

Köy Yolları Dâvası Karşısında Tutumumuz

Nufusunun büyük çoğunluğu köylü olan ve bunlardan ekseri yeti henüz Ortaçağ devri hayatı içinde bulunan köylülerimiz ve köylerimiz için yol dâvasının önemi tartışma konusu olmaktan uzak millî bir dâvadır, denilebilir. Esasen bizce, bir vücut için hayat damarları ne derece önemi haiz ise bir belde için de yol aynı derecede önemlidir. Zira; bunlardan birisi insan hayatını idame ettirmeye, ötekî ise insanca yaşamayı temine yarar.

Köy yolu meselesi, toplum kalkınmamız için öyle bir meseledir ki bunun tahakkuku ile, bu gün çetin birer problem olarak karşımızda bulunan köy meseleleri kendiliğinden ve zincirleme olarak kolayca gözölebileceklerdir; Maarif, Sağlık, hepsi, hepsi bu yol dâvasının halli ile dâva olmaktan çıkıp birer basit iş haline geleceklerdir.

Gerçekten millî bir dâva olan bu mühim konu maalesef yakın tarihe kadar sadece kanun ve talimatların metninde kalıp hiçbir zaman ciddiyetle ele alınmamıştır. Bu tarihe kadar hâlen de yürürlükte bulunan 13 Mart 1329 tarihli İdareyi Umumiye Kanununun ilgili maddeleri gereğine uygun olarak Vilâyetler Hususî Muhasebelerinin tahsisatlarıyla kendi hudutları dahilinde mevcut yolları yapmaya mecbur gösterilmekte idi. Esasen birçok Vilâyetler Hususî Muhasebeleri vâridatlarıyla masraflarını karşılamakta daima güçlük çekmiş ve çekmekte olduklarından bunlar; köy yolu mevzuunda yıllık bütçelerine fasıl ve maddelerinin kapatılmasından öte ye bir kıymet ifade etmeyen sembolik rakamlar koymakla yetinmişlerdir. Netice itibarıyla köy yolları dâvası gittikçe artan bir azamete bu güne kadar kalmış bulunmaktadır.

1950 tarihinde yürürlüğe giren 5539 sayılı Karayolları kuruluş ve görevleri hakkındaki kanunla köy yollarının da kısmen ele alınmış olduğunu görmekteyiz. Köy yolları bu kanunla; devlet ve il yolu ağı dışında kalan (köyleri yekdiğerine, en yakın devlet yollarına pazar ve istasyonlara, liman, kasaba ve vilâyetlere) bağlayan yollar olarak târif edilmiştir. Bu derece geniş tarife uygun yol şebekesini vatan sathında geli-

OSMAN SALİHOĞLU
İnşaat Mühendisi
Sakarya Bayındırlık Müd.

○

şigüzel serpiştirilmiş mahalleriyle 50.000 ne yükselen köy için tahakkuk ettirmenin 100.000 lerce klm. yol yapılmasıyla mümkün olabileceği aşîkârdır. Filhakika 20.3.1962 gün ve 11061 sayılı Resmî Gazete ile neşredilmiş bulunan Köy Yolları Yapım ve Bakım Yönetmeliği bu şebkeyi, 150.000 klm. olarak kabul etmektedir. Kanaatımızca gerçek rakam bunun da üstündedir. Ama; biz burada bu 150.000 klm. yolun yapılmasını esas almaktayız.

Karayolları Genel Müdürlüğü 1950 yılından itibaren dış ve iç yarımlarla ve her sene artan bütçesi ile birlikte iyi bir kuruluşa da sahip olduğu halde; 35.000 klm. olması lâzımgelen devlet yolu şebekesinin 12 yılda 23.000 klm. yaz ve kış geçit verir yolu ancak yapmış olup bundan 8.000 klm. si arzu edilen standard ölçülere uygun bulunmamaktadır. Hiç şüphesiz yapılacak köy yolu aynı ölçü ve kalitede olmayacaktır. Her ne olursa olsun yaz ve kış her türlü vasıtanın geçebileceği 150.000 klm. yolun bu gün olduğu gibi vilâyetle birçok hizmetlerle tanzif edilmiş bulunan ve yol mevzuunda kifayetsiz olduğu muhakkak olan Vilâyet Bayındırlık Müdürlüklerinden beklenildiği takdirde değil, on yılda elli yılda dahi ikmâl edilemeyeceğini söylemek için kâhin olmaya lüzum yoktur.

Ortalama her vilâyete 2500 klm. köy yolu yapmak düştüğüne göre bir an bu yol şebekesinin tamamen ikmâl edildiğini kabul ettiğimiz takdirde de bu günlük mevzuat ve teşkilât yeniden ele alınıp hizmet şekline göre düzenlenmezse mevcut kaliteyle ;bu şebekenin lâıyık ile bakımının dahi yapılamıyacağı kanaatindeyiz. Bazı mevzî ve kısmî başarılar bizi aldatmamalıdır. Yukarıda bahsettiğimiz ve 1 Nisan 1962 tarihinde yürürlüğe girmiş bulunan Köy Yolları Yönetmeliği, esasen Vilâyetlerde ötedenberi tatbik edilemekte olan usullerin formüle edilmesinden öteye bir yenilik ve yapıcılık sağladığı söylenilemez.

Daha 1950 yılında 35.000 klm.

devlet yolu için günün şartlarına uygun yeni kanunlarla bir Genel Müdürlük kurulduğu halde; 150.000 klm. yolu devrini çoktan bitirmiş, bağlayıcı kanunlara tâbi bulunan ve Karayolları teşkilâtına nazaran yol mevzuunda daima ikinci plânda düşünölmekte olan Vilâyet Bayındırlık Müdürlüklerinden beklenilmesi ister istemez insanı hayrete düşürüyor.

Vilâyet Bayındırlık Müdürlüklerinin görevleri hakkında 91 sayılı Türkiye Mühendislik Haberlerinde bilgi verilmişti. Aslı göreve Devlet yapılarıyla ilgili olan adı geçen Müdürlüğün vilâyet sathında yapmaya mecbur olduğu çeşitli işler ve nihayet tâbi bulundukları köstekleyici mevzuatla birlikte mekanik ve malî yetersizlikleri karşısında esasen her vilâyette ortalama 200 klm. yi bulan il yollarının onarım ve bakımından başka bir yol konusunda arzu edilen neticenin beklenilemeyeceği aşîkârdır.

Mademki toplum kalkınmamız, köyün kalkınmasına tâbidir ve mademki köyün kalkınmasında birinci derecede yöl önemlidir; bunda, bilginler, mütehassıslar ve vatansever herkes eğilerek işin en kısa zamanda tahakkuku için nerden ve nasıl başlanılacağıının tesbit edilmesi gerekir. Aksi halde her geçen gün aynı başıboşluk içinde bulunan köy adedini arttıracığından bu hizmet de gittikçe zorlaşacaktır.

Kanaatımızca bu mesele bu günkü mevcut mevzuat ve usullerle halledilemeyeceğinden Devletçe Karayollarında takip edilen sisteme uygun veya ona bağlı müstakil bir teşkilâtla işe bir an evvel sarılmak yerinde olur. Tıpkı 223 Sayılı Okul İnşaatları Kanunu gibi bir kanun çıkarılarak köy yolları için de birtakım kanunî paylar veya hizmete uygun vergiler ihdas edilebileceği ayrıca, askerî birliklerden bilhassa yol makineleriyle teçhiz edilmiş olan istihkâm birliklerinin eğitim ve tatbikatlarını bulundukları mahallin bu yolları üzerinde yapmaları tedbirler olarak akla gelmektedir.

Hulâsa olarak denilecek odur ki bugün ve bugüne kadar bu mevzuada tutulan yolda gidildiği takdirde, gelecek on yıl sonra da geriye baktığımız zaman kendimizi aynı noktada gördüğümüzde hiç şaşmamamız ica-