

YENİ ANADOLU OTOYOLU VE BOLU DAĞI ULAŞIM SEKTÖRÜNDE TRAFİK GÜVENLİĞİ VE BOLU İLİ İÇİN EKONOMİK ETKİSİNİN İNCELENMESİ

*The Effects of New Anatolian Highway and Bolu
Mountain Transportation Sector on Road Safety and
Economy of Bolu City*

İbrahim Atılgan*
Ö. Faruk Tomurcuk**

ÖZ

Bolu Dağı Tüneli 1977 yılında planlanıp, 1993 yılında temeli atılan ve 2007 yılında tamamlanan Türkiye'nin yapımı en uzun süren tüneldir. Bu bölge Anadolu Otoyolu üzerinde hem coğrafi yapının olumsuz etkisi ile hem de batı ile doğu arasındaki ilk önemli geçiş noktası olması nedeniyle en yoğun trafik akışının yaşandığı kesimdir. Bu trafik akışının meydana getirdiği, ulaşım sektörü ve yarattığı ekonomik katma değer Bolu ili'ne olan etkilerinin neler olabileceği incelenmiş, bu tür yatırımların diğer coğrafyaların özelinden ayrı olarak genel uygulama esaslarına göre bir model oluşturulmuştur. Bu modeli oluşturacak ana unsurlar belirlenerek bizlere sağladığı trafik akış güvenliği ve ekonomik faydalar tespit edilmiştir. Yukarıdaki tespitlerin belirlenebilmesi dahilinde aşağıdaki hususlar açıklanmıştır.

Daha önce hizmette olan ve ihtiyacı karşılamaya çalışan D-100 Karayolu'nun ve Bolu Dağı geçidinin araç yük ve yolcu geçiş bilgileri, bu geçişin hizmetinde olan araç ve insan ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik kamu ve özel sektör yatırımlarının yapısı, istihdamı ve ekonomik büyüklüğü, trafik kazalarıyla bağlantılı can ve mal kaybına etkisi, Bolu ili özelinde yatırımlara ve sektörel yapıya olan etkilerinin birebir araştırılarak karşılaştırılmasında ilgili tespit ve mülakatlar, bu coğrafyada bulunan işletmelerin iktisadi yapılarında yaşanan değişimin tanığı olan işletmecilerin görüş ve değerlendirmeleri, projenin tamamlanmasından itibaren hizmete giren işletmelerin beklentileri ve geleceğe dönük yatırımlarının irdelenmesi gibi hususlar ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Otoyol projesi, Bolu dağı tüneli, ekonomik etki

* Yrd. Doç. Dr., Gazi Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Makine Mühendisliği Bölümü, Ankara

** Garanti Bankası, Bolu Şube, Bolu.

ABSTRACT

Bolu Mountain Tunnel is a tunnel planned in 1977 and its foundation was laid in 1993 and completed in 2007, the construction duration of which lasted most in Turkey’s history. This area is a region where traffic is the heaviest because it is not only the first important transition between east and west but also a motorway whose topographical effect is quite negative on Anatolian Motorway. After analyzing what sort of effects that the traffic flow caused, transportation sector and the economic added - value it has created for Bolu could be, a model has been created in accordance with general implementation fundamentals rather than the specific ones of other geographies for these kinds of investments. Determining the essential aspects that would constitute this model, the economic benefits and the security of traffic flow it provided to us have been established. By determining the findings above, the considerations below have been explained.

The considerations such as the information about the payload and passenger of Bolu Mountain pass and D-100 main road which is trying to meet the need and was in service before, form of the public and private sector investments to meet the human and vehicle needs on this pass, its usance and economic size, loss of life and property related to traffic accidents, the interviews and findings from the comparison made by researching its effects on the sector and the investments in Bolu specifically, the opinions and evaluation of the managers witnessing the change in the economic structure of the managements in this geography, the expectations of the managements run since the completion of the project and examining the investments in future have all been presented.

Keywords: Motorway Project, Bolu mountain tunnel, economic impact

Giriş

Ulaşım erişilebilirliğin göstergesidir. Bölgesel ulaşım küresel rekabette daha iyi yaşamanın ortak abasında retilen malın ve insanın minimum sürede ve maliyette hedef noktaya varmasında tartışmasız bir üstünlük sağlar. Lojistik ve ulaşım sektöründe yenilenen teknolojik alt yapının yanında yol (kara-demir-deniz-hava) teknolojisinin ve alt yapısının da gelişmesi byknm taşımaktadır.

Modern toplumlarda gelişmişliğin göstergelerinden biri de, erişilebilirlik olarak kabul edilmektedir. Günümüzde erişilebilirlik kavramı içinde yer alan birçok konu, coğrafyanın ilgi alanı içindedir. Ulaşım, “erişilebilirlik” kavramının önemli bir bileşeni olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulaşım faaliyeti çeşitli yerler, bölgeler arasında ilişkinin kurulabilmesi, bu ilişkinin ölçülebilmesinde ve coğrafi görünümün şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır. Ulaşımın görülebilen etkisi, en belirgin olarak kara ulaşımında ortaya çıkmaktadır. Hava ve

denizyollarında ise bu etki, kalkış ve varış yerleri açısından belirirken, tüm ulaşım sistemleri mekânsal farklılaşma ve arazi kullanımında değişime yol açar (Tümertekin, 1987, s. 1-2).

Osmanlı İmparatorluğu son döneminde ulaşım üzerine ağırlıklı politika demiryolları üzerine kurulmuş olup, Cumhuriyet döneminde demiryollarına kısmen orantılı kara yolu ağları kurulmaya başlanmış ve 1950 yılından sonra ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığına önem verilerek bu hususta yatırımlar yoğunlaştırılmıştır.

1950 yılında köy yolları dâhil 47.080 km olan karayolu ağı, 2003 yılında 1881 kilometresi otoyol, 31.358 kilometresi devlet yolu ve 30.133 kilometresi il yolu olmak üzere toplam 63.372 kilometreye çıkmıştır. Bu rakamın içine 385.171 kilometre olan köy yolları dâhil edildiğinde, karayolunun toplam uzunluğu 430 bin kilometreye yaklaşmaktadır (DİE, 2005, s. 237). 1960'lı yıllarda karayolu taşımacılığının payı %50, demiryolu taşımacılığının payı ise %30 düzeyindeydi. Buna karşılık 1990 yılında %75 dolayında olan karayolu taşımacılığının payı 2000'de % 90'a, 2005'te de % 94'e ulaşmıştır.

Bu yapılanma sürecinde Ankara ve İstanbul metropollerini arasında yer alan Bolu'nun önemli karayolu ağı bağlantısı bulunmaktadır. Doğudan batıya geçişi sağlayan Anadolu Otoyolu ve eski adıyla E-5 yeni adıyla D-100 Karayolu, Bolu il merkezinden geçmektedir. Bolu Dağı üst kesiminden sağlanan ulaşım 2006 yılının sonuna kadar İstanbul-Ankara istikametinde, 2007 yılında da Ankara-İstanbul istikametinde Bolu dağı tüneline taşınarak ağırlıklı ulaşım, Anadolu Otoyolu'na kaydırılarak Bolu il merkezinin dışına yani kuzey yönüne taşınmıştır. Neticede Bolu il merkezinden uzaklaşmıştır. Bolu'da demiryolu ve hava ulaşımı (kamuya kapalı küçük askeri amaçlı kullanılan hariç) bulunmamaktadır.

Yapılan bu çalışmada; Bolu ili ve çevresi de dikkate alınarak söz konusu ilin sosyal-ekonomik yapısı değerlendirilerek, öne çıkan hususlar ve eksiklikler incelenmiştir. Ayrıca Bolu ilini de kapsayan otoyolların ve D-100 Karayolu'nun yıllık ortalama günlük trafik değerleri ile karayolu kaza bilgileri incelenerek, alınan önlemler ve durum değerlendirmeleri yapılmıştır. Bolu Dağı Geçidi ve Bolu Dağı Tüneli açılışının ardından, Bolu ili ve çevresinde ekonomik yapının değişiminin ne şekilde olumlu veya olumsuz tarzda etkilendiği araştırılarak değerlendirmelerle açıklanmıştır.

Yine bu çalışma neticesinde, otoyol projesi ile Bolu'nun bir turizm ve üniversite kenti olmasının yanında bir lojistik üs haline gelmesi ve Türkiye'nin iki büyük kentinin birleşmesinde bu avantajı lehte kullanması yönünde, yeni proje geliştirilmesi ihtiyacının varlığı ve gerekli hususları açıklığa kavuşturulmuştur.

1. Bolu İlinin Sosyal ve Ekonomik Yapısının Değerlendirilmesi

Bolu, Ankara ve İstanbul gibi iki metropolün ortasında ve Kocaeli, Sakarya gibi illerimizin en önemli sanayi yatırım bölgesi yanında yer almaktadır. Batı Karadeniz Bölgesi içinde, Ankara ve İstanbul karayolu ağı üzerinde ve sanayileşme yönünde önemli yatırımları barındıran illere yakın konumda, doğa harikası bir il olarak konumlanmıştır.

5084 sayılı yatırımların ve istihdamın teşviki ile bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun kapsamına girmemesi, ancak çevre illerden bazılarının kanun kapsamında bulunması ildeki yatırım ortamını olumsuz etkilemiştir. Buna karşın Bolu'nun iki metropol arasında olması, Bolu Dağı Tüneli'nin açılmasıyla ulaşım olanaklarının artması, zengin turizm potansiyelini değerlendirmeye yönelik çalışmalar, su kaynaklarının yeterli, toprak verimliliğinin yüksek olması, ülkenin önemli kanatlı hayvancılık merkezlerinden biri olması, bu ilde bir üniversitenin bulunması, eğitim ve sağlık alt yapısının büyük ölçüde tamamlanmış olması gibi avantajlar, bu olumsuz etkiyi azaltıcı faktörler olmuştur (Aydın ve Erel, 2010, s. 6).

Bolu küçük ve orta ölçekli sanayi tesislerine sahip olmakla birlikte tarım ve hizmet sektörü ağırlıklı bir ekonomik yapı göstermektedir. Genel olarak KÖY statüsü, özel koşullar dışında DPT'nin sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksine bağlı olarak belirlenmektedir. Bolu 1996 yılı DPT sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında 28. sırada yer almış, 2003 yılında ise 14. sıraya çıkmıştır. 2010 yılında yapılan bir akademik çalışmada Bolu 9. sırada yer almıştır. Kalkınma Bakanlığı'nın illerin gelişmişlik sıralaması konusunda yayınladığı verilerde ise, 2011 yılında Bolu 11. sırada bulunmaktadır (Tablo 1 ve Tablo 2) (DİE, 2005, s. 237).

Tablo 1. İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması 2010 Yılı

Sıra	İl	Sıra	İl
1	İstanbul	6	Eskişehir
2	Ankara	7	Antalya
3	İzmir	8	Muğla
4	Kocaeli	9	Bolu
5	Bursa		

Tablo 2. İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması 2011 Yılı

Sıra	İl	Sıra	İl
1	İstanbul	7	Eskişehir
2	Ankara	8	Muğla
3	İzmir	9	Tekirdağ
4	Kocaeli	10	Denizli
5	Antalya	11	Bolu
6	Bursa		

Bu sıralamada gözden kaçırılmaması gereken nokta ise, DPT'nin yaptığı değerlendirmede kullanılan göstergeler ile 2010 yılına ait çalışmanın veri setinin ve değerlendirme kriterlerinin farklı oluşudur. Ancak farklılıklara rağmen, yapılan tüm değerlendirmeler Bolu'nun sıralamadaki yerinin yukarı doğru olduğunu göstermektedir. Bu sıralamada farklı verilerin farklı değerlendirme yöntemleri mevcuttur. Ancak farklılıklara rağmen, yapılan diğer değerlendirmeler göz önüne alındığında Bolu'nun sıralamadaki yerinin pozitif yönlü olduğu görülmektedir.

Bolu'nun iktisadi durumunu ve konumunu belirleyebilmek için başlangıç noktası olarak 2000 yılını almak daha doğru bir yöntem olmaktadır. Çünkü 17 Ağustos ve 12 Kasım 1999 tarihlerinde yaşanan iki deprem Bolu'nun tüm verilerini analiz dışına itmiştir. Deprem sonrasında, 1999 Aralık ayında bir yasal düzenlemeyle Bolu'nun idari yapısı değişmiştir. Bu nedenle Bolu'nun iktisadi gelişimini değerlendirmek için yıllar itibarıyla verilerini analiz etmek oldukça sıkıntılıdır. 9 Aralık 1999 tarihinde yürürlüğe giren Kanun Hükmünde Kararname ile Bolu iline bağlı Düzce ilçesi il olmuş ve Bolu'ya bağlı ilçe, buca, kasaba ve köy statüsündeki bazı yerleşim yerleri Düzce'ye bağlanmıştır. Bu düzenleme Bolu'nun, tüm nüfus ve sosyo-ekonomik yapısında önemli bir değişime neden olmuştur. Karşılaştırmalı analiz yapılabilmesi için 2000 yılı sonrası verileri anlam taşımaktadır. Bu analizler için ise, kullanılabilir veriler TÜİK tarafından sağlanmaktadır. Ancak, iktisadi gelişimin ve değişimin belirleyicisi olarak kullanılabilen il bazında GSYİH'nın, iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımına ilişkin en son veri seti 2001 yılına ilişkindir. 2001 yılından sonraki veriler İstatiksel Bölge Sınıflaması çerçevesinde değerlendirilmektedir.

Bolu'nun iktisadi ve demografik karşılaştırmalı analizi iki boyutta yapılmıştır. İlki Düzce'nin il olarak ayrılması öncesi ve sonrasına ilişkindir. İkincisi, bölgesel veriler içinde Bolu'nun ulaşılabilir verisi bulunan sektörlerin oranlanması ile uygulanmıştır. Düzce öncesi ve sonrası için 1990 ve 2001 verileri karşılaştırıldığında sektörel dağılımın, Düzce'nin ayrılması ile değiştiği

ortaya çıkmaktadır. 2001 yılında GSYİH'nın dağılımı, Düzce'nin ayrılmasından sonra özellikle tarımın payında ciddi bir artış olduğunu (%29'dan %37,7'ye) göstermektedir. Yine aynı veriler tarımın payındaki bu nispi artışın kaynağının Bolu'da çiftçilik ve hayvancılık olduğunu göstermektedir. Burada tarımın payındaki bu artış Bolu'da kanatlı hayvancılık sektörünün gelişimi ile ilgilidir.

Avrupa Birliği'nin bölgesel düzeyde uyguladığı müktesebata uyum çerçevesinde; İstatiksel Bölge Birimleri Sınıflandırması Bakanlar Kurulu'nun 2002/4720 sayılı kararı ile yapılmış ve 22 Eylül 2002 tarihli Resmi Gazete de yayınlanmıştır. Bolu bu sınıflandırmada, Düzey 1 için TR4 Doğu Marmara, Düzey 2 için TR42 ile Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova illerinin bulunduğu Kocaeli alt bölgesinde TR424 kodu ile tanımlanmaktadır. Bu sınıflandırma çerçevesinde Düzey 3 için il bazlı veriler Bolu için mevcut değildir. Bolu'nun analizi için kullanılacak veri seti Düzey 2 için olup, bu değerler içinde Bolu'nun durumunu belirlemek gerekmektedir (Tablo 3).

Tablo 3. Bölgesel Gayrisafi Katma Değerin İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2010, s. 20).

		Tarım		Sanayi		Hizmetler		Gayrisafi Katma Değer	
		TL	% Pay	TL	% Pay	TL	% Pay	TL	% Pay
Türkiye	2004	52.997.645	10,7	138.411.772	28,0	303.474.641	61,3	494.884.058	100
	2005	60.713.747	10,6	160.331.023	28,0	350.669.700	61,3	571.714.470	100
	2006	62.662.754	9,4	188.646.805	28,2	417.108.706	62,4	668.418.265	100
	2008	72.274.585	8,5	232.475.082	27,2	549.835.548	64,3	854.585.214	100
TR42, Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	2004	2.365.149	8,2	12.021.659	41,5	14.561.576	50,3	28.948.384	100
	2005	2.718.672	8,0	13.524.813	39,9	17.637.365	52,1	33.880.850	100
	2006	2.937.668	7,2	16.185.419	39,6	21.705.728	53,2	40.828.815	100
	2008	3.201.951	6,1	20.132.181	38,3	29.242.185	55,6	52.576.318	100

Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova illerinden oluşan TR42 Düzey 2 Bölgesi, Bölgelerin Sosyal-Ekonomik Gelişmişlik sıralamasında 5. sırada yer almaktadır. Bölge, 9.622 dolar "Kişi Başı Gayri Safi Katma Değer" verisi ile 10.352 dolar İstanbul'un hemen arkasında 2. sırada yer almaktadır. Bölgenin İstanbul'un 2006 yılındaki ekonomik gelişmişlik düzeyini geçebilmesi için, Kişi Başı Gayri Safi Katma Değer'de %7,59'luk bir artış gerçekleştirmesi gerekmektedir (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2010, s. 20).

Türkiye ortalamasının üzerinde olan bölge, ortaöğretim toplam okullaşma oranının bölge içindeki genel ve mesleki ayrımında ise, mesleki

ortaöğretim okullaşma oranının daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu durum bölge için sanayileşme ve gelişme yolunda belirgin bir üstünlük sağlamaktadır. Türkiye ortalaması %29 olan mesleki ortaöğretim net okullaşma oranı; Bolu'da %57, Sakarya'da %43, Düzce'de %43, Kocaeli'de %40 ve Yalova'da %39'dur. Bu veriler, Bolu'nun içinde bulunduğu bölgede nitelikli ara eleman yetiştirme potansiyelinin en yüksek il olduğunu göstermekle birlikte, bu noktada hali hazırda ara ve yetişmiş eleman istihdamında ciddi açık olduğu da su götürmez bir gerçektir. Bu nedenle Bolu organize sanayi bölgesinde istihdam edecek vasıfsız ve vasıflı işçi bulunamaması nedeniyle, kapasitesinin altında çalışan veya yatırımını planladığının altında bir noktada bırakan işletmeler mevcuttur.

DPT Müsteşarlığı tarafından 2003 senesinde yapılan "İmalat Sektörü Gelişmişlik Sıralaması" çalışmasında, Kocaeli 3., Yalova 10., Bolu 23., Sakarya 22. ve Düzce 35. sırada yer almaktadır. Bölgede sanayi sektöründe, TÜİK 2006 yılı verilerine göre 11.892 işletme faaliyet göstermekte ve sanayi sektöründe toplam 187.306 istihdam sağlanmaktadır. Bölge ihracatın %93'ü sanayi sektörlerinden gerçekleşmektedir. TR42 değerlendirildiğinde, Kocaeli ili öne çıkmaktadır. Bölgede yer alan sanayi işletmelerinin %57'si Kocaeli ilinde, %22'si Sakarya ilinde, %9'u Düzce ilinde, %7'si Bolu ilinde ve 5'i Yalova ilinde yer alırken; bölge sanayi sektörlerinde üretilen bilançonun %70'i Kocaeli ilinde, %22'si Sakarya ilinde, %4'ü Bolu ilinde, %3'ü Düzce ilinde ve %1'i Yalova ilinde üretilmektedir. Bölge sanayi sektörlerindeki istihdamın %64'ü Kocaeli ilinde, %17'si Sakarya ilinde, %11'i Düzce ilinde, %4'er payları da Bolu ve Yalova illerinde sağlanmaktadır (Aydın ve Erel 2010, s. 14).

Türkiye genel verileri dikkate alındığında TR42 ağırlıklı olarak sanayi bölgesi niteliğinde görünmektedir. Bolu'nun içinde olduğu bu bölge için verilen gayrisafi katma değer in sektörel dağılımı, Bolu'nun sektörel dağılımından oldukça farklı bir yapı göstermektedir. Bolu'nun il bazlı 2001 yılı verileri, tarım payının yaklaşık %38 düzeyinde olduğunu göstermektedir. Ağırlıklı olarak hizmetler ve tarıma dayalı üretim yapısı ile içinde bulunduğu bölgeyle farklı karakterde bir il konumundadır.

Bolu ilinin rekabet ve gelişim yapısı incelendiğinde, bu ilin dünyadaki pazar payının değişimi üç bileşenle açıklanabilir. Bu bileşenlerden rekabet gücü etkisi, ilin mevcut ihracat pazarındaki payını artırıp artırmadığının göstergesidir. Adaptasyon etkisi, ilin dünyadaki talep değişimlerine ne derecede uyum sağladığının göstergesidir. Yapısal etki ise, ilin mevcut pazarlarının büyümesinden veya küçülmesinden kaynaklanan ihracat değişimini ortaya koymaktadır. Bu bileşenler aşağıda belirtilmiştir (T.C. Başbakanlık Dış Tic. Müş. 2011, s. 120-121).

İlin Pazar Payı Değişimin Unsurları (Yüz Binde) :

	Rekabet Gücü	Adaptasyon Etkisi	Yapısal Etki
2003-2009	-0,01	-0,01	0,02
2000-2005	0,02	0,01	0,01
2005-2009	0,0	-0,07	0,17

İlin Pazar Payı Değişimin Unsurları (Ülke İçindeki Sırası) :

	Rekabet Gücü	Adaptasyon Etkisi	Yapısal Etki
2000-2009	65	50	34
2000-2005	42	30	27
2005-2009	55	67	23

Yukarıdaki verilerden anlaşılacağı üzere ilin dünya ticaret rekabetindeki yeri, geçen yıllara rağmen yapısalılık dışında çok belirgin bir gelişme göstermemiştir.

Rekabet de üstünlük karlılığı artırmaktan geçmektedir. Günümüzde karlılığı artırmak, lojistik yakınlıktan öte, teknolojik özellik gerektiren işlenmiş mamulleri üretmekten geçmektedir (Kıvanç, 2011, s. 355).

Bolu'da ulaşım sektörüne de kısaca değinilirse; ulaşım sektöründe faaliyet gösteren firma sayısı 2010 yılı itibariyle 296 adettir. Bunlardan 35 tanesi uluslararası taşımacılık yapmaktadır. Uluslararası taşımacılıkta iş potansiyeli, kullanılan TIR karne sayısı ile ölçülmektedir. Buna göre 2008 de 19.359 adet TIR karnesi kullanılmış, 2009 da bu rakam 17.241 âdete düşmüş, yaşanan küresel krizin etkilerinin azalmasıyla da 2010 yılında 19.078' e yükselmiştir.

Bolu'da ulaşım sektöründe, Merkez ve Yeniçağa ilçeleri ağırlıklı olarak rol oynamaktadırlar. 2010 yılı verilerine göre, Türkiye'de kayıtlı toplam 15.095.603 adet motorlu taşıt bulunmakta iken, bu araçların binde 5,06' sı yani 76.355' i Bolu'ya kayıtlı görülmektedir. Bolu'ya kayıtlı bu araçların içinde ticari amaçlı 5.231 kamyon, 923 otobüs, 1.415 minibüs ve 10.184 kamyonet bulunmaktadır. Bu rakamlar nüfus yoğunluğu ile karşılaştırıldığında, olumlu bir görüntü ortaya çıkmış olsa bile araç sayılarının yapısından anlaşılacağı üzere, Bolu bu transit geçiş güzergâhı ve konumunu sayısal olarak üstünlüğe çevirememiştir.

Bolu, genel anlamda net göç veren il konumundadır. Net göç hızı 2000'den sonra önemli ölçüde düşmüş ve istisnai yıllarda net göç almışsa da, bu genel görünüm değişmemiştir. 1999 yılında yaşanan deprem nedeniyle 2000 yılında ve izleyen yıllarda net göç hızının yüksekliği dikkat çekmektedir (Tablo 4).

Tablo 4. Bolu Net Göç Hızı (Aydın ve Erel, 2010: 6).

Gösterge / Yıllar	2000	2002	2008	2010
Net Göç Hızı (Binde)	-40,76	-3,65	9,93	-0,19

İstihdam oranında da 2000 yılında Türkiye ortalamasının oldukça altında olan Bolu, 2010 yılında Türkiye ortalamasının üzerindedir. İşsizlik oranı ise dünya ekonomisinde yaşanan krizin yansıması çerçevesinde yükselmiş, ancak etkilenme oranı Türkiye geneline göre düşük düzeyde olmuştur. Krizin en etkili olduğu 2009 yılında Türkiye’de işsizlik oranı %14’e çıkarken, Bolu’da % 11,5 düzeyindedir. Krizin etkisinin zayıfladığı 2010 yılında ise, işsizlik oranı düşüş göstermiş, Türkiye ortalamasının altına inmiştir.

2. Bolu İli Dahilinde Otoyolların ve D-100 Karayolu’nun Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri İle Karayolu Kaza Bilgileri

2.1. Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri

2005–2008 ve 2011 yılında Bolu ili dahilinde oluşan trafiğin günlük ortalama trafik değerlerini ayrıştırarak, tünelin açılması ile birlikte oluşan trafik akışı yoğunluğunu görme imkanı bulunabilir. Bu değerler trafik güvenliği ve ekonomik gelişimde, ulaşımın değerlerinin ölçülmesinde yardımcı olmaktadır. D-100 Karayolu’nda 2005 yılında Düzce-Kaynaşlı aksında 19.677, Abant-Bolu Batı aksında 12.054, Bolu Batı - Bolu Doğu aksında 13.343 günlük ortalama araç geçişi sağlanmıştır. Bu geçiş sayısının ağır vasıta olarak ayırımında Düzce - Kaynaşlı aksında 8.501, Abant - Bolu Doğu tarafında ise 4.455 olarak gerçekleşmiştir. Tünelin açılmasının ertesi yılında Düzce - Kaynaşlı aksında 19.564 adet geçişle bir değişim yaşanmamışken, Kaynaşlı - Abant aksında 18.105 adet, Abant - Bolu Batı 19.026 adet ve Bolu Batı - Bolu Doğu aksında ise, 18.005 adet günlük ortalama trafik değeri saptanmıştır. 2008 yılında ağır taşıt geçişini ayrıştırdığımızda Düzce - Kaynaşlı aksında 8.530 adetle bir değişim yaşanmazken Kaynaşlı - Abant aksında 7.464 adet, Abant - Bolu Batı aksında 8.002 adet, Bolu Batı -Bolu Doğu arasında ise 7339 günlük ortalama geçişle neredeyse 2 katı bir geçiş artışı yaşanmıştır. 2011 yılında yıllık ortalama günlük trafik değerleri alındığında, Düzce - Kaynaşlı aksında 21.818 adet geçiş, Kaynaşlı Abant arasında 20.677 adet geçiş, Abant - Bolu Batı arasında 20.867 adet geçiş, Bolu Batı - Bolu Doğu arasında ise 20.084 günlük ortalama trafik değeri tespit edilmiştir. Bu yılda ağır vasıta geçişi ayrıntısında Düzce - Kaynaşlı arasında 9.672, Kaynaşlı – Abant arasında 8.615, Abant - Bolu Batı arasında 8.807, Bolu Batı - Bolu Doğu arasında ise 8.461 adet geçiş değeri görülmüştür. 2008 yılında tünelin açılmasının nispi araç sayısı artışı ele alındığında, Düzce - Kaynaşlı aksında negatif yönde bir gelişim gösterdiği, Bolu

Dağı mevkii ve Bolu aksında ise yaklaşık olarak %40'lık artış yönünde gelişim gösterdiği görülmektedir. Tünelden geçişlerde yanıcı ve parlayıcı kimyasal taşıyan araçlara geçiş izni verilmemesi, bu noktada diğer Bolu Dağı geçişini ağır taşıtlar yönünde önemli kılmaktadır.

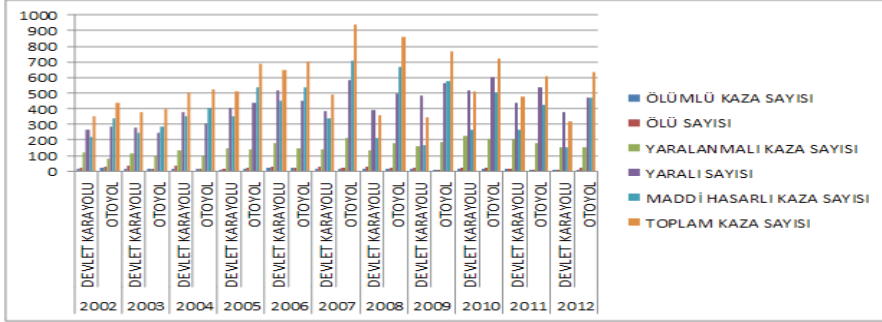
2.2. Bolu İli Karayolu Ulaşım Kaza Bilgileri

Türkiye'de 2002 yılında 61.368 km il ve devlet yolu 1.775 km de otoyol bulunmakta idi. 2009 yılına gelindiğinde 62.219 km il ve devlet yolu, 2.036 km otoyol uzunluğuna ulaşılmıştır (KGM, 2013b). Bolu' da ise 2002 yılında 614 km il ve devlet yolu, 103 km de otoyol, 2009 yılında ise 620 km il ve devlet yolu, 114 km de otoyol uzunluğuna ulaşılmıştır (KGM, 2013c). Karayolları Genel Müdürlüğü'nün açıklamalarına göre 2012 yılı sonu itibariyle tüm Türkiye'de hizmet veren otoyol uzunluğu 2127 km, devlet karayolu ise 63.255 km' ye ulaşmıştır. Bolu özelinde 2012 yılsonu itibariyle 632 km devlet yolu uzunluğuna ulaşılmış, otoyol uzunluğunda ise bir değişiklik olmamıştır (T.C. Bolu Valiliği İstatistiklerle Bolu, 2011, s. 114).

Yıllar içinde Bolu ili içinde bulunan yolların ulaşım kalitesinin artırılması konusunda çalışmalar yapılmış, bunlar göreceli olarak kazaların istenilen düzeyde azaltılmasında okta etkili olmamıştır. Nitekim aşağıda belirtilen veriler hem nüfus popölasyonu, hem de km olarak değerlendirildiğinde Avrupa standartlarının çok altında bir istatistik veri içermektedir. Bolu'da olumsuz iklim koşullarının da kazaların oluşumuna zemin hazırladığı bilinmektedir.

2002-2012 yılları arasında Bolu ili trafik kazası istatistikleri incelendiğinde; 2002 ile 2006 yılları arasında Bolu il sınırları içinde kalan otoyol uzunluğu, 103 km'den 114 km'ye ulaşarak 11 km artış göstermiş, kaza sayısı ise 440'dan 647'ye yükselmiştir. Tünelin açıldığı yıl olan 2007'de en yüksek değer olarak 936 olmuş ve alınan önlemlerle ertesini yıl 862 adet kaza ile azalmaya geçmiştir. 2012 yılında ise bu rakam 632'ye düşmüştür. Otoyola kıyasla, Bolu il sınırları içindeki devlet yollarında ise 2002 yılında 348, 2007 yılında 492, 2012 yılında ise 316 adet kaza meydana gelmiştir. Tünelin açılmasıyla devlet kara yolundaki kazalarda azalma yaşanmış fakat otoyoldaki kazalarda ciddi bir artış yaşanmıştır (Şekil 1, Tablo 5). Bu artışın temelinde tünele yaklaşımda bulunan viyadüklerin olumsuz hava koşullarından en çok etkilenen ve kazaya yol açan bir yapıda olması ve tünelin her iki yönünde giriş ve çıkış kısımlarında oluşan olumsuz yol koşulları olduğu görülmüştür. Beklentilerin aksine gelişen bu kaza artışı yetkilileri önlemler almaya yöneltmiş bunun sonucunda ileride bahsededeğimiz olumsuz yol koşulları ile mücadele içeren kazaları önleyici tedbirler alınmıştır.

Şekil 1. Bolu İline Ait 2002–2012 Arası Oluşan Trafik Kazaları Grafiği (Bolu Emniyet Müdürlüğü, 2013)



Tablo 5. Bolu İlinde Yıllara Göre Meydana Gelen Trafik Kazaları (Bolu İli Emniyet Müdürlüğü, 2013)

		Ölümlü Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralanmalı Kaza Sayısı	Yaralı Sayısı	Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	Toplam Kaza Sayısı
2002	Devlet Karayolu	13	19	119	268	216	348
	Otoyol	18	27	82	287	340	440
2003	Devlet Karayolu	16	35	115	280	245	376
	Otoyol	11	13	99	248	287	397
2004	Devlet Karayolu	16	31	133	378	354	503
	Otoyol	11	15	103	304	406	520
2005	Devlet Karayolu	10	16	149	403	354	513
	Otoyol	14	20	137	438	535	686
2006	Devlet Karayolu	20	28	179	517	448	647
	Otoyol	18	23	146	449	535	699
2007	Devlet Karayolu	15	27	140	384	337	492
	Otoyol	16	18	213	584	707	936
2008	Devlet Karayolu	14	30	133	389	214	361
	Otoyol	17	23	178	497	667	862
2009	Devlet Karayolu	13	20	162	482	168	343
	Otoyol	8	10	185	564	574	767
2010	Devlet Karayolu	17	22	226	517	264	507
	Otoyol	15	22	207	603	500	722
2011	Devlet Karayolu	11	16	205	440	262	478
	Otoyol	10	10	177	536	421	608
2012	Devlet Karayolu	7	10	155	375	154	316
	Otoyol	9	18	152	471	471	632

3. Bolu Dağı Geçidi ve Bolu Dağı Tünel Teknik Bilgileri

D-100 Karayolu'nun 28 km'lik kısmı Bolu Dağı geçişinde bulunmaktadır. Kaynaşlı Abant kavşağı arasındaki bu dağlık yol eşsiz doğal güzelliği, damaklarda kalan farklı lezzetleri, sisle kaplı yolu, trafik kazaları ve bir o kadar da kış aylarındaki zorlu kış koşullarıyla efsaneleşmiştir.

Gümüşova - Gerede Otoyolu projesinin bir bölümü olan Bolu Dağı Geçişi; 25,5 km otoyol, 1,6 km bağlantı yolu olmak üzere toplam 27,1 km uzunluktadır. Otoyol 2x3 şeritli, bağlantı yolu da 2x2 şeritli olarak projelendirilmiş olup toprak tesviye, sanat yapıları, tünel ve üst yapı işlerini kapsamaktadır. Proje'nin Abant Kavşağı - Yumrukaya arasındaki 3 km'lik 2x3 otoyol bölümü ile, Abant Kavşağı'nı D-100 Devlet Yolu'na bağlayan 1,6 km'lik bağlantı yolu, 1985 m uzunluktaki kavşak kolları ile birlikte 17.08.1996'da trafiğe açılmış bulunmaktadır.

Bolu Dağı Tüneli, İstanbul - Ankara istikametinde 3014 metre, Ankara - İstanbul istikametinde ise, 3125 metre olarak hizmet vermektedir. Bolu Dağı Geçişi'nin güney yolu 23.01.2007, kuzey yolu ise 08.05.2007 tarihinde ulaşıma açılmıştır. Bu yolun bünyesinde; 4 adet 4644 m uzunluğunda viyadük, 9 adet 1296 m uzunluğunda köprü, 1 adet 229 m uzunluğunda köprülülük kavşak, 1 adet 76 m uzunluğunda üst geçit köprüsü, 23 tane çeşitli kesitlerde kutu menfez, 2 adet 725 m uzunluğunda kemer menfez ve 13 adet 977 m uzunluğunda boru menfez bulunmaktadır. Bolu Dağı geçişinin Bolu Dağı Tüneli'nin açılmasıyla, araç geçişi açısından karşılaştırılması yapmak için istatistikleri gözden geçirildiğinde, tünelin ağır taşıtlar yönünde bir avantajla kullanıldığı söylenebilir. Tünel geçişine müsaade edilmeyen yanıcı ve parlayıcı madde taşıyan araçların yanı sıra, tünel geçişine uygun olmayan araçlar da Bolu Dağ geçiş yolunu zorunlu olarak kullanmaktadırlar. 2001 yılında 1 şerit eklenerek genişletilen ve kısmen kazıklarla genişletilen yol, 2007 de Bolu Dağı Tüneli'nin açılışı ile eski öneminden çok uzaklaşmıştır.

4. Bolu Dağı Tüneli, Anadolu Otoyolu, Bolu Dağı Geçidi, D-100 Karayolu Trafik Güvenliği

4.1. Bolu Dağı Tüneli ve Anadolu Otoyolu'nun Trafik Güvenliği Önlemleri

Bolu Dağı Tüneli ve viyadüklerinin yapılış aşamasında 2 kez sele ve 2 kez de depreme maruz kalmıştır. Tünel yapım aşamasında yön ve yer değiştirerek bu günkü halini almıştır. Kuzey Anadolu fay hattında bulunan tünel potansiyel tehlike altında olması sebebiyle, Bolu Dağı geçişi stratejik önemini halen korumaktadır. Tarafımızdan çekilen resimler aşağıda verilmiştir (Resim 1).

Resim 1. Bolu Dağı Tüneli ve Viyadükleri



Yukarıda Tablo 5’de verilen kaza kayıtları incelediğinde, otoyolda 2007 yılında tünelin açılmasının ardından oluşan kazalarda bir artış olduğu görülmüştür. Bu artışın nedenlerinin en başında hız ve iklim koşullarının bu bölgede çok sert olması gelmektedir. Yani bu artışın temelinde, tünele yaklaşıırken bu kısımda yer alan viyadüklerin olumsuz hava koşullarından en çok etkilenen ve kazaya yol açan bir yapıda olması ve tünelin her iki yönünde giriş ve çıkış kısımlarında oluşan olumsuz yol koşullarına bağlı olduğu görüşü ağırlık kazanmıştır. Çünkü girişte ve özellikle de İstanbul yolu çıkışında yol güzergâhında buzlanma sebebiyle birçok kaza oluşumuna neden olmuştur. Neticede tünele yaklaşıırken, girişte, çıkışta ve tünel içerisinde hız sınırı getirilerek, tüm araçlar için bu değer 70 km/saat olarak uygulanmıştır.

Tünelin, bağlantı viyadüklerinin ve yolların olumsuz koşullardan arındırılarak, kazaların en aza indirilmesi için aşağıda belirtilen sistemler ile önlemler alınmıştır (KGM, 2013a).

- Telekontrol Sistemi,
- Havalandırma Sistemi ve Yangın Senaryosu,
- Tünel Aydınlatma Sistemi,
- Kapalı Devre Televizyon Sistemi,
- Müsaade edilen hız: 70 km/saat
- Yol Kaplaması: Asfalt,
- Duvar Kaplaması: Beton,
- Kaçış Yönü İşareti: Yangın esnasında kazazedelerin en yakın istikametten diğer tüpe geçebilecekleri araç geçiş / yaya geçiş yön ve mesafesini ışıklı levhalarla gösterilmektedir.
- Plaka Okuma Sistemi: Tünelde 10 adet plaka ve hız okuma kameraları bulunmaktadır. Tünel içerisinde bulunan 66 adet ka-

mera ile olay algılama (olağan dışı bir durumun otomatik tespiti, duran araç, yaya, ters giden araç vb.) yapılarak, görüntüleri kontrol merkezinde bulunan 50» ekranlardan birinde izlenebilmektedir. Ayrıca sesli olarak operatör uyarılmaktadır. Tüm kamera görüntüleri 7 gün 24 saat kayıt edilmektedir.

- Hız İhlali Takibi: Araçların hızını ölçerek kaydedebilmektedir.
- Şüpheli Araç Takibi: Belli zaman dilimlerinde bir aracın belirtilenden fazla sefer görüntülenmesi durumlarını takip edebilmektedir.
- Acil Haberleşme Sistemi,
- Yangın Algılama, İhbar ve Söndürme Sistemleri,
- Trafik Kontrol Sistemi,
- Sis uyarı sistemi,
- Buzlanma Algılama ve Önleme Sistemi,
- Tünel Radyo Sistemi,
- Kamu Anons Sistemi: Tünel içerisinde herhangi bir sebeple kalan sürücü ve yolculara gerekli uyarıda bulunmak üzere Kamu Anons Sistemi tesis edilmiştir. Sırt sırta ikişer adet yüksek güçlü hoparlörden oluşan sistemde her iki tüpte toplam 62 hoparlör mevcut olup, operatör tarafından tek tek veya grup halinde ya da tünelin tümüne anons yapmak mümkündür. Özellikle kaza, yangın vb. olağan üstü durumlarda operatör tarafından yapılacak uyarı ve yönlendirilmelerin sağlanması açısından yolcu ve sürücülerin önemle dikkate alması gereken bir anons sistemidir.
- Otoyolda Aydınlatma ve Sis Uyarı Sistemi,

4.2. Bolu Dağı Geçidi ve D-100 Karayolu Trafik Güvenliği Önlemleri

D-100 Karayolu bağlantısı ve Bolu Dağı geçişinde ise, bu önlemlerin çoğundan bahsetmek pek mümkün değildir. 2001 yılında biten çalışmalarla birinci derece deprem bölgesi içinde bulunan ve Otoyol Abant Kavşaağı ile Kaynaşlı Otoyol Kavşaağı arasındaki 18,2 km'lik mevcut yola, bir şerit ilave edilerek 2x2 şeritli bölünmüş yol haline getirilmiş ve bitümlü sıcak karışımla kaplanmıştır. Proje kapsamında, heyelan önlenmesi amacıyla 100-120-165-200 cm çapında ve toplam 15.858 m uzunluğunda ankrajlı fore kazıklar ve toplam 4.827 m uzunluğunda ankrajlı mini kazıklar inşa edilmiş ve toplam

8.500 m² lik kaya yüzeyi, kaya çivileri ve hasır çelik takviyeli püskürtme beton ile desteklenmiştir.

2001 yılında hizmete açılan proje kapsamında; 1.555.000 m³ kazı, 95.000 m³ beton, 374.000 ton temel ve alt temel, 349.000 ton bitümlü sıcak karışım işleri yapılmıştır. Bolu Dağı Geçişi Projesi kapsamında “Yol ve Trafik Bilgilendirme Sistemi” kurulmuş olup, bu sistem içinde araç ve yol yüzey durumu algılayıcı sistemi, kablosuz görüntü aktarımını sağlayan kamera sistemi, ledboardlar ve sis lambaları yer almaktadır (kolin.com.tr, 2012)

Tarafımızdan yapılan tespitlerde ise, bazı yerlerde yol çizgilerinin bulunmadığı veya silindiği, bazı bölgelerde de bariyerlerin yetersiz olduğu, sis uyarı lambalarının bazılarının yanmadığı, ışıklandırmanın yetersiz ve olmaması nedeniyle de güvenli trafik geçişinin tehlikeye girdiği görülmektedir.

D-100 karayolunun Bolu kent merkezi içinden geçen kesiminde, ışıklı kavşakların yerine köprülü kavşak sisteminin yapılandırılması, kazalarda azalmaya neden olacaktır. Bu noktada Karaçayır mevkiinden geçecek yeni çevre yolu projesi başlamış olup, trafik akışı çevre yoluna taşınması planlanmaktadır.

5. Bolu Dağı Geçidi ve Bolu Dağı Tüneli Açılışının Ardından Ekonomik Yapının Değişimi

1987 TEM Anadolu Otoyolu inşaatının yapımına başlanmasından 2007 yılında tünelin her iki gidiş gelişi yönünde açılmasına kadar olan zaman diliminde, Bolu Dağı geçişi bu yolun her açıdan en stratejik noktası olmuştur. Daha önceki konu başlıklarında Bolu'nun ekonomik yapısının değerlendirilmesi yapılmıştı. Konu çerçevesinde ise bu otoyol ve tünelin Bolu ekonomisini ne şekilde etkilediğinin bizzat yaşayanlardan öğrenilmesinin tespitleri aşağıda belirtilmiştir.

Bunun için 2005 yılına geri dönüldüğünde; o yıllarda Bolu Dağı'nın genel görüntüsü nasıldı? 2005 yılında bölge esnafı neler düşünüyordu? Şimdi ne oldu? Bu soruların yanıtları aşağıdaki tarzda açıklanmıştır.

2005'te 70 dinlenme tesisinde 2.600 kişi çalışıyor, günlük ortalama 680.000 TL ciro gerçekleştiriliyordu. Günlük et tüketimi yaklaşık 5.600 kg ile dağ etrafındaki 7 köy sadece buralardan aldığı gelirle geçimini sürdürmekteydi. Dağ yolundan bir günde 20–25 bin araç, 600 civarında otobüs, 4 bin kamyon ve kamyonet geçişi oluyordu. Bolu Dağı'nın marka olmuş yatırımcılarının 2005 yılına kıyasla, aşağıda belirtilen beyanatları dahilinde Bolu Dağı Tüneli'nin açılmasıyla, nasıl bir ekonomik etki içine gireceğini önceden tahmin ederek, yatırımlarını ya otoyol üzerine kaydardıklarını ya da başka sektörlere yöneldikleri görülmektedir (Hürriyet, 2013) .

Uçar'ın Yeri'nin İşletme M¼d¼r¼ Ahmet Yiğit 14 yaşından beri Bolu Dağı'nda çalışmaktadır. Őirketin sahibi Recep Uçar ile aynı k¼ydendir. Çeşitli zamanlarda Varan, Ulusoy, Koru Oteli gibi tesislerde g¼rev alan Yiğit, o d¼nem t¼nelin yapımını ¼stlenen İtalyan Astaldi Firması'nın kendisine garsonluk teklif ettiğini ancak gitmediğini s¼y¼yor. Bolu Dağı ¼zerindeki tesislerin civarda Bakacak K¼y¼'de dahil yedi k¼y¼ beslediğini anlatan Yiğit Ő¼yle anlatıyor:

Buradaki alışanların ne olacağı önemli, k¼y¼lerde g¼ başladı, sadece bu tesiste 60 kişi alışıyor. Buraya gelenlerle bir anket yaptım. Sadece y¼zde 10'u yaz aylarında buraya gelirim diyor. Kış aylarında hiç kimse gelmeyeceğini s¼y¼yor. Burada önceleri gurbet olayı yoktu Şimdi başlayacak gibi g¼r¼n¼yor.

1999'da d¼rt arkadaş tarafından kurulan Berceste'nin ortaklarından Yusuf Akdoğan, t¼nelle birlikte dağdaki tesislerin m¼řteri bulmakta zorlanacağını s¼y¼yor. İki Berceste tesisinde 180 kişiyi istihdam ettiklerini kaydeden Akdoğan, aynı zamanda y¼resel ¼r¼nler de sattıklarını belirtiyor. Akdoğan, "T¼nelin devreye girmesiyle birlikte t¼m y¼re çalışanları da olumsuz etkilenecek" diyor. T¼nelle birlikte m¼řteri sayısının y¼zde 75 azalacağını d¼ř¼nd¼klerini kaydeden Akdoğan, "B¼y¼k işletmeler kapanmak zorunda kalacak. İlk birkaç ay ne olup bittiğine bakmak istiyoruz. İş hacmimiz y¼zde 50'ye d¼řerse hemen kapatacağız. İhaleye çıkılırsa biz b¼y¼k firmalarla rekabet edemeyiz. Ama kiracı firmalardan taşeronluk da alabiliriz" diye belirtiyor.

Sabahattin'in Yeri 1999 yılında işletmeye açılışı. Sahibi Sabahattin Aydın, g¼nde ortalama 1.500 kişi ağırladıklarını s¼y¼yor. 50 işçinin çalıştığı bu işletmenin diğerlerinden farkı ise Akçaabat K¼ftesi ile ¼nl¼ olması. Kendisi de Akaabatlı olan Sabahattin Aydın, isimlerini kısa bir s¼re önce tescil ettirdiklerini, markalaşma ve kalite konusunda ciddi adımlar attıklarını belirtiyor. Aydın, "Örneğin bundan bir s¼re önce m¼řterilerimize iyi bir hizmet sunabilmek için 70 milyara tuvalet yaptırđık. Şimdi herkes bizi tebrik ediyor" diye konuşuyor. Sabahattin'in yerinin bir başka özelliği de y¼resel ¼r¼nlerin satıldığı b¼y¼k bir markete sahip olması. Bolu t¼nelin açılmasıyla birlikte dağ esnafının sıkıntıya gireceğini s¼yleyen Aydın, aynı kaliteli hizmeti yeni yol g¼zergâhı ¼zerinde de vermek istediklerini bu nedenle ihaleye gireceklerini belirtiyor.

Karanlıkdere Soğukpınar Et Lokantası'nın sahipleri Mustafa ve Murat Kabadayı. Lokantanın işletme m¼d¼r¼ de aynı zamanda Bakacak K¼y¼'n¼n Muhtarı Ali Őeng¼l. Őeng¼l t¼nel ile birlikte k¼y¼n g¼ vereceğini s¼y¼yor. Cevat K¼¼k ise, yıllardır bu lokantanın yanında ahşap hediyelik satıyor. Ren-garenk standlarda Bolu Dağı'nın simgesi haline gelen ahşap beşikler, kaşıklar, yer sofraları, daha pek çok Őey var. Karayollarının bu stantları kaldırmak istediğini s¼yleyerek, "20 milyarlık malım var, bunları ne yapacağım" diyor. Bolu Dağı esnafıyla yapılan sohbetlerde hep aynı kişinin adı geçti, Mahzar Murtazaoğlu. Murtazaoğlu, Bolu Dağı'ndaki ilk tesisin işletmecisi. Buradaki

restoran çalışanlarını çoğu onun yanında yetiştirilmiş. Şimdi 80 yaşlarında olan Murtazaoğlu aslında orman mühendisi. 1959 yılında Bolu Dağı yolunun yapımını üstlenen amcaoğlu, onu bu güzergâhta bir tesis kurması için çağırılmış. O da işini gücünü bırakarak, Varan Tesisleri'nin (günümüzde kapalı konumda) bulunduğu yere bir tesis inşa etmiş. Murtazaoğlu o dönemde günde 4 - 5 aracın geçtiğini söylüyor. Bir süre sonra tesisi Varan'a devreden Murtazaoğlu, aynı güzergâhtaki Koru Oteli'ni kurmuş. Bu süre zarfında o zaman Doruk bugün Ulusoy olan tesisi de yapan Murtazaoğlu, 1972'de Koru Oteli'ni Turing'e satmış. Bugün Kartalkaya'daki kayak otelinin sahibi olan Murtazaoğlu, "Bolu Dağı'ndaki pek çok kişi benim yanımda yetişti. 6-7 yaşlarındayken yanıma geldiler. Şimdi tesis sahibi oldular" diyor. Bolu Dağı'ndaki mola geleneğini başlatan Murtazaoğlu, tünelle birlikte buradaki esnafın da yeni güzergâhta yerini alması gerektiğine inanıyor.

Yeni güzergâhta toplam 520 dönümlük yer bulunduğunu söyleyen Düzce Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Metin Büyük şu açıklamalarda bulunuyor (Aktif haber, 2013).

Bolu Dağı esnafı tünelle birlikte iş hacimlerinin yüzde 80 - 95 oranında düşeceğini, bu da tesislerin kapanmasına ve binlerce insanın işsiz kalmasına neden olacak. Bolu Sanayi Odası ve Düzce Ticaret ve Sanayi Odası olarak birlikte bir çalışmamız var. İzmir'de Mersin'de nasıl güç birliği yapıldıysa biz de güç birliği yaparak yeni yoldaki bu yere talip olacağız. Belediyeleri de işin içine sokarak bu bölgenin insanlarını bu alana yerleştirmek istiyoruz, bu herkesi rahatlatır.

Bolu Dağı Geçidi ve Bolu Dağı Tüneli açılışının ardından eski güzergâhta yer alan birçok dinlenme tesisleri ve akaryakıt istasyonları kapanmıştır. Tarafımızdan çekilen resimler aşağıda verilmiştir (Resim 2).

Resim 2. Bolu Dağında Kapatılmış Bir Akaryakıt ve Dinlenme Tesis



2013 yılına gelindiğinde neredeyiz? Şu an Bolu Dağı A.Ş. nin yönetim kurulu başkanı olan Adnan Daylan'a sorulduğunda; Anadolu Otoyolu ve Bolu Dağı Tüneli Bolu ekonomisini nasıl etkilemiştir? Alınan cevap ise şu olmuştur:

2003 yılında Bolu Sanayici ve İş Adamları Derneği (BOSİAD) başkanlığı yaparken bir televizyon kanalından Bolu hakkında ekonomik içerikli bir program için davet aldım. Bu davet üzerinde kapsamlı bir çalışma yaptık. Bu çalışmaya Valilik, Ticaret Odası, Belediye ve Sivil toplum kuruluşları destek verdi. Bu çalışma sonucunda elde ettiğimiz verilerde Bolu için SWOT analizi çıkardık. Bu analizde karşılaştığımız tehditlerin baş etkenlerinden biri Otoyol ve Bolu Dağı Tüneli olduğu ortaya çıktı. Bolu Dağı Tüneli'nin açılışının yılan hikâyesine dönmesinin ardından Kaynaşlı, Abant Kavşağı arasında zorunlu olarak trafiğin Bolu Dağı Geçidine yönlenmesi, burada ciddi bir ekonomik canlanma yaratmış yatırımlar birbirini izlemiş ve bu kısacık alana toplam 163 adet işletme açıldığı görüldü. Bu işletmelerde 3600 adet sigortalı işçi çalıştığını tespit ettik. Bu işletmelerin açılmadan önce bu bölgede ciddi bir adli suç vakalarının bulunduğu, orman kaçakçılığının yapıldığını ve işletmelerin açılmasının ardından ciddi bir istihdam sağlanmasıyla bu sayının yok denecek boyutlarda küçüldüğü görüldü. Yapılan analizde bir gün mutlaka bu tünelin açılacağı, bu açılışın ardından azalan araç trafiği nedeniyle bu işletmelerin kapanma tehlikesine karşı bir önlem alma ihtiyacını hissettik ve bu noktada girişimcilerle toplantılar yaparak bu konuyu masaya yatırdık. Yapılan irili ufaklı yüzlerce toplantının ardından Bolu Dağı alış - veriş merkezi, konaklama ve yaşam alanı doğdu. Burası Bolu, Düzce ve Ankara İstanbul yolu yolcularının yanında Tüm Batı Karadeniz bölgesine de hitap etmektedir.

Ayrıca bu açıklamalarının sonunda; bu kuruluşun sosyal etkilerinin de olduğunun göz ardı edilmemesi gerektiği ve bu hususta çalışmalar yaptıklarını, çevre köy ve yerleşkelerde bulunan üreticilerin üretimlerinin de bu tesiste satışının yapılarak bölgeye katkı sağlamaya çalıştıklarını belirtmiştir.

Bu konuyla ilgili görüşülen Gökdemir Şirketler Gurubu'nun yönetim kurulu başkanlığını yapan Emin Gökdemir'e benzer soru (Bolu Dağı Geçidi ve Bolu Dağı Tüneli açılışının ardından ekonomik yapının değişimini nasıl görüyorsunuz?) yöneltmiştir. Emin Gökdemir'in vermiş olduğu yanıtlara göre; Anadolu Otoyolu ve Bolu Dağı Tünelinin açılışı, Bolu Dağı geçidinde faaliyet gösteren işletmeleri çok olumsuz etkilediği ve ardı arkasına bu işletmelerin birer birer kapandığı, bu işletmelerin hem istihdam ve ekonomik gelişimini sekteye uğrattığı, yapılan yatırımların atıl kaldığı belirtilmiştir. Ayrıca Gökdemir, bu durumun etkisinin azaltılması için Bolu Dağı geçişinin alternatif özelliği korunmak suretiyle, bir çekim alanı yaratılması gerektiğini belirterek, bu geçişin yol kalitesinin artırılmasını, ışıklandırılmasını, kış koşullarında geçişin daha sağlıklı olarak sağlanabilmesi için, güvenlik önlemlerinin artırılmasının olumlu etki göstereceğini açıklamıştır. Geçen yıllar içinde atıl kalan bu işletmelerin kârlı bir işletme olarak tekrar hayata geçirilmesi için, yatırımcılara cazip teşvikler verilerek bunun gerçekleştirilebileceğini belirtmiştir.

Açılan tünelin ardından kapanan bu işletmelerinin yerine Bolu Dağı'nın Abant Kavşağı tarafına Yumrukaya mevkiine yapılan Highway Outlet alışveriş dinlenme ve konaklama tesisi, ülkemizin ve Avrupa'nın en büyük otoyol üzeri alışveriş, eğlence ve dinlenme tesisidir. Bu alışveriş merkezi aşağıda belirtilen hususlara sahiptir.

- 630.000 m² lik tesiste 1.000.000 m³ toprak dolgusu yapılmıştır. Bu toprak dolgu ortalama bir ada büyüklüğündedir.
- Binanın cephesi 520 m' dir.
- Binanın çatı alanı 6 futbol sahası büyüklüğündedir.
- Merkez, 37.500 m² kiralabilir alan, 25.000 m² ortak kullanım alanı ve 20.000 m² benzin istasyonları, konaklama alanları ve binek oto restoranları ile çok katlı alışveriş merkezlerine göre çok daha rahat ve konforlu alan imkânları sunmaktadır.
- 1750 m² Balo&Kongre salonu ile bölgenin kültürel, geleneksel ve sanatsal etkinliklerine hizmet ederek, bölgenin kültür ve etkinlik merkezi olmayı amaçlamaktadır.
- 3750 araçlık otopark kapasitesi bulunmaktadır.

2010 yılı üçüncü çeyreğinde faaliyete geçen işletme, 75.000.000 USD yatırım değeri ile Türkiye ve Avrupa'nın en büyük Otoyol yatırımı özelliğini korumaktadır. Burada günlük olarak 75.000 kişi, 15.000 binek araç, 1500 Otobüs, 2000 Kamyon-TIR hizmet alabilecek kapasitesi mevcuttur. Bu işletmede 1500' e yakın kişinin istihdam edildiği belirtilmektedir.

Sonuç

Yukarıda detaylarıyla belirtildiği gibi Bolu ili; Bolu Dağı Geçidi ve Bolu Dağı Tüneli'nin yakının da bulunmasına, Türkiye'nin 2 önemli metropolünün arasında çok stratejik konumda olmasına rağmen, gerek sanayileşme gerek tarım, gerekse turizm alanında kararsız bir yapı içinde kalmış, belli başlı birkaç sektörün üretim ve ticareti kısıncından çıkamamıştır. Birçok noktada konumundan kaynaklı olarak avantajları kullanamayıp sosyal ve yapısal güçlüklerin katkısıyla gelişime engel olan bir yapı içermektedir.

Yakın zamanda yaşanan Deprem ve bölgenin Kuzey Anadolu Fay Hattı'nda bulunması dışında, coğrafi durumu dışında bir engel bulunmayan ilin coğrafi avantajları daha üst noktadadır.

İlin uzun süreli, kalıcı ve istikrarlı büyümesinin ve saklı kalmış turizm potansiyelinin destekleyici politikaların gerçekleştirilmesi kaçınılmaz

görünmekle beraber, Bolu'nun bu noktada kararlılığını göstererek tarım mı, sanayi mi, turizm mi vb. kendisine özgü hangi türlerde kapsamlı politikalar geliştireceğine karar vermesi gerekmektedir.

İlin ülkemiz içinde öne çıktığı kanatlı hayvan yetiştiriciliği ve işlenmesindeki entegre yapısı yanında, birkaç beyaz eşya üretim tesisi dışında organize sanayi bölgesi bile doluluk sorunu yaşamaktadır. Belki de oluşturulacak planlama ile Bolu ili, yukarıda belirtilen bu sektörlerin hepsinde bir rol edinmeyi hedefleyebilir. Burada da nüfus ve yetişmiş insan gücü problemi kendini göstermektedir.

İlin karayolu dışında ne demiryolu ne de denizyolu bağı mevcuttur. Küresel rekabetin artık bölgesel rekabetin üzerine çıktığı düşünöldüğünde, artık Otoyol ve Bolu Dağı Projesi nedeniyle bir transit geçiş güzergâhı noktasına gelmiştir. Bu oluşum yukarıda da belirtildiği gibi kısa vadede olumsuz etkiler yaratmış olsa da, bu erişilebilir olma avantajını Bolu en iyi şekilde değerlendirmesi gerekir.

Bolu yerel girişimciliğin ve ortak girişim yapısının zayıf olarak öne çıktığı bölgelerden birisidir. Ortaklık kültürünün geliştirilerek yeni yapısal girişimlerin yapılması, kaçınılmaz olarak görölmektedir. Bolu D-100 Kara Yolu'na sırtını dönmemeli ve bizzat bu durumu avantaja çevirmenin yollarını aramalıdır. Metropollere yakın olmak demek, buralara daha ucuz maliyetle mal satmak demektir.

2005–2008 ve 2011 yılında Bolu ili dahilinde oluşan trafiğin günlük ortalama trafik değerleri ayrıştırılmış, tünelin açılması ile birlikte oluşan trafik akışı yoğunluğunu görme imkanı bulunmuştur. Bu değerler trafik güvenliği ve ekonomik gelişimde, ulaşımın değerlerinin ölçülmesinde yardımcı olmuştur. 2002–2012 yılları arasında Bolu ili trafik kazası istatistikleri incelendiğinde; tünelin açıldığı yıl olan 2007'de en yüksek değeri alarak 936 kaza olayı olmuş ve alınan önlemlerle ertesi yıl 862 adet kaza ile azalmaya geçmiştir. 2012 yılında ise bu rakam 632'ye düşmüştür. Otoyola kıyasla, Bolu il sınırları içindeki devlet yollarında ise 2002 yılında 348, 2007 yılında 492, 2012 yılında ise 316 adet toplam kaza meydana gelmiştir. Tünelin açılmasıyla devlet kara yolundaki kazalarda azalma yaşanmış fakat otoyoldaki kazalarda ise ciddi bir artış görölmüştür.

Bolu kendi içinden çıkardığı değerlerle, üniversite kenti hedefini henüz tamamlayamadığı görölmektedir. Üniversitenin ilde ekonomiye katkısı yadsınamayacak derecede yüksektir. Bolu'da inşaat sektörünün yapısal tercihlerini bile üniversite potansiyeli belirlemektedir.

Bolu yapılan ölçümlerlerde refah seviyesi yüksek illerden biri çıkması nedeniyle, maalesef kamu desteklerinden nispeten mahrum olarak yoluna devam ederek ilerlemeye çalışmaktadır. Nitekim ilde kamu yatırım harcamalarından, reel sektöre yapılan harcamalar binde 1 bile değildir. Zengin turizm potansiyeli olmasına rağmen, turizmde yatırım teşviki bulunmayan ilin turizm kamu harcaması büyüklüğü 2010 yılında Türkiye toplamının sadece binde 0,11' i olmuştur.

Bolu'nun yabancı yatırımcılar açısından cazibe merkezi olması için, teşvik sistemlerine ihtiyacı bulunmaktadır. Bölgesel olarak çevre illerinin bu imkânı, Bolu'nun bu noktada geride kalmasına sebebiyet vermektedir. Bolu devam eden hızlı tren yol çalışmaları ve gelişen hava yolu taşımacılığı nedeniyle, transit yolcu taşımacılığında kavşak nokta olma özelliğinin gittikçe zayıflaması tehlikesiyle de karşı karşıyadır.

Yapılan bu çalışmada, elde edilen tespitler ve kullanılan yöntemler dikkate alınarak, gerçekleştirilen araştırmalar sonucunda ortaya çıkan hususların; Bolu iline özel olarak ciddi bir büyümenin yaşanmasında etken rol oynamadığı, yapılan yatırımların istihdam ve yatırımcılar tarafından yeni gelişmeler getirmediği, kalkınma veya büyümede bir model oluşturmadan çok uzak olduğu, trafik yoğunluğundan kaynaklanan trafik kazalarındaki can ve mal güvenliği açısından beklenen pozitif gelişmelerin istenilen düzeyden daha aşağıda kaldığı, Bolu'nun özelinden çok, fayda maliyet dengesinde ulusal yapıya daha faydalı olduğu, ulaşımın kısılması ve erişilebilirliğin kolaylaşması avantajlarının, Bolu iline has avantaj olarak yeterince kullanılmadığı ve konuyla ilgili verimli projelerin yapılamadığı, projelerden yoksun kalındığı, sektörel gelişmelerin yetersiz ve zayıf kaldığı, Bolu'nun zenginliklerinin sanayileşmedeki kararsızlığının ve yetersiz istihdam kalitesinin yanında yetersiz nüfus yapısının da etkenlerden biri olarak öne çıktığı görülmüştür.

Bu saydığımız nedenlerle Bolu genç dinamik nüfus yapısını, biriken sermayesini, doğal kaynaklarını, cennet doğasını kullanarak bu günden lojistik üs olma yolunda bu avantajlarını değerlendirmeli, insan kaynaklarını ve potansiyelini zorlamalıdır. Çünkü küresel rekabet kapının önüne gelmiş dayanmıştır.

Kaynakça

Aktifhaber (2013). "Bolu Dağı Tüneli Esnafı Vuracak", <http://www.aktifhaber.com/bolu-dagi-tuneli-esnafi-vuracak-46383h.htm> (erişim tarihi: 13.04.2013)

- Aydın, B. ve Erel, D. (2010). *Bolu İli 2010 İktisadi Raporu*, Bolu: Kemal Matbaacılık.
- Bolu İli Emniyet Müdürlüğü (2013). *473888285.10237.62186,616.(13)13.1399 sayılı belge*, Bolu.
- DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü) (2005). *Türkiye İstatistik Yıllığı*, Ankara.
- Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2010). *TR42 Doğu Marmara Bölge Planı, 2010-2013*, Kocaeli.
- Hurriyet (2013). "Anadolu Otoyolu Viyadükleri Riskli", <http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=53725> (erişim tarihi: 13.04.2013)
- KGM (2013a). "Bolu Dağı Tüneli Elektromekanik Sistemleri", <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Otoyollar/BoluTuneli/bolutuneli2.pdf> , (erişim tarihi: 12.03.2013)
- KGM (2013b). Devlet ve İl Yolları Envanteri", <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletveIlYolEnvanteri.aspx> (erişim tarihi: 31.03.2013)
- KGM (2013c). "Otoyol Envanter Bilgisi", <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/OtoyolEnvanterBilgisi.aspx> (erişim tarihi: 31.03.2013)
- Kolin.com.tr (2012). "Ankara-İstanbul Yol İnşaati", <http://www.kolin.com.tr/projeler/bitene-projeler/ulastirma-ve-altyapi/ankara-istanbul-devlet-yolu-bolu-dagi-gecisi-bolunmus-yol-insaati.htm> , (erişim tarihi: 13.04.2013)
- T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı (2011). İl İl Dış Ticaret Potansiyeli, Ankara.
- T.C. Bolu Valiliği (2011). *İstatistikliklerle Bolu, 2011*, Bolu: Karayolları Müdürlüğü.
- Tanrıyar, K. (2011). *Rekabet Üzerine*, İstanbul: Tor Ofset San. Tic. Ltd. şti.
- Tümertekin, E. (1987), *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Matbaası.