

## ÇERNOBİL FACİASININ 12'NCİ YILDÖNÜMÜ...

### NÜKLEER FELAKETİN İZLERİ HALE ÇOK TAZE

Patlamanın ardından Ukrayna'da 3.5 milyon, Rusya'da üç milyon, Beyaz Rusya'da 2.5 milyon kişi "Dar tehlike çemberi"nden etkilendi. Yayılan radyasyonun olumsuz etkileri Türkiye'de de görüldü.

UKRAYNA'daki Çernobil Nükleer Santrali bünyesinde bulunan 4 No'lu Reaktör'ün 26 Nisan 1986 tarihinde patlamasıyla oluşan ve dünya kamuoyunda "Çernobil Faciası" olarak adlandırılan kazanın üzerinden 12 yıl geçmesine karşın, olayın yol açtığı sonuçlar hala tartışılıyor.

"Nükleer çılgınlık" olarak da adlandırılan Çernobil'deki kaza, 26 Nisan 1986 günü sabaha karşı saat 01.23'te, 4 No'lu Reaktör'ün patlamasıyla başladı. Patlamayla birlikte reaktörde bulunan yakıtın yüzde 70'i dünyaya yayıldı, olaydan dünya kamuoyu 48 saat sonra işveç'in uyarısıyla haberdar oldu.

İnsanlık tarihinin en büyük teknolojik faciası olarak nitelenen ve dünya nükleer endüstrisinde "Dönüm noktası" olan Çernobil kazasından sonra, dağılan SSCB'de 3.5 milyonu Ukrayna'dan üç milyonu Rusya'dan, 2.5 milyonu da Beyaz Rusya'dan olmak üzere toplam dokuz milyon insan, kazanın ilk "Dar çemberi"nden etkilendi.

Bu üç ülkeden 400 bin kişi yerini-yurdunu terketti, kazadaki ölü sayısı ise 29'u yangını söndürmeye çalışan

itfaiyeciler olmak üzere 35 kişi olarak açıklandı. Ancak kazanın etkisi sadece bu üç ülkede değil, Avrupa'nın birçok yerinde de yıllarca hissedildi.

#### Kazanın etkisi

Dünyaca ünlü çevre örgütü Greenpeace tarafından hazırlanan bir raporda, Çernobil kazasıyla birlikte, İkinci Dünya Savaşı sırasında Japonya'nın Hiroşima ve Nagazaki kentlerine atılan atom bombalarının 200 misli radyoaktivitenin açığa çıktığı açıklandı. Kaza sonrası yayılan radyasyondan birçok Avrupa ülkesindeki süt, sebze, meyva ve balık üretimi olumsuz şekilde payını aldı, Türkiye'nin Karadeniz Bölgesi'ndeki fındık ve çayla Trakya'daki üzüm ve kavun-karpuzun da radyasyondan etkilendiği belirtildi.

Bu konuda 1987 yılında bir rapor yazan ve Türkiye'de üretilen dokuz marka çayın hepsinde Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) belirlediği iki bin bekerelik sınırın birkaç katı radyasyon bulunduğunu vurgulayan ODTÜ'lü üç öğretim görevlisi ise dönemin Türkiye Atom Enerjisi Kurumu (TAEK) Başkanı Prof.Dr.Ahmet Yüksel ÖZEMRE ile mahkemelik oldu. Dönemin Sanayi ve Ticaret Bakanı Cahit ARAL'da çaydaki radyasyonun insan sağlığını etkileyecek boyutta olmadığını savundu.

#### Kanserde artış

Çernobil kazası, etkilediği üç ülkede "Troid kanseri" vakalarında büyük artışa neden oldu. Kazanın meydana geldiği tarihten geçen yıla kadar Ukrayna, Beyaz Rusya ve Rusya'da izi belirlenen 680 troid kanserliye rastlandı. Beyaz Rusya hükümeti de kazada yangının söndürülmesinde,

nükleer atıkların korunmasında ve öteki tasfiye işlemlerinde çalışan 800 bin işçide troid kanserinde yüzde 4000, şeker hastalığında yüzde 700, kan hastalıklarında yüzde 840, habis urlarda yüzde 160 artış kaydedildiğini belirledi.

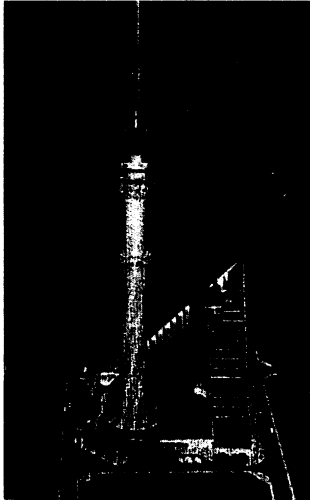
Ayrıca, bu üç ülkede uluslararası sağlık kuruluşları tarafından yapılan araştırmalarda da özellikle 1990-1994 yılları arasında pek çok hastalıkta büyük artışlar olduğu saptandı. Bu kuruluşlar, sinir sistemi bozukluklarında yüzde 43, sindirim organları hastalıklarında yüzde 28, kas ve kemik sistemindeki bozukluklarda yüzde 62 ve habis tümörlerde yüzde 38 artış belirlediler.

**Bizim Gazete, 27 Nisan 1998**

#### 236 METRELİK KULE

**Türkiye'nin en yüksek kulesi Beylikdüzü'nde yükseliyor. İnşaatına geçen ay başlanan kule, 23 günde 70 metre oldu. Bitince tam 236 metreye ulaşacak.**

Tamamlandığında İstanbul'a tepeden bakacak olan kule, 30 milyon dolara (7.2 trilyon lira)



malolacak. Bu yılın sonunda bitirilmesi planlanan kulenin 144'üncü metresinde döner bir bölüm bulunacak. Kulenin yanında yapılacak Medya Merkezi'nde ise 2 bin kişilik konferans salonu, stüdyolar, iş ve alışveriş merkezleri yer alacak.

#### Avrupa üçüncüsü olacak

Şantiye şefi, inşaat mühendisi Emre BÖLÜKBAŞI kulenin tamamlandığında Avrupa'nın 3'üncü, dünyanın 10'uncu en yüksek kulesi olacağını söyledi. 15 dönümlük bir arazi üzerinde inşa edilen dev kulenin alt çapı 20, üst çapı 9 metre. İçi boş ve kayar kalıp sistemiyle yapımı süren kulenin 165 metrelik kaba inşaatının 100'e yakın işçi ve 5 mühendisin 2 vardiya halinde çalışmasıyla Mayıs ayı sonlarında tamamlanacağını söyleyen BÖLÜKBAŞI, kulenin, daha sonra eklenecek verici anteniyle birlikte 236 metre yüksekliğe ulaşacağını belirtti.

Kulenin hemen yanında yapılacak Medya Merkezi'nde ise 2 bin kişilik konferans salonu, alışveriş iş merkezleri ile stüdyolar yer alacak.

**Hürriyet Gazetesi, 4 Nisan 1998**

#### TÜP GEÇİT DAHA AKILCI

İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) İnşaat Fakültesi Ulaşım Ana Bilim Dalı öğretim üyesi Prof.Dr.Güngör EVREN, "İstanbul'un iki yakasını birleştirmek için, tüp geçidin tüm yönleriyle köprü projesinden daha akılcı olduğunu" savundu.

Prof.EVREN, bir Türk-Amerikan konsorsiyumu tarafından üç yıllık çalışma sonucunda hazırlanan ve 1987 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na verilen İstanbul Boğazı Demir Yolu Tünel Geçişi ve İstanbul Metrosu

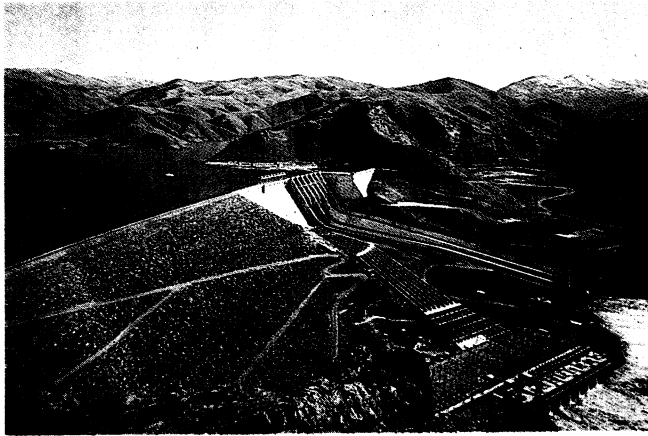
(IRTC) başlıklı raporda, tüm tektonik ve jeolojik incelemelerde boşazda tüp geçişi açısından "Herhangi bir deprem tehlikesi bulunmadığına" yer verildiğini bildirdi. Tüp geçişi projesine, istenildiğinde motorlu trafiğe uygun sistem de yapılabileceği bilgisini veren EVREN, ancak bunun toplu taşıma sorunu yaşayan İstanbul'da, bireysel trafiği artıracığı için akılcı olmadığını söyledi.

Raylı sistem için gerekli olduğu öne sürülen binde 2 eğitim nedeniyle, "Tüp geçişi, boşazın 50 metre derinliğine inip-çıkması için gerekli olan geçiş mesafesinin 50 kilometre olduğu" iddialarını da komik bulduğunu belirten EVREN, bilimsel olarak binde 80'le binde 100 arasında eğimin yeterli olacağını, bunun da 13 kilometre uzunluğunda yapılacak bir tünel anlamına geldiğini vurguladı.

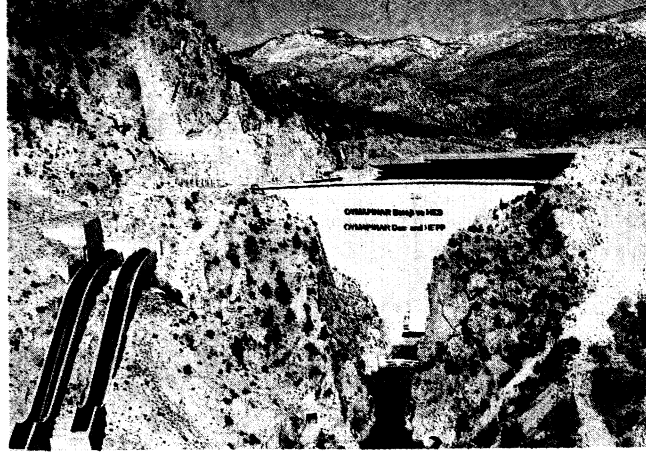
Tüp geçişi Yenikapı-Söğütözü arasında yapılmasının çok uygun olacağını belirten EVREN, geçişi, Anadolu yakasında Kadıköy banliyö hattına, Avrupa yakasında ise Halkalı banliyö hattına bağlanarak, her iki hattın tek metro hattı olarak kullanılabilmesini sözlerine ekledi.

**Bizim Gazete, 29 Nisan 1998**

## BARAJLAR DA SATIŞA HAZIR TEAŞ, hidroelektrik santrallerinin satışına ilişkin



*Keban Barajı*



### hazırlıklarını tamamladı

Türkiye'nin en büyük paylaşım alanlarından biri haline gelen enerji sektöründe özelleştirmeye yönelik çalışmaların arkası kesilmiyor. Enerji Bakanlığı şimdi de 1998 karı 500 trilyon lirayı geçen ve enerji üretim maliyetleri termik santrallerin yüzde 3'ünü oluşturan hidroelektrik santrallerinin işletme haklarının 20 yılına devreni ilişkin hazırlıkları tamamladı. Aralarında Atatürk, Keban, Oymapınar, Altınkaya, Çatalan, Derbent gibi hayati önemi bulunan hidroelektrik santrallerinin olduğu devir ihalesinin nisan ayı sonunda duyurulması bekleniyor.

### Tekellere kaynak

Elektrik Mühendisler Odası Başkanı **M.Asim RASAN**, enerji sektöründeki özelleştirmeyi uluslararası tekelere kaynak aktarımı olarak nitelendirirken,

Türkiye ekonomisinin işgal altında olduğunu söyledi. Enerji Bakanlığı, enerji santralleri ve dağıtım şebekelerinin özelleştirilmesinin ardından, uzun zamandır konuşulan, ancak kamuoyunun tepkisinden çekilmesi nedeniyle ertelenen hidroelektrik santrallerinin da 20 yılına devrine ilişkin son hazırlıklarını tamamladı.

Türkiye Elektrik Üretim ve İletim AŞ (TEAŞ) tarafından çalışmaları tamamlanan ve Türkiye'nin bugün sahip olduğu toplam 21 bin 137 megavat kurulu enerji gücünün yüzde 45'ini oluşturan hidroelektrik santrallerinin nisan ayı sonunda ihaleye çıkarılacağı bildirildi. TEAŞ, hidroelektrik santrallerinden elde ettiği elektriği 140 lira maliyetle üretiyor. Buna karşın TEAŞ, TEDAŞ'a elektrik satarken termik ve hidrolik santraller arasında fiyat farkı uygulamıyor.

RASAN, enerji sektöründeki özelleştirmeyi "**Yeni kapitülasyonlar**" olarak tanımlayarak, "**Termik santrallerin maliyetinin onda birine verildi. Bugün hidroelektrik santrallerin maliyeti. Mantık aynı**" diye konuştu.

EMO Genel Sekreteri **Ali Yiğit** de santrallerin özel sektöre devrinin utulim değil yağmalama olduğunu söyledi. Yiğit şöyle konuştu: "**Yatırımları özelleştirip kamuoyunu devre dışı**

**bırakıyorlar. Türkiye'de ekonomiyi düzeltmeye yönelik değil, yağmalamaya yönelik çalışılıyor. TEDAŞ'ın zarar ettiği söylendi. Bu doğru olsaydı kimse bu sektör ihalelerine talip olmazdı. Barajların bütününe ilişkin maliyet çok düşük. Kilovatsaat başına 120-150 lira. Basit işletme maliyeti söz konusu."**

### Devlete saldırı var

Enerjide özelleştirmeye giden ülkelerdeki aksaklıkların, yüksek fiyattan satılan elektriğin göz ardı edildiğini söyleyen Yiğit, "**Dünyadaki örnekleri göz ardı ediliyor. Örneğin İngiltere'de fiyatlar yükseldi. İşletmede birçok sorun ortaya çıktı. Anzalar arttı. Türkiye'de bu işler kar mantığına bırakıldı**" diye konuştu.

**Cumhuriyet Gazetesi, 23 Nisan 1998**

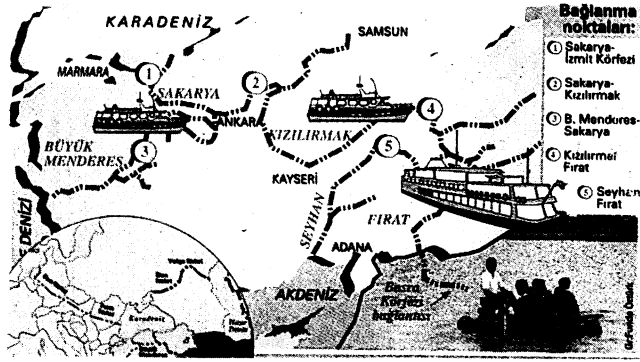
### TRAFİĞE ALTERNATİF: NEHİR YOLU

İTÜ'den Prof.Dr.AĞIRALIOĞLU ile Ekonomist KOZAL, Avrupa'daki gibi nehir yolu öneriyor. Projeye göre, Kızılırmak ile Fırat kanalla bağlanacak ve Karadeniz'den Basra'ya ulaşılabilecek.

Proje gerçekleşirse Moskova gibi Ankara, Sivas ve Kayseri'de iç liman olacak. Sakarya Nehri'nin İzmit Körfezi'yle birleştirilmesi ile İstanbul Boğazı'nın rahatlatılması da planlanıyor.

### Hazırlanan projeye Türkiye'deki büyük nehirler birbirine bağlanarak taşımacılığın su üzerinden yapılması sağlanacak 13 katrilyonluk yarar getirecek

Nehir taşımacılığı Avrupa'da İngiltere, Fransa, Hollanda, Almanya gibi çeşitli ülkelerde bugün oldukça yaygın olarak kullanılıyor. 1993 yılında Tuna ile Ren Nehri birleştirilerek, Karadeniz Kuzey Denizi'ne bağlandı. 1994'te Avrupa iç su yollarında 425 milyar ton yük taşındı.



ülkeleri ile Karadeniz'in güney limanları arasındaki mesafenin 400 kilometre kısalacağına dikkat çeken KOZAL, gemilerin nehirlerden geçişi için hidrolik ya da asansör sisteminin kullanılabilceğinin söyledi.

**Milliyet Gazetesi, 21 Nisan 1998**

## DEMİRYOLU DEVLET POLİTİKASI OLUYOR

9. Ulaştırma Şurası'nda siyasiler, yılların ihmali için günah çıkarırcasına konuştu. Yılmaz, Ecevit ve Menzir, demiryollarına önem verileceğini bildirdi. Demiryollarına yeniden önem verilmesi konusu, dün Ankara'da başlayan 9. Ulaştırma Şurası ile gündeme geldi. Şuranın açış konuşmasını yapan Başbakan Yılmaz; haberleşme, ulaşım ve enerji altyapılarının çağdaş toplumun gereği olduğunu belirtti, "21. yüzyılda Taş Devri'ni yaşayan bir ülke olmak istemiyorsak haberleşme, ulaşım ve enerji yatırımlarını sürdürmek zorundayız" dedi.

Türkiye için artık 5-10 yıllık projelerin yeterli olmadığını belirten Başbakan, bundan sonra Türkiye'nin geleceği için 30-40 yıllık projeler başlatılacağını, Ankara-İstanbul hızlı tren projesinin bu yıl içinde ihale edileceğini, Kars-Tiflis demiryolunun yapımına da kısa sürede başlanacağını söyledi. Yılmaz, Türk Telekom'un bu yıl sonuna kadar özelleştirileceğini belirtti, şüra üyelerinden Devlet Demiryolları'na ait limanların da özelleştirilmesi için gerekli çalışmaları yapmalarını istedi.

## Yeni Politika

Başbakan Yardımcısı Ecevit, Atatürk'ün Kurtuluş Savaşı'nı başlatmak üzere Anadolu'ya çıktığında, iletişim ve ulaşım ağında etkili bir duruma gelmeyi öncelikli bir gereksinim olarak benimsediğini söyledi, şunları ekledi: "Kurtuluş Savaşı'nı kazanıp Cumhuriyet kurduktan sonra Atatürk, ekonomik kalkınmanın ve ülke bütünlüğü güvence altına alınmanın öncelikli bir koşulu olarak

demiryollarını yaygınlaştırma kararı almıştır. O yıllarda maddi olanakların sınırlı olmasına karşın bir yandan yabancıların elindeki demiryolları ulusallaştırılırken, bir yandan da demiryolculuğun sınırlı altyapısı oluşturulmuştur. Bütün dünyada demiryolu teknolojisinde hızlı atılımlar gerçekleştirilirken, Türkiye'de bazı çevreler demiryolu taşımacılığını çağdaş bir ulaşım sistemi gibi görmüş veya göstermişlerdir. Karayolu taşımacılığına aşırı ağırlık verilmiştir. Oysa kara, deniz, demir ve havayolunun birbirleriyle bağlantılı ve dengeli olması gereklidir. Demiryolları, 55. Hükümet ile yeniden Türkiye'nin gündemine gelmiştir."

## Trafiğe de Çözüm

Ulaştırma Bakanı Necdet Menzir, "Eğer bir ülkenin ulaştırma ve haberleşme altyapıları yeterli değilse, o ülkenin gelişmiş ülke olarak vasıflandırılması mümkün değildir" dedi, Bakanlığın ulaştırma politikalarını şöyle özetledi:

"Türkiye'de demiryolları ihmal edilmiştir. Taşımacılığın yaklaşık yüzde 90'ı karayolları ile sağlanmaktadır. Dengeler demiryolu aleyhine bozulmuştur. Bu durum, trafik kazalarında büyük artışlara yol açmıştır. Demiryollarını yeniden gündeme getirmeye çalışıyoruz. Kombine taşımacılığı teşvik ediyoruz. Özel sektörü yatırım yapmaya çağırıyoruz. Amacımız, Ulaştırma Bakanlığı'nı, kurallar geliştiren ve sektörü denetleyebilen bir kurum haline getirmektir."

Türkiye'de sayıları 6.5 milyonu bulan özürülerin toplumla bütünleşmelerini sağlamak açısından ulaştırma ve haberleşme sektörüne önemli görevler düştüğünü anlatan Menzir, çocuk ve özürülerin sorunlarını çözecek önlemlerin alınması gerektiğini bildirdi. Menzir, çevreye zarar vermeyecek ulaşım türlerinin yaygınlaştırılmasına da önem verdiklerini vurguladı.

**Bizim Gazete, 9 Haziran 1998**

Dünyada su taşımacılığının tercih sebeplerinin başında yakıt tüketiminin, gerekli insan gücünün, toprak kaybının az oluşu ve zararlı çevre etkisinin bulunmaması geliyor. aşağı Sakarya Nehri Ulaşım Projesi'nin yıllık toplam faydası ise 52 milyar 808 milyon dolar (yaklaşık 13 katrilyon lira) olarak hesaplanıyor.

Türkiye'nin nehirleri, ulaşımında yeni bir alternatif oluyor. Avrupa'da yaygın olarak kullanılan nehir ulaşımının Türkiye'de de başlatılması için proje çalışmaları tamamlandı. büyük nehirlerin kanallarla birbirine bağlanmasıyla ortaya çıkacak sistem uygulandığı zaman Ankara, Sivas gibi şehirler birer "iç liman şehri" olacak. proje önümüzdeki günlerde birçok ilin valiliğine sunularak tartışmaya gidecek. İTÜ İnşaat Fakültesi Hidrolik bölümü Prof.Dr.Necati AĞIRALIOĞLU ve Ekonomist Remzi KOZAL'ın hazırladığı ön projeye göre, Kızılirmak ve Firat'ın bir kanalla bağlanmasıyla Karadeniz'den Basra'ya ulaşım sağlanacak. Böylelikle deniz kıyısı olmayan Ankara, Sivas ve Kayseri gibi şehirler Moskova gibi bir iç liman şehri olacak. Kızılirmak ile Firat eksenini, Sivas Divriği-Erzincan / Kemaliye bölgesinden bir kanalla bağlanarak oluşturulacak. Bu eksen, Türkiye'nin içişleri merkezi haline getirilerek özellikle İstanbul başta olmak üzere büyük şehirler de göç baskısından kurtulacak. Ayrıca bu projeye, Sakarya

Nehri'nin İzmit Körfezi'yle birleştirilmesi ve İstanbul Boğazı'nı rahatlatarak alternatif bir geçiş sağlanırsa, İzmit Körfezi'nin de pislikten kurtarılması planlanıyor. Sakarya Nehri'nin İzmit Körfezi'ne bağlanmasıyla Marmara Denizi ile Karadeniz, yine Sakarya'nın Büyük Menderes ile bağlanmasıyla da Karadeniz ve Marmara Ege'yle birleşecek. Kızılirmak'ın Sakarya ile bağlanmasıyla Ankara, hem Karadeniz, hem Marmara hem de Ege Denizi'yle bağlantılı bir nehir liman şehri olacak.

## Tuna örneği

Prof.AĞIRALIOĞLU, Tuna Nehri'nde taşımacılığı incelemek üzere yurtdışında bulunuyor. Ana projenin bir bölümünü oluşturan Aşağı Sakarya nehri ulaşım projesi fizibilite çalışması da şu an Sakarya Valiliği'nce inceleniyor. Önümüzdeki günlerde Samsun Valiliği ile de konuyu detaylı bir şekilde görüşeceklerini belirten Remzi KOZAL, "Türkiye'nin kaynaklarının daha iyi bir şekilde değerlendirilebilmesi için kendimizi sorumlu saydık. Bu önemli projenin gerçekleştirilebilmesi için bir an önce fizibilite çalışmasının yapılması gerekiyor. Bu proje, ekonomik ve stratejik açıdan Türkiye'yi dünyada bir numaralı ülke konumuna getirecek. Karadeniz bir ticaret denizine dönüşecektir" dedi. 1984'te Tuna-Karadeniz kanalı, açılarak Orta Avrupa