

Avrupa Milletlerarası Büyük Yollar Ağı

Paris'te 27-28 Nisan 1961 tarihinde yapılmış olan Avrupa Yollar Günü münasebeti ile dört seri konferans verilmiştir. Bunlardan birincisi yukarıdaki başlıkla Milletler Arası Yollar Federasyonu Umum Müdürü A. Rumpier tarafından verilmiş olup aşağıdadır.

Dünya iktisadının umumî temayüllü devletlerin imkânlarını aşan yapıların artırılmasını teşvik etmektedir. Böyle bir konjonktürde nakliye işleri dahili karakterinden milletlerarası cereyanlara inkişaf etmektedir. Bu sınırlar aşırı trafik, iktisadın bu şekilde gelişmesi isteğine de müsait düşmektedir.

Karakteristikleri oldukça mütecanis olan vasıtaların seyrüseferini sağlamak üzere standartları tesbit edilmiş milletlerarası bir yol ağının yaratılma faydeleri buradan intişar etmektedir.

Milletlerarası teşkilâtlar himayesinde birçok hükümetlerin temsilcileri bu meggalelere cevap verecek güzergâhları târif, tanzim ve yeknesak teknik esaslarla koordine etmek ve tahakkuku için malî imkânlar aramak maksadı ile toplanmışlardır.

Böylece Avrupa Kıt'ası için 1947 den beri O.N.U. nun bir bölümü olan Avrupa İktisadî Komisyonu (Commission économique pour l'Europe) C.E.E. milletlerarası trafiği haiz bir yol şebekesi etüdüne girişmiş ve 1950 de «Milletlerarası Büyük Yollar İnşası Üzerine Deklerasyon» u yayınlamıştır.

Bu günkü konferansın esaslı olan bu konuya tekrar dönülecektir.

Amerika Kıt'asında 18800 mil uzunluğunda Alaska'dan Güney Amerika'nın ucu olan Ateş Adasına kadar uzanacak Amerikalar arası yolun, bu en mühim irtibatları sağlayacak ana damarın inşası devletler arasındaki bu babdaki iş birliğini göstermektedir.

Amerikalar arası yol kongrelerinde bu şebekenin inkişafı için lüzumlu iş birliği ve işin malî cephesi karara bağlanmıştır.

Bu günkü malûmatlarımıza göre 19230 mil yol her mevsim geçit vermekte ve 1442 mil yol da yalnız

Çeviren :
Şevket TOKUŞ
Yük. Müh.

○

kurak mevsimde açık kalmaktadır. Bir eksiklik yalnız Orta Amerika'da kalmıştır. Guatemala, Hondura, Nicaragua, Costarica Devletlerinde 422 mil tamamlanmış 932 mil de inşaa halindedir. Panama'nın Güneyi Kolonbiya'nın Kuzeyi olan Darien bölgesinde yol 465 millik bir uzunlukta proje halindedir. Sebebi Ekvator ormanlarındaki zorluklardır.

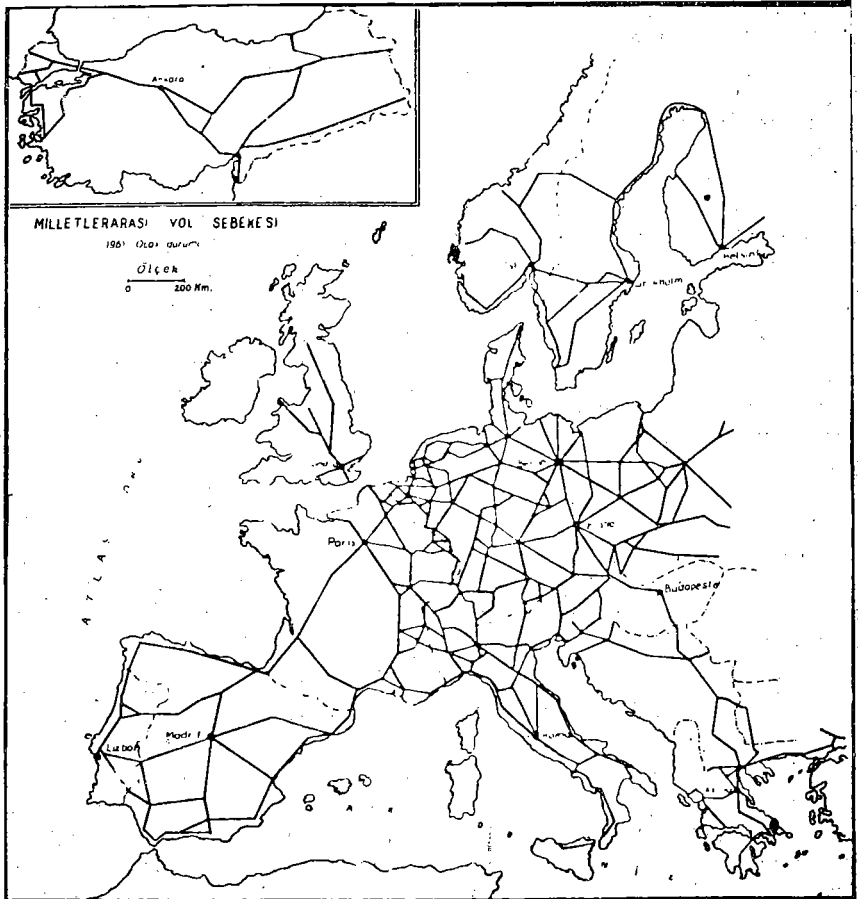
Asya'ya gelince, Birleşmiş Milletlerin Asya ve Uzak Şark İktisadî Komisyonu (E.C.A.F.E.) 1958 Kasımında milletlerarası yollar meselesini ele almıştır.

Bu kadar vâsi bir kıt'anın meselelerindeki muhtelif karakter göz

önüne alınarak beynelmilel şebekenin etüdü için kıt'ayı üç bölgeye ayırmak kararını almıştır. Birinci bölge Vietnam, Kamboc, Laos, Taylant, Birmanya, Malezya; ikinci bölge Doğu Pakistan, Hindistan, Seylan ve Nepal ile Batı Pakistan ile iltisaklar ve üçüncü bölge de Batı Pakistan, Afganistan ve İran olarak tesbit edilmiştir.

Bu bölgelerin her biri için birer mütehasıslar gurubu teşkil edilmiş olup vazifeleri şebekayı tesbit, yol işaretlemesinde yeknesaklık temini için teklif, vasıtalar için karakteristikler tesbiti ve beynelmilel trafik kaidelerinin tanzimidir.

Alt komite 1960 Kasım - Aralık aylarında Katman'da da yaptığı beşinci toplantısında alâkalı memleketleri hâlihazır yol şebekeleri du-



Milletlerarası yol şebekesi

rumu muvacehesinde evvelâ bu devletlerin dahili iktisatları için yollarını sür'atle tanzim etmeleri lüzumunu ve tanzimin beynelmilel yollar çerçevesi içinde yapılmalarını devletler arasındaki irtibatların be-hemahal teminini, aynı zamanda ameliyenin çok zor ve pahalı olup şimdilik etüt mevzuunu ve malî araştırmalar gerektirdiğini kabul etmiştir. Alt komite milletlerarası trafik vasıtalarına uygun tek tip bir işaretleme esasını kabul etmiş ve bu şebekenin gerçekleşmesi yolunda Avrupa'da yapılan tarzda Nafia Vekilleri mertebesinde konferansların tertip edilmesini tavsiye etmiştir.

Şunu da ilâve edeceğim ki, İ.R.F. Teşkilâtı Londra'daki organı kanalı ile Türkiye ve İran arasındaki bağların müstaceliyetle gerçekleşmesi için çalışmaktadır. Bu iki devlet hem E.C.A.F.E. hem de C.E.E. ye dahil bölgelerde bulunmaktadır.

Yine O.N.U. çerçevesinde Afrika İktisadi Komisyonu (C.E.A.) geçen Şubat ayında Adis Abeba'da yaptığı üçüncü oturumunda Afrika Kıt'ası için ilk defa olarak kara yolu nakliyatının inkişafı için lüzumlu ehemmiyeti göstermiş ve bu kıt'a-nın kalkınmasına tesir eden faktörler arasında yola verilmesi lâzım gelen önemi belirtmiştir. E.C.A.F.E. nin yaptığı gibi bir çok kararlar alınmış olup kıt'ayı evvelâ iki bölüme ayırmışlardır. Her bölgede ilgili devlet temsilcileri ile C.A.E. nin mahalli ajanlarından müteşekkil çalışma hey'etleri teşkili tavsiye edilmiştir.

Birinci bölge Afrika'nın Senegal'den Kongo'ya kadar olan batı kısmını kaplamaktadır. İkinci bölge Doğu Afrika'yı yani Habeshistan topraklarından Mozambik'e kadar olan kısmı ihtiva etmektedir.

Bundan başka E.C.A.F.E. de olduğu gibi Batı Afrika bölgesi için 1961 yılı içinde ilgili devletlerin Nafia Vekillerine bir toplantı tertip edilmiştir.

Afrika hakkında malûmatımızı tamamlamak için şunu da ilâve edelim. 1958 yılında Mozambik'te ve 1960 ta da Nigerya'da olmak üzere, Büyük Sahra Güneyi Afrika, Teknik

İş Birliği Komisyonu iki konferans tertiplemiştir.

Konferansların mevzuu nakliye karakteristiklerini, toprak, iklim ve malzeme ocaklarını özelliklerini göz önüne alan bir yol inşaat politikası meydana çıkarmak idi. Bu konferanslardan ikincisinin cereyanı sırasında İ.R.F. temsilcileri tarafından ileri sürülerek Batı Afrika memleketleri arasındaki kara yolu irtibatları ilk defa olarak münakaşa mevzuu edilmiştir.

Addisabeba'da C.E.A.'nın toplantısına tesiri hiç de küçümse-nmeyen kararlar alınmış bulunmakta-dır.

Şimdi bu sınırlar ötesi yol şebekesinin gerçeklemesine bütün dünyada çalışıldığını göstermek istedikten sonra tekrar Avrupa'ya döneceğiz. Milletlerarası yolların mal mübadelesini inkişafında en önemli bir yer işgal ettiğini bu çalışmalar göstermektedir.

Avrupa İktisadi Komisyonu (C.E.E.) milletlerarası trafiğin azami kolaylıkla cereyanını temin maksadı ile birçok anlaşmalar yapmış olup bazıları şunlardır :

— Demiryolları için Berne Anlaşması ne ise kara yolları nakliyatı için (Mal Nakliyatı Kontratı) üzerinde bir anlaşma yapılmış; özel bir gümrük rejimine tâbi vasıtalar için sınırlarda normal gümrük kontrolü nü kaldıran bir T.I.R. karnesi ihdası; 1949 anlaşmasına ve protokolunun esaslı olan yol trafik ve işaretlemesi üzerinde milletlerarası bir proje kabulü,

— Kaza istatistiklerinin yeknesak hale getirilmesi, birçok kabul ve tavsiyeler 1949 anlaşmasının maddelerini trafik emniyetini daha mükemmel hale getirmek maksadı ile daha vâzih ve kat'i şekle sokmuştur.

1947 de Dahili Nakliyat Komitesi tarafından meydana getirilen bir çalışma heyeti turistik ve iktisadi ihtiyaçlara cevap veren bir milletlerarası yol şebekesi teşkili işi yüklenmişti. Bu çalışma heyeti müzakerelerini: (Milletlerarası Büyük Yollar İnşası Üzerine Deklerasyon) başlığı altında neşretmiştir ki 16 Eylül 1950 den 30 Haziran 1951

tarihine kadar ilgili devletlere imzaya sunulmuştur. Bu tarihten sonra da Avrupa İktisadi Komisyonu çalışmalarına iştirâk eden bütün memleketlerin kabulüne sunulmuştur.

Bu gün 1950 deklerasyonuna imza koyan ve sonradan iştirâk edeceğini bildiren memleketler şunlardır: Avusturya, Batı Almanya, Belçika, İspanya, Fransa, Yunanistan, İtalya, Lüksemburg, Norveç, Hollanda, Portekiz, İngiltere, İsveç, Türkiye ve Yugoslavya.

Bulgaristan ve Macaristan deklerasyona iltihaka niyetli oldukları bildirilmiştir.

Deklerasyonun bir numaralı ilâvesinde verilen güzergâhlar yalnız çalışma heyetine iştirâk eden devletlerin arazilerini ihtiva ediyordu. Bu gruba yukarıdaki saydıklarım-dan başka Danimarka Finlandiya, İsviçre ve Çekoslovakya da iştirâk etmiştir.

Yol şebekesi çalışma heyetinde temsil edilmeyen memleketlerin arazisinde de tamamlanmış olup ileride bu devletlerin iştiraki halinde güzergâhın tasdiki veya değiştirilmesi ihtimali düşüncesi ile harita üzerinde noktalı olarak gösterilmiştir.

Bu güzergâhlar numaralanmış olup sonradan yolcular tarafından kolaylıkla tanınması için özel şekilde işaretlenmiştir. Bu işaret yeşil bir fon üzerinde (E) harfi ile yolun arap rakamları ile yazılmış numarasından ibarettir. Başka işaretlerle üstüste veya kombine olarak da kullanılabilir.

Sonradan 1953 tarihinde Brüksel'de imzalanan protokolla zamanın Fransa Hükûmeti Nafia Vekili M. Andre Morice'in inisiyatifi ile meydana gelen Avrupa Nafia Vekilleri Heyeti Konferansında beynelmilel nakliyatın inkişafı özel olarak kara yolları nakliyatı başka bir plânla ele alınmıştır.

Konferans bu maksatla milletlerarası trafiği haiz yolların inşasına karar veren deklerasyonun tatbik işi ile ilgilenmiş ve Cenevre Konferansı metnini imzalamış olanları bu hedefe iştiraklerini sağlamaya çalışmıştır. Şebekenin tanzimi için her devletin vermesi lüzumlu

krediler ve işin tahakkuku için gerekli program senelik olarak hazırlanmaktadır.

Güzergâhlar, ana beynelmilel yollar için birden yirmi altıya kadar diğer tâli yollar da otuz birden yüz altıya kadar numara almışlardır. (EI-E 26, E3I-E106) bu numaralamada şebekenin ana istikametlerini meydana getiren münasebetlerde mümkün olduğu kadar ileri bir devamlılık teminine çalışılmıştır.

Bazıları beynelmilel karakterleri iyi tebarüz ettirdiklerinden burada zikretmek istiyorum. Şöyle ki:

— E.I yolu Londra'yı Paris ve Roma üzerinden Palermo'ya bağlar.

— E.3 Stockholm'u Lizbon'a, Hamburg, Anvers, Paris Salamank'dan geçerek bağlar.

— E.5 Londra'yı Türkiye, Suriye sınırına birleştirir, geçtiği şehirler Viyana, Budapeşte, Belgrad, Edirne ve İstanbul.

— Nihayet E.8 Londra'yı Lahay, Berlin, Varşova üzerinden Rusya'ya bağlamaktadır.

Nafia Vékileri Konferansına iştirak eden 18 memlekette bu yolların toplam uzunluğu 51000 km. dir. Bu rakam toplam uzunluğu 2 milyon 276 bin km. olan mahallî 2 nci derece yollar veya devlet yolları meyanında beynelmilel yol olarak vasıflandırılmış yolların toplam uzunluğudur.

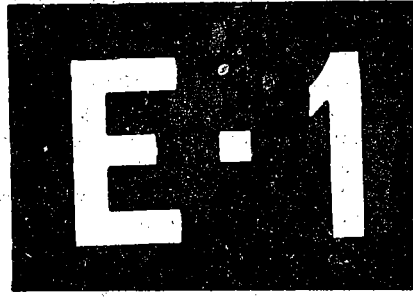
İlgili memleketlerin dahillî şebekeleri uzunluğu ile beynelmilel yolları mukayese edilirse çok değişik bir kesir elde edilir ki bu İngiltere'de % 0,5 den Türkiye'de % 10 a kadar çıkmaktadır.

Bununla beraber ekseriyetle en fazla trafiği taşıyan ana yollardan müteşekkildir. Yapılan istatistikler beynelmilel yolların % 70 inden 1100vasita/gün % 20 sinden de 5500 vasita/gün geçtiği tesbit edilmiştir. Şu halde milletlerarası yollar ilgili memleketlerin millî plânlanmasında umimiyetle en önemli mevkiî işgal etmektedir.

Beynelmilel yol tulû en fazla olan memleket Fransa'dır. Yukarıdaki beyan Fransa'daki beynelmilel yolların iktisadî ihtiyaçlara bilhassa turistik trafiğe kifayet etmediği mealindeki tenkide bir cevap teşkil etmektedir. Harita üzerinde beyaz

boşlukları görülen yerleri diğer itinererlerle doldurmak şüphesiz mümkün olabilirdi. Ancak bu metod suhuletten ileri gidemezdi. Zira Cenevre'de mütehasısların 15 sene içerisinde yapabileceğine karar verdikleri 6675 km. beynelmilel yol şebekesinden fazla, tulûn tanzimi için gerekli malî imkânların mertebesini iyi tanımamak olurdu. 1950 den beri edinilen tecrübeler o tarihlerde almış olduğumuz tutumun doğruluğunu iyice isbat etmiştir.

Beynelmilel yol şebekeleri tesbit edilirken yukarıdaki malî mertebedeki düşüncelerden başka, bu nevi yollardan geçecek olan vasıtaların ağırlık ve gabarileri de göz önüne alarak itinerer tanzimine gidilmiştir. Şu halde bu seçim Cenevre'de muvazi olarak devam eden çalışmalarla bağlıdır. Bu çalışmalar netice-



sinde varılacak mutabakatlara uygun olarak beynelmilel yollarda bazı mahallî kaideleri aşan eb'ad ve ağırlıkta vasıtaların trafiği kabul edilecektir.

Vasıtalar için kabul edilen standartlar 1949 anlaşmasının 7 numaralı ilâvesinde nesredilenler oldu ve işte bu standartlar yardımı ile ki beynelmilel yollara dâhil edilecek yolları târif eden beynelmilel yollar deklarasyonu 2 numaralı ilâvesi vücut buldu.

Böylece târif edildikten sonra şebekenin tesbit edilen gayeye cevap vermesi için ağırlık ve eb'ad bakımından standartlaştırılmış vasıtaların trafiğini taşıyabilecek kabiliyette olması istenirdi.

Çalışma gurubu bu yollar için sayanı kabul normları tesbit etti.

Evvelâ enkesit olarak yollar trafiğin şiddetine göre 3 sınıfa ayrıldılar.

Birinci katagoride 7 m genişlikte bir tek şose kabul edilmiş, bu da

dağlık kısımlarda 6 m ye inebileceği kabul edilmiştir. 2 nci katagoride asgari 7 m lik 2 ayrı şose kabul edilmiştir.

3 ncü katagori muvakkat olarak kabul edilmiş olup 10,50 m. lik 3 şeritli şoseleri ihtiva etmektedir. Bu da nâdiren 9 m ye inebilmektedir.

Yol güzergâhının çizimi üzerinden geçilen arazinin topoğrafik durumuna göre târif edilmiş karakteristikleri haiz sınıflara ve bunlara tekabül eden proje hızlarına göre yapılmıştır.

Mevzu bâhis proje hızları 100 - 120 km/h, 80 km/h ve 60 km/h dir. Plânda ve tulânî kesitte eğrilik yarıçapları görüş mesafesi ile tâyin edilmiştir. Özel ve mufassal emirler gerek demiryolları ile gerekse diğer bir yolla aynı seviyede kesişmeyi menetmiş, yol ayrımlarını ve sanat yapılarının genişlik ve serbest yüksekliklerini târif ve tesbit etmiştir.

Nihayet hudutların geçilişi garajlar, yol yardım servisleri gibi özel servisler üzerine dikkat çekilmiştir.

Yukarıda bahsedilen bir numaralı ilâvenin ana hatları bunlardır.

1950 den beri yol tekniği ve trafik etüdlerindeki tekâmül, C.E.E.'nin kara yolu nakliyatı halk komitesini mevzu bahis ilâveyi tekrar gözden geçirmeye sevk etmiştir.

Bu maksatla 12-13 Eylül 1957 de Cenevre'de bir çalışma heyeti toplanmış ve münakaşa mevzuunun temeli olarak Beynelmilel Daimî Yollar Kongresi Birliğinin 2. Teknik Komitesinin sunduğu dokümanları almışlardır.

Teklifler, kara yolu nakliyatı halk komitesinin 17-20 Eylül 1957 oturumlarında kabul edilmiştir.

Umumi olarak, kabul edilen yeni metin, eskisine nazaran, hususiyetlerin tâyininde daha fazla kat'iyet getirmiştir. Bununla beraber bazı yerlerde projenin müelliflerine daha fazla selâhiyet bırakılması uygun görülmüştür. Meselâ «Nazara alınacak trafiğin şiddetine esas olarak 30 saatlik puant» gibi sert bir tabir yerine «trafiğin sıkışık olduğu saatları, kabul edilebilir bir miktarda sınırlamak ve düşük frekanslı puantlar haricinden seçmek üzere 1

saatlik puant» tâbiri kabul edilmiştir.

Yollar yine 3 katagoride mütalâa edilmiştir.

Birinci katagorinin târifine yeni bir sarahat ilâve edilmiştir ki bu sarahat kabul edilecek âzami trafiğin tâyinini bu trafige iştirak eden vasıtaların dağılışıma göre yapılması hakkındadır. 1950 deki metin «fazla miktarda ağır ve yavaş hareket eden vasıtaları ihtiva etmemek şartı ile» 100 Vasıta/saat gibi bir rakam verilmekte idi, şimdi bunun yerine 600 vasıta/saatlık akış ile % 30 ağır vasıta veya ağır vasıta olmaksızın 900 Vasıta/saat kaidesi vazedilmiştir.

2 nci katagoriye gelince, târifi eskiden olduğu gibi trafik akımı ayrılmış iki şosedden ibaret değil, geçici olan eski 3 ncü katagorinin târifini ele alıp tesbit etmişler ve 3 olarak sınıflanmış olan şerit adedinden bu tahdidi kaldırmışlardır.

Kabul edilen azami saatlik trafik kesafeti birinci katagori için kabul edilen şartlar dahilinde 3 şeritli yollar için 900-1300 vasıta/saat 4 şeritli yollar için 1500-3000 vasıta/saat'dir ki bu rakamlar ağır vasıtaların nisbetine ve 2 istikametteki trafiğin muvazenesine göre verilmiştir.

3 üncü katagori bizim kanunlarımızla târif edildiği gibi otorutlara dairdir. Yalnız ilâve olarak, bu tip yollar tek istikametli ve ortasında yeşillik bulunan 2 şosedden ibaret olduğu bahsedilmiştir. Başka bir yerinde bisikletli ve yaya trafiğine dair bir sarahat konmuş ve böylece hususi pistlerin yapılması kabul edilmiş olup, ayrıca demir yolu ile de münasebetler kat'î olarak tesbit edilmiştir. Buna göre normal tipli yollarda demiryolu şose kısmının haricine otorutlarda ise platformun haricine çıkarılmıştır.

Tûlani makta ve düzlemde çizimgörüş mesafesine göre 4 proje hızı üzerine 60-120/km saat arasında yeknesaklaştırılmıştır, ancak bunlardan sonuncusu yalnız ayrı şeritli ve giriş çıkışları özel olarak etüd edilmiş yollarda kabul edilmiştir.

Bu temel hızlara göre plânda asgari yarı çap 100 den 500 m ye kadar değişmektedir.

Yeni metin, otorutlar üzerinde durmayı veya park yapmayı kat'î olarak yasak etmiştir. Otorutlarda banketler en az 2,5 metre olacaktır ve mecburi hallerde buralarda durulacaktır.

1950 metninin ilâvesinde olduğu gibi yeni metinde imkân dahilinde aynı seviyede kesismeyi kaldırmaktadır. Sarahatla ilâve etmektedir ki eğer böyle bir tanzim mümkün olamamışsa kavşakta trafige istikamet veren bir adacık yapmalı ve lüzumunda beynelmilel yol 2 ye ayrılmalı, trafiğin her iki istikameti arasında yeteri kadar bekleme sahası bırakılmalıdır.

Şimdi, milletlerarası yol sebekekerinin malî cihetinin ortaya koyduğu meselelere temas kalıyor.

Milletlerarası yol şebekesinin târifi daha ilk başlangıçta malî cephesinin tescilli şeklinde tecelli etmiştir. Kara Yolu Nakliyatı Alt Komitesince selâhiyet verilerek meydana getirilmiş çalışma heyeti işte bu hususu aksettirmiştir. «Çalışma gurubu... bu yolların etüd, proje ve inşaatı için gereken malî ve idarî şartları tâyin edecektir.»

İlgili hükümetler nezdinde şebekenin malîyetini tesbit için birçok anketler açılmıştır. Fakat esasen noksan bulunan cevaplar neticesinde bu heyet kısmî dahi olsa, âza devletlerin bir anlaşmada birleşmelerini sağlayacak her hangi bir formülü dahi teklif edecek kudrete sahip bulunmadığını anlamıştır.

1950 yılı Mart ayında Alt Komite bu meseleyi ele almaya karar vermiş, bu maksatla önceki istatistiklerin etüdünün inkişafını sağlayacak yeni bir çalışma komitesi kurmuş ve bir neticeye varamamış olmakla beraber Beynelmîlel Yollar Federasyonunun teklifi ile bir Beynelmîlel Malî Büro tesisi projesini etüd etmiştir.

Nafia Vekilleri Konferansı tekrar Avrupa Yol Yatırımı Fonu fikrini ele almıştır. Vekiller Komitesi şu dört nokta ile tahmil edildi: Böyle bir Fon'un lüzumu ve ehemmiyeti, devletlerin iştirakindeki ahval ve şerait, devletlerin teminatı meselesi, malî durumun ahvali ve işleme şekli. Bu etüdlere neticesinde

her ne kadar beynelmilel bir yol Fon'u vücuda getirmenin ehemmiyeti inkâr edilemezse de bunun doğruluğunu müdrük yeter ortak bulunup birleştirilemeyeceği kanaati hâsıl olmuştur. Ortaya konan sebepler gunlar idi :

1 — Transfer müşküllerinin belirli ameliyelere tekabül eden taahhütlerin neticelerinin kıymetlendirilmesine müsaade etmemesi.

2 — Fon'un vazifesini sıhhatle yapabilmesi bâbında devletlerin mütesanit bir teminatlarının tasavvuru imkânsızlığı.

3 — Finanse edilecek işleri memleketler için bir rehin olamıyacağı hakikatı.

4 — Yine mühim sayıda memleketlerin müşterek fikirlerinin ameliyenin her devirde ancak geçici olabileceği ve belirli sayıda memleketi ilgilendireceği.

5 — Nihayet hukukî meseleler çıkınca kabili kabul çözümlerin çok zor bulunabileceği.

Bununla beraber muayyen bazı itinelerlerin halli için ilgili devletlerin küçük guruplar kurlmaları bir çözüm oldu. Şöyle ki, her gurup ameliyeler için malî imkânlarına uygun olanını yani gerek millî bütçelerden gerekse özel teminatlara bağlanmış ödünç paralarla bu işleri halletmek yollarını arayacaktı.

Tasavvur edilen işleri fiile çıkarmak için Vekiller Konferansı (C.E.N.F.), O.E.C.E. nin bu işe iştirâkini sağlamaya karar verdi

Bu teşkilât edinmiş olduğu bazı mücerret misâllere dayanarak bir memleketin diğer bir memlekette yapılan yolun bedeline hissesi kadar iştirâki formülünü kabul etmemiştir.

Buna karşılık bazı beynelmilel teşkilâtların bir veya birkaç memlekete alelade şartlardan daha müsait krediler vermesini veya birkaç memleket birleşerek bir üçüncüden veya beynelmilel malî teşkilâtlardan kredi teminleri daha mümkün görüldü.

Tabiatı ile bu tip ameliyelerde çıkan engeller Milletlerarası Yol Fonu Teşkilinde rastlananlarla aynı cinsden olmuştur, fakat dar çerçeve dahilinde hal olması daha büyük ihtimal dahilindedir. O.E.C.E. nin dü-

rumu Vekiller tarafından teşkil edilen komitenin durumunu teyit etmektedir.

Hâlen aşağıdaki devletler arasında dar bölgeler tesis edilmiş durumdadır :

- Almanya, Belçika, Lüksemburg,
- Almanya, Hollanda,
- Almanya, İsviçre,
- Almanya, Danimarka,
- Almanya, Avusturya,
- Almanya, Fransa,
- Belçika, Lüksemburg,
- Fransa, Belçika, Lüksemburg,
- Fransa, İtalya,
- Avusturya, İtalya, Yugoslavya,
- Yunanistan, Türkiye, Yugoslavya.

Şimdiye kadar görülen ilgili memleketlerin her biri yalnız kendi

toprakları üzerinde kendi imkânları ile işleri mali cephesini tekeffül etmekte olduğudur. Dar gurupların vazifesi, her gurubun heyetini teşkil edenler için azami derecede ve en iyi şekilde istifade sağlanması gayesi ile yatırımları koordine etmektir.

Bu koordinasyondan başka, Vekiller Konferansı büyük beynelmilel yol şebekesinin tümünün tanziminin hakikat olma inkişafını takip etti.

1959 senesi sonunda, C.E.N.T. memleketlerinde şebekenin % 56,5 u 1950 deklarasyonu normlarına uygun idi. Tabiatı ile bu yüzdeler her memleket için değişiktir: Hollanda'da % 88, Fransa'da % 80, Danimarka, İspanya, Lüksemburg, İsveç, İsviçre'de % 60 ilâ % 65 arası ve nihayet Türkiye'de % 44.

dir ki, tümünde trafik ihtiyaçları dir ki, tümünde trafi ihtiyaçları ile şebeke imkânları arasındaki yer

değiştirme, nakliye ekonomisinin çok zararına olarak gittikçe artmaktadır. Şebekenin büyük bir yüzdesi üzerinde yakında günde 4000 vasıtalık ortalama hacma birkaç sene içinde erişilecektir. Bu hacım ise şebekenin büyük bir kısmını teşkil eden iki şeritli yolların kullanılabilme imkânlarının son sınırını teşkil ettiğinden ya bunlar genişletilecek, yahut yeni şoseler yapılması lüzum edecektir. C.E.M.T. memleketlerinin ekserisinin programlarında yeni oturut yapıları bulunup uzunluğu 6000 km. civarında olacaktır.

Şu halde, bunlar gelecek seneler için lüzumlu çok mühim yatırımlar olacaktır. Hacmi kadar ehemmiyetli diğer bir tarafı da bu yatırımların devamlı olmasını sağlamaktır.

Referans : Revue generale des Routes et des Aerodromes. No. 354 Juillet 1961.

YAZISIZ

