

TÜRKİYE RAYLI SİSTEMLERİ YENİDEN KEŞFEDİYOR

MURAT KARAYALÇIN'LA ANKARA METROSU ÜZERİNE SÖYLEŞİ

Söyleşi: Mustafa ATMACA, İnş. Müh.
Şevket ÇORBACIOĞLU, İnş. Müh.

MUSTAFA ATMACA- Türkiye Mühendislik Haberleri 41 yıldır Türkiye'de yayınlanan en uzun süreli ve en eski meslek dergidir. 41 yıldan beri yayın hayatında olmamıza karşın kamuoyu tarafından pek tanınmayız. Nedeni şu; meslek dergilerinin genel kamuoyunu ilgilendiren konuları içermediği sanılır. Halbuki, dergimizde politikacılara veya devleti yönetenlere de hitap eden önemli yazılar yayınlanır. Ama ne yazık ki, onlar bu yazı ve düşüncelerle ilgilenmezler. 384 ncü sayımız., hafif metroya ve kent içi ulaşımına ayrılmış bir sayı. Bu sayının özellikle Ankaray'ın açılmasına da denk düşmesiyle birlikte sizinle söyleşi yapmamız gerekli oldu. Kabul ettiğiniz için çok teşekkür ederiz.

MURAT KARAYALÇIN-- Rica ederim.

MUSTAFA ATMACA- Özellikle Ankaray Projesi tam olarak sizin belediye başkanlığınız zamanınızda planlandı ve şimdi de işletmeye açıldı. Ankaray Projesinin öyküsünü sizden dinlemek istiyoruz. Metro Projesi dışında neden Ankaray?

MURAT KARAYALÇIN- Bana bu fırsatı verdiğiniz için çok teşekkür ederim. Bu kadar uzun

süredir yayın yaşamında olan ve inşaat mühendisleri topluluğunun izlediği bir dergide, hafif raylı sistemle ilgili bir söyleşide bulunmak benim için gerçekten çok büyük bir fırsat, çok büyük bir onur. Aslında Ankaray'la ilgili bir değerlendirmeye geçmeden önce, dünya geneline yönelik bir gözlemimi aktarmakta yarar görüyorum.

Dünya raylı sistemlere daha farklı bir bakış açısıyla bakmaya başladı. Raylı sistemler sanki dünyada yeniden keşfedilmiş gibi özel ilgiyle izlenmekte. Daha önceki yıllarda dünya ulusları, dünya devletleri bu konuda çok sağlıklı olmayan,

soğuk savaşın kavramlarının kullanıldığı birtakım değerlendirmelerle karşı karşıya kalmışlardır. O dönemde yapılan tartışmaları Türkiye halkı da anımsamakta, hatta çok eskilere gitmeye gerek yok. 1980'li yıllarda bile karayolları ağının serbest piyasacı bir ulaşım çözümü olduğu, demiryolu sisteminin ise komünistlerin tercih ettiği bir ulaşım yöntemi olduğu dile getirilmisti. Bugün hem Uzakdoğuda, hem Avrupa'da hızlı trenler ulaşımında, kent içi ulaşımında, devletler arası, ülkeler arası ulaşımında yeni konfor koşullarıyla, yeni teknik performanslarıyla devreye girmiş bulunmaktalar. Bunu, Türkiye için çok önemsiyorum, Türkiye'nin kentleri için önemsiyorum. Türkiye'de kentler arası, bölgeler arası ulaşım için bunun çok büyük bir ağırlığı olduğunu düşünüyorum.

Ağır taşımacılık sistemi olarak adlandırılan metro, Ankara ulaşım ve kent planlaması sistemlerine göre belirlenmiştir.

MUSTAFA ATMACA- Metroya gireceğiz. Biz sizden Ankaray'la ilgili ayrıntıları istiyoruz.

MURAT KARAYALÇIN- Sayın Atmaca, "Metrodan ayrı olarak niye bir Ankaray'a gereksinme duyuldu" diye sorduğunuz için...

MUSTAFA ATMACA- Evet, o konu üzerine çok söz edildi..

MURAT KARAYALÇIN- Peki, onu daha sonraya bırakalım. Ankaray ileri sürüldüğü gibi, kent içi ulaşım planında öngörülmüş bir yatırım değildi. Ulaşım planını değiştirdik, ulaşım planında olmayan bir yatırımı devreye soktuk. Bu doğru. Neden bunu böyle yaptığımızı anlatayım.

Aslında ulaşım planları donmuş, statik belgeler olarak görülemez. Planların günün koşullarına göre, ortaya çıkan gelişmelere göre revize edilmeleri gerekmektedir. Dünyada en katı planlamayı yapan Sovyet sisteminde bile plan revizyonu önemli bir plan kurumu olarak görülmüştür. Nasıl planlama önemli bir kurumsa, hazırlanmış olan planların değişik gereksinmelere göre, gelişmelere göre revize edilmeleri de en az planın kendisi kadar önemli bir



kurumdur. Biz, kent içi ulaşım sisteminin revize edilmesini gerektiren bir gelişmeyle karşı karşıya kaldık.

Önce size temel verileri söylemek istiyorum: Ankaray'ın işlediği güzergâh, Ankaralıların ünlü Cebeci-Bahçeli hattıdır. Ankara'nın geleneksel olarak önem taşıyan bir hattıdır bu. Bütün Ankaralıların bildiği gibi, birbirlerini Kızılay'da kesen iki güzergâh vardır; iki güzergâhla Ankaralılar çok büyük bir ölçüde taşınırlar. Bu hatta çok büyük bir taşımacılık darboğazıyla karşı karşıya kaldık.

Daha önce hazırlanmış olan ulaşım planı bunu görmüş müydü, görmemiş miydi onun dokümanlarını bilmediğim için, değerlendiremedik. Ama, yönetime geldiğimizde karşı karşıya olduğumuz sıkıntı şuydu: Ankara'da Cebeci-Bahçeli hattında taşımacılık talebi bir yönde, bir saatte 13 bin, 14 bin dolaylarında, oysa belediye otobüsleriyle bizim yapabildiğimiz taşıma 9 bin dolaylarında idi. Saatte 4-5 binlik bir büyük taşımacılık açığı var. Hem de belediye otobüsü özel güzergâhının olmasına rağmen. Yönetime geldiğimizde bir sorun buydu. Bunun otobüs sayısının artırılması yoluyla karşılanması da olanaklı değildi. Çünkü, neredeyse otobüsler bir tek şerit oluşturma noktasına gelmişlerdi. Sıkışıklık faktörü ve o yolun darlığı nedeniyle otobüs sayısını taşımacılık talebini karşılayacak ölçüde artırmamızın sınırları vardı.

Mevcut koşullarda önümüzdeki tablo bu iken, iki önemli gelişme söz konusu olmuştu. Bunlardan bir tanesi, şehirlerarası otobüs terminalinin bu güzergâhın başına alınması ve Söğütözü'nde yeni bir şehirlerarası otobüs terminalinin yapılacak olmasıydı. Ama daha da önemlisi, bizim başka gerekçelerle Ankara'nın doğusunda, Mamak İlçesinde kurmayı kararlaştırdığımız Doğukent Projesiydi. Doğukent Projesi, 900 hektarlık bir alanda uygulanacaktı. 100-150 bin dolaylarında bir nüfus yoğunluğu Doğukentle birlikte devreye girecekti. Bu güzergâhın iki ucunda, bu iki büyük projenin devreye girmesiyle birlikte taşımacılıkta çok büyük bir ek sıkıntının yaratılması, yaşanması söz konusu olabilecekti.

Ankaray yatırımının karara bağlanmasının taşımacılık yönüyle teknik gerekçeleri bunlardır. Ayrıca, Ankara için çok önem taşıyan bu güzergâhta, kent merkezi niteliğinin korunabilmesi için, bu güzergâhın çevresindeki yerleşim yerlerinin, çirkin iş merkezlerine, buralara dönüşmemesi için de o bölgeye bir özel müdahalenin yapılması zorunluluğu vardı.

Bunu dikkate alarak, Ankara'nın uzun vadeli çıkarlarını gözetenek yer altında işleyecek bir yatırımı, bir hafif raylı sistemi devreye sokmayı kararlaştırdık. Projemiz, mühendislik topluluğu için bence ilginç bazı boyutlar taşımaktadır. Bir başka soruya geçmeyecekseniz onları da söylemek isterim.



MUSTAFA ATMACA- Proje ile ilgili teknik verileri, biz projenin başından beri bulunan Selahattin Örf arkadaşımızla konuştuk. Sadece bir şey sormak istiyorum. Özellikle Kızılay binasının bulunduğu, Kızılay'a girişteki kesimde yer altı derelerinin bulunduğu bölümde, geçişte zorlanıldı. Bir de İncesu deresinin olduğu bölümde. Ancak, hâlâ mühendislik topluluklarında konuşulan bir konu var; bu derelerin aktarmalarının yapılmadan bu projenin geçirildiği, bu derelerin ileride sorun yaratacağı konusu var. Bu teknik bir konu ama, siz bu konuyu izleyen, yakın takip eden birisi olarak konu hakkında bilgi verebilir misiniz?

Ankaray

MURAT KARAYALÇIN- Doğrusu bunu, inşaat mühendisliği yönüyle bu projeden sorumlu, o zamanki Genel Sekreter Yardımcımız, daha sonra Genel Sekreterimiz olan, şimdi Yüksek Fen Kurulu Üyesi Fehmi Toptaş'la konuşmanızı tavsiye ederim. Anlaşılan size eksik bilgi verilmiş. İki yerde dere var, dediğiniz doğru.

MURAT KARAYALÇIN- Kolejin olduğu ve İncesu Deresi'nin geçtiği bölümde bir sorun yok. Sorun, Kızılay'da yaşandı. Kızılay'da altyapı haritasının olmamasının getirdiği sorunları bizim yönetimimiz çok ağır bir biçimde yaşadı. Bugün o sorunlar yok. Kızılay'da Ankaray istasyonu Eksi 21'e iniyor. Orada biz 25'lere, 30'lara kadar inen bir çalışma yaptırдық. Kızılay'ın altyapı haritası şimdi tümüyle Ankara kent yönetiminin elindedir. O yönüyle de çok büyük bir kazanım olarak bunu görüyorum. Şimdi, Ankaralılar daha iyi anlar. İGS'nin hemen önünde Kavaklıdere'nin bir koluna rastladık.

Kızılay İstasyonuna Eksi 21'de indik. Yerin altından akan dereyi saptadık. Adını yanlış hatırlamıyorsam, Jet Kraft denilen bir yöntemle biz oradaki sorunu aştık. Türkiye'de benim bilebildiğim kadarıyla ilk kez kullanılan bir ihale yöntemini devreye soktuk. Temel proje parametrelerini ortaya koyduk.

Örneğin bir yönde 1 saatte şu kadar kişi taşıyacak, şu



güzergâhtan geçecek, şu kadar durak olacak. Gerçi durak sayısının artması maliyeti bir miktar artırıyordu ama, geri ödemeyi kolaylaştırıyor. O güzergahtaki muhtarların siyasi talepleri vardı. Yani, her muhtar mümkün olduğu kadar çok durağı kendi mahallesine getirerek mahalle sakinlerine "ben bunu sağladım" demek durumundaydı. Muhtarların istemiyle, bizim bu geri ödeme kolaylığı düşüncemiz birleştiğinde, 11 durağı saptadık ve projeye yerleştirdik.

Böylece durak sayısını verdik, temel parametreleri verdik; buna göre proje hazırlayın ve getirin dedik. Böylece mühendislik açığımızı kapatmış olduk. İkinci, süreyi hızlandırmış olduk. Üçüncüsü de bence önemli Sayın Atmaca, Monoray olsun mu, olmasın mı? Japonya'ya gittiğimde Monoraya binmişim ama, Monoray olur mu, olmaz mı, iyi mi, kötü mü, kararsızlığımız vardı. Onu dikkate almadan da bu proje çalışmalarını yaptığınız zaman, içinde bir ukde kalacak; "acaba dünyanın en iyi teknolojisini ben kendi kentime getirebildim mi?" kaygısını taşıyacaksınız. Oysa bu proje parametrelerini vererek ihaleye çıktığımızda, öteki sakıncalarını da telafi etmiş olacaktık.

Ben bütün büyükelçilerle konuştum. Dedim ki, "lütfen kendi ülkenizdeki firmalara -bu projenin duyurusunu yapın; böyle meraklı bir belediye başkanı var, merak ediyor diye duyurun" dedim. Ve böylelikle tüm dünyadaki gelişmeleri Ankara kenti kucaklamış oldu.

Ve bu yöntemi böylelikle devreye soktuk. Son derece de yararlı oldu; bunu bütün kamu yöneticilerine kullanabildikleri her yerde kullanmaları için içtenlikle öneriyorum. Aslında bu proje çok daha erken biterdi. Projeyi alan konsorsiyumun önemli firmalarından Kutlutaş'ın, Suudi Arabistan'dan o sırada 300 küsur milyon dolarlık bir alacağı vardı; o ödenmediği için sıkıntıya düştü ve firma değişikliği yapıldı. Yüksel İnşaat daha sonra devreye

girdi. Ankarayı biz planladık, biz başlattık ve yüzde 76 imalat puanı fiziki gerçekleşmeye 22 ayda getirdik. Maalesef geri kalan yüzde 24'lük imalat, 29 ayda tamamlanabildi. Oysa projenin bir para sıkıntısı yoktu.

Son olarak bununla ilgili bir şey daha söylemek istiyorum; Ankaray hattında Ankara'nın başka yerlerinde gördüğümüz, Türkiye'nin kentlerinde gördüğümüz apartman dairelerinin bürolara dönüşmesi olayları başlamıştı. Oysa o bölgede, özellikle Anıtkabir çevresinde, Beşevler'de, Maltepe'de meskûn alanların korunması bizim için çok önem taşıyordu.

Şimdi, tek yönde, tek saatte 16 binden başlayıp, aşama aşama Doğukent projesinin yapımına paralel olarak tek yönde, tek saatte 30 bin yolcu taşımacılığına çıkacak bir sistemi getirdik. Bence bu Ankara'nın en büyük kazanımlarından bir tanesidir. Ve böylelikle taşımacılığı tümüyle yer altına aldığımız için -deyim yerindeyse- Ankara'yı içeriden büyüttük. Ve otobüslerin kaldırılması söz konusuydu, ancak destekleme anlamında otobüsler çalışacaktı. O nedenle de kaldırımları büyüttük. Ve orada Türkiye'nin belki de ilk birkaç yol düzenlemelerinden birini yaptık. Kaldırım yüksekliği, kaldırımların kalitesi, ıskandırma sistemi, tellerin kaldırılması, kaldırımlardan görmeyen hemşerilerimizin Kızılay'dan projenin sonuna kadar izleyebileceği, bastonuyla dokunabileceği bir çizginin ortaya konulması, ortopedik özüllü hemşerilerimiz için iniş çıkış yerlerinin yapılması. Bir gezinti caddesi, bir gezinti yolu yaptık. Bir de Necatibey'in üzerindeki o meşhur köprüyü de biliyorsunuz kaldırdık ve oraya çok güzel bir köprü kurmuştuk. Yani, tüm yönleriyle çok çekici bir mekân yarattık. Bunları da eklemek istedim.

MUSTAFA ATMACA- Sayın Karayalçın, Özellikle Ankaray'la ilgili alınan proje kredisinin çok pahalı olduğu söylentisi var, ona ne diyorsunuz?

MURAT KARAYALÇIN- Evet, büyük krediyi biz aldık. Bunları kim söylüyor bilmiyorum; Türkiye'de kredi kullanımı Hazine tarafından belirlenir. Hazinesinin uygun görmediği koşullarda herhangi bir kamu kuruluşu, veya herhangi bir belediye borçlanamaz.

MUSTAFA ATMACA- Bir başka soru. Özellikle bu projeyi siyasi kariyerinize fayda sağlaması açısından öncelikle bitirebilmek için zorladığınız söyleniyor. Siz ne diyorsunuz?

MURAT KARAYALÇIN- Ne güzel, keşke hep öyle olsa, değil mi, yani kötü birşey mi? Zamanında bitirip, ya da hızla bitirip de siyasi kariyerime birşey katmak istesem kötü birşey mi yapmış olurum?

Yalnız, mühendislik camiası için burada şunu söyleyeyim; bence mühendislerimizin bunun üzerinde çok durmaları

gerekiyor. Proje sahipliği Türkiye için yaşamsal derecede önem taşıyan bir kavramdır. Şevket beyle Batıkent Projesinde birlikte çalıştık. Orada da siyasi kariyerimize birçok şey katmayı düşündük; iyi ki de öyle düşünmüşüz. Türkiye’de devletin ya da özel sektörün yapamadığını biz kooperatiflerde yaptık; 45 bin konut 11 yılda bitirildi. Tabii, herkesin oradan bir beklentisi vardı; kimileri ev sahibi olmayı istediler. Ankara’nın beklentisi bir yeni kent parçasının kurulmasıydı. Biz de bunları yaparak Türkiye kamuoyuna bireysel kariyerimiz için, ya da siyasi kariyerimiz için önemli mesajlar vermeyi düşündük. Çünkü, projeye dört elle sarılmıştık, proje bizim projemizdi. Aslında bu sadece bizde olmuyor.

GAP’ta da hatırlıyorsunuz şapkalarla fotoğraflar çekildi barajın önünde, GAP kaptırıldı, kaptırılmadı, bir yarış oldu. Ben size şunu söyleyeyim: Türkiye’de sahibi olan projeler hızlı gidiyor. Bir mühendislik hipotezi değil, bir planlama hipotezi olarak bunu söyleyeyim, ya da bir projecilik hipotezi olarak söyleyeyim. Sahibi olan projeler çok hızlı bitiyor, sahibi olmayan projeler de malesef bir yerlerde takılıp kalıyor. Ya raflarda kalıyor, ya proje kredi dosyalarında takılıp kalıyor.

O nedenle Türkiye’de insanların mümkün olduğu kadar çok projeyi sahiplendirmelerinde yarar var. Ne kadar çok proje sahiplenilirse, sivil toplum örgütlerince, ya da bakanlıklarca, ya da partilerce, neyse, kimler sahiplenme durumundaysa bu o kadar iyi oluyor. Yalnız benim sahibi olduğum proje sadece Ankarayı değil. Ben 3,5 milyar dolarlık bir proje paketinin sahibiydim.

MUSTAFA ATMACA- Son söylediğinizi şöyle özetliyorum. Bizim kişisel kariyerimize artı yazılacak şeylerden, kamu menfaatleniyorsa bunda karşı çıkılacak bir şey yoktur.

MURAT KARAYALÇIN- Hiç şüphe yok, hatta bu özendirilmelidir. Ben Ankara Büyükşehir Belediye Başkanırken proje demokrasisi diye bir yöntemi kullandım. Bunu kalkınma yöntemi olarak düşünüyorum. Her projenin bir toplumsal sahipliğini yaratmaya çalıştım. Dikmen Vadisi Projesinin sahibi Dikmenliler. Biz bunları bir sivil toplum örgütü çatısı altında topladık. 5 tane Dikmenli, 5 tane de belediyeden temsilci belirlendi; etti 10 kişi. Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı olarak benim başkanlığında bir Karar Kurulu oluşturduk; “Dikmen Vadisi Projesi Karar Kurulu.

Türkiye’nin Belediye ile ilgili yasalarında, ya da başka yasalarında böyle bir kurul yok. Halkın temsilcileriyle, Belediyenin temsilcileri bir araya geldiler; bir Karar Kurulu oluşturdular. Belediye Başkanının başkanlığında Dikmen Vadisi Projesiyle ilgili idari, mali, hukuki bütün kararları aldı. Kurul her ay toplanıyordu, yönetim kurulu karar defteri gibi karar defterleri var, karar alınıyor, sekreteryasını ilgili

daire hazırlıyor ve bunların kararlarını ben daha sonra Belediye Başkanı olarak genelgeyle, yönergeyle kendi talimatımmış gibi örgüte veriyordum ve Dikmen Vadisi Projesinin böylelikle bir sahibi oluştu. Hacı Bayram projesinin, Hacı Bayram Projesi Karar Kurulu diye bir sahibi vardı. Batıkent Projesi Karar Kurulu, İvedik Projesi Karar Kurulu vb. Ben her projeyi böylelikle sahiplendirme yolunu seçtim.

MUSTAFA ATMACA- Ankara Metrosu’nun öyküsü uzun. Bir de dünyanın en geç kalmış metrolarından birisi. Şöyle bir özet yaparsak. 1973 yılında Ekrem Barlas’ın Belediye Başkanı olduğu dönemde, ulaşım etütleri ve tatbikat projeleri yaptırılıyor. Ancak, ondan sonra gelen Vedat Dalokay tarafından bu projeler uygulamayan konulmuyor. Vedat Dalokay zamanında metro projesiyle ilgili fikrinsel bazda çalışmalar yapılıyor, ancak bu düşünceler bir programa dönüşmüyor. Ondan sonra 1978 yılında ikinci ciddi teşebbüs ulaşım etütleri belediye imkânlarıyla sayın Ali Dinçer tarafından yapılıyor; Ve projeler bir yerli firmaya yaptırılıyor. Uygulama başlatılıyor, ancak gelen 12 Eylül askeri darbesi projeyi durduruyor. Arkasından üçüncü ciddi teşebbüs de, 1986 yılında ANAP iktidarının Belediye Başkanı Sayın Mehmet Altınsoy tarafından Kanada Hükümetinden alınan küçük bir krediyle yeni etütler ve projeler yaptırılıyor. Sonuçta, UTDC isimli bir Kanada Firmasıyla, Gama-Güriş firmaları topluluğundan oluşan konsorsiyum Temmuz 1988’de yapılan ihaleyi kazanıyor.

Daha sonra, Altınsoy seçimi kaybediyor; siz Belediye Başkanı oluyorsunuz.; Metro Projesinin asıl imalatının başlaması ve devam ettirilmesi sizin dönemimize rastlıyor. Bundan sonraki gelişmeleri, yap-sat modelinin nasıl değiştiğini, krediyle ilgili konuları sizden dinlemek istiyoruz.

MURAT KARAYALÇIN- Efendim, ben geldiğimde yap-işlet-



devret modeline dayalı olarak söylediğiniz gelişmeler olmuştur; ancak, kredi sözleşmesi ve inşaat sözleşmesi imzalanmamıştı. Ben, Belediye Başkanlığına seçildikten bir hafta sonra, zamanın Başbakanı rahmetli Özal'ı ziyaret ettim ve kendisine yeni Belediye Başkanı olarak bu yöntemi doğru bulmadığımızı söyledim.

İki şikâyetim vardı. Bir tanesi, kredi müzakerelerinin büyük ölçüde Hazine ve DPT tarafından yürütülmekte olmasıydı. Ondan şikâyetim vardı. Bunu da biraz önce dediğim proje sahipliği ile ilişkilendirmek istiyordum. Hiç kuşkusuz, Hazine Müsteşarlığından proje müzakerelerine katılanlar da, DPT'den proje müzakerelerine katılanlar da Ankaralıydı. Ankara metrosunun bir an evvel bitmesi onlar için de birer Ankaralı olarak önem taşımaktaydı. Ama, projenin sahibi, Ankara Belediye Başkanı olarak bendim. Dolayısıyla müzakereleri bizim yürütmemiz gerekiyordu. O nedenle eğer müzakereleri doğrudan doğruya belediye yaparsa, daha hızla sonuçlandırılabilirdi. Sayın Özal'a sunduğum birinci yakınmamız bu idi.

İkincisi de, yap-işlet-devret modeliydi. Yap-işlet-devret modelinin metro konusunda yürümeyeceği kaygısını taşıyorduk. Maalesef çok uzunca bir süre bu müzakereler devam etti. Aradan 1.5-2 yıl geçtikten sonra, Hazine nihayet bize yap-işlet-devret yöntemiyle bunun yürütülemeyeceğini itiraf eden bir yazı gönderdi ve ondan sonra anahtar teslimi yöntemine dönüştürüldü. O aşamada biz yeni bir ihaleye çıkılmasını doğru görmedik. Çünkü, çok büyük bir zaman kaybı yaşanacaktı.

Mehmet Bey zamanındaki protokolü koruduk. Bir de yapılan ihaleyi iptal etseydik, Ankara kenti ya da Türkiye Hazinesi çok büyük bir tazminat ödemeye mahkûm olacaktı; o nedenle de Türkiye cezalandırılmış olacaktı. Bu iki gerekçeyle, yani zaman kaybetmemek ve tazminat ödememek için eski protokolla devam ettik. İnşaat sözleşmesini ve kredi sözleşmesini imzaladık. Bu arada yine mühendislik topluluğu için ilginç olduğunu sandığım bir uygulamamız oldu; hatta o uygulama nedeniyle eleştirildik onu söyleyeyim.

Bir yandan bu müzakereler devam ederken 1990 Martında bir çukur açma anlamında değil, Kızılay'ın merkezine, kent merkezine müdahale ederek ilk metro kazısını başlattık.

O zaman bize yöneltilen eleştiri şuydu: "Yahu daha bu müzakereler sonuçlanmadı, ayrıca Metro Projesi onaylanmadı, kredi sözleşmesi ve inşaat sözleşmesi imzalanmadan uygulamaya başladınız, bu yanlışır" Yanılmıyorsam Metro istasyonunun ilk etabı, 52 milyon dolarlık bir toplam inşaat paketi idi. Bunun kredisi yoktu, ama biz Türkiye Cumhuriyeti tarihinde ilk defa yurt dışına çıkıp tahvil sattık ve belediye tahvilini satarak projenin finansmanını sağladık; bu arada müteahhit firmayla bir

anlaşma yaptık. Kredi anlaşması onaylandığında tahvil satışından elde ettiğimiz gelirden, yapılan ödemeleri mahsup edecektik. Birincisi, proje için kredi yok diyorlardı, ikincisi mühendislik projesi yok diyorlardı. Halbuki proje özel olarak hazırlanmıştı -demin söyledim- mühendislik projesini hazırlattık, tahvil satarak finansman olanakları yarattık ve buna dayalı olarak da metro müzakereleri devam ederken Ankaray'ın Kızılay bölgesinin kazısını başlattık ve Ankaray'a 2 altın yıl kazandırdık. Bugün Ankaray işiyor.

Biz şöyle düşündük: Bu metro yapılacak, -sizin dediğiniz gibi çok geç kalındı zaten- yani, bize şunu söylüyorlardı; "Ya bunlarla anlaşamazsanız." Yani, sonuçta ya bu UTDC'le ve işi alan konsorsiyumla anlaşma olmazsa, kredi çıkmazsa. Ben de diyordum ki, Ankara'ya metro yapılacak. Sizin saydığınız bütün girişimler hep zaten Kızılay'ı merkez olarak alan, yani Kızılay kent merkeziyle, yeni yerleşim alanlarının bağlantısını kuran projelerdi. -Allah saklasın-bir anlaşmazlık çıksa, bu iş dursa bile, biz tıpkı Ankaray'da yaptığımız gibi proje ihalesi yaparız. Ama Kızılay'ı kurtarmış oluruz, Ankara'nın göbeğini, merkezini bundan kurtarmış oluruz diye düşündük ve bunu yaptık. Bu bence çok cesur bir karardı, çok doğru bir karardı. Nitekim Ankara bugün bu kararın haklılığını yaşamakta, görmekte.

Ben, Ankara Belediye Başkanı seçilir seçilmez, Ankara'nın eski bütün belediye başkanlarını bir yemeğe davet ettim. Bu arada çok sık kavga eden iki belediye başkanımız, rahmetli Dalokay'la, Ekrem Barlas da gelmişti. Orada birbirimize hep metro hikayeleri birbirimize anlattık. Ekrem bey, "ben böyle bir çalışmayı başlatmışım" dedi. Sayın Dalokay "ben de metro yapacaktım" dedi. Zaten nüfusu 1 milyonu aşan bütün kentlerde metro yapılıyor genellikle. Metro yapmak da bütün kent yöneticilerinin hayali.

Metro Ekrem beyden başlayan bir hayaldi; daha önceki yıllarda yoktu ama, 1960'lı yıllardan itibaren Ankara'nın tüm belediye başkanları etüt proje yaptırarak, bir yere temel atarak ya da bir projeyi ihaleye çıkartarak bu konuyla ilgilendiler. Ama, ilk kez Ankara metrosunun yapımı 1990 Martında başladı, 1990 Martında Kızılay'ı kapattık, Kızılay'ın çevresini tahta perdelerle örtük. Hatırlayacaksınız seyir kuleleri hazırladık; Ankaralılar geldiler inşaatları seyrettiler ve böylelikle çok büyük bir başarı elde ettik. Metronun 1997 sonunda bitmesi, hizmete girmesi gerekmektedir.

Yalnız metro ile ilgili bir şey daha söyleyeyim. Biz bir yandan, M1 dediğimiz Batıkent-Kızılay'ın inşaatını yaparken, bunun proje müzakerelerini yürütürken, öte yandan M2 dediğimiz Çayyolu-Kızılay bağlantısının da ihalesini hazırladık. 1993 Eylülünde, benim SHP Genel Başkanı olmamdan önce, M2'nin, Çayyolu-Kızılay'ın ihale dosyası bitmişti. Çok iyi takdir edersiniz ki bir projenin ihale dosyasının hazırlanabilmesi çok önemli bir mühendislik çalışmasıdır

ve çok önemli bir zaman dilimini gerektirmektedir.

Ancak, ben onu ihaleye çıkartmak istemedim; benim dönemim bitiyordu. Ya yeniden aday olacaktım, ya da belediye yönetimine benden sonra bir başka arkadaşım gelecekti. Yeni gelen belediye başkanının M2'yi ihaleye çıkartmasının daha uygun olacağını düşündüm. Yine proje sahipliği kaygısıyla. Yeni gelen ihaleye çıkartırsa, projeye daha çok sahip çıkar.; Karayalçın'ın ihale ettiği bir projeyi yapacağına, kendisinin ihale ettiği bir proje yapar ve projeye hız kazandırır düşüncesiyle onu bir sonraki döneme bıraktım. Maalesef o günden bugüne M2 ile ilgili hiçbir çalışma yapılmadı. Oysa Ankara güneybatı istikametinde boğulmak üzere, hatta boğuluyor bile. Bugün ihaleye çıkarılsa, bugün hazırlıklar yapılsa, kaç yıl süreceğini mevcut metro güzergahından yaşıyoruz. Ama, her şeye karşın mümkünse bugün bu ihale yapılabilirdi. M2'nin her şeyi hazır, üç yıl önce hazır. Üç yıl önce hazır olan o dosya gerekirse revize edilir, ama hemen ihaleye çıkarılmalıdır, bunu da söylemiş olayım.

MUSTAFA ATMACA- Artık Ankaray gerçekleşti; metronun deneme çalışmaları birçok istasyonlarda yapılıyor; planlama düşüncesinin gerçekleşmesi anlamında bir değerlendirme yapabilir misiniz? Mesela, kişi başı 35 sent bilet ücreti hesabıyla, bu kredilerin geri ödeneceği hesapları yapılmıştı. Bunlar bugün gerçekleşti mi, bir değerlendirme yapar mısınız?

MURAT KARAYALÇIN- Şimdi efendim, metroda - başlangıçta planlananı söylüyorum, bu daha proje çalışmaları başladığında planlanmıştı. Metro işletmeciliğinden kâr edilmesi söz konusu olmayacak. Zaten dünyanın çok az yerinde metro işletmeciliğinde ticari kârlılık var. Ticari açıdan baktığınızda çoğu metro işletmesinde zarar söz konusudur; metroyu toplumsal faydası açısından değerlendirmek gerekir.

Ankara, önceleri 250 bin, 300 bin kişinin yaşaması için planlanmıştı. Oysa Ankara'da bugün 3 milyon kişi yaşıyor ve her yıl Ankara'nın nüfusu 100 bin dolaylarında artmakta, hane halkı büyüklüğüne göre her yıl Ankara'da 20-25 bin dolaylarında yeni konutun yapılması gerekmektedir.

Gerçi islah-imar planlarıyla maalesef çanak içinde 1 milyona yakın bir ek iskân olanağı yaratılmıştır. Ama bizim bütün gücümüzle Ankara çanağının dışına çıkmamız gerekmektedir; daha doğrusu yeni iskân izinlerini Ankara çanağının dışında vermemiz gerekmektedir. Batıkent Projesiyle birlikte Ankara çanağının dışına kuzey-batıdan çıkış yaptık. Daha sonra güney-batıda Çayyolu Projesi devreye girdi. Artık Ankara'nın doğuya doğru büyümesi gerekmektedir, çünkü su kaynaklarını neredeyse 300 kilometre öteden, batıdan sağlama noktasına geldik. Daha da uzağa gidemeyiz. Eskiden pompaj, enerji harcamalarının

yüksekliği nedeniyle Kızılırmak'tan su çekemiyorduk, ama artık Kızılırmak'tan su sağlanması daha uygun, daha çekici bir hale geldi. 2000'li yılların ilk on yıllarında Ankara kaçınılmaz bir şekilde Kızılırmak'tan yararlanacaktır. O nedenle de artık yeni yerleşim yerlerini doğuya doğru kaydırmamız gerekmektedir. Batıkent büyüklüğünde (1084 hektar) bir Doğukent projesini Elmadağ'ın eteklerinde devreye sokmamızın altında yatan temel neden budur.

Dünyanın bütün metro işletmelerinde olduğu gibi, Ankara metro işletmesinde de zarar edilecek, ama toplumsal kârlılık, artan nüfusun çanak dışına çıkarılması nedeniyle çok yüksek olacaktır. Burada toplumsal kârlılığın düşünülmesi gerekmektedir.

Bir sübvansiyon mekanizması devreye girecektir. Merkezi yönetim zaten sübvansiyonu ithal kömürde uzunca bir süre yaptı. Doğal gazın Ankara'ya getirilmesi yine sosyal kârlılık açısından, toplumsal kârlılık açısından düşünülen bir yaklaşımdı. Buna karşılık Ankaray'da bir büyük kârlılık elde edilecektir, indi-bindinin yüksekliği nedeniyle. Ankaray'da tüm harcamaların dört beş yılda geri alınması söz konusudur. Ankaray kendini ödeyen bir proje olacaktır, ama metro kendini ödeyen bir proje olmayacaktır.

MUSTAFA ATMACA- Yani bu anlamda proje verilerinin tutması çok da önemli değildir.

MURAT KARAYALÇIN- Proje verileri metroda zarar, Ankaray'da kârlılık gösteriyordu. Bunun böyle olacağını biliyorduk zaten.

MUSTAFA ATMACA- Sizin döneminizde planlanan veya sizden önce planlanıp sizin devam ettirdiğiniz projeler bugün teker teker hizmete açılıyor. AŞTİ veya o dönemdeki adıyla AŞOT açıldı, Ankaray ve Dikmen Vadisi açıldı. Bu projelerde sizin katkınız büyüktü. Fakat, şu anki belediye yetkilileri bu projelerin hemen hemen tamamının politik nemasına sahip çıktı. Siz Ankaray'ı gezerken sizi izlemeye gelen basın mensuplarına konuşmak istemediğinizi söylediniz. Bu konuşmak istemediklerinizi bize konuşur musunuz?

MURAT KARAYALÇIN- Ben Ankaray'ın açılmasından sözcüklerle anlatamayacağım bir mutluluk duydum. Ankaray'ın açılışının gecikmesini çok üzüntüyle izliyordum. Biraz önce de ifade ettiğim gibi, Ankaray 2 yıl önce açılabilirdi. Sanırım siyasi nedenlerle yeni belediye yönetimi bu projeyle bizim bağlantımızı kopartmak için geç kaldı. Geciktirirsem, bunun sosyal demokratların yaptığı bir proje olduğunu unutturabilirim diye düşünmüş olabilir.

Oysa ben, hiçbir zaman için projeler üzerindeki mülkiyet kavgasını bu çerçevede görmedim. Ben Sayın Altınsoy'dan



Ankara

bez pankartlar asarak davet etmedim, yani "bütün halkımız davetlidir" diye değişik yerlere yazıp da Altınsoy'un onu görmesini bekleyip öyle katılmasını ummadım, ya da herkese gönderdiğim klasik mektuplardan göndererek katılmasını beklemedim, bizzat telefon açtım Sayın Altınsoy'a, "Sayın Başkan başlattığınız, eseriniz olan iki projeyi açacağız, sizi de Ankara halkı adına davet ediyorum, şahsen davet ediyorum" dedim.

Sağolsun Sayın Altınsoy açılışa Altınpark'taki törene geldi. O zaman Genel Başkan Erdal beydi-açılışa binlerce Ankaralı vardı. Ankaralılara Sayın Altınsoy'u göstererek, "Bu projeyi Sayın Altınsoy başlatmıştır, devraldığımız yerden tamamladık. Hepiniz adına böyle bir projeyi başlatmış olması nedeniyle Sayın Altınsoy'a teşekkür ediyorum" diye seslendim. Kent yönetiminde süreklilik açısından bunlar önemlidir.

Ben bunların hiçbirinin açılışına çağırılmadım, bir de milletvekili olduğum için dolaylı bir davet aldım. Ama, ben davet edileyim, edilmeyeyim onun hiç önemi yok, önemli olan bu projelerin açılmasıdır. Melih Gökçek'in bu projelerle ilgili neler söylediğini Ankaralılar unutmamışlardır sanırım. AŞOT çökecek denmişti, AŞOT karalanmıştı. Ankara'yı ilgili hırsızlıklar, yolsuzluklar lafları ortaya atılmıştı. Dikmen Vadisi için akıl almaz karalamalarda bulunulmuştu. Fakat, ben şuna inanıyorum, güçlü proje insanları kendi önünde diz çöktürür; güçlü proje kendisini kabul ettirir. Bu projelerin önünde diz çökmüştür.

Aslında bunlar -sizin de işaret ettiğiniz gibi- sadece Ankara'nın değil, Türkiye'nin yüz akı olan projelerdir. Gelelim Ankara'yı neden yalnız gittiğime.

Bu proje benim hayalimdi. Benim bundan dolayı ne kadar

yapımı başlanmış iki proje devraldım. Bunlardan bir tanesi Altınpark, ötekisi de AŞOT'tu (şehirlerarası otobüs terminali); birini yüzde 10'da, diğerini ise yüzde 11'de devraldım. Tabii inşaat mühendisleri, mimarlar yüzde 10'luk gerçekleşmenin ne olduğunu kolaylıkla takdir edeceklerdir ve ikisini de dönemimizde bitirdim.

Aslında AŞOT'un açılışını biz yaptık. Fakat yeni belediye yönetimi ikinci bir açılış töreni yapmak ihtiyacını duydu. Her iki törene de, gerek Altınpark'a, gerekse AŞOT'a, benden önce bu projeleri başlatmış Sayın Altınsoy'u davet ettim. Böyle

büyük bir haz duyduğumu tahmin edemezsiniz. Ben gerçi geceleri gizli gizli, kimsenin görmediği zamanlarda gidip projeleri dolaşıyorum. Çankaya-Mamak Köprüsü Projesinde dolaşıyorum, kanalizasyon ile ilgili Büyük Ankara Kanal Projelerinde dolaşıyorum. Zaman zaman bütün projeleri ziyaret ediyorum.

Ankara'yı da kimse görmeden çok gitmişim. Hani deyim yerindeyse tebdili kıyafetle çok dolaşmışım. O zamanki genel sekreter yardımcım, o zamanki EGO genel müdürüm ve o zamanki bir başka genel sekreter yardımcımınla dört kişi, kimseye haber vermeden gideyim, şöyle bir ağır tadyıla gezeyim istedim. Maalesef gittiğimde basın mensupları oradaydılar. Haber verilmiş, arkadaşlarımız haber vermişler. Bundan dolayı da üzüntü duydum. Basın mensuplarından özür dileyerek izin istedim. Dedim ki "Ben yalnız dolaşmak istiyorum." Bunu bir şov haline dönüştürmek istemedim. Oysa benim içten isteğim projeyi görmektir, binen Ankaralıları görmektir, binen Ankaralıların yüz ifadelerini izlemektir. Bu benim için çok önem taşıyordu.

O nedenle izin istedim ve yalnız dolaştım, çok da haz duydum doğrusu. Çok büyük bir keyifle AŞOT'un oradan bindim, Dikimevi'ne kadar gittim.; her iki yerde istasyonları dolaştım. Sonra Kızılay'a kadar tekrar geri döndüm, Kızılay'ı dolaştım ve çıktım gittim.

Bütün Ankaralıları hayırlı olsun. Bu arada çok sıkıntı verdiğim o güzergahtaki esnaf ve hemşehrilerimden de özür diliyorum; işte sonunda bitti. Türkiye'nin en güzel caddelerinden birini elde ettiler. Elektriklendirilmesiyle, kaldırımıyla, yaya yoluyla ve kapılarının önünden 11 duraklı, 9 kilometrelik bir raylı sistem geçiyor artık.

MUSTAFA ATMACA- İktidara adaylığı sırasında, size kent ulaşım projelerinin çok yüksek bir maliyetle biteceği şeklinde suçlamalar getiren Sayın Melih Gökçek, özellikle raylı sistem vagonlarının çok yüksek fiyatlı olduğunu ve bunların Eskişehir'de üretilebileceğini söylemesine karşın, bugün gerçekleşen projede bu anlamda bir değişiklik yapmadı. Bugünkü belediye yönetiminin yaptıklarını, veya yapamadıklarını değerlendirebilir misiniz?

MURAT KARAYALÇIN- Aslında Melih Gökçek yönetimini, Refah yönetimini daha sonra değerlendireceğim. Bu süreçte değerlendirme yapmak istemiyorum. Bunun nedeni, şu andaki belediye yönetimiyle ilgili açtığım davalardır. Şu andaki belediye yönetimine karşı çok sayıda dava açtım. Şu andaki belediye yönetiminin benimle ve arkadaşlarımla ilgili açtığı davalar da var. Bunların bitmesini istiyorum; bunlar bittikten sonra değerlendirmemi yapacağım.

Maalesef Melih Gökçek çok ağır, çok haksız, çok yanlış suçlamalarda bulundu. Seçimlerden önce de, yönetime geldikten sonra da. Ben, o zaman Başbakan

Yardımcısıydım, Devlet Bakanıydım, SHP Genel Başkanıydım. Bu suçlamalara yanıt vermek istedim, ancak Partimin Merkez Yürütme Kurulu şu tehlikeyi göz önünde bulundurarak benim yanıt vermemin uygun olmayacağı telkininde bulundu.

MYK "sizin sorumluluğunuz yalnızca Ankara'yla ilgili değil, Türkiye'yle ilgili sorumluluk taşıyan bir konumdasınız. Oysa Refah Partisi, Refah yönetiminin Ankara Belediye Yönetimi sizi sürekli olarak Ankara tartışmalarına çekmek istiyor." dedi. Bu nedenle yanıt vermem uygun bulunmadı.

Şimdi, ne olursa olsun, Ankaray Projesi, Metro Projesi, Çankaya, Mamak Köprüsü, Dikmen Projesi, Kent Girişleri Projesi, Büyük Kanalizasyon Projesi; bunlar benim çocuğum, canım ciğerim; ben bunlardan uzak olamam, yani bunları başkası da yönetiyor olsa, benim mutlaka bu projelerle bir gönül bağım var, bir duygu bağım var, bir bilinç bağım var.

MUSTAFA ATMACA- Benim sorduğum sorular, daha çok teknopolitik sorulardı. Fakat, bizim meslektaşlarımız, dergi okurlarımız politika ile yakından ilgilenen insanlardır. O anlamda birkaç sorumuz daha var. Bu sorular daha çok partiniz ve şahsınızın politik anlayışı ile ilgili. Bu soruları Şevket bey yönetecek.

MURAT KARAYALÇIN- Tabii, memnuniyetle...

ŞEVKET ÇORBACIOĞLU-Sizden sonra gelen Belediye Başkanı sizin de az önce belirttiğiniz gibi size çok büyük yolsuzluk suçlamalarında bulundu Bu suçlamalara yanıtınız nedir?

MURAT KARAYALÇIN- Türkiye'de insanların kolay eleştirilebildikleri üç dal vardır; inşaatçılık, kooperatifçilik ve belediyeçilik.

Ben bu üç dalın içinde de oldum. İnşaatçılık yaptım. Kooperatifçilik yaptım. Belediyeçilik yaptım. Bu üç dalda yaptıklarımın tümü, bana çok büyük bir mutluluk verdi. Şimdi bunların üçünden de uzağım. Ama, bu üç dalda da yaptıklarımın tümünden onur duyuyorum, mutluluk duyuyorum. Türkiye'de bu dallarda faaliyet gösterenler çok kolay eleştirilir. Onlara çok kolay çamur atılır. Bana da, sizin sorunuzda işaret ettiğiniz gibi, çok çamur atmaya, çok iftira atmaya yeltendiler. Fakat, rahmetli İsmet Paşa'nın dediği gibi, namus erbabının çok cesur olması gerekmektedir. Hiç kuşkusuz bu yaptığımız projelerde çok eleştirilecek işlerimiz olmuştur. Geriye dönüp baktığımda, kendi değerlendirmemi yaptığımda, ben de kuşkusuz öz eleştirilerde bulunuyorum. Ancak, ana hatlarıyla çok doğru olan, çok iyi olan, çok dürüst olan, çok onurlu olan işler yaptık.

Ben, Batıkent Projesinde ve Ankara Belediyesindeki işlerimde trilyonlarca lira para harcadım. Ve her yıl hem kendimin, hem de eşimin servet bildirimini kamuoyuna açıkladım. Bu insanların, bu kadroların, bana çamur atan bu kitlenin daha sonra kullandıkları bir gerekçe vardı; "Karayalçın Hükümette olduğu için, dokunulmazlık zırhına büründüğü için onunla ilgili dava açamıyoruz" denmişti. Biliyorsunuz ikipartinin birleştirilmesiyle birlikte ben hükümetten de ayrıldım. Sıradan bir insan olarak yaşamıma devam ettim. Bu insanlar ne herhangi bir şey kanıtlayabildiler, ne de kendi görüşlerinin haklı olduğunu Türkiye'nin insanlarına gösterebildiler. Zaman -biraz önce Mustafa beyle söyleşi yaparken de dile getirdiğim gibi- hazırladığımız projelerin gücünü, güçlülüğünü ortaya koydu; o projeleri eleştirenler, o projelerin önünde diz çökmek durumunda kaldılar. Yine Mustafa beye söylemiştim. Çok gecikmelerle açılıyor bu projeler. Aslında bir yıl önce, iki yıl önce açılması gerekiyordu. AŞOT açılmıştı, onu bir kez daha açtılar. Bundan sonra öteki projelerimizi açacaklar, onları da geciktirmekteler.

Şimdi, ne diyeceksiniz?... "Yandaşlarına dükkân yapıyor" diyorlar. Ben dükkân ihalesi yapmadım. Ama, bu şimdi siz söyleyince hatırladım; dile getirilen bir dedikoduydu, iftiraydı. Olmadı. Dükkânların ihalesi bile gündeme getirilmedi. Ama, geriye dönüp onu hatırlatmanız belki hiç mümkün olmuyor, belki hiç mümkün olmayacak. Kime ne dükkân vereceğim?... Yandaşlarının arsasına yol yapıyor eleştirisini yapmışlardı, teknik elemanlar iftira atılması konusunda paylarına düşeni aldıkları için iyi bilirler Boğazköprüsü yapılmasını denmiyordu. Planlama yapılmadan, boğaz sırtları ve İstanbul Ulaşım Planı yapılmadan, eğer Boğazköprüsü yapılırsa, bu gecekondulaşmayı getirir, arsa spekülasyonunu getirir, bir ikinci, üçüncü Boğazköprülerini getirir denmişti; eleştiri o idi. Ve nitekim teknik elemanların o yıllarda ortaya koydukları eleştirilerin hepsi oldu. Yani spekülasyon yapıldı, gecekondulaşma getirildi, ikinci, üçüncü köprüler gündeme getirildi vesaire.

Ama, Türkiye'nin insanları onu öyle görmediler. Bak, bu adamların uyarıları doğruymuş, keşke dinlenseymiş demediler, hâlâ o laf da -Mustafa beyin dediği gibi- üzerinizdedir, üzerimizdedir. Hala klişeleşmiş bir şekilde "Siz köprüye de karşı çıkanlar değil misiniz?" derler. Türkiye'de projeciler, kamu yöneticileri, siyasetçiler, bu tür iddalarla, suçlamalarla karşı karşıya kalmışlardır; ama insanların yılmadan doğrusunu yapmaları gerekmektedir. Zaman, iddaların ne olduğunu gösterecektir, göstermiştir, göstermektedir. Hangi yandaşım orada arsa sahibi, arsa spekülâtörü oldu, hangi yandaşım Metroda dükkân sahibi olmuştur?

ŞEVKET ÇORBACIOĞLU- Belediye Başkanlığı öncesinde

Kent-Koop başkanlığı yaptınız.. Sonrasında, bilindiği gibi Ankara Belediye Başkanı oldunuz. Kent siyasalarını güçlendirmek için bu noktalarda projeler ürettiniz.

Şimdi ise, proje üretme alışkanlığınızdan olsa gerek, düşünce noktaları, ya da düşünce atelyeleri aracılığıyla sol siyaset projeler üretme süreci başlattığınız yazılı ve görsel basına yansıdı. Türkiye’de bir politik yetmezlik var, bu yeni çalışmalarınız bu yetmezliğe bir çıkış yolu olabilecek mi?

MURAT KARAYALÇIN- Çok doğru. Birinci sorunun öncesinden, giriş bölümünden yaptığınız değerlendirmeyi ele alarak, bu konudaki çalışmalarımızı açıklamak istiyorum.

“Türkiye’de siyasetin tıkanıdığı bir zaman dilimi yaşıyoruz”;bu teşhise katılıyorum. Şöyle bir gözlemim var, onu derginize sunmak isterim: Türkiye, siyasetin yaklaşık 20 yıl arayla amorti edildiği bir ülke. Türkiye, 20 yılda bir, bir yeni siyaset yapma tarzına ihtiyaç duyuyor ya da Türkiye 20 yılda bir , yeni bir toplumsal projeye ihtiyaç duyuyor. 1930’larda Cumhuriyetçiler, çok önemli bir toplum projesi geliştirdiler. 1920’lerde de hiç kuşkusuz bu vardı; ama, ben Cumhuriyetçilerin geliştirdikleri toplum modelinin, toplum projesinin asıl 1930’larda çarpıcı bir biçimde ortaya konduğunu ve uygulandığını düşünüyorum.

KİT’ler, Hıfzısıhha örgütlenmesi, özellikle demiryolu ön planda olan altyapı yapım çalışmaları, Halkevleri, Köy Enstitüleri, 1930’larda Cumhuriyetçilerin geliştirdiği toplum projesinin temel öğeleri. Aradan bir 20 yıl geçti, Demokrat Parti aracılığıyla 1950’lerde Türkiye yeni bir dönemi başlattı, yeni bir toplum projesini başlattı. Aradan bir 20 yıl daha geçti. 1970’li yılların ortalarında. Bülent beyin, Cumhuriyet Halk Partisinin “ak günlere” adını verdiğimiz modeli devreye girdi. Aradan bir 20 yıl daha geçti, 1990’lardayız. Fakat malesef siyasî partilerin, halkımızın önüne bir yeni toplum projesi koymaları söz konusu olamadı. Türkiye siyaseti sağıyla, soluyla bu tikanıklığı yaşıyor.



1980’lerde rahmetli Özal’ın başlattığı çalışmaları, ben Türkiye’ye özgü bir proje olarak görmüyorum. O daha çok Reagan’ın, Thatcher’ın geliştirmiş olduğu modelin Türkiye’ye aktarılmasıydı. Türkiye’nin bugün bir yeni toplum projesine ihtiyacı var. Sosyal demokrat sol için bu ihtiyaç daha fazla. Sosyal demokrat sol, rahmetli İsmet Paşa’nın 1965 yılında Cumhuriyet Halk Partisi’nin ortanın solunda olduğunu söylediği tarihten bu yana geçen 31 yıllık bir süre içinde, daha çok kişilerden ve olaylardan medet uman, çözümü kişilere, olaylara havale eden bir siyaset yapma biçimini izledi.

Benim Genel Başkanlık yaptığım 18 aylık dönem de bunun içindedir. O nedenle bunu bir özeleştirisi olarak da alabilirsiniz. Bugün solun, sosyal demokrat solun, Türkiye’de yaşamakta olduğu tikanıklığın, büyük ölçüde 31 yıldır değişmeyen bu siyaset yapma biçiminden kaynaklandığı düşüncesindeyiz. Şöyle bir siyasî hipotezi ortaya atıyoruz: Bu değiştirilmeden, sol, sosyal demokrat sol, yeniden büyüme sürecine giremez. Eski siyaset yapma biçimi devam ettiği sürece, sol gerileyecektir, gerileme solun parçalanmasını getirecektir. Ancak, çok büyük ölçüde, genetikleşmiş eski siyaset yapma biçiminin sözcükleriyle, kavramlarıyla siyaset yapıyoruz. O kurumlar içinde hep birlikte siyaset yapmaktayız. Artık bu dönemin sonuna gelindi, artık bu dönem bitti. Artık sorunların çözümünü kişilere, olaylara havale eden siyaset yapma anlayışını terk etmek zorundayız. Yeni bir siyaset yapma biçimini geliştirmek zorundayız.

Biz bir grup arkadaş olarak, bu yeni siyaset yapma biçimi üzerinde çalışmaktayız. Bize göre, yeni siyaset yapma biçimi iki temele dayanmalıdır; sosyal demokrat sol için söylüyorum bunu.

1- Sosyal demokrat kimlik yeniden tanımlanmalıdır. “Biz, insan haklarına dayalı demokratik laik düzenden yana siyasetçileriz” şeklindeki tarif, yurttaşlarımız tarafından, seçmenlerimiz tarafından yeterli bulunmuyor. Yeni bir tarife ihtiyaç var, yeni bir tanımlama yapmalıyız.

2- Sosyal demokrat örgütlenme yeniden yapılandırılmalıdır. Bu da ikinci temel nokta.

Yeni siyaset yapma biçimi bu iki temel üzerine oturtulmalıdır. Yani kişi kavgası, kadro kavgası terkedilmelidir. Olaylardan medet umulmamalıdır. Sosyal demokrat sol, bu iki çalışmayı devreye sokarak büyüme yollarını aramalıdır, bulmalıdır. Burada aklımıza gelen, burada gerekli gördüğümüz çalışma, Sosyal demokratlar Konferansıdır. Türkiye’nin tüm illerinde, yurt dışında bazı merkezlerde ve bazı konularda, Sosyaldemokratlar Konferansını toplamak istiyoruz. Bu, bilinen konferanslardan olmayacak. Yani birilerinin nutuk attığı, ötekilerinin dinlediği türden, ya da geçerken birinin bir nutuk da ben atayım diye düşünceği türden bir konferans olmayacak.

••••• Davetliler katılacak. Rize’de, Samsun’da, Ankara’da, Adıyaman’da, Edirne’de, Adana’da, Ağrı’da, Van’da, Hakkari’de, yurt dışından Sosyal demokratlar Konferansına davetliler katılacak. En az 15 davetli, en çok 100 davetli olacak. Davetlilerin mutlaka -işte bazılarının iddia ettiği gibi; bunlar SHP’lileri örgütüyor falan gibi- SHP’li olması, CHP’li olması gerekmiyor. Sosyal demokrasiye katkıda bulunmak isteyen insanları biz buraya katmak istiyoruz, davet etmek istiyoruz.

ŞEVKET ÇORBACIOĞLU- Çağdaş, ilerici, devrimci anlayışı önemsemiş olan kişiler mi?

MURAT KARAYALÇIN- Evet, yeter ki bunu istesinler, ille parti üyesi olması gerekmiyor. 5-6 ay bu konferanslar devam edecek. Konferansları Aralık ya da Ocak ayında toplamayı düşünüyoruz. İlk konferansları, yurt dışındaki merkezlerdeki toplayacağımız konferanslar 5-6 ay devam edecek. Konferanslara, tartışma konularını merkezden göndereceğiz. Toplumsal yaşamın her alanı ile ilgili, her dalıyla ilgili, eğitimle ilgili, yargıyla ilgili, sosyal güvenlikle ilgili çok sayıda konuyu tartışmaya açacağız. Kürt sorunu tartışılacak. Bir Rizeli ne diyor Kürt sorunu ile ilgili; bir Diyarbakır’lı ne diyor?.. Bir Diyarbakır’lı sosyal demokratın çözümü ne, bir Rize’li sosyal demokratın çözümü ne, bir Edirne’linin çözümü ne?..

Ben SHP Genel Başkanı iken Rize’den, Samsun’dan çok eleştiri alıyordum “Yahu sana mı kaldı, Kürt sorunu ile ilgili her yerde konuşuyorsun” diyorlardı, eleştiriyorlardı. Oysa ben, onun bizim sorunumuz olduğunu düşünüyordum. Kürt olmayan yurttaşlarımızın daha çok o soruna sahip çıkmalarının gerekli olduğunu düşünüyordum. Şimdi bunlar tartışılacak. Bireyin yeri, toplumun yeri, devletin yeri, devletin iç yapılanması, sosyal demokrasinin evrensel ilkeleri uyarınca, sosyal demokrasinin bu ülkede geliştirilmiş ilkeleri uyarınca tartışılacak. Gerekli görürlerse konferans katılımcıları, bizim dergiden, merkezden göndereceğimiz konuların dışındaki konuları da tartışabilecekler. Mesela Merinos’un özelleştirilmesini Bursa Sosyal demokratlar Konferansı tartışmak istiyor. Bizim başka konferanslarımızdan da, başka tartışma konularını gündeme getirme istekleri var, onları da biliyorum.

Sonra bir rapor hazırlayacaklar, katılımcıların yüzde 20’si oranında temsilci seçecekler. Hazırlanan raporları, Sosyal Demokrat Hareket adını taşıyan derginin oluşturacağı bir bilim kurulu şekillileyecek. Bu kurul mühendislerin, uzmanların, bilim adamlarının yer alacakları bir kurul olacak. Birkaç ay da onun üzerinde çalışacaklar. Daha sonra o raporlar, Türkiye Sosyal Demokratlar Konferansı’na sunulacak. Türkiye Sosyal demokratlar Konferansı, bu illerde, yurt dışında toplanan, Sosyal Demokratlar Konferansı’nın temsilcilerinden oluşacak, o yüzde 20’lerden oluşacak. Onlar, Türkiye Sosyal Demokratlar

Konferansını oluşturacaklar ve Türkiye Sosyal demokratlar Konferansı da belli bir süre çalışacak. Amaç, bir sosyal demokrat Türkiye ütopyasını somutlaştırmak ve projelendirmek. Bunu büyük ölçüde kurumsallaşmaya dayalı olarak yapmak istiyoruz.

Şunu 1970’li yıllarda ve 1990’lı yıllarda gördük: Eski düzenin kurumlarını sabit tutarak, yalnızca yönetici değiştirip, yalnızca siyaset değiştirip yeni bir düzen kurmak mümkün değildir. Yeni bir düzenin kurulabilmesi için yöneticilerin değişmesi yetmiyor. Kurumların değiştirilmesi gerekiyor ya da yeni kurumların oluşturulması gerekiyor. Biz, şimdi bu yeni kurumlara dayalı bir Türkiye maketini hazırlamak istiyoruz. İddiamız şu: Sosyal demokratlar artık kişi kavgasını bıraksınlar, hizip kavgasını, kadro kavgasını bıraksınlar. Sosyal demokratlar, bütün birikimleriyle bu projeler bu ya da buna benzer projeler üzerinde çalışsınlar; bizim aklımıza gelecek bu. Ama, bir başka seçenek geliştirilirse, biz o proje çalışmalarına da katkıda bulunmak isteriz. Böylelikle sosyaldemokrat kimliği yeniden tanımlamak istiyoruz. Aslında, Avrupa sosyalistleri kendi kimliklerini yeniden tanımlayıp, iktidara gelmeye başladılar.

Türkiye’de hep sosyal demokrat bir hareket için, demokratik sol ya da demokratik sosyalist bir hareket için çok uygun bir ortam olduğunu söylüyoruz birbirimize, ama onunla yetiniyoruz. Uygun bir ortam bizim yönetime gelmemizi, bizim Türkiye’yi büyütmemizi sağlamaya yetmiyor; çalışmak lazım. Birbirimize nutuk atacağımıza, hizip mücadelesi yapacağımıza, oturup projeler üretmemiz lazım. Biz böyle bir sosyal demokrat Türkiye projesini üretmek istiyoruz ve hazırlayacağımız projenin, sosyal demokrat olmayan yurttaşlarımızdan da çok büyük ölçüde destek göreceğini umuyoruz. Çabamız bu. Bir dergi çıkartacağız, bu ay ya da ekim ayında Sosyal demokrat Hareket Dergisi çıkacak. Yalnız bu klasik sol dergilerden olmayacak, daha çok haber bülteni gibi olacak. Klasik sol dergiler, makaleler toplamıdır. Bu ise, sosyal demokrat haberlerin olduğu bir dergi olacak. Mesela Prodi ne yapıyor; Avrupa sosyalizmi bölümünde bu izlenecek. Polonya sosyalistleri ne yapıyorlar; bir Gdansk özelleştirilmesi var; özelleştirilecek mi, özelleştirilmeyecek mi, önemli bir tartışma konusu, bunları tartışacağız.

Sosyalist Enternasyonal geçen hafta New York’da bir toplantı yaptı, hiçbir yerde bunun haberi çıkmadı. Sadece Deniz beyle Erdal beyin katıldığına fotoğrafı haberi çıktı, Erdal beyin Genel Başkan Yardımcısı seçildiği çıktı. Ama, Sosyalist Enternasyonalde ne karar alındı, bu 20 nci Kongre çok önemli; mesela o yok, onlar yer alacak.

Ayrıca, Türkiye’de emek, istihdam, teknoloji, üretim konularını izleyeceğiz. Mesela, Karabük ne noktada?.. Karabük, bir sosyal demokrat çözüm olarak işçilere

devredildi. Bu SHP'nin eseridir, SHP'nin başarısıdır. 5 Nisan 1994'te, yıl sonuna kadar kapatılacağı söylenen Karabük Demirçelik Fabrikası, yıl sonunda Karabük işçilerine devredildi (1 lira karşılığında). Şimdi Karabük ne noktada, ona bakacağız.

Mesela, biz hükümetteyken TAKSAN'da çok ilginç bir uygulamamız vardı; tezgâh kiraliyorduk işçilere. Sanayi sitesinde ya da bir başka yerde işyeri olmayan, ama becerisi olan, bilgisi olan işçi grupları -mesela "x" malının üretilmesi için sipariş almış- geliyor tezgâh kiraliyoruz, orada 8-9 ay arkadaşlarıyla birlikte tezgâh etrafında çalışıyor. Şimdi, mülkiyet tiplerinde yeni geçişler var.

MUSTAFA ATMACA- SÖRMAŞ diye bir firma var Söğüt'de, bilginiz var mı?

MURAT KARAYALÇIN- Hayır yok.

MUSTAFA ATMACA- Çok ilginçtir. Söylediğiniz özelliklere sahip işçi şirketlerinden ayakta kalan ve bugün İSO 9000 standartına uygun dünyanın bütün ülkelerine ihracat yapan yüksek fırın tuğlası üreten bir firma var.

MURAT KARAYALÇIN- Söğüt'de mi?

MUSTAFA ATMACA- Evet, Söğüt'de. Özellikle söyleşi yapmayı düşünüyoruz.

MURAT KARAYALÇIN- O zaman biz de gidelim.

MUSTAFA ATMACA- - Sermaye hisse oranlarına göre değil, kişi başına temsil hakkı var. Bütün çalışanlar şirketin ortağı.

MURAT KARAYALÇIN- Kooperatif gibi.

MUSTAFA ATMACA- Evet. Bütün diğer özel firmaların zorlamasına rağmen satın alınamamış bir şirket.

MURAT KARAYALÇIN- Ben de gitmek isterim. Siz de giderken bizim dergiden de bir arkadaş katılabilir mi yanınıza?

MUSTAFA ATMACA- Olur tabii.

MURAT KARAYALÇIN- Çünkü, ben özel mülkiyetle, devlet mülkiyeti arasında geçiş kademelerinin yakalanacağı inancındayım. İşte dergide bunları tartışacağız.

ŞEVKET ÇORBACIOĞLU- Bu kent siyasaları projelerini üretmek mi daha zor, klasik anlamda bildiğimiz siyasî projeleri üretmek mi?.. Netice alınması açısından hangisi daha çok zamanınızı alacak?

MURAT KARAYALÇIN- İki farklı platformda değerlendirmek gerekir diye düşünüyorum. "Genel" diye adlandırdığınız, sizin deyiminizle siyasaların tasarımı belki kent siyasalarına göre daha kısa olabiliyor; ama, uygulaması daha uzun zamanı gerektiriyor. "Kent siyasaları" diye adlandırdığınız zamandaki çalışmalar da bunun tam tersi. Tasarı, bir hayli zamanınızı alabiliyor. Ama, uygulamayı çok kısa sürede gerçekleştirebiliyorsunuz diye düşünüyorum.

ŞEVKET ÇORBACIOĞLU- Efendim, gerçekten güzel bir projeden söz ettiniz. Türkiye'nin de böylesi bir dolguya gereksinimi var. Fakat, onu biraz sınırlıyoruz gibime geliyor. Örneğin, bu projeleri neden sosyal demokrat bir düşünsellikte sınırlıyoruz. Çünkü, toplumsal dinamikleri harekete geçirecek, ekonomik ve siyasî çıkar bireyciliğinden, bireyselliğinden soyut, geniş perspektifli, toplum çıkarına yönelik kitlesel platform oluşturulmasında salt sosyal demokrat yaklaşım sizce yeterli midir?

MURAT KARAYALÇIN- Sosyal demokrat olduğum için sosyaldemokrat alanla sınırlı tutuyorum diye belki çok basit olacak; ama, ben bu çalışmalarımızı solun öteki kesimleriyle de tartışmak istiyorum. Daha doğrusu bir parti bağnazlığı içinde olmamak gerektiği düşüncesindeyim. Öteki sol partilere de hazırlıklarımızı sunmak istiyoruz. Çeşitli kesimlere görüşlerimizi anlatıp, onların tepkilerini, katkılarını almak istiyoruz. Sosyal demokrat olduğumuz için hep sosyal demokrat düşüncüyü ön planda tutuyoruz. Ama, daha geniş bakma eğilimini taşımaktayız; onu söyleyeyim.

Bir de, seçimlere giderken, solun bir bütünsellik sergilemesi gerektiği düşüncesindeyim. Öyle anlaşıyor ki, solda birlik kolay sağlanamayacak. Ben, solda birlik için her şeyimi bıraktım. Onları sevmediğimden değil, tam tersine taşıdığım bütün sıfatları çok seviyordum. SHP Genel Başkanlığını, Başbakan Yardımcılığını, Dışişleri Bakanlığını, hepsini çok seviyordum, koltuğumu da çok seviyordum. Ama, solda birlik için bırakmam gerektiğinden bıraktım onları. Öyle anlaşıyor ki, bunun başka örneklerini bulabilmek bundan sonra zor.

ŞEVKET ÇORBACIOĞLU- Gerçekten politikasızlığı yaşayan, ama klasik anlamda bugüne dek gelen politikacılar bıkırmış, ama içinde bir politika yapma veya bu alanda hizmet etmek isteyen insanlara yaklaşımı açısından onu biraz sınırlayıcı bulduğum için o soruyu yönelttim.

MURAT KARAYALÇIN- Şunu şöyle tamamlayayım izin vererseniz. Şimdi, birleşme sağlanamayacağına göre, sol partiler birleşemeyeceklerine göre, yapılması gereken; sol partilerin mevcut kimliklerinin içinde yer alacakları bir koalisyonun gerçekleştirilmesidir. Prodi Başkanlığındaki zeytin ağacı ittifakı İtalya'da bunu yapmıştır. Hatta,

seçimlere giderken radikal bir iki küçük parti o ittifakın içine katılmıştır ve seçim öncesinde İtalyan seçmenlerine "bir bütün olarak biz geliyoruz ya da gelmek istiyoruz" mesajı iletilmiştir ve bir bütün olarak gelmişlerdir. Her parti ayrı oyunu aldı, her parti ayrı milletvekilini aldı; ama, sonuçta bir bütün olarak geldiler ve hükümeti kurdular.

Solun Türkiye'de mutlaka kendisini buna hazırlaması gerekiyor. Bakın, Demokratik Barış Partisi kuruluyor. Geçen gün gazetede okuduğuma göre, 1997 yılında Demokratik Cumhuriyet Partisi kuruluyor. Müthiş bir parçalanma döneminin içindeyiz.

MUSTAFA ATMACA- Sağda da, solda da.

MURAT KARAYALÇIN-Sağda da, solda da. Solda daha fazla. Bunu aşmanın yolu "gelin birleşelim" çağrılarında bulunmak değil, o bitti. Bence, bir yeni Türkiye tasarımı projelendirebilirsek hep birlikte, o sonuçta bizi bir araya getirecek bir şemsiyeye dönüşebilir, bir çatıya dönüşebilir. Çünkü, Türkiye'de ilk defa böyle bir proje hazırlanacak. Yani, biz arkadaşlarımızla birlikte insanların karşısına çıkıp, "şöyle bir proje hazırladık, buna destek verin" demiyoruz. Biz, insanların karşısına çıkıp diyoruz ki "gelin müellifi hepimiz olan bir oluşum içerisinde yer alın..."

Hepimizin müellifi olacağımız bir projeyi hazırlayalım. Ben bunu çok önemsiyorum, çok da heyecan verici buluyorum.

Proje demokrasisi yöntemi Türkiye'de ilk kez kullanılıyor; bildiğim kadarıyla karar kurullarıyla projeyi yönetme dünyada da yok. Proje demokrasisi yöntemi bizim sosyal demokratlar olarak Türkiye projecilik literatürüne kazandırdığımız çok önemli bir kurumdur;. Hızlılığı sağlıyor, demokratikleşmeyi sağlıyor, katılımcılığı sağlıyor ve etkinliği sağlıyor. Yani biz üç şeyi eş zamanlı olarak sağlayan bir model icat ettik.

ŞEVKET ÇORBACIOĞLU- Sayın Başkan, belediye başkanı iken, beklenmedik bir ivmeyle sizi siyaset timsahlarının havuzunda gördük. Siz bu havuza kendinizi mi girdiniz, yoksa bir grup aceleci, heyecanlı kimseler tarafından mı itildiniz? Bir dönem daha belediye başkanı olarak mevcut projelerinizi yaşama geçerseniz daha iyi olmaz mıydı?

MURAT KARAYALÇIN- Sizin de şahsen bildiğiniz gibi, ben bir dönem daha belediye başkanlığı yapmayı düşünüyordum. 26 Mart 1993'te, yani benim seçilişimin dördüncü yılında Hürriyet Gazetesinde çıkan bir anket, benim neredeyse 1989 yılında -eğer o gün bir seçim yapılsaydı- aldığım oy oranını ikiye katlayacağını gösteriyordu.

4 yıllık dönemde ben Ankara'yı çok derinlemesine kazdım. Ankaralılar çukur içinde, çamur içinde yaşadılar; ama buna



rağmen, Ankaralıların benim dördüncü yılımda, 1989'da göreve geldiğim tarihte verdikleri oyun iki katı kadar oyla beni desteklemeleri ya da Hürriyet Gazetesinin öyle bir haber vermesi doğrusu beni çok etkiledi.

ŞEVKET ÇORBACIOĞLU- Bir yerde sizi Hürriyet Gazetesi mi parti politikasına itmiş oluyor?

MURAT KARAYALÇIN- Hayır, tam tersine, Hürriyet Gazetesindeki bu anketten sonra ben bir dönem daha belediye başkanlığını düşündüm ve 1994 Nisanında bir basın toplantısı yaparak bir dönem daha belediye başkanlığına adaylığımı koymayı düşündüğümü açıkladım.

Fakat, Haziranda hiç beklemediğimiz bir gelişme oldu. Sayın İnönü ayrıldı, bir Genel Başkanlık seçimi söz konusuydu ve doğrusu ben de hiç kuşkusuz mensup olduğum Partinin Genel Başkanı olmak istiyordum; ama, daha çok Türkiye'den, değişik yerlerden gelen talepler, telkinler doğrultusunda adaylığımı koydum. Hatta arkadaşlarla "aday olayım mı, olmayayım mı" tartışmasını yaparken, biraz ewel sorduğunuz soruda dile getirdiğiniz hususları da düşündüğümü söyledim "yahu şunu bir bitirsek, şu projeler bir bitse, şunları bir açsak, Ankaralıya bir sunsak..." vesaire diye; ancak, benim aday olmam gerektiğini söyleyenler bana şunu anımsattılar: "Siyasetin kendi zamanlaması vardır, hele şu Büyük Kanal Projesini bir bitireyim, şu Metroyu bir açayım falan diyemezsin, yani siyasette şartlar şimdi böyle oluştu, senin adaylığını koymam gerekiyor; başarılı olursun, başarılı olmazsın bu ayrı bir şey, ama koşullar şimdi olgunlaştı. Belki erken olgunlaştı, belki hazırlıksız olgunlaştı, ama olgunlaştı.

O nedenle sen eğer siyasetin içindeysen şimdi aday olmalısın. Ben hele bir kanalizasyonu bitireyim diyemezsin, hele bir Metroyu açayım diyemezsin, bu siyasetin mantığına terstir" dediler.

Yaşamımın en onurlu sıfatını, SHP Genel Başkanlığı sıfatını 18 ay taşıdım,. Doğrusu bundan dolayı da çok mutluyum. "Hay Allah bu nereden çıktı" demiyorum, tam tersine çok sıkıntılı, bana çok üzüntü veren, ıstırap veren, ama aynı zamanda çok mutluluk duyduğum bir 18 ay yaşadım; çok şey öğrendiğimi düşünüyorum, çok büyük birikimler elde ettiğim kanısındayım. Ayrıldığım tarihten bu yana, birleşmeden itibaren SHP Genel Başkanlığını bıraktım; o tarihten bu yana zaman zaman vicdan muhasebesini hiç kuşkusuz yapıyorum, özeleştirimi yapıyorum. Ama, 18 ayın benim için çok öğretici olduğu düşünncesindeyim; çok büyük birikimler elde ettiğimi düşünüyorum. Çok önemli hizmetler başlattığımı düşünüyorum.

O timsah durumu hep var Şevket bey. O havuzdaki timsahlar ne zaman isterseniz girin, hep olacak; timsahsız havuz olmayacak.

ŞEVKET ÇORBACIOĞLU- Politik kulvarınızın bir maraton olduğu gerçek. Bu maratona küçük düşüncelerin desteği ile hazırlanılmayacağı konusunda ne diyebilirsiniz?

MURAT KARAYALÇIN- Bu kesinlikle doğru.

MUSTAFA ATMACA- Sayın Karayalçın, sayın Deniz Baykal'ın seçim konuşmaları sırasında, sunduğu bir görüş vardı; Sayın Baykal üretim solculuğundan bahsetti. Yani, "solun temel felsefesi, artıközellikle paylaşımındaki adaletsizlik üzerine olmamalıdır, solcular bundan sonra üretim eylemini de tartışmalıdırlar; verimlilikten söz etmelidirler" şeklinde bir görüş ortaya atmıştı. Bu, bizim çok ilgimizi çekti. Bu konunun arkası gelmedi. Konuyla ilgili sizin görüşünüz nedir?

Ankaray Kızılay İstasyonu

MURAT KARAYALÇIN- Ben de bu kavrama çok önem veriyorum. Benim şöyle bir iddiam var: Ben, Türkiye'nin



solcularının, Türkiye'nin kaynaklarını Türkiye'nin sağcılarına göre daha verimli kullanacağı iddiasındayım ve görev yaptığım bütün yerlerde de bu iddialardan hareketle çalışmalarımızı programladım.

Bakın, söyleşimizin başında Ankara kentine yeni yapılar kazandıracak projelerimizden bahsettik. Ama, ben Ankara Belediyesindeki çalışmalarımızın bir başka yanını söyleyeyim. 1989 Martında Ankara Belediye Başkanı olarak görev üstlendiğimde, arkadaşlarımla birlikte klasik belediyeçilik hizmetleriyle ilgili 14 gösterge çıkarttım. İşte döken asfalt, açılan yol, döşenen kanal, dikilen ağaç, yeşillendirilen alan gibi 14 klasik belediyeçilik göstergesi çıkarttım ve arkadaşarımdan şunu rica ettim: Sabit fiyatlarla 1 metre bile olsa, 1 kilometre bile olsa ya da 1 metrekare bile olsa daha çok üretim yapacağız. Yani, Ankara'nın kaynaklarını daha iyi kullandığımızı göstereceğiz demiştik ve yüzde 300'lere varan artışlar sağladık biz. Daha üretken olduğumuzu kanıtladık.

Aslında, aynı şeyi SHP-DYP iktidarında da kanıtladığımızı düşünüyorum. Ben, bizim bakanlıklarımızın görev alanına giren hizmetleri sıralayarak, somutlaştırarak benzer bir göstergeyi hükümet performansının ölçülmesinde de kullandım ve şu gözükte: Sulanan alanda, yapılan yolda, organize sanayi bölgelerinde, küçük sanayi sitelerinde, turizm alanlarının planlanmasında biz, bizim bakanlarımız, önceki dönemin, Anavatan Partili bakanlarını sabit fiyatlarla fazlasıyla geçtiler.

Ben, sosyal demokrasinin 4 temel ilkesini, bireyin özgürlüğü, toplumun demokratikliği, üretimin artırılması ve yaratılan gelirin hakça paylaşılması olarak görüyorum. Bu dört temel ayaktan herhangi birini sol ihmal edemez. Yani, üretim, yaratılan gelir hakça paylaşılın da toplum demokratik olmasın ya da üretim artmasın diyemezsiniz ya da yalnızca bireyin özgürlüğünü, toplumun demokratikliğini sağlayalım, üretim ne olacak, yaratılan gelir hakça paylaşılır, paylaşılmaz diyemezsiniz.

Bu, yalnızca "söylemle" olmaz. Söylemden çok eylem burada önem taşımaktadır. O da yeni kurumların tanımlanmasına bağlı, var olan kurumları sabit tutarak, sadece söylem değiştirip ya da sadece yönetici değiştirip daha ileri sonuçların alınması mümkün değil. O nedenle, bu yeni Türkiye maketinde sosyal demokratların kaynak kullanımındaki etkinlik anlamında, verimlilik anlamında iddialarını hem yüksek sesle dile getirmeleri hem de yüksek sesle dile getirdikleri iddialarının uygulanabileceği kurumsal çerçeveleri ortaya koyabilmeleri gerekiyor.

MUSTAFA ATMACA- Çok teşekkür ediyoruz efendim

MURAT KARAYALÇIN- Rica ederim. Ben teşekkür ederim