştir. Düzgeçiş yolu; tanımı gereği, belirli aralıklarla, köprülülük kavşaklar aracılığıyla sınırlı katılımı olan bir yoldur. Karadeniz bölgesinde; kıyı şeridinin dar olması, bu şerit boyunca yoğun yapılaşmanın artarak sürmesi, dağların kıydan itibaren yükselmeye başlaması, denizin doldurulmasının çevre ve fiziksel nedenlerle çok güç oluşu, bir sahil yolunun, çoğu yerde deniz ile yerleşim birimleri arasında yapay bir set oluşturacağı, kamulaştırma maliyetinin çok yüksek olacağı, yapım ve işletme dönemlerinde bölge ve ulusal ekonomiye yarardan çok zarar vereceği ve benzeri pek çok nedenden dolayı yapımı ihale edilen sahil yolu, düzgeçiş yolu (transit yol) işlevi görmesi mümkün görülmemiştir. Ayrıca, bu bölgenin ulaşım sorununa teknik anlamda geçici bir çözüm olarak bile gösterilmesinin mümkün olmadığı söylenmiştir [21].



**Şekil 3.11 :** İnşaat Aşaması, Karadeniz Sahil Yolu

Karadeniz Sahil yolu projesinin plan ve programının hazırlanması uygulanması, maliyeti ve yapım süresi gibi konularda pek çok problemle karşılaşmıştır. Öngörülen maliyetlerin 5 katından fazla para harcandığı projeyi sonuçlandırma şansını elde eden hükümet tarafından da ortaya konmuştur. Projenin bitiş süresi ise her sene ileriki bir tarihe ertelenmiştir. Nihayet 7 Nisan 2007 tarihinde toplamda öngörülen maliyet olan 800 milyon dolar yerine 4.5 milyar dolar harcanarak ve 20 sene de 17 farklı Bayındırlık ve İskan Bakanının tanıklığından sonra proje sonlandırılmıştır. Güney Yolundan daha düşük maliyette inşa edileceği iddia edilen proje gecikmeler sayesinde ancak ek ödemeler ve bütçelerle desteklenerek yapılabilmektedir. 1995 senesinde kuşaklama yolu projesini gündeme getiren ANAYOL hükümetinde Başbakan Yardımcısı olan ve Güney Projesini hükümete sunan Murat Karayalçın, iddia edilenin aksine alternatif projenin maliyetinin hesaplanmadan 1,5 yıllık çalışmanın geri çevrildiğini söyleyerek dolgu yolun Karadeniz tarafından geri alınmakta olduğunu ve yer yer alınmaya devam edileceğini öne sürmüştür [20]. Projenin hararetle sonlandırılmaya çalışılırken Şehir Plancıları Odası yayını olan Planlama dergisinin 2005 yılına ait ilk sayısında şu cümlelere yer verilmiştir: "Kuzey ve güney sahillerin doldurulması uygulamalarına son verilmesi ve ulaşım sorunlarının planlı ve doğal çevreye duyarlı bir yaklaşımla ele alınması gerekmektedir. Ülkemizin kilometrelerce uzanan sahillerinde doğal sahil çizgisinin uzunluğu gün geçtikçe azalmaktadır. Bu ise üç yönden çok zararlıdır. Çünkü sahillerin doldurulması ne fonksiyonel ne de ekonomiktir. İlk fırtına ile dolgular yıkılmakta olup sadece otoyol için ikinci bir izin genişletilmesiyle sorun

çözülememektedir. Ayrıca çevre ile uyumlu başka çözümler de vardır. Oysa ileriye yönelik bir ulaşım üst politikası var olmadığından hala demiryolu ve deniz yolu ulaşımı kullanım dışı bırakılmaktadır.” [22] Buna rağmen Karadeniz Sahil Yolu bazı çevrelerin tabir ettiği gibi adeta cetvelle çizilerek planlanmış ve ileride sebep olabileceği problemler hesaplanmadan, tartışılmadan hayata geçirilmiştir.



**Şekil 3.12 :** Tarihi kenti saran Tanjant Yolu, Trabzon

Projenin sıklıkla eleştirilen teknik konuları ve çevreye verdiği zararlar dışında Karadeniz bölgesinde yaşayan insanların sosyal alışkanlıkları açısından da problemler yaratabileceği savunulmaktadır. Karadeniz insanı yıllar boyunca dinlenmek, balıkçılık yapmak için, nefes almak için; günlük sıkıntılarını atmak için kullandığı bu kıyıları (plajları, kumsalları, koy ve körfezleri) kaybetmiştir. Milyonlarca yılda oluşan bu güzellikler, doğanın insanlara bahsettiği zenginlikler birkaç yılda ellerinden alınmıştır. Karadeniz bölgesinde insanların deniz ile olan ilişkisi sağlam bir kültür oluşturmuştur, Karadeniz insanı yıllarca deniz ile iç içe yaşamıştır. Ancak sahil yolu sayesinde bölge insanın yıllardır denizle ilişkisi sayesinde gelişen yaşama kültürünün sürekliliği adına bazı sıkıntılar doğurması mümkündür. Bu bağlamda sahil yolu projesi Karadeniz Bölgesinde yaşayan insanların hayatlarına karşı bir saygısızlık olarak görülmektedir. Bu coğrafyaya ait değerlerin yokolma tehlikesi kültürel açıdan ciddi bir kayıptır. Kentsel anlamda bölgede sahil boyunca dizilmiş

şehirlerin deniz ile olan fiziksel ve görsel iletişiminin kesintiye uğratılması kıyı kenti özelliklerindeki tehlike altına sokmaktadır.



**Şekil 3.13 :** Karadeniz’de Otoyol, Kıyı ve Kenti

Gerçekleşen sahil yolu projesinin bazı noktalarında gerçekleşen uygulamalarla insan ile deniz arasına yollar, duvarlar, yer yer barikatlar konulmuştur. Bunun yanında Giresun’da, Espiye’de, Tirebolu’da kilometreler boyunca devam otoyolda denizle bağlantıyı sağlaması düşünülen altgeçitlerin birkaçı konulmamıştır. Bu noktalarda yaşayan insanlar kendi imkanlarıyla inşa ettikleri mütevazı ahşap köprücüklerle ancak yaşamlarını tehlikeye atarak karayolu barikatını aşmaya çalışmaktadırlar. Trabzon ve Rize şehir merkezlerinin denize bakan kesimlerinin önünde artık viyadükler ve köprüler bulunmaktadır. Denizle, su ile olan görsel iletişim sadece yolun yapımıyla değil sonradan bölgedeki belediyeler ve karayolları tarafından oldu-bitti mantığıyla inşa edilen köprü, geçit ve viyadüklerle kesilmiştir. Sahil Yolu zaten görünmez bir set çizerken yerel ve genel otoriteler kendi varlıklarının tezahürü gibi oraya beton kütleler ve dolguları yerleştirerek gerçek duvarlar inşa etmişlerdir. Şehir merkezinin bir kısmı zaten önceden doldurulmuş alanlarda bulunurken Rize şehri otoyolun yapılmasıyla zaten kendi kendini uzaklaştırdığı denizden daha da uzağa fırlatılmıştır. Sahil Yolu kentlerin iç kesimlerine kavşaklarla eklenilerek bağlanmıştır. Üzerinde çok fazla düşünülmediği belli olan yol projeleri

sayesinde durum daha da içinden çıkılmaz bir hal alırken bu programsız inşaat işlerinin mali bedelide ülke ekonomisi için azımsanmayacak bir yük halini almıştır.



**Şekil 3.14 :** Karadeniz Sahil Yolu (Dolgu Otoyollar)

Ölçek olarak çok büyük olup yetersiz planlanmış bölgesel bir yol aksının tasarımının ısrarla uygulanmasından sonra ortaya çıkan olumsuz sonuçların yolun yapımı sırasında fikirleri sorulmayan yada tepkileri ciddiye alınmayan mimarlar ve kent plancıları tarafından çözülmesi beklenmektedir. 2005 senesinde Samsun'da bir dönüşüm projesi talebinin ortaya çıkması bir tesadüf olarak görülmemelidir. Bu durum uygulama süresince üzerinde ısrarla durulan sorunların sonradan nasıl çözülebileceği yada çözülmesi gerektiği üzerine bir araştırma isteğidir. Muhtemelen önümüzdeki 10 senede Doğu Karadeniz'de sahilleri aynı şekilde bozulan diğer şehirlerde aynı tip taleplerde bulunacaklardır. Alışlageldik sosyal yaşantılarını geri getirmek belki dönüşüm projeleriyle, yeni imar planlarıyla yada katalizör görevi görebilecek yeni kamusal alanlarla belki mümkün olabilir ancak Karadeniz'in yokedilen tabiat varlıklarının tekrar oluşması insan ömürleriyle ölçülemeyecek sürelerde gerçekleşecektir. Projenin başından sonuna kadar belli çevrelerce üzerinde durulan tereddütler projenin sonlanması ile beraber gerçekleşmiş, doğal yapı tahrip edilirken kentlerin silüetleri bozularak gelişimleri farklı bir noktaya yönlendirilmiştir. Bu noktada Samsun'daki örnek göstermelidir ki Doğu Karadeniz bölgesi denizle olan ilişkisini tekrar arayacaktır ve bunun adına mimarlardan proje talep edecek, yarışmalar açacak, organizasyonlar düzenleyecektir. Karadeniz Sahil Yolu'nun yaratmış olduğu açmazlar aslında mimari ve kentsel tasarım adına yeni potansiyellerdir. Doğal yapı insan eliyle geri getirilemesede ülke yüzölçümüne

eklenen yeni dolgu alanlar Anayasal engellerden kaynaklanan yeni hukuki durumları tetikleyerek yeni mekan ihtiyaçlarını gündeme getirecektir.



**Şekil 3.15 :** Karadeniz Sahil Yolu (M. Bayraktutan)

Üstelik kıyılara Türkiye ölçeğinde yaklaştığımızda bugün Karadeniz kıyıları konunun çok farklı bir boyutunu gözler önüne sermektedir. Karadeniz'in bugün nehirlerin taşıdığı endüstriyel atıklarla alabildiğine kirlenmiş olduğu ve balık miktarının önemli ölçüde azalmış olduğu bilinmektedir. Ancak bu bölge son yıllarda gerçekleştirilen karayolu projeleri onarılamayacak kadar fazla çevresel ve yaşamsal soruna yol açmaktadır ve açacaktır. Karadeniz yerleşmelerini denize sırtını dönemeye zorlayan ve Karadenizliyi kıyından ayıran bu tutum kuşkusuz pek çok platformda tartışılmıştır. Ancak tartışmalar siyasi otoritenin duyarsızlığıyla da karşılık bulamamaktadır.

Karayolu kùltürü bu örnekte de insani erdemlere karşı yüceltilen bir değer olarak karşımıza çıkmıştır. Burda kuşkusuz yerleşmelerin kıyı ile olan ilişkilerinin yanı sıra, yapılaşmanın nasıl gerçekleştiğide karşımızda önemli bir sorun olarak durmaktadır [23].



**Şekil 3.16 :** Dönemin Bayındırlık ve İskan Bakanı Faruk Özak



**Şekil 3.17 :** Karadeniz Sahil Yolu

Karadeniz otoyolu projesi 20 seneye varan bir süredir tüm hükümetlerce bir şekilde desteklenerek yürütülen Cumhuriyet tarihinin en büyük inşaat projesidir. Sadece Karadeniz sahili için değil aynı zamanda 3. boğaz köprüsü ile birleşeceğini düşünürsek dünyanın en önemli şehirlerinden biri olan İstanbul içinde çok önemli konuları gündeme getirecektir. Yeni rant alanları ortaya çıkacaktır. Gayriresmi haberler üzerinden yayılan 3. köprü güzergahı o alandaki arsa spekülasyonlarını ve gayrimenkul sektörünü de canlandırmıştır.

### **3.4 Güncel Planlamalar ve Gelecek**

Geçmişte devletin ve yerel yönetimlerin ulaşım hakkındaki politikaları özellikle büyükşehirlerin zaman içindeki büyüme şeklini etkilemiştir. Alınan kararlar ve uygulanan planlar çoğu zaman sivil toplum örgütlerinin, meslek kuruluşlarının ve bilimadamlarının tepkisiyle karşılınsada merkezi ve yerel yönetimlerin kentler üzerindeki karar alma ve uygulama gücü birçok süreçte geçerli olmuştur. Bu bakımdan bu tip hareketlerin karar aşamalarının demokratik açıdan tartışılabilir bir durumda olduğu düşünülebilir.

Yakın tarihin garip bir şekilde her evresinde yaşanan kalkınma ve yapılanma dönemlerinin benzer bir örneğine şahit oluyoruz. Küreselleşme söylemleriyle tariflenen dünyanın siyasal ve ekonomik standartlarının mekansal ihtiyaçlarını karşılayabilmek adına özellikle İstanbul'da büyük bir çaba sarfedildiği bir gerçektir. Başlangıçta düşük gelirliye hitap etmesi amaçlanan ancak zamanla bu amaçtan saparak lüks adı altında pazarlanan toplu konutlar, şehrin kalbinde, yeni rant alanlarında yada spekülasyona açık bölgelerde oluşan yeni ticari mekanlar ve tüm bunların ihtiyaçlarını karşılarken başka yapılaşmalara ve kentleşmelere sebep olan ulaşım yarıkları ortaya çıkmaktadır. Tüm bu gelişmeler sadece İstanbul için değil aynı zamanda diğer büyük kentlerde, kıyı kentlerinde ve turistik bölgelerde benzer şekilde ilerlediği görülmektedir. Coğrafi açıdan avantajlı ve kaynakları yeterli olan kentler ve bölgeler bu politikaların odağında olmuştur. Ancak 60 senedir ranta açılan İstanbul Mark Jefferson'ın Tek Kent Yasası'na benzer bir şekilde, gelişmekte olan ülkelerin birçoğunda olduğu gibi tüm yoğunluğu ve bu sayede ekonomik yükü kendine çekmiştir.[6] Bu bakımdan ülkenin yaşadığı sorunların tümünü tek başına yansıtmaktadır.

İstanbul için bugün planlanan yeni ulaşım projeleri eski uygulamalarla benzerlikler göstermektedir. Karayolu bu dönemde birincil ulaşım seçeneğidir. Raylı sistem projeleri eskisinden daha fazla gündemde olsada otoyol ve boğaz köprüsü projeleri her zaman olduğu gibi daha ön plandadır. Otomobiller için yeni yollar yaratmak,

yolların rahatlamasını sağlamak araç yoğunluğunu azaltmadığı gibi bir onlar için teşvik niteliğinde olması çoğu plancı tarafından muhtemel bir sonuç olarak görülmektedir. Planlanan yeni toplu taşıma projeleri gün içinde yeterli sayıda insana hitap edemeyeceği için yetersiz kalacaktır.[24] Örneğin toplu taşımanın kullanımını arttırmak adına düşünülen tüp geçit projesi kıtalararası bir demiryolu geçişi için uygun bir nokta olarak görülsede kentiçi ulaşım yükünü kaldıracak bir kapasitede değildir. Güzergah olarak her iki yakada tarihi kalıntıların bulunması ve inşaat safhasında problem yaratmasında ayrı bir tartışma konusudur. Bir diğer muhtemelen proje örneği şehrin kuzeyinden geçecek olan 3. Boğaz Köprüsü ise doğal kaynakları (orman, içme suyu vb.) bu bölgede olan kent için çevresel problemlere yol açabilir. Büyük ölçekte bu yolun Karadeniz Sahil Yolu ile birleşmesi düşünülmektedir. Bu bakımdan Doğu Karadeniz Bölgesinde inşa edilen sahil yolu Batı Karadeniz bölgesinde yapılması planlanan ikinci parça ile birleştikten sonra kuzeyden İstanbul kenti ile buluşacaktır. Yarattığı çevresel ve kentsel problemlerle gündeme gelen Karadeniz Sahil Yolunun İstanbul’ada aynı problemleri yaşatabilecek olan başka bir projeye birleşmesi birçok bilimadamı tarafından çok manidar görülmektedir. Ülkenin kuzey kıyılarını boydan boya geçen bir otoyolun cetvelle çizilerek inşa edilmesi ve bu projelendirilmeye tüm toplumsal tepkilere ve kaynak yetersizliğine rağmen sadık kalınması arzuladığımız demokrasi ortamıyla, meşru ilişkilerle yada modern bir akılla ifade edilebilecek bir durum değildir.

Büyükkentlerin ve bölgelerin ulaşım politikalarının bundan sonra Anadolu’daki kentlerinde sorunlarına çözüm adına emsal teşkil edeceği bir gerçektir. Bu bakımdan önümüzdeki yıllarda büyükşehirlerde uygulamış olan kentiçi tünel geçişleri, yırtık kavşaklar, otoyol benzeri yüksek hız yolları ve bunlara benzer çözüm getirmeyen uygulamaları yoğunluğu artan Anadolu kentlerinde görmemiz çok muhtemeldir.

Otoyol yada fosil yakıt tüketen araçların yolları kentiçi ve kentler arası ulaşım için tekil olarak modern bir çözüm olmadığı bir geçektir. Büyükşehirlerde araç yoğunluğunun yaya yoğunluğu ile yer değiştirmesi adına toplu taşıma politikalarının tekrar düşünülmesi uygun olacaktır. Kentlerarası ulaşımında ise sadece karayolu üzerinden düşünülen bir toplu taşıma mantığı yerine demiryolu ağının genişlemesi, altyapının yenilenmesi ve bu yönde yeni alternatifler yaratılması düşünülebilir.

Tüm bu tartışmalı durumlara farklı değer yargıları ve iradeler üzerinden bakarsak tüm bu ulaşım politikaları aslında zamanın gerektirdiği bir sonuç olarak karşılanabilir. Türkiye modernleşmesini tam olarak sonlandıramamış bu bakımdan kalkınmasını sağlam bir altyapı üzerinde devam ettirememiştir. Bu bakımdan sosyal ve ekonomik

ihityalara cevap verebilmek için her dönem hızlı bir modernleşme operasyonuyla bu durumu karşılamaktadır. Bu belkide gelişmekte olan ülkelerin küreselleşen dünyada kalkınabilmek ve ayakta kalabilmek adına uluslararası pazarda yer alabilmek için yürüttüğü geçici ve zorunlu mekansal politikalarıdır. Ülkelerin uluslararası ortamda üstlendikleri görevde de bu politikalar için belirleyici bir unsur olarak düşünülebilir. Bu dengeler sayesinde plansız ve programsız olarak gelişen yapılaşma süreçleri, bu yeni kaotik ortamdaki tasarım modelleri olarak yorumlanabilir.

#### 4.SONUÇ

Türkiye’de farklı politik süreçlerde iktidarın kentsel mekanlarla ve yaşam alanlarıyla ilgili aldığı kararların olumlu yada olumsuz kentin biçimini ve bunun sonucunda kent yaşantısını etkilediği görülmektedir. Eski çağlardan beri varolan mekan iktidar gerilimi modernleşme ve sonrasında küreselleşme süreçlerinde de varolan bir durumdur. Modernleşme ile beraber üretim kaynaklarının farklılaşması ve bunun yaşam organizasyonunu dönüştürmesi sonucunda kentsel mekanlar bu ihtiyaçları karşılayacak şekillerde planlanmıştır. Türkiye’de modernleşme sürecinin tamamlanamaması buna bağlı olarak kentleşme biçimlerininide etkilemiştir.

Bu bağlamda kentleşme süreci ve kentleşme ihtiyacının varolması modernleşmenin tetiklediği bir durum olarak düşünülebilir. Yaşam tarzının dönüşümü yeni mekansal ihtiyaçları gündeme getirecek ve kentin yapısını tekrar düşündürtecektir. Sadece modern kent için değil bugün küresel, postmodern gibi farklı kavramlarla açıklamaya çalıştığımız yaşadığımız yeni kentler içinde dönüşüm modeli farklı değildir. Bu durumu basit anlamda formüle etmeye çalışırsak değişen üretim ve tüketim alışkanlıkları yeni bir kent kültürü yaratır, bu yeni kültür mekansal ihtiyaçlarını gene kent içinde organize eder. Bu dönüşümde iktidarın rolü çok basite indirgersek bu ilişkiler ağının düzenleyicisi olmaktadır.

Ülkemizde iktidarın kentleşme ile olan ilişkisini açıklarken 4 farklı süreç üzerinden değerlendirirsek:1923-1953 dönemi: tarım ve ticaret sermayesi birikimine dayalı gelişme, 1954-1980 dönemi: ithal ikameci sanayileşme politikaları altında sanayi sermayesi birikimine dayalı gelişme, 1980’den 2000’e: dışa açık koşullarda tekelleşme, 2000’lerde küreselleşmeye ayak uyduran yeni merkezi iktidarlar ile beraber dönüşme olarak açıklayabiliriz. Bu dönemlerin en önemli belirleyici özelliği ekonomi politikaları olmuştur. Üretim biçimleri her dönemde yeniden ele alınıp modernleşme ve kalkınma hamlelerine dönüştürülerek yeni kentleşme şekilleri önerilmiştir. Bu yeni öneriler sayesinde tamamlanması geç kalmış modernleşme sürecinin kısa sürede aşılması hedeflenmiştir.

Otomobil üretiminin ve özel ulaşımın yaygınlaşması ile beraber otoyollarda iktidarın kalkınma hamleleri arasında yerini almıştır. Bunun sonucunda büyük ölçekli yol ve otoyol projelerinin planlanmasına bağlı olarak varolan kenti ve tarihi çevreyi etkileyen istimlak çalışmalarının yapılması iktidarın kente yönelik dokunuşlarına bir örnektir. Otoyol bir kalkınma ve modernleşme projesi olarak sunulurken, iktidarın kent üzerindeki gücünü de yansıtmıştır. Otoyol üretiminin yoğunluğu 1950’lerden günümüze kadar belli iktidarların kenti ve mekanı anlama şeklini ve bunun ideolojik

geri planı hakkında da ipuçları vermiştir. Bazı otoyol projeleri üzerinden incelediğimizde yakın tarihte birkaç politik liderin bunların sıkı bir uygulayıcısı ön plana çıktığı farkedilmektedir. 1950'lerde Adnan Menderes, 1980'lerde Turgut Özal, 2000'lerde Tayyip Erdoğan iktidarı bu anlamda birçok projeye imza atarak otoyolu bir kalkınma ve modernleşme modeli olarak yorumlamışlardır. Bu modele göre yol yada otoyol geçtiği noktalarda kendiliğinden kalkınmayı tetikleyecek bir potansiyele sahiptir. Otoyol, üretildiği bölgedeki sıkıntıların aşılması adına bir çözüm önerisidir. Otoyol ağının sağlamış olduğu kolay ulaşılabilirlik, modern yaşamın tamamlanması için bir gereklilik olarak öngörülmüştür.

Türkiye'de iktidarın sunduğu bu tip ulaşım politikaları ve buna bağlı olarak otoyol uygulamaları özellikle sivil toplum örgütleri ve bilimadamları tarafından sürekli gündeme getirilen bir tartışma konusudur. Buna bağlı olarak sürekli artan taşıt yoğunluğu yükünün hafifletilmesi adına otoyol üretilmesi yeni yoğunlukları teşvik etmesi muhtemel olduğu için otoyol üretimi ulaşım politikaları için kesin bir çözüm olarak görülmemektedir.

Bunun yanısıra otoyol üretiminin çevresel olarak birçok sakıncası olması ve inşa edilmiş otoyolların sebep olduğu sıkıntıların sürmesi başka bir olumsuz etki olarak sunulmuştur. Özel otomobillere dayalı olan taşıma ve ulaşım sisteminin farklı alternatiflere desteklenmediği sürece tek başına ulaşım problemini çözemeyeceği vurgulanmıştır. Bugün gelişmiş otoyolun yanında Batılı ülkelerdeki gib toplu taşıma ağlarının yaygınlaştırılması ve teşvik edilmesi bir çözüm önerisi olarak sunulmuştur. Bilimadamlarının gündemee getirdiği bu tip eleştiriler otoyol üretimini toptan yoketmek amacıyla değil tam tersine bu üretimin daha kaliteli gerçekleşebilmesi adına yapılmıştır.

Tüm bu fikir ayrılıkları ve tartışmaların sonucunda bugüne kadar olan uygulamalara baktığımızda iktidarın sahip olduğu iradeyi bilimsel ve sosyal tepkilere rağmen kentsel mekanda kendi aldığı kararlar yönünde kullandığını görmekteyiz. Bunu araştırırken otoyol üretimi ve uygulamaları açısından incelediğimizde iktidarın mimari ve kentsel anlamda kendi gerçekleriyle örtüşen farklı tasarım modelleri yarattığı görülmektedir. Otoyol projelerini de bu tasarım modellerinin bir parçası olarak görmek mümkündür. Bu yatırımların topluma tanıtımı yapılırken kullanılan ifadeleri bunun bir kanıtıdır. Otoyolun reklamı yapılırken modern ülke imajları, kalkınma, sanayileşme, çağdaşlık gibi kavramlar hatırlatılmaktadır ve otoyol uygulamalarının buna olan önemli katkısından bahsedilmektedir. Bu bakımdan otoyolun iktidarın hedeflediği yaşam kültürüne ait önemli bir mekansal ihtiyaç olduğu

söylenbilir. Bu yaşam tarzını sağlamak adına kimi zaman en üst yürütme kademelerinden talimatlar verilerek kentleşme ve imar hareketleri yönlendirilmiştir.

Otoyol Türkiye’de yakın tarih içerisinde iktidar tarafından inşa edilen diğer bütün kentsel ve kamusal mekanlar gibi politik bir araç haline gelmiştir. Politik bir araç derken tanımlamak istenen Türkiye’nin kendine özgü siyasal ortamında iktidar tarafından yürütülen inşaat projelerinin bir propaganda ve reklam aracı olarak kullanılmasıdır. Bu bağlamda otoyol kentsel tasarım yada şehircilik gibi disiplinlerin tanımladığı bir altyapı projesi olmasından öte farklı bir imaj olarak karşımıza çıkmaktadır. Otoyolun uygulayıcıları tarafından kentsel bağlamlarından koparılmış salt bir imaj olarak algılandığını düşünürsek bir kalkınma projesi olarak öne çıkarılmasını daha kolay anlayabiliriz. Bu şekilde kent veya bölge planları üzerinde vakit harcanmadan kendi başına yere monte edilen otoyol sistemleri, inşa edildikleri bölgenin kalkınmasının gerçekleşmesini sağlayacak potansiyeli açığa çıkaracaklardır. Bu potansiyelin varlığı otoyol imajını bütünleyen bir unsurdur.

Türkiye’de otoyol üretiminin kentsel öncelikler arasında ilk sıralarda yer alması ve hızla devam etmesinin sebebi kalkınma sürecinde önemli bir ayak olarak kabul edilmesidir. Yakın tarihte Karadeniz Sahilinde, İstanbul’da ve diğer büyük kentlerde uygulanan projelerin çevresel kaygılar gözardı edilerek uygulanması bu kabulün geçerliliğini yansıtmaktadır. İstanbul’daki uygulamalar, istismak edilen bazı bölgelerde tarihi dokunun zarar görmesine, eklenen yeni otoyollarla şehrin yayılma alanlarının değişmesine, Boğaziçi ve Tarihi Yarımada Sahil Şeridinin doldurulması ile beraber kentin özgün niteliklerini yitirmesine sebep olmuştur. Karadeniz Sahil şeridinde gerçekleştirilen sahil düzgeçiş yolu projesi sayesinde Doğu Karadeniz şehirleri kıyı kenti olma özelliklerini kaybederken hem kent kültürü zarar görmüş hem de kentlerin gelişim yönleri farklılaşmıştır. Bu yolun sahil şeridindeki inşaat sürecinde çevreye vermiş olduğu geri dönülmez zararda bir gerçektir. Dile getirilen kaygılara ve tahmin edilen bu olumsuz sonuçlara rağmen tüm bu projelerinin uygulanmış olduğu gerçeği kalkınma adına iktidar tarafından yürütülen imar ve inşaat hareketlerinin öncelikli ve kaçınılmaz olduğunu göstermektedir.

Olumlu açıdan bakıldığında bu inşa süreçlerinin gelecekte başka potansiyeller doğuracağını düşünürsek otoyol üretimini başlı başına bir mekanlaşma girişimini olarakta düşünebiliriz. Her ne şekilde olursa olsun yol inşa edilen bölgelerde yoğunluk ve kentleşme artmaktadır. Bu durum kent planlamacıları tarafından kabul edilmiş bir meşruiyeti olmasada bu tarz bir yol üretiminin ister istemez bir potansiyel yarattığı kaçınılmaz bir gerçektir.

Otoyolun kent içinde mekansal olarak ifadesini ve gelişimini bir senaryo olarak düşünürsek, otoyol mevcut sistemin altyapısal bir ihtiyacı olarak kente monte edilir. Zamanla şehre dahil olur ve kentin belirleyici bir parçası haline gelir. Aslında mekan olarak bir “yok yer”i [16] temsil eder, otoyol otomobil ile kentten izole olan bireyin kullandığı geçitlerdir. Asfalt kaplı uzun koridorlar sadece ulaşım aksı değil aynı zamanda kent adına bazı sınırları belirleyen hatlardır, kentin modern surları [18] gibi onu çevreleyerek gelişimin yönelişini belirlerler. Şehrin içine akarak dağılır ve politik iradenin kentsel temsilini gerçekleştirirler. Bu senaryo aslında sadece otoyolun üretimini açıklayan bir süreç değildir. Bazı bölgelerde otoyol üretimi başlı başına bir kentleşme biçimi olarak sunulmaktadır.

Mekan ve iktidar ilişkisinden yola çıkarak, Türkiye’de otoyol üretimini araştırırken bu eylemin, meşru yöntemlerden bağımsız olarak politik irade tarafından başlı başına bir kalkınma projesi olarak sunulduğu ve uygulandığı görülmüştür. Yol yapım süreçlerinde gündeme getirilen bilimsel eleştiriler ve sosyal tepkiler değerlendirilmeden projelerin uygulandığı bir gerçektir. Bu uygulamalara baktığımızda otoyol kavramının Türkiye’de farklı boyutlarının olduğu görülmüştür. Buna göre otoyol ilk olarak geç kalmış modernist bir yıkıcılığın temsili olarak karşımıza çıkmıştır. Uygulanan otoyol projeleri çevresinde yarattığı potansiyeller sayesinde zaman zaman bir kentleşme biçimine dönüşmüştür. Otoyol iktidar tarafından yönlendirilen bir inşaat ve kalkınma projesi olduğu sürece politik bir reklam aracı haline gelmiştir. Bugün bir yandan küreselleşmeye ayak uydurmaya çalışırken bir yandan az gelişmiş kapitalist kimliğini koruyan yapılanma sürecinde otoyol hala bir simge olarak durmaktadır.

## KAYNAKLAR

- [1] **Harvey, David**, 2003. Postmodernliğin Durumu, Metis Yayınları, İstanbul
- [2] **Tekeli, İlhan**, 1999. "Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması" s.136-152, Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- [3] **Öncü, Ayşe ve Wyland, Petra**, 2005, Mekan Kültür İktidar:Küreselleşen Kentlerde Yeni Kimlikler, İletişim Yayınları, İstanbul
- [4] **Tunalı, İsmail**, 2002. Tasarım Felsefesine Giriş, YEM Yayın (Yapı Endüstri Merkezi Yayınları), İstanbul
- [5] **Güner, Şemsi**, 1998. Anadolu'da Kral Yolları, Dünya Aktüel Yayıncılık, İstanbul
- [6] **Keleş, Ruşen**, 2004. Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi Yayınları, İstanbul.
- [7] **Tekeli, İlhan ve İlkın, Selim**, 2004. Cumhuriyetin Harcı-Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul
- [8] **Yırtıcı, Hakkı**, 2007. *(F)otoyol E-5 ve TEM Otoyolları*, Arredamento Mimarlık, **204**, 77-81
- [9] **Göksu,Emel**, 2007. *Kentin Ameliyat İzi: Otoyollar*, Arredamento Mimarlık, **204**, 73-77
- [10] **Berman, Marsall**, 1994. Katı olan Herşey Buharlaşıyor, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [11] **Yırtıcı, Hakkı**, 2002. "Tüketimin Mekansal Örgütlenmesinin İdeolojisi", Mimarlık ve Tüketim, Boyut Yayın Grubu, İstanbul
- [12] **Mumford, Lewis**, 2007. Tarih Boyunca Kent – Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği, Ayrıntı Yayınları, İstanbul
- [13] **Tekeli, İlhan**, 2001. Modernite Aşılırken kent Planlaması, İmge Kitabevi, İstanbul
- [14] **Bilgin, İhsan**, 2002. "Bedelsiz Modernleşme1" Diyalog 2002  
<http://www.arkitera.com/v1/diyalog/ihsanbilgin/modern.htm>, erişim tarihi : 19.11.2006
- [15] **Bozdoğan, Sibel ve Kasaba, Reşat**, 1999. Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- [16] **Çeçener, Besim**, 1995. İstanbul'un Kültür ve İmar Sorunları, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, İstanbul
- [17] **Teber, Sedvan**, 2004. *Ankara'nın Taşına Bak*, Mimarlık, **316**, 26-30
- [18] **Gedezlioğlu, M. Levent**, 2004. *İzmir'in Üç Önemli Kentsel Projesi: Liman, Kordon, Konak*, Mimarlık, **316**, 31-36

- [19] **Kökner, Sait Ali**, 2007. "Daldım Çıktı", Köşe Yazısı  
[http://www.arkitera.com/kose-yazisi\\_180\\_daldim-cikti.html](http://www.arkitera.com/kose-yazisi_180_daldim-cikti.html), erişim tarihi : 11.05.2007
- [20] **Köksal, T. Gül**, 2006. *İstanbul'un Yeni Ulaşım Sorunu "Ulaşım 116 Çözüm"*, Mimarist, **20**, 54-56
- [21] **Karayalçın, Murat.**, 1998 "Doğu Karadeniz Ulaşım Politikaları ve Alternatifler", [www.tmbd.org.tr/UserFiles/dogukaradeniz.doc](http://www.tmbd.org.tr/UserFiles/dogukaradeniz.doc), erişim tarihi: 05.11.2006
- [22] **Tankut, Gönül**, 2005/1 *Doğal ve Tarihi Çevrenin Korunması: Sorunlar ve Olası Çözümler*, Planlama, **31**, 15-19
- [23] **Ciravoğlu, Ayşe**, 2006. *Kıyıları Sorunlar Potansiyeller*, Mimarist, **19**, 34-37
- [24] **Tezcan, Semih**, 2006. *İstanbul Ulaşım Projeleri*, Mimarist, **20**, 61-64

#### INTERNET KAYNAKLARI

- <http://www.arkitera.com/news.php?ID=3322&action=displayNewsItem>, erişim tarihi: 21.06.2006
- <http://www.wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=3944>, erişim tarihi: 02.02.2007
- [http://www.lazuri.com/tkvani\\_ncarepe/a\\_k\\_karadenize\\_kavusmak\\_eve\\_kavusmakti.html](http://www.lazuri.com/tkvani_ncarepe/a_k_karadenize_kavusmak_eve_kavusmakti.html), erişim tarihi: 05.04.2007
- <http://earth.google.com>, erişim tarihi: 18.04.2007
- <http://www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=9783>, erişim tarihi: 19.04.2007

## **ÖZGEÇMİŞ**

1981 senesinde İstanbul'da doğdu. 2004 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünden mezun oldu. 2007 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimari Tasarım Bölümünde Yüksek Lisans eğitimini tamamladı. Öğrenciliği döneminde ekip olarak katıldığı mimari yarışmalarda çeşitli ödüller kazandı. 2003-06 yılları arasında AE Mimarlık şirketinde mimar olarak birçok projede çalıştı. 2006 senesinden bu yana mimari çalışmalarını Onur Demir ile beraber kurduğu Draft Architects/DCH Mimarlık bünyesinde sürdürmektedir .