

TMMOB İLE İLİŞKİLER:

Bu dönem, bazı sıkıntılar yaşanmışsa da, TMMOB yönetimi ve kurullarıyla çeşitli toplantılar yapılmıştır. Bu toplantılarda, İnşaat Mühendislerinin, Mimarlar, Jeologlar ve Jeofizikçiler ile olan mesleki ilişkilerinde yaşanan sıkıntılar dile getirilirken, TMMOB'un meslek alanlarının içiçe geçme olgusuna çözüm getirmesi istendi. TMMOB'un oluşturduğu çalışma gruplarına ve mühendislik kurultaylarına odamızca katılım boyutunda katkı konmuştur. TMMOB 2. Mühendislik Mimarlık Kurultayı Düzenleme Kurulu'na Akif Duman, Yapı Üretim ve Denetim Süreci Çalışma Grubu'na Mustafa Atmaca, TMMOB Tüzük ve Yönetmelikler Çalışma Grubu'na Akif Duman, TMMOB'nin AB Politikaları Çalışma Grubu'na Erol Demir, Yapı Üretim ve Denetim Süreci Çalışma Grubu'na Mustafa Atmaca ve Işıkhan Güler, Meslek İçi Eğitim Çalışma Grubu'na Mustafa Atmaca, Yayın Danışma Kurulu Çalışma Grubu'na Şevket Çorbacıoğlu, GAP Projesinin Değerlendirilmesi Toplantısına Dursun Yıldız, Mesleki Denetim ve Meslek Etiği Çalışma Grubu'na Mustafa Atmaca, TMMOB Mimarlık Mühendislik Öğrenci Kolu Etk. Yayg. Ve Öğrenci Kurultayı Çalışma Grubu'na Murat Şahin, Kamuda Çalışan Üyelerimizin Ücret Sorunları Toplantısına Şevket Çorbacıoğlu, Asil Engin ve Ahsen Erkur, TMMOB Tüzük ve Yönetmelikler Çalışma Grubu'na Akif Duman katılmışlardır. Ayrıca Ulaşım Çalışma Grubunun sekreteryasını odamız üstlenmiştir.

Genel Başkanımızın yanı sıra, Elektrik Mühendisleri Odası Genel Başkanı, Makina Mühendisleri Odasından bir Yönetim Kurulu üyesi ve Mimarlar Odası Genel Sekreterininin, TMMOB Genel Sekreteri ile yaptıkları ortak toplantıda, TMMOB'un 595 sayılı KHK'ya göre üst komisyona katılmama kararı eleştirildi. Ayrıca, TMMOB'da düzenlenen ve İnşaat Mühendisleri Odasının yanı sıra, Jeoloji Mühendisleri Odası, Jeofizik Mühendisleri Odası, Maden Mühendisleri Odası temsilcilerinin de bulunduğu iki toplantıya katılındı ve buraya somut çözüm önerileri sunuldu. 4708 sayılı yasanın hazırlanması sırasında yapıya ilişkin dört odanın bir araya gelerek yasa taslağı çalışması yapma önerimiz ise cevapsız kaldı.

13 Mart 2001
Sayı: 410-1038

TMMOB Mimarlar Odası
Genel Merkezi
ANKARA

İlgi : 7 Şubat 2001 tarih, 03/239 sayılı yazınız.

İlgi yazınızda Trabzon şubemizin, Mimarlar Odasının 16 Eylül 2000 gün ve 37/11-2 sayılı kararındaki notu taşıyan mimari projeleri mesleki denetimden geçirmediği ifade edilmektedir.

Trabzon şubemizle yaptığımız görüşmelerden öğrendiğimize göre, şubemize mesleki denetim için gelen mimari projelerin bazılarında yasal uyarı adı altında yönetim kurul kararınızdaki metin, bazılarında ise yasal uyarı ve yasa metin diye iki farklı metin bulunmaktadır. Şubemiz yetkilileri, Mimarlar Odası Trabzon şubesine bu metinlerin hangi yasalarda yer aldığını sormuş, bir cevap alamayınca bu metinlerin bulunduğu mimari projeleri denetlemeyi durdurmuştur.

Ancak asıl sorun, Trabzon'daki uygulamalardan değil, benzeri anlaşmazlıkların tohumunu atmış olan 37/11-2 sayılı yönetim kurul kararınızdan kaynaklanmaktadır. Karar, meslek disiplinleri arasında zıtlaşmayı körüklemesinin yanı sıra, meslek uygulamasında yabancılaşmayı kabul etmesi bakımından da son derece mahsurludur.

Düzgün yürüyen projelerde, inşaat mühendisi ve mimar, tasarımının başından itibaren görüş alışverişi yapıp karşılıklı etkileşim içinde olduğundan, taşıyıcı sistemin mimariyle çelişmesi gibi bir durum yaşanmaktadır.

Sorun, bu süreçten kopuk olarak yapılan "piyasa" projelerinde ya da mimari ne yapacağını karar veremediği, sık sık değişikliğe uğrayan projelerde yaşanmaktadır. Mimar, görünüşü bozulmasını diye içinde neredeyse taşıyıcı bulunmayan bir tasarım yapıp, tasarımın o ana kadar ki sürecinde katılmamış olan inşaat mühendisinin önüne sürmekte, tarafların üzerinde birlikte çalışmadığı bir proje Belediye onayına sunulmaktadır. Bu, mimarın da, inşaat mühendisinin de ürününe yabancılaştığı, tasarımı mekanik bir süreç olarak gördüğü bir uygulamadır. 37/11-2 nolu kararınız işte bu yabancılaşmaya mühürlü bir kılıf hazırlamaktadır.

Oysa meslek uygulamasında kaliteyi yükseltmeyi amaçlayan meslek Odaları olarak yapmamız gereken meslek disiplinleri arası ilişkileri gerginleştireceği belli olan tek taraflı kararlar almak değil, karşılıklı olarak işin özündeki aksaklığı gidermeye çalışmak bu konuda meslek içi eğitimleri yaygınlaştırmaktır. Yönetim kurulumuz, Odamızın temel amaçlarının meslek etiğini yüksek tutmak ve hayat boyu mesleki eğitimi yaygınlaştırmak olduğu inancındadır. "Uzman" adıyla ülkemizde de uygulanmaya başlanan yetkinlik olgusunun da sözü edilen mahsurları gidermeye yönelik bir adım olduğunu da anımsatmak isteriz.

Yukarıda belirttiğimiz nedenlerle, tek taraflı bir bakışla hazırlanmış söz konusu yönetim kurulu metnini geri çekerek, üyelerimiz arasında gereksiz sürtüşmelere yol açmamanızı bekliyoruz.

Saygılarımızla

Muzaffer TUNÇAĞ
İnşaat Mühendisleri Odası
Genel Başkanı

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASININ 595 SAYILI KHK'YE YAKLAŞIMI

595 Sayılı KHK (Kanun Hükmünde Kararname)'de ilk maddesinde temel amacın YAPIDA CAN VE MAL GÜVENLİĞİNİ SAĞLAMAK olduğu belirtilmektedir.

KHK'nın amaç bölümüyle yapı güvenliğinin ön plana çıktığını gözlemliyoruz. Açıktır ki yapı güvenliği bu bağlamda en çok ve en fazla İMO'yu ilgilendirmektedir. Bu nedenle İMO'nun görüşü 595 sayılı KHK için belirleyici faktör olmalıdır.

Odamız yayınlandığı tarihten itibaren 595 sayılı KHK'ye eksiklerini eleştirerek, evrensel bir gereklilik olduğu inancıyla KHK'ye sahip çıkmıştır ve çıkmaktadır. Kararnamenin içindeki eksiklerin giderilmesini istemekle toptan karşı durmak arasındaki farka dikkatleri çekmek istiyorum.

İMO olarak bizler bu ülkede yıkılan ve hasar gören her binadan diğer tüm meslek örgütlerinden daha fazla sorumluluk duyuyoruz. Bu sorumluluk duygumuzla bundan sonra yapılacak bütün yapıların tam güvenli olmasını sağlamak içinde çaba harcıyoruz.

Açıktır ki 595 sayılı kararname bugünkü şekliyle yapı denetimini tam çözemeyecek, ancak çok önemli bir adımdır. Bundan geri dönüş artık mümkün olmamalıdır.

Bütün enerjinin kararnamenin eksiklerinin giderilmesine ve uygulamada ortaya çıkan veya çıkacak sorunların çözümüne harcamalıyız.

Kararnamenin içeriğine gelince; daha önceki uygulamalarda, yapı güvenliğinden sorumlu olan TUS'lar (Teknik Uygulama Sorumlusu) ülkemiz gerçeği olarak aktif olarak ne yazık ki görev yapamıyorlardı. Sorumluluk olmasına rağmen yetkileri yoktu. En önemlisi TUS ücretini ya hiç alamıyorlardı, yada işverenin isteğini yerine getirmek koşuluyla alabiliyorlardı. Yani maddi açıdan tamamen işverene bağlı idiler. Sadece bu durum bile denetleme ve kontrol ruhuna aykırılığı kanıtlamaya yeter.

Yeni Kararname ile YDK (Yapı Denetim Kuruluşu) sorumluluğuna paralel yetkileri garanti altına almıştır. Yine bu kararname ile ücret sorunu çözülmüş, hem haksız rekabete meydan verilmesini önlemiş hemde hakedilen ücret için işveren ile meslektaşlarımızın karşı karşıya gelmeleri çözümlenmiştir.

Denetimde yetki ile ücret sorunu çözümlendikten sonra geriye meslektaşlarımızın görevlerini özenli yapmaları ve Odalarımızın, üyelerini denetlemeleri kalmaktadır ki bütün odalarımız bu sorumluluklarını gereğiyle yerine getirecek düzeydedir.

595 sayılı KHK'ye eleştirimizi ise şöyle sıralayabiliriz.

- Kararnamenin en önemli özelliği olan sigorta ayağı henüz eksiktir. Acil olarak düzenlenmelidir.
- Kararnamede belirtilen şirket sermayesinin %49 mühendis veya mimar dışında üçüncü şahıslara ait olabileceği kabul edilemez. Sadece denetim yapacak bir kurumun sermayesi nama yazılı hisselerinin tamamı mühendis ve mimarlara ait olmalıdır. Denetim yapacak mühendis ve mimarlar denetim dışında müteahhitlik, projecilik gibi değişik hizmetler yapmamalıdır.
- Bu yasanın sağlıklı işleyebilmesi için müteahhitlik yasasının, İmar ve Belediyeler yasalarının bir an evvel çıkarılması gerekmektedir.
- Pratik sorunlar;
- Laboratuvar sorunları çözülmelidir, Kimya Mühendisleri İMO kriterlerine göre belge alabilmelidir.
- TSE belgesiz malzemenin üretimi yasal olarak engellenmelidir.

- Şirketlerin çalıştıracağı eleman sayısı ve denetlenecek metre kare miktarların illerin özelliklerine göre düzenlenmelidir.
- YDK'nın alacağı ücretlerde bölge kat sayıları uygulanmalıdır.

Sonuç olarak 595 sayılı KHK getirdikleri ile bu ülkede bir ilki başarmıştır. Bundan sonra denetimsiz yapı olanağı kalmayacaktır. Yine bu yasa ile ülkemizde ilk defa şantiye şefliği güvence altına alınmıştır.

Meslektaşlarımızın toplum nezdindeki saygınlıkları artmıştır.

İMO TMMOB İLİŞKİLERİ

İMO olarak ilk günden beri destek verdiğimiz 595 sayılı KHK için TMMOB'nin (Birlik) ilk günden itibaren özelleştirme diyerek savaş açmasını anlamakta zorlanıyoruz.

Yaşanın en çok ilgilendirdiği oda olarak İMO'nun görüşlerini hiç dikkate almadan Birliğe bağlı 23 odasında yasaya karşı olduğunun sürekli olarak açıklamasını hangi ilkeye ve anlayışa uygun düşmektedir?

Birliğin bütün basın açıklamaları ve yayınlarında İMO'nun görüşleri yer almamaktadır. En bariz şekliyle muhalif görüş olarak İMO'nun görüşlerine saygı gösterilmesi gerekmiyor mu?

İMO'yu dışlayan ama açıklamalarda içindeymiş gibi gösteren çifte standart nasıl açıklanabilir?

Birlik bugüne kadar İMO'nun taleplerine rağmen yapı denetiminde zorunlu olan 4 odayı (İMO-MO-İMO-İMO) bir araya getirip, yapı denetimine yaklaşımlarını değerlendirmemiştir.

Birlik Yapı Denetim süreciyle hiçbir ilgisi olmayan meslek odalarının görüşleriyle Yapı denetimi hakkında fetva vermektedir.

Birliğin bütünlüğünü sağlayabilmek, en azından odaların, özellikle yasayla en fazla ilgili Odanın görüşlerine yer vermek olasıdır.

Birlik ülkemizde özel yapıların denetimlerinin hiçbir zaman kamu tarafından yapılmadığını bilmiyor mu?

Örnek uygulamadaki yetkili kişiler olan TUS'lar kamumu zannediliyordu da, YDK özelleştirme sayılıyor.

Bu KHK ile yapı denetimin güvence altına alındığını ve denetim görevi yapan Müh. ve Mimarların ürünleri dışındaki uygulamaların odalarca denetlenmediği bilinmiyor mu?

İMO olarak birliğimizden, 595 sayılı KHK ile ilgili görüşlerimizin, Anayasa mahkemesindeki iptal davasında birlik görüşlerine eklenmesini ve birliğin (TMMOB) görüşleri olarak sunulan görüşlerin İMO'nun anlayışını yansıtmadığının bütün yazılarda ve yazışmalarda dikkate almamasının asgari bir nezaket kuralı olarak dikkat edilmesini bilgilerinize arz ederiz.

Saygılarımla,

Akif DUMAN
İl. Başkan

23 Ağustos 2001
Sayı: 410-4150

TMMOB Yönetim Kurulu Başkanlığı'na

20.08.2001 tarih 575 sayı ile odamıza gönderdiğiniz yazıda, 23 Ağustos 2001 günü yapı üretimi ve demetim süreci çalışma grubu toplantısı yapılacağını ve toplantıya hukuk danışmanımız ile birlikte temsilci gönderilmesi istenmektedir.

Anılan çalışma grubunun daha önceki toplantılarına katılan bir temsilci olarak bu çağrıyı anlamakta zorlanıyorum. Çalışma grupları, esas olarak kendi ilgi alanlarında görüş üretirler ve bu görüşleri yönetimlere sunarlar, yönetimler gereğini istedikleri gibi yaparlar.

Ancak bu sefer çalışma grubumuz bir fikir veya görüş üretmeye çağrılmıyor. Birlik yönetim kurulunun 18 Ağustos 2001 tarihli toplantısında karar altına aldığı 13 Ağustos iptali için dava açılması kararı üzerine toplantıya çağrılıyor.

Çalışma grubunun birlik yönetim kurulunun üzerinde bir organ değildir. Birlik yönetim kurulu kararı üzerinde nasıl bir fikir üreteceği anlaşılır gibi değildir.

Birlik yönetim kurulunun karar altına aldığı bir konuda çalışma grubunu toplantıya çağırması, grubun çalışma prensiplerine aykırı olduğundan ve birlik kararı üzerinde bir yaptırım gücü olmadığından anılan toplantıya katılamayacağımı bilgilerinize arz ederim.

Akif DUMAN
İnşaat Mühendisleri Odası
İl. Başkanı

13 Eylül 2001
Sayı: 410-4411

**TMMOB Başkanlığı'na
ANKARA**

İlgi : 11 Eylül 2001 tarih ve 617 sayılı yazınız.

Yönetim Kurulumuzun ilgi yazınızla göndermiş olduğunuz İnşaat Mühendisleri Odası (IMO) hakkındaki 330 ve 333 nolu kararların hayretle öğrenmiş bulunuyorum.

IMO, tüzel kişiliğe sahip bir meslek odasıdır. Mesleğimizle uzaktan yakından ilgisi bulunmayan örgütlerin temsilcilerinden oluşan TMMOB yönetim kurulunun, IMO yönetim kurulundan üç kişinin ihbarıyla IMO'yu denetlemeye kalkması kabul edilemez. Bu uygulama yaygınlaşırsa, TMMOB yönetim kurulu, her hangi bir ODA yönetimiyle sorunu olan kişilerin ihbarlarıyla uğraşmak durumunda kalacaktır.

IMO yönetim kurulu, TMMOB yönetim kurulunun kararlarında sözü edilen uygulamalarından dolayı YALNIZCA kendi üyelerinde ve onlar tarafından seçilen Genel kurula karşı sorumludur. Bunun dışında bir zorlamanın çözüm yeri hukuk olacaktır.

Kaldı ki, yönetim kurulunuz IMO ile ilgili karar alırken hukuka aykırı davranmaktadır. Yönetim Kurulumuz benzer bir sürecin yargılandığı dava ile ilgili DANIŞTAY 8.dairesinin kararını incelenmiş olsa idi, yönetim kurulunun 23 üyesinin tümünün katılmadığı bir toplantıda alınan kararların yasal olmadığını biliyor olacaktı. Bunu bilip de böylesi karar alanlar, sorgulanacağını düşünmemektedirler.

DANIŞTAY Sekizinci Dairesinin IMO ile ilgili 29 Mart 2001 ve 1350 sayılı kararını anımsatmakta yarar olacağını düşünüyorum. Danıştay Sekizinci dairesi, "davacı İnşaat Mühendisleri Odası Genel Kurulunun iptali istemiyle açılan davada, TMMOB Yönetim Kurulunun oluşturan 23 üyenin tümünün toplanıp çoğunlukla karar alması gerekirken, 10 üye ile toplanılıp, 9 üyenin çoğunluk kararı ile alınan oda Genel Kurulu kararının iptaline yönelik dava konusu Birlik Yönetim Kurulu kararında şekil yönünden hukuka aykırılık görülmediği gerekçesiyle dava konusu işlemi iptal eden Ankara 7.İdare Mahkemesinin 3.3.1999 gün ve 140 sayılı kararının hukuka aykırı olduğu öne sürülerek 2577 sayılı Yasanın 49.maddesi uyarınca temyizden incelenerek bozulması" yönündeki istemi reddetmiştir.

Görüldüğü gibi, TMMOB yönetim kurulunun bu açık mahkeme karşı 23 kişi olmadan toplanıp karar almayı sürdürmesi hukukun reddinden başka bir anlama gelmemektedir.

Yönetim kurulunuzun, zamanın IMO genel sekreter vekili Fikri Kaya'nın TMMOB Başkanlığına yazdığı 25 Mayıs 1999 tarihli yazıyı bir daha tetkik etmesinin de yararlı olacağını düşünüyorum. TMMOB'un kendi yasası dışında, yasal süreçlerden geçmemiş (genel kurullarda onaylanmamış, resmi gazetede yayınlanmamış) tüzük ve yönetmeliklerle, Odamıza ek yükümlülük getirme yönündeki girişimleri, TMMOB'un tehlikeye atacaktır.

Bu nedenle söz konusu 330 ve 333 nolu kararların iptal edilerek, olumsuz bir durumdan kaçınılmasını rica ederim.

Saygılarımızla

Muzaffer TUNÇAĞ
IMO Yönetim Kurulu Başkanı

14 Ocak 2002
Sayı: 410-96

**TMMOB
YÖNETİM KURULU BAŞKANLIĞI'NA
ANKARA**

İMO Ankara Şube başkanı Mustafa Selmanpakoğlu'nun da katıldığı bir radyo söyleşisinde, TMMOB yönetiminin yeni ihale yasasında bulunan "Kamu İhale Kurulu"na katılmak istemediği bazı belgeler ileri sürülerek belirtilmiş, bu durum TBMM'in ilgili komisyon yetkililerince de doğrulanmıştır.

TMMOB Başkanı Kaya Güvenç'in isteği üzerine kendisine ilettiğimiz İMO görüşlerinde de vurgulandığı gibi, bu kurula TOBB ve TISK gibi kuruluşların yansın TMMOB'un koruyla ilgili temsilcisinin de katılması, kamu yararını gözedici bir rol oynayacaktı.

Başkanlığınızdan, İMO örgütünü bilgilendirebilmemiz için, kurula katılmamakla ilgili bir yönetim kararı olup olmadığını ve konuyla ilgili varsa başka gerçekleri tarafımıza bildirmenizi rica ederiz.

Saygılarımızla

Muzaffer TUNÇAĞ
İnşaat Mühendisleri Odası
Genel Başkanı

TMMOB ÖZELİNDE MESLEK ODALARI

Kamu hukukundan doğan haklara sahip Kamu görevi işlevindeki "Meslek örgütleri"; 1950'lerde yürürlüğe giren yasa ile kurulan ve Anayasamızın 135.maddesinde yükümlülükleri ile birlikte tarifi yapılan Kamu Kurumu niteliğinde birer tüzel kişiliklerdir. Yasal düzenlemeler meslek Odaları ve Sendikaları (STK) devletten tam bağımsız Kuruluşlar olmaktan çıkarmıştır. Göreceli olsa da bağımsız kalabildiklerini söylemek (savlamak) olası, fakat merkezi ve yerel karar alma süreçlerine karşı kimlikleriyle (Muhalef) merkezi ve yerel yapıyı zorlamışlardır. Temel işlevleri meslektaş ve mesleki sorunları toplumsal temel sorunlardan soyutlamaksızın çözmeye çalışan meslek odaları, Devletin yerine getirmekte olduğu görevleri ve yetkileri devralan Kamu meslek Kurumu niteliğinde bir DKÖ (Demokratik Kitle Örgütü)'dür.

Sivil Toplum olmadan Demokrasinin olmayacağını savunanlar, doğal örgüt yapısına (Toplum) ve sivil bireye önem verenler örgütlü sivil'lerden rahatsızlar. Örneğin birey mühendise evet diyenler, onu Çankaya'nın zirvesine taşıyabilmekte, örgütlü mühendis/mimar'dan/Doktordan çekinmektedirler. Bu anlayışın sahipleri; Siyasi partiler kirliliğini kendi dar örgütsel çıkarlarıyla örtüştürerek. Genelde 'Sağ'ı "Sağ" "Sol"u da ancak "Sol" içinde örgütleyebilen egemenlerdir. STÖ, ve meslek odalarında doktrinel cepheden karşı olunma, Yani eskimeyen sloganların söylemlendirildiği (rasyonel eylemsellikten soyut) yaklaşımlardan kaçınılmalıdır. Özellikle 1980'ler sonrası yapılan demokratik Kitle Örgütlerinde Demokrasi'den söz edebilmek zor. Çünkü DKÖ'leri bu süreçte gönüllülük esası unutulurken, Grup çıkarlarının öne çıkarıldığı, bir grubun oligarşik dayatımların yoğunlaştığı platformlara dönüştürüldü adeta... Ben merkezci marjinal ve popülist kimliklerin süreli platformu da diyebiliriz.

Sivil örgütlerde yararlı, üretken, Bekraundu (Birikim) olan kimliklerin yerine; Yağdanlık katsayısı yüksek yetersizler egemen kılınarak kalite ve verimliliğin de önüne geçilmiştir.

DKÖ'lerde genelde Klieantelizm hakim, yani büyüklerin koruduğu, onların egemenliğinde ki kimliklerin sürekliliği... Siyasi partilerdeki çıkar paylaşımı, bu kuruluşlara da yansımış durumda. Bu nedenle meslek odalarında veya etkin STÖ'lerinde örgütlenme bağlamında yaygınlık yok. Başkan ve yönetimler; Kendilerini süreli kılmak için çıkarsal dar örgütlenme biçimi oluşturarak, iktidar da olmanın olanaklarıyla (Kendilerine rakip gördükleri farklı siyasi düşünsellikleri de gerekçe gösterip) örgüte yararlı üretken/yetkin üyeleri dışlayıp yaygınlaşmanın önüne geçebilmektedirler.

Gönüllü kuruluş yönetimi olduklarını unutarak, genel kurullarında (Nitel olmayan nicel güçlerine) onaylattıkları yönetmeliklerle baskılarını daha da artırarak, yönetimlerde yıllardır aynı kimlikler olarak etkinliklerini sürdürebilmektedirler. TMMOB özelinde böylesi olguya sebep; 1938 doğumlu "Mühendislik Mimarlık Yasa"dır. TMMOB Yasa ve Yönetmelikleriyle TMMOB'ye bağlı oda yönetmelikleri (tüzük diyenler de var) mevcut bu yasa ile biçimlendirildiğinden, merkezi ve yerel yapıdaki duruş gerekliliğimizi netleştirmede güçlüklerle karşılaşmaktayız. Aidiyet kavramından tutun, misyonumuzu, kimliğimizi, Etik anlayışımızı, yetkilerimizi, ilgi alanlarımızı tartışılır olmaktan çıkarmak istiyorsak; yorulan Yasa ve Yönetmeliklerden önce 1938 doğumlu "mühendislik ve mimarlık yasasını" değiştirmeliyiz. 2001 yılında yaşam bulan "Avukatlık Yasası'nın; getirdiği ayrıcalık (A.Ş.lerde ve Konut Yapı Kooperatiflerinde Avukat bulundurma zorunluluğu) konuyla ilgili çalışmaları ivmelendirmede baz alınmalıdır. Sivil örgütleri ve meslek odalarının feodal beyleri, sivil oligarşiyi kurumsallaştıran oligarşinin neferleri gibi savaşmaktan vazgeçmelidirler. Doktriner ortodoks tutumların, yani Demokratik olmayan katı tutumların; sivil inisiyatif örgütlenmeler antidemokratik örgütlere dönüştürdüğü gerçeğini kimse yadsıyamaz.

Örgüt genel merkezlerinin, yerel örgüt birimlerine de çizdikleri olumsuz perspektif; ayakta kalmalarının adeta temel yöntemi... Genel kurullarında belirledikleri disiplin ve benzer uygulama yönetmelikleri sürekliliklerini güçlendiren maddelerle içeriklendirilmiş ve işlevlendirilmiştir. Demokratik ve katılımcı ilkeler tümünden dışlanarak örgütler adeta aile örgütü (Şirketi) gibi işletilmek istendiği için beraberinde

çelişkileri de getirmektedir. Özellikle TMMOB ve Odalarında; merkezi yapıda, Demokratik Merkezîyetçiliği örseliyen abartılı yerinden yönetim (Desantralizasyon) ilkeleri savunulabilmekte, fakat kendi platformlarında olguya şiddetle karşı çıkılarak, yerinden yönetim ilkelerinin Anti Demokratik yaklaşım olduğunu savlarken toplumsal muhaleffette ayna örgüt şeması içinde biçimlenen Barolar Birliği, Tabipler, Eczacılar v.b. odalar ile bütünleşebilmektedirler. Hatta TMMOB içindeki bazı odalar, bazı şubelerinin bağımsız bütçe denetim ve Tüzel kişilik istemlerine karşı duruş göstermemekte, ama bir başka şubenin benzer istemlerini faşizan yaklaşımlar olarak yorumlayacak kadar keyfi görece politikalar sergileyebilmektedirler.

Her şeyi Batı normlarıyla örtüştürme yaklaşımına pek katılmıyoruz. Önemli olan olguyu evrensel ilkelerle örtüştürebilmektir. Bu nedenle meslek odaları ve STÖ'lerini; Hükümetler, şirketler ve medyadan güvenilir kılmak istiyorsak, belirtmeye çalıştığımız kriterlere konuşlandırmamız gerekir. Eğer kaotizmten uzak saldırmak, Direkt mesajlar verebilmek, birliklerlik kurabilmek, hedefleri net ve anlaşılabilir kılmak, medyaya kendilerini anlatabilmek ve Bilişim dünyasıyla örtüşebilmek ilkelerinde samimiysek...

STÖ'leri ve Meslek Odalarının; (devletin önceliklerinden kendini soyutlamaksızın) kendilerine özgü öncelikleri, gündemi ve çözmesi gereken sorunları olmalıdır. Devletin koşutunda hareket etme ve Devlettten izin alma zorunluluğu yoktur. Bu bağlamda devlete itiraz/uyarı alanı oluşturur. Ülkemizde TISK, TESK ve TOBB gibi "sivil" nitelikleri kendilerinden menkul olan kuruluşları bu çerçeveye oturtarak 'ne kadar DKÖ'leri olduklarını söyleyebiliriz?!. Mevcut konumlarıyla yukarıda sözünü ettiğim kuruluşlar adeta Sivil Devlet Kuruluşları (SDK) izlenimi vermektedirler. Öncelikle bu yapının kırılması gerekir; çünkü Sivil Toplum olmaksızın Demokrasinin kurulamayacağı gerçeğinden kendimizi soyutlayamayız. Bu, beraberinde Devleti planlayıcı ve denetleyici işlevinden uzaklaştırarak, işlevini "Demokratik Sivil Anlayış" aldatmasıyla Hükümet Dışı kuruluşlara (NGO) devredilmesini getirir. Dolayısıyla Küreselleşmenin temel amacı olan 'Kamu yönetimini parçalama, olgusu ivmelendirilmiş olur. Olumsuz olgunun üzücü yanı, sürece "SOL"un katkı vermesi. Hem de azımsanmayacak boyutta. Bilindiği gibi 1980 sonrası köşe dönücü işbiririci mantığın temel felsefesi; Devleti küçültmek idi. Küreselleşmenin ülkemiz uzantısı böylesi yaklaşım sergiledi. Tüm bunların toplumsal karşılığı grup çıkarsallıklarıyla özdeşleştirilerek yapılmaya çalışıldı. Marjinal siyasî ve ekonomik rant grupçukları; STÖ ve Meslek Odalarında kimliklerini gizleyerek marjinal diğer unsurların bileşimiyle Egemen olmanın savaşımı içindedirler (egemen olmalarında temel ilke; özellikle 250 binlere ulaşan TMMOB ve bağlı odalarındaki üyelerin yeterli katılımını sağlamamaktır). Meslek odaları, devletin Sosyal ve ekonomik politikalarının karar alma süreçlerinde yer almanın savaşımı içinde olmalıdır. Devlettten, uzaklaşarak, devlete karşı alan oluşturma politikaları, meslek odalarının yaygınlaştığı ve etkinliğinde en büyük engel olarak görülmelidir.

Temel amaç Devletin etkinliğini azaltmak değil, Devlet içinde DKÖ'lerinin (Özellikle Meslek Odalarının) etkinliğini artırmak olmalıdır; TOBB, TISK ve TESK benzeşimlerinden soyut, Devleti kendimize benzeterek... Evrensel amaç ise; Emperyal açların değirmenine su taşıyanlara karşı, ulus Devletin Demokratik merkezi yapısının güçlendirilmesini sağlamak ve bu bağlamdaki Liberalizm ve ikinci cumhuriyetçi yaklaşımları kırmaktır. Burada dikkat edilmesi gereken; "sivilleşme ve yöreselleştirme"yi ilericilikle örtüştürenlerin Liberal ve ikinci Cumhuriyetçilere alan bırakmasının önüne geçmektir. Yalnız yerelleşme felsefesinin, Demokratik merkezi yapıyla özdeşleşebileceğinin olasılıklarını yadsınamamız gerektiğini düşünüyorum. Çünkü bu noktada; Demokratik toplumsal yapının oluşmasında, meslek odalarına büyük bir gereksinim vardır. Bunun için Örgüt misyonu ve işlevlerinin doğru belirlenmesi gerekmektedir. İşte böylesi bir TMMOB ve Odalar, üyelerinin haklarını ve mühendislik onurunu koruma, kamu yararına denetimi üstlenme işlevleriyle bilimi, emeği ve demokrasiyi en kararlı biçimde savunma görevlerini yerine getirebilir. TMMOB ve odaları; salt Oda üye ilişkilerini ve belge düzenleyen, ticarî hizmetler üzerinden yürüyen, seçimden seçime üyelerini hatırlayan yaklaşımlardan çıkarp mesleğin ve meslekdaşın sorunlarına çözüm üreten, Demokratik katılımı yaygınlaştıracak örgütlenme anlayışında "Bilimden, emekten ve halktan yana" platforma dönüştürmek istiyorsak.

ÖRGÜTLENME – DEMOKRATİKLEŞME – ÖZLÜK HAKLARI

Ülkemizde Demokratikleşme ve Uygarlaşma seyrine koşut olarak oluşan STÖ'ler ve Meslek Odaları sayısı, özellikle son 15 yılda, Cumhuriyet'in ilk 50 yılında oluşan STÖ ve Meslek Odaları sayısının iki katına ulaştı. Dayanışmanın temel ögesi olan bu süreç; günümüzde 120 binleri aşan Örgütlülüğü yaşama geçirdi. İster istemez böylesi bir yoğunluğun; uygarlaşmaya ve Demokratikleşmeye olan katkısını sorguluyorsunuz? Her ne kadar Kamu Kurumu niteliği taşıyan fakat işlevleri ile Devlettten bağımsız olup, toplumu yönlendirmede etkin çalışan Demokratik Kitle örgütlerinden "Meslek odalarının öncelikle bu bağlamdaki konumu ve işlevi Nedir?" in üzerinde durmamız gerekmektedir. İşlev ve içeriği ile Meslek Odaları diğer STK'larından daha yetkin ve etkin özellikleriyle toplumu yönlendirmede "SİVİL HÜKÜMET İŞLEVİ" üstlenme bağlamında daha avantajlı kuruluşlardır. Fakat Ülkemizde mevcut yasa yönetmelikler Meslek Odalarını böylesi işlevlerden soyutlamaktadır. Bu işlevleri üstlenebilmesi; Ekonomik, Sosyal ve Demokratik reformların yaşama geçmesindeki toplumsal taleplerde belirleyici olabilmesi için, merkezi yerel yönetimlerin karar alma süreçlerinde etkin olması gerekmektedir. Bu süreci işletmesi için de; "İkiyüzbinleri aşan Demokratik Mesleki Kitle Örgütü olarak TMMOB ve ona bağlı odaların yasa ve yönetmelikler bağlamında kendilerini yenilemeleri gerekmektedir. İşte ancak o zaman, Meslek Odaları yerleşik Siyasi kirlilikten kendilerini uzak tutacak, çağcıl ve rasyonel sivil inisiyatif Kimliğiyle Devlettten farklı söylemlerde bulunabilir... Devlete benzemeye çalışmaz. Demokratik merkezi yapıyı bozmayan, Devleti esas alan bir yaklaşım bütününde Devleti kendisine benzetmeye çalışır...

Fakat öncelikle; Toplum ve mühendislik bilimi doğrultusunda rasyonel söylemler geliştirerek, güven imajını tazelemeye büyük ölçüde gereksinim vardır. Meslek Odaları, üyelerinin sorunlarını toplumsal sorunlardan soyutlamaksızın, birliktir dayanışma içinde çözmenin yöntemlerini seçmek zorundadır. Aksine; Karşılaşılan sorunları birleşerek çözmek yerine, tümüyle hiyerarşik yapı içinde bir üste devrederek çözme yoluna gidilmektedir. Nedeni; merkezi ve yerel yapıya olan bağımlıdır. Böylesi bir yapı meslek odalarını; tüm yapılarıyla iktidarlara bütünleştirdiğinden programların bağımsızlığı önlenmektedir. En azından Hükümet ve Devlet, sürecin böyle işlenmesini istemektedir. Kendisine müdahale edebilecek meşru yatay Kuruluşlu Meslek Odaları yerine, ast-üst ilişkisinin sürdüğü hiyerarşi ve dikey kurullu meslek odalarını "Yasal Yaptırımlarla" zorunlu kılmaktadırlar. Bu da beraberinde insanların sorunlarını birleşip çözme yerine, politik yandaşlarına ulaşarak veya onlarla bütünleşerek çözme "Ön Plana" getirmektedir. Tüm bunların çözüm bulması Çağcıl ve Evrensel ilkelerle donanmış sivilleşme anlayışının kurumsallaşmasına bağlıdır. Burada dikkat edilmesi gereken olgu "Küreselleşme" anlayışının sivilleşme yaklaşımıyla, Devletin planlayıcı ve denetleyici işlevlerinden uzaklaştırılmasıdır. Yani Demokratik merkezi yapının örselenmemesi... Böylesi yaklaşımlarla; Devletin küçültülmesi -ki zayıflatılmasıdır- ile daha Demokratik bir toplumsal yapılanmanın oluşturulabileceği savlanmaktadır. Bunda, Demokratik Kitle Örgütlerinin; özellikle yetkin ve Entellektüel kesime hitap eden TMMOB ve Odalarının çok daha fazla duyarlı olmaları gerekmektedir. Çünkü 1980'den sonrası bazı meslek odaları dernek anlayışıyla değerlendirilmiş... Bazılarımızca da meslek odaları; Siyasi ve Ekonomik rant platformu olarak görülmüştür. Bu nedenle (Bir kez daha vurgulamakta yarar var) "TMMOB ve Odaları böylesi yaklaşımlardan uzak tutulmalıdır".

Yıllarca bütçelerde yer alan alt yapı, konut, turizm, enerji, tarım, sanayi ve kamu hizmet yatırımlarının tümünü gerçekleştiren teknik hizmetler sınıfı, yan sanayi dallarıyla birlikte yarattığı katma değer ve istihdam hacmi ile ülke ekonomisi içinde çok önemli bir yere sahiptir. Bu hizmet sınıfının üretimi, iç piyasadaki önemine paralel olarak son yıllarda gittikçe artan bir ivmeyle dışa açılmak suretiyle emek, malzeme ve teknik hizmet ihracıyla döviz kazandırıcı sektörler arasında da önemli konuma sahiptir...

Dünya'da gelişen ileri teknoloji ve bilgi birikimi olgusu karşısında, Ülkemizin yatırım üretim, sanayileşme ve kalkınmasının en temel unsuru mühendis / mimarlardır. Bu durumun kamuda ve özelde çeşitli statülerde çalışanların içinde bulunduğu ekonomik ve sosyal durum son yıllarda üretim süreçlerindeki konumlarına, üstlendikleri sorumluluklara ve sahip oldukları eğitime uymayan bir düzeyde gerilemektedir.

Ülkemizin yatırım, üretim, sanayileşmek ve kalkınmada Lokomotif görevini üstlenmiş olan mühendis mimarların ve diğer teknik elemanların bugüne dek kendi özelliklerini belirten veya tanımlayan bir yasalarının olmaması düşündürücüdür. Bugün Kamuda çalışan 20 yıllık Mühendis/ Mimarın ücreti, 2 (iki) yıllık mevsimlik işçinin ücretinin altındadır. Son Deprem felaketinde Günah Keçisi seçilen

mühendislerin bu temel sorunları ülke sorunlarından soyutlanmaksızın kesinlikle çözüme ulaştıracak 'İnşaat Mühendisleri Odasının (İMO) hazırladığı ve ilgili ve yetkilere sunduğu **Taslak**' baz alınarak 'Teknik Hizmetler Yasa Taslağı' TMMOB tarafından acilen hazırlanmalıdır.

Öncelikle TMMOB'ni taşımaktan yorulan Yasa ve Yönetmelikler yenilenerek, TMMOB ve bağlı Odaların Yönetim Organları Mühendislik bilimi ve disiplinin ilkeleri doğrultusunda etkin şekilde işletilmelidir. Bilindiği gibi TMMOB ve bağlı Oda yönetmelikleri ile TMMOB yasası, 1938 doğumlu "Mühendis ve Mimar Yasası" ile biçimlenmektedir. Bu Yasalar ve yönetmeliklerin yetmezliği; mühendis ve mimarları durması gereken yerlerde bile durduramamakta, fakat 2001 doğumlu. Avukat'lık yasası, Avukatların "A.Ş.'lerde ve Konut Yapı Kooperatiflerinde" Yer almalarını zorunlu kılabilmektedir – ki doğrudur -

Örgütlü toplumun Çağdaş toplum olacağı gerçeğinden yola çıkarak kendi meslek disiplini tümüyle kucaklayan, meslek ve meslektaş sorunlarını giderecek politikalar geliştirme erkine sahip çağcıl, Demokrat ve katılımcı birliklerliğün kurumsallığı Evrensel gereklilik olarak görülmelidir.

Bu bağlamda işlev ve misyonu belirlenmiş meslek odalarını yaşama geçirmek istiyorsak; 'Örgüt misyonu ve işlevini, mesleki yeterlilikle bütünleştirme Etiğine sahip, kariyerist ve popülist kimliklerden soyut, siyasi ve ekonomik rant duruşlarını reddeden, Evrensel ilkeleri özümsemiş, yağdanlık katsayısından uzak bireylerin oluşturduğu yönetimler (en fazla 3 dönem koşulunda) Egemen kılınmalıdır.'

Şevket ÇORBACIOĞLU
İnşaat Mühendisleri Odası
Genel Sekreteri

PROF. DR. YENER ÖZKAN VE PROF. DR. UFUK ERGUN TARAFINDAN HAZIRLANAN ZEMİN VE TEMEL ETÜDLERİ HAKKINDA GÖRÜŞ RAPORU:

Bu rapor, TMMOB'da yapılan Jeoloji, jeofizik, inşaat, maden mühendisleri odasının ortak toplantısında sunuldu. Toplantıya TMMOB Yönetim Kurulu adına Kaya Güvenç ve Dursun Yıldız katıldı:

Bir zemin ve temel mühendisliği etüdünde yapılacak işlerin neler olduğu etüd kategorileri, kapsamı, içeriği, zemin ve kaya parametrelerinin genel tanımları, laboratuvar ve arazi deneylerinde gözönüne alınacak hususlar vb. gibi konular genel bir çerçeve içinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca 1993'de yayınlanmış olan "Zemin ve Temel Etüdü Raporunun Hazırlanmasına İlişkin Esaslar" (Sayı 93/34) adlı belgede esasen mevcuttur.

- Çeşitli türdeki yapıların herbiri bir zemine yerleştirilirken bir yapı yüklerine, yapı özelliklerine zemin koşullarına, depremselliğe bağlı temel tasarımı ve bazı hallerde ondan da önce zemin iyileştirilmesi gerekmektedir. Yapının yapılacağı alanda gerçekleştirilecek olan zemin etüdlerinin planlanması ve kapsamı, temel ve zemin değerlendirmesi, tasarımı yapacak olan inşaat mühendisince yapılmalıdır. Bu çalışmaların kapsamı özetle aşağıda sıralanmıştır:
 - a) Yeterli sondaj sayısı ve yeri
 - b) Yeterli sondaj derinliklerinin tespiti
 - c) Alınacak zemin örneklerinin tip, yer ve derinliğinin belirlenmesi
 - d) Hangi arazi deneylerinin yapılacağını tayini ve planlanması (miktar, derinlik vb., SPT, CPT, Pressiyometre, arazi yükleme gibi deneyler)
 - e) Alınan zemin örnekleri üzerinde yapılacak laboratuvar deneylerinin tipi ve miktarının belirlenmesi
 - f) Zemin etüdləri başlayınca karşılaşıldığı takdirde özellikli zeminler için önerilen standart dışı deney ve yöntemlerin tespiti (ikili odometre, deneme dolgusu, susuz sürekli sondaj şişme basınç ve serbest şişme, göçme potansiyeli vb.)
 - g) Gerekli zemin aletsel gözlem planının yapılması (piyezometre, inklinometre vb.)
- Verilen plana göre yapılan saha ve laboratuvar çalışmaları sonucunda gerekli zemin parametrelerinin (zemin mühendislik özellikleri) hesabı, zemin ve temel mühendisliği değerlendirmesi ve temel tasarımı zemin-temel konusunda tecrübeli inşaat mühendisince gerçekleştirilir. Bu kapsamda aşağıdaki gibi çalışmalar, örnek olarak verilebilir.
 - 1) Temel tipinin ve boyutlarının seçimi
 - 2) Taşıma gücünün (nihai, emniyetli) ve oturma miktarlarının (toplam, farklı vb.) belirlenmesi
 - 3) Sıvılaşma potansiyelinin ve buna karşı alınacak önlemlerin tayini, zemin-yapı etkileşimi ve temel tasarımına etkisi
 - 4) Zemin iyileştirme metotlarının seçimi ve planlanması
 - 5) Kazıda ve şevlerde alınacak önlemler (ankraj desteği, su kontrolü vb.) ve bunlara ait analiz ve değerlendirmeler
 - 6) Hasara uğramış (yan yatmış, farklı oturma olmuş) yapıların zemin değerlendirmesi ve takviye tasarımı
 - 7) Her nevi dayanma yapısına gelen yüklerin belirlenmesi ve yapıların tasarımı
- Yukarıda özetle tariflenen etüd, hesap ve tasarım konularında Ağustos 1999 depreminden sonra "hangi meslek dalı ne yapar, yapmalıdır" şeklinde meslekler arasında bir konu ve işleri sahiplenme

m¼cadelesi gerek devlet kurumlarında gerekse özel sektörde yaşanmıştır ve yaşanmaktadır. Bunda bazı Devlet kademelerinde yayımlanan kararname ve genelgelerin payı da bulunmaktadır.

- Zemin ve temel m¼hendislięi yeni ismi ile geoteknik konularında uzmanlaşmış inşaat m¼hendislerinin dışındaki alanlardaki uzmanların, yapıların et¼tlerinin planlaması, temellerini hesap etmesi ve tasarımını yapması eğitim kapsamı ve mesleki deneyim olarak m¼mk¼n g¼r¼lmemektedir.
- Genelde konu ile ilgili bulunan meslek alanlarında jeoloji, maden, jeofizik ve evre m¼hendislięinin yukarıda anılan konularda uzmanlaşmış elemanları aşağıdaki konularda inşaat m¼hendislerine katkıda bulunabilirler:
 - Sahanın genel jeolojisi ve hidrojeolojisi
 - Sondajların yapılması, numunelerin alınması
 - Standart saha ve laboratuvar deneylerinin ilgili standartlara g¼re yapılması ve sonuçlarının rapor edilmesi
 - Sondaj loglarının hazırlanması
 - Yeraltı suyu g¼zlemlerinin yapılması
 - Saha da kayaçların bulunması halinde eklem ¼zellikleri, çatlaklar, tabakalaşma, ezilme b¼lgeleri, erime boşlukları vb. gibi verilerin tayini
 - Özel projelerde yapılması gerekli g¼r¼ld¼ę¼ hallerde sismik dalga hızlarının tabakalara g¼re belirlenmesi, taban kayasının sondajlarla belirlenemediği durumlarda derinlik ve tipinin tespiti
 - İncelenen arazide kirlenme, zararlı kimyasal ve biyolojik maddelerin bulunup bulunmadığının tespiti, zemini temizleme y¼ntemlerinin belirlenmesi
 - Geniř alanları kapsayan çalışmalarda (baraj, santral vb.) uzaktan algılama, hava fotoğrafları, gibi y¼ntemlerle sahanın makro değerlendirilmesi
 - İnşaat alanının bulunduğu b¼lgenin makro ¼lekte sismisitesinin belirlenmesi (fay sistemleri ve etkin fayların tespiti gibi)

TMMOB'nin 36. Dönem Çalışma Programı uyarınca oluşturulan ve sekreteryası Odamıza verilen "Ulaşım Çalışma Grubu" toplantısının ilki 1.12.2000 tarihinde İMO Güney Özcebe Toplantı Salonunda gerçekleşti.

Toplantıya Orman Mühendisleri Odası, Jeoloji Mühendisleri Odası, Harita Mühendisleri Odası ve Odamız temsilcileri katıldılar.

Yapılan ön çalışmada aşağıda belirtilen çalışma grubu konularının ana başlıkları aşağıdaki gibi ilk taslak olarak belirlenmiştir.

ÇALIŞMA GRUBUNUN TASLAK PROGRAMI

1. Ülke ana Ulaşım Planının günümüze dek tarihçesi ve seçenekleri ile birlikte...
 - a- Karayolu tarihçesi (Harita Mühendisleri Odası hazırlayacak)
 - b- Demiryolu (İnşaat Mühendisleri Odası hazırlayacak)
 - c- Köy ve Orman Yollar (Orman Mühendisleri Odası Hazırlayacak)
 - d- Deniz Ulaşımı, Hava Ulaşımı Taşımacılığı (Makina Mühendisleri Odası çalışmayı yapacak)
 - e- Boru ve kablo taşımacılığı (Elektrik Mühendisleri Odası hazırlayacak)
2. Kent içi çağdaş ulaşım politikaları
 - a- Raylı taşımacılık
 - b- Toplu taşımacılık (elevasyon, asansör sistem)
 - c- Kentiçi Hava Taşımacılığı (noktasal çözümler)
 - d- Kentiçi Yaya Trafiğinin (geçişlerinin) düzenlenmesi

Not : İlk periyotta 1 no'lu ana başlığı tamamlamak...

3. Dünyamızda ve ülkemizde otoyol gerçeği,
 - a- Ülkemizde verimli tarım alanlarının otoyola açılması,
 - b- Ülkemiz otoyolunun ekonomik analizi ile birlikte bu bağlamdaki politikaları belirleyen yasaların değerlendirilmesi,

Konunun geliştirilmesi ve kapsamlı detay çalışmanın yapılabilmesi için aşağıda belirlenen Oda temsilcilerinin katılımı gerekmektedir.

- 1- Ziraat Mühendisleri Odası
- 2- Şehir Plancıları
- 3- Maden
- 4- Peyzaj
- 5- Jeofizik
- 6- Meteoroloji
- 7- Makina Müh.
- 8- Elektrik
- 9- Mimarlar
- 10- Çevre

ULAŞIM POLİTİKALARINDA “KARAYOLU ve DEMİRYOLU ULAŞIMININ” YERİ

Planlı kalkınma sürecini (1963...) başlatan Sayın İsmet İnönü'nün, Birinci Beş Yıllık Kalkınma planıyla ilgili kitaptaki önsözünde şu tümceleri yer almış: “İnsan hak ve hürriyetlerini milli dayanışmayı, sosyal adaleti, ferdin ve toplumun huzur ve refahını gerçekleştirmeyi ve teminat altına almayı mümkün kılacak bir Demokratik düzeni kesin olarak seçmiş olan Türk Milletinin; Anayasamızda açık ifadesini bulan iktisadi ve sosyal hayatı keyfi ve PLÂNSIZ davranış tecrübelerine son verip, adalete, tam çalışma esasına ve herkes için İNSANLIK onuruna yaraşır bir yaşayış seviyesi sağlanması amacına göre düzenleme arzu ve azmine uygun olarak, ulusal tasarrufu artırmak, yatırımları toplum yararına gerektirdiği önceliklerle yöneltmek ve iktisadi, sosyal ve kültürel kalkınmayı demokratik yollarla gerçekleştirmek üzere BİRİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI HAZIRLANMIŞTIR...”

Sayın İnönü'nün; Temelde Toplum Yararı ilkesine dayalı planlı yatırımları amaçlayan söyleminden günümüze dek tam 35 yıl geçmiş. Bu süreçlemede yedi “Beş Yıllık Kalkınma Planı” hazırlanmasına karşın (Demokratik düzen ve kamu yararını ön planda tutacak planlı yatırım adına) değişen birşeyin olmadığını sadece değiştirilen bir Anayasanın (1960 Anayasası) olduğunu ve herşeyin yerinde saydığını gözlemliyoruz.

Fakat o günden bugüne dek 35 sene geçmesine karşın toplum yararını öne çıkaracak Demiryolu ulaşımı “keyfi ve plansız bir tutumla planlı dönem sürecindeki ulaşım politikalarında en az yer verilen seçenek oldu. Ben Demiryolu Ulaşımının ulaşım politikalarındaki yerini Demokratik kitle örgütlerin genel siyaset ve merkezi yapıdaki yerine benzetirim ikiside toplum yararı bağlamında önemli bir gereksinim olmalarına karşın karar alma süreçlerinde yer alamamışlardır.

Planlı dönem Demiryolu politikalarına değinmezden önce Anadolumuzdaki Demiryolu tarihçesine kısa da olsa göz atalım. Dünyada demir (maden) sanayisi M.Ö. 3000 yılında Anadolu'da ortaya çıktı. Avrupa bundan tam 2000 yıl sonra, yani M.Ö. 1000 yılında Demir Sanayiini tanınmasına karşın Demiryolu temellerini atan o oldu. M.S. 1776 yılında madenli rayları bularak ... Anadolumuz ise ancak 84 yıl sonra (27 Ocak 1860) İzmir-Aydın arası (23 km) İngiliz şirketinin yaptığı Demiryolu aracılığıyla raylı sistemi tanıdı. Cumhuriyet Dönemine dek yapılan Demiryolu hatlarının yarısı Batının, yarısı Osmanlı'nın ayrıcalığındaydı.

1929 yılında 2378 km'si yabancılara 2776 km'si Genç Cumhuriyet ayrıcalığında toplam 5154 km Demiryolu mevcuttu. Genç Cumhuriyet gerçekten “Başta bütün Dünyanın / saydığı baş kumandan / Demir Ağlarla ördük/Anayurdu dört baştan...” mısralarında olduğu gibi Büyük Atatürk'ün önderliğinde Anayurdu Demir Ağlarla örmeye başlamıştı...

Bu dönem Demiryolunun Karayolunun önünde olduğu dönemdir... Ta ki 1953'e dek gerçi 29 Temmuz 1953 yılında 6186 sayılı kanunla “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) bugünkü iktisadi devlet teşekkülü oluşturularak ileriye yönelik raylı sistem projeleri amaçlamasına karşın bu TCDD'li süreç Demiryolunun otoyolunun gerisinde kaldığı süreç olmuştur. Çünkü bu süreçte alınan 351.700.000 dolarlık Marshall yardımı (1948-1952) aracılığıyla otomotiv sanayisi optimize edilmiştir. Bu süreç aynı zamanda ABD'nin Ortadoğu Petrol Platformlarında karargah kurduğu süreçtir. Bu nedenle ABD Marshall yardımlarıyla otoyol projelerini dayatarak ülkemizdeki ulaşım politikalarını otoyol bağlamında belirlemeye başladı. 1950'lere dek Demir Ağlarla örülmeye başlanan Anadolumuz otoyollarla oyulmaya başlandı.

1923-1953 yılları arası kara ulaşımında otoyolun önünde koşuyordu Demiryolumuz. Örneğin Cumhuriyetin ilk yıllarında; 1927 Haydarpaşa-Ankara hattı Kayseri'ye 1930'da aynı hat Sivas'a, 1931'de Sivas-Malatya Hattı, 1935'de Sivas-Malatya Hattı, Diyarbakır'a, 1936'da Ankara-Adana Hattı 1935'de, Haydarpaşa-Ankara hattı Erzincan'a, 1939'da aynı hat Erzurum'a, 1944 yılında da Sivas-Malatya hattı Kurtalan'a uzatıldı. 1951'de de salt Haydarpaşa-Ankara hattı Erzurum'dan Horasan'a uzatılabildi... İşte bu yıl aynı zamanda o dönem hükümetin Marshall yardımına uzandığı dönemdir... Ne olduysa bu dönem sonrası oldu ve otoyol Demiryolu'nu geçiverdi.

Birde olguya planlı dönem sonrası için bakalım.

1963-1967 yıllarında CHP döneminde uygulanmaya başlanan Birinci Beş Yıllık Planla “Demiryolunun” makûs talihî değiştirilmeye çalışıldı. İkinci Beş Yıllık Plan döneminde de Demiryolunun makûs talihî değil makası oldu. Çünkü ilk beş yıllık plan döneminde Demiryoluna 540.700.000.-TL ödenek ayrıldı. Bu ödeneğin ancak 16'sı harcanarak 51 km Demiryolu yenilendi 59 adet makas değiştirilebildi.

PLANLI DÖNEMLERDE DEMİRYOLU'NUN DİĞER ULAŞTIRMA SİSTEMLERİYLE KARŞILAŞTIRILMASI

BİRİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI SÜREÇLEMESİ (1963-1967)

Birinci beş yıllık kalkınma planının genel ulaştırma durumu ile ilgili ana ilkeler bölümünde Demiryolu hakkında şu değerlendirme yapılmış; "... demiryollarımızın yapımı eski tekniği DAYANMAKTADIR. Bunların yol boylarında ileri işletmeciliğin gerektirdiği düzeltmeler yapılmamıştır. Demiryolları bundan böyle yurdumuzun şartlarına uygun standart ve teknikle yapılacaktır..." yedinci beş yıllık kalkınma planında (1996-2000) ise; "... Demiryolu alt yapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması, mevcut Demiryolu sisteminin taşıma taleplerini yeterince karşılayabilmesine imkan vermemektedir... Demiryollarında artan taşıma talebinden gerekli payı alabilmek için taşıtıcıların taleplerini yakından izleyen ve Pazar koşullarındaki değişikliklere uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanacaktır..."

1963'ten 1996'ya... tam 36 yıl... işte bu süreçte Demiryolu ulaşımı için değişen birşey yok yaşadığımız gibi kapasite ve teknoloji 1963'lerdeki eksikliğini koruyor...

Birinci beş yıllık kalkınma planı "hedefler" bölümünde; "Demiryollarımızın iktisadi olarak çalışabileceği ortamı hazırlamak, bu taşıtları, ekonomiye yük olmaları için yalnız iktisadi olan hatlarda işletmek" amacına yer verilirken, o günkü durum saptamasını belirleyen şu ibarelere yer verilmiş; "son on yıl içinde taşıma hizmetleri büyük değişikliklere uğramıştır. En büyük artış Karayolu ulaştırmasında olmuştur. Öyle ki 1950 yılında toplam taşımalarda karayollarının payı, yolcu ve yük taşıma sırasıyla yüzde 46 ve yüzde 17 iken bu oranlar 1960'da yüzde 67 ve yüzde 37'ye yükselmiştir. Bugünkü durumyla Karayolu taşımaları ekonomik sınırları aşmış bulunmaktadır.

Tabloları incelediğimizde daha somut oluşum saptamasını görebiliyoruz.

Karayolu toplam uzunluğu (il ve köy yolları dahil) 48.172.000 km, Demiryolu toplam uzunluğu 9.301 km olan tesislerin yollar bakımından kapasitesi Karayolu için; 70.642.606.000 yolcu-km ve 33.096.260.000 ton-km, Demiryolu için 73.000.000 hamton-km iken 1960 yılı gerçekleşen yolcu taşıma Karayolunda 11.727.000.000 yolcu-km, Demiryolunda 3.810.000.000 yolcu-km'dir. Gerçekleşen yük taşıma ise Karayolunda 3.927.000.000 ton-km, Demiryolunda 3.927.000.000 ton-km'dir.

Birinci beş yıllık kalkınma planında gerek demiryollarında gerekse karayollarında yollar; ülkenin gereksinimlerine uygun ve yeni teknolojilerden yararlanılarak, yeniden yapım ve onarımlarla (özellikle Demiryolu) standartları yükseltilmeye çalışılmış ve 1963-1967 yılları arası Karayolu ve Demiryolları yol yatırımları yoğunlaştırılmıştır. Birinci beş yıllık plan döneminde Demiryolu yatırımları için (ansiklopedilere göre) 540.700.000.- TL ödenek ayrılmış. Ödenenin %82'si harcanarak 430 km yol yenilenmiş. 1048 makas değiştirilmiş. DPT yayınına göre; Demiryolu için toplam 1.389.900.000.-TL ödenek ayrılmış bunun 906 milyon TL'si bakım ve yatırımlara 87 milyon 200 bini bitmemiş işlere 396.700.000.-TL'si yeni işlere harcanmış. Karayolu için 2.808.100.000.-TL ödenek ayrılmış, bunun 100 milyonu araştırma yatırımlarında-ki bu harcama kalemi Demiryolu için yok-693.900.000.-TL'si bakım yatırımlarında, 177.500.000.-TL'si bitmemiş işlerde, 142.800.000.-TL'si büyük onarımlarda, 1.693.900.000.-TL'si de yeni işlerde kullanılmış.

İKİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1968-1972)

Dönemine baktığımızda Karayolu taşımacılığının özellikle yük taşımacılığında bir düzensizlik içinde olduğu aşırı rekabetin taşıma ücretlerini düşürdüğü ve bu nedenle aşırı yükleme yapıldığı için taşıma talebinin hızla Denizyolu ve Demiryoluna kaydığını gözlemlemekteyiz fakat devlet demiryolları işletme sistemindeki aksaklıklar ve etkin bir işletme düzeni kurulamadığından trafiğin yine Karayolu taşımacılığına kayma eğilimi gösterdiğini öğreniyoruz.

Kısacası bu dönemde de; "ulaştırma sektörü ekonomik ve sosyal hedeflerin gerçekleşmesini mümkün kılacak ve destekleyecek yönde geliştirilecektir..." yaklaşımıyla "cek-cak"larda...

Gelişmeler boyutunda Devlet Karayolu ağının uzunluk olarak büyük ölçüde tamamlandığı belirtilmekteyse de; Birinci plan döneminde Demiryollarında yenileme, onarım ve kaynak yapımı gibi işler yeni hat yapımı ile beraber yürütüldüğü ancak hatların büyük bir kısmının alt yapısının, vagon ve lokomotiflerin eski olması TCDD işletmesinin devamlı açık verdiği vurgulanmaktadır.

İkinci beş yıllık plan ve hedef ve tahminlerinde; "Demiryolu ve Denizyolu sistemlerinin yolcu ve yük taşımasındaki paylar birinci plan döneminde tahmin edilen seviyenin altında kalmıştır. Bunun nedeni altyapı eksikliği, taşıt parkı eksikliği ve özellikle kamu işletmelerinin; işletme, idare, organizasyon alanlarındaki düzensizlikleri kadar Karayolu taşımasındaki büyük gelişme olmuştur..." yaklaşımı yukarıdaki olumsuz olguyla doğrulamaktadır.

Birinci yıllık kalkınma planında Karayolunda %16,8 yıllık artış olmasına karşın Demiryolunda %8,2 (4,9 şehirlerarası-3,3 şehir içi) artış gözlemlenmiş ikinci beş yıllık plan döneminde iç hatlar yolcu taşıma tahminleri Karayolunda yıllık %13,6 Demiryolunda, %8,9, şeklinde öngörülmüştür. İç hatlar yük taşıma birinci beş yıllık planda Karayolunda %18 Demiryolunda, %10,8 artış kaydetmiş. İkinci beş yıllık planda Karayolunda iç hatlar yük taşıma tahmini olarak %15,8, Demiryolunda %4,9 artış öngörülmüş, dış hatlarda birinci beş yıllık plan döneminde Karayolunda %0, ikinci planda %11,8 artış öngörülmesine karşın Demiryolunda hiçbir şey öngörülmemiş, yani %0...

Dış hatlar yük taşıma birinci planda Karayolunda yıllık %50 artış olmuş. İkinci plan için %48 artış öngörülmüş. Demiryolu için birinci planda %65,1 artış gerçekleşmesine karşın ikinci planda %17,6 artış öngörülmüş.

Taşıtların yolcu taşıma kapasitelerine baktığımızda; Karayolunda birinci plan yıllık artış şehirler arasında %10 şehir içi %3,3 gerçekleştiği ikinci plan yıllık artış şehirler arasında %7,9 şehir içi %2,8 öngörüldüğü, Demiryolunda ise bu oranlar %2,2-%2,4 ve %2,3-4,2 öngörüldüğü gözlemlenmektedir. Özellikle demiryollarında taşıt kapasitesinin birinci plan döneminde düşünülmesine karşın gerçekleşemediği görülmektedir. İkinci plan döneminde kapasite artırımı; yolcu trenlerinde birinci mevki kaldırılarak daha konforlu 6 ve 8 kişilik ikinci ve üçüncü mevkiler düşünülmesine ve buharlı lokomotifler yerine yurt içinde imal edilen dizel motorların ikame edilmesine karşın ve de yeni yapılacak yük vagonlarının büyük taşıma kapasiteli düşünülmesine karşın yine de ikinci planda öngörülen gerçekleşen Karayolu yolcu taşıma kapasitesinin çok altında...

Görüldüğü gibi birinci ve ikinci plan dönemlerinde yük ve yolcu taşıma kapasiteleri Demiryolu açısından ümit verici olmadığı görülmektedir.

Birinci beş yıllık plan döneminde Karayolu şebekesi 1963'te 106.942 km, 1967'de 197.740 km, 1968'de 208.360 km'dir. İkinci beş yıllık plan döneminde Karayolu şebekesi 208.360 km'dir. (Burada antiparantez açmak istiyorum çünkü ikinci plan tablolarını incelediğinizde Karayolu toplam uzunluklarındaki tutarsızlıkları görüyorsunuz. Konuya DPT'nin ikinci plan yayınında şöyle bir açıklık getirilmiş: "Birinci plan döneminde devlet, il ve köy yollarındaki farklılıklar yüzünden çeşitli zamanlarda devlet yollarından il yollarına veya bunun tersine transferler olmuş ve bu nedenle devlet, il ve köy yolları toplam uzunluklarında tutarsızlıklar meydana gelmiştir. Yine aynı nedenle tabloda birinci plan dönemine ait değerlerden, bu dönem içinde ne miktar yol yapıldığının tespiti imkansız olmaktadır. Köy yollarında, özellikle ham yollar miktarı harita üzerinden yapılan ölçüye göre verildiğinden, takribi olmaktadır. Kaplamalı yol miktarında birinci plan döneminde 14.612 km artış olduğu halde, daha büyük mali imkanlarla ikinci plan döneminde 14.400 km; artış oluşunun nedeni; çok çabuk bozulan kalitesiz bir kaplama yerine bakım masrafı az ömrü daha fazla olan daha yüksek standartlı yol yapımının tercih edilmesidir. İkinci plan döneminde, köy yolları yapımında, grup köy yollarına ağırlık verilecektir. Bu yeni şebeke 40-50 bin km civarında olacaktır. Bu şebekeye ait kati envanter henüz tamamlanmadığından tabloda verilmemiştir..."

Demiryolu şebekesine bakalım: Birinci Beş Yıllık Planda 1963'teki toplam şebeke uzunluğu 7911 km, 1967'de ise 8008 km ikinci beş yıllık planda 1968'deki toplam şebeke uzunluğunun 8156, 1972'de 9873 km olduğunu görüyoruz.

İkinci beş yıllık plan döneminde ulaştırma sektörüne toplam 16,74 milyar yatırım yapılması öngörülmüş. En büyük pay %72,7 ile Karayolu ulaşımına %18,8 de Demiryolu ulaşımına verilmiş diğer ulaşım sistemlerinin yanında (deniz, hava) Demiryolunun %20'lere varan bir pay almasına karşın ve büyük projeler ele alınacağı öngörülmesine karşın üçüncü beş yıllık planda Demiryolu ulaşımının yine yerinde saydığını gözlemliyoruz.

ÜÇÜNCÜ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1973-1977) irdelendiğinde Karayolu gerek şehiriçi gerek şehirlerarası yolcu taşımaya Demiryolunun (özellikle şehirlerarasında) çok çok önünde seyrettiğini görüyoruz-ki şehir içi yolcu taşımada Demiryolu tahminlerin iki katı kadar fazla gerçekleştirmiş iken, Demiryolundaki toplam yolcu taşımaya birinci ve ikinci plan tahminlerinin bile altında kalmış-ikinci planda yüzde 4,1 olarak tahmin edilen artış 1967 düzeyinde kalmıştır.

İç hatlar yolcu taşıma (şehirlerarası+şehir içi) birinci plan gerçekleşmesinin 1963'te kilometrede Karayolu için; 20.553.000 kişi, Demiryolu için 3.631.000 kişi, 1967'de Karayolunda 37.140.000 kişi Demiryolunda 5.301.000 kişi, olduğunu ve yıllık artışında Karayolu için yüzde 16,8, Demiryolu için de eksi yüzde 3,1 olduğunu görüyoruz.

İkinci plan 1972'de iç hatlar yolcu taşımada Karayolu için kilometrede 61.325.000 kişi ile yıllık artış yüzde 15,6 Demiryolunda 4.950.000 kişi ile yüzde 12,1 olarak gerçekleşmiş.

İç hatlar yük taşımadaki birinci plan gerçekleşme oranlar ise Karayolunda 1963'te kilometrede 6.717.000 ton, 1967'de 12.500.000 ton yıllık artış ise yüzde 16,8 Demiryolunda ise bu oranlar 4.111.000 ton - 5.476.000 ton ve yıllık artış yüzde 7,4 ikinci planda (1972) ise gerçekleşme Karayolunda 25.7000.000 ton ve yıllık artış (yıllık) yüzde 15,5, Demiryolunda ise 6.600.000 ton ve artış (yıllık) yüzde 3,8 olarak görüyoruz.

Karayolu uzunluğu ikinci plan gerçekleşmesi devlet yollarında 35.016 km, il yollarında 24.437 km, köy yollarında ise 162.055 km olmuştur. Devlet ve il yollarından ziyade kısmen de olsa köy yollarında artış olmuş (150.000 öngörölmüş 162.055 km gerçekleşmiş)

Demiryollarında da sadece Tatvan-Van-İran hududu ile Pehlivan köy-Edirne-Bulgaristan hududu hatları işletmeye açılmış bunların yanında Gebze-Arifiye çift hattı Ankara Banliyö hattı elektrifikasyonu ve fiziki standartların düşüklüğü ve hatların gereksiz uzunluğu önemli sorunlar olarak görölmüştür. Birinci ve ikinci plan gerçekleşmesine baktığımızda bu gerçeği somut olarak görebiliriz.

Birinci plan döneminde 1963'te şebeke uzunluğu 7911 km, 1967'de 8008 km olarak. İkinci plan döneminde ise 8135 km olarak görüyoruz.

Üçüncü beş yıllık plan döneminde uzun dönem gelişme hedefleri (1972-1995) çizilerek; 1972'de Karayolunda 221.508 km olan yol ağı uzunluğu 1977, 1982, 1987 ve 1995 için aynı düşünölmüş fakat taşıt parkının artırıldığını gözlemliyoruz bu bize, Karayolu ağının kapasite fazlası bir uzunluğa sahip olduğunu göstermektedir. Düşünün taşıt parkı 1972'de 431.400 adet iken 1995 için 3.927.015 adet uzun dönem gelişmesi olarak düşünölmüş.

Demiryolu ulaşımında yolcu taşınmasında (mil.yolXkm) 1972'de 4850 iken 1995 için 9573, yük taşınmasında (mil.tonXkm) 1972'de 6600 iken 1995 için 40.937 düşünölmüş. Karayolunda bu oranlar 1972'de 61.445 (mil.yolXkm) iken 1995 için 1.639.528 yük için bu oran 1972'de 25746,5 iken 1995'de 337.081 düşünölmüş. Bu değerler Demiryolu Ulaşım politikalarının nedenli yetersiz olduğunu ve uzun dönem gelişmelerinde de aynı Ataletin korunacağını göstermektedir.

Üçüncü Plan Hedefleri Talep ve Kapasite doğrultularında belirlenmiş; geçen plan dönemlerinde olduğu gibi karayollarında şehiriçi ve şehirler arasında önemli artışların olacağı öngörölmüş. Kent nüfusunun ve araç sayısının artması ile alt yapı standartları iyileştirilecek yıllık ortalama şehirlerarasında yüzde 16,1 ve şehiriçi taşımada yüzde 27,7 artış gerçekleştirmeyi düşünen üçüncü plancılar Karayolu hakimiyetini de ilan ediyorlar çünkü aynı nedenlerle Demiryolu içinde bir gelişme düşünölmüş ise de ulaşım sistemleri içinde yıllık en az Demiryolu için (yüzde 10) öngörölmüş kapasite bağlamında Karayolunda Devlet ve il yolları toplamının değişmeyeceği düşünölmüş belli ki üçüncü plan döneminde kapasite fazlalığı şebeke mevcut... Demiryolu için modern Demiryolu standartlarına ve yeni yol alternatiflerine gidilmesi öngörölmüş. Üçüncü plan döneminde ayrıca Demiryolu taşıtlarında buharlı lokomotiflerin yerine dizel lokomotiflerinin kullanılmasına karar verilmiş. Dizel lokomotiflerin sayısının 1972'de 185'den, 1977'de 428'e, 1972'de 16.540 olan yük vagonları sayısı 1977'de 21.289'a ulaştırmayı düşlemişler.

Üçüncü plan döneminde ilkeler ve önlemler bölümünde Karayolu ulaştırmasının daha düzenli bir ortamda sağlanması ve transit taşımaların Türkiye üzerinden kontrollü yapılması esas tutulacağı Demiryolu ulaştırması, özellikle gelişen sanayinin gereksinimine süratle ve ucuz olarak karşılayacak yönde geliştirileceğine yer verilmiş.

Yer verilmiş verilmesine fakat dördüncü Beş yıllık kalkınma planına baktığınızda değişen birşeyin olmadığı aynı öneri ve temennilerin yinelendiğini gözlemliyorsunuz.

DÖRDÜNCÜ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1978-1982)

Üçüncü plan dönemi sonunda sanayileşmenin yarattığı ulaşım talebi ile ulaştırma hizmetleri arasında gerekli düzeyde organik bağlantı kurulamadığını gözlemliyorsunuz.

Bu plan dönemi sonrası Karayolu taşıması ağırlığını sürdürmüş. En hızlı artış yüzde 16,1 ile (yılda) Havayolu taşımasında, en düşük yüzde eksi 4,2 ile Demiryolu taşımasında olmuş evet; ikinci plan döneminde toplam şehirlerarası yük taşımacılığında ortalama yüzde 73 paya sahip olan Karayolu taşımacılığı, üçüncü plan dönem sonunda yüzde 77'e yükselerek yük taşıması hemen hemen tamamı Karayolu taşımacılığına koymuştur.

Üçüncü plan döneminde taşıt parkı yılda yüzde 12'den yüzde 19,4'lük artış kaydetmiştir. Nedeni artan yurt içi imalat yani otomotiv sanayisindeki ki montaj sanayidir-gelişmedir.

Burada şu olguya dikkat çekmek istiyorum mevcut Karayolunun bu hızlı gelişmesi, özellikle kentiçi yollarda kapasite ve park yeri yetersizliği yaratmış. Ayrıca Karayolu ulaşımı alt sektörü dış ödemeler dengesini bozmuştur. Bunda en önemli etken özel sektör aracılığıyla otomotiv montaj sanayisinin oluşumu ile tüketim toplumunun pompalanmasıdır. Düşünün ikinci plan gerçekleşmesinde (1972) binek otomobil sayısı 187.272 adet iken üçüncü plan döneminde (1977) bu sayı 571.000 adete çıkmıştır. Ama bunun yanında, Demiryolu Şehirlerarası yolcu taşıma kapasitesi üçüncü plan dönemi sonunda ancak binde yedi artış sağlamış, şehirlerarası yük taşıması ise ikinci planda gerçekleştirilen seviyenin altına bile düşmüştür.

Üçüncü Beş Yıllık Plan döneminde ulaştırma sektörüne 65,8 milyar (1976 B.F) ile harcanmış. Dönem boyunca Karayolu ulaşımına plan hedeflerinin yüzde 100'ü oranında fazla kaynak ayrılmış iken Demiryolu ulaşımına ayrılan kaynak planda öngörülen miktarın yüzde 5'i oranında... Kısacası 65,8 milyarın yani ulaştırma sektörüne yapılan toplam yatırım miktarın yüzde 80'ni Karayolu ulaştırmasına gitmiş.

Ulaşım politikalarındaki bu olumsuzluklar idari düzensizliklere, işletme bozukluklarına, planlama/araştırma yetersizliklerine ve yetersiz personele bağlanmış. Ayrıca beş yıllık planlar sonrası sanayileşmenin yarattığı ulaşım talebi ve ulaştırma hizmetleri arasında gerekli seviyede organik bir bağlantı kurulamayıp alt sistemlerde darboğazların olduğu savları yapılmaktadır. Olgunun temel açmazı bunlar değil olgunun temelinde yatan Batının Emperyal açıları ile Türkiye'deki araçların ülkemiz ulaşım politikalarını çıkarsallıkları doğrultusunda oluşturmalarından kaynaklanmaktadır.

Dördüncü Plan Hedeflerine Baktığınızda;

Dördüncü planda üçüncü plan döneminden şikayet edildiğini gözlemliyoruz. Yani üçüncü plan gerçekleşmesinde yetersiz...

Yatırımlar bağlamında, dördüncü plan dönemi, önceliği Demiryolu ve Denizyolu ulaşımına vereceğini söylüyor. Demiryolu taşımacılığı alanında Arifiye-Sincan Demiryolu inşaatı tamamlanarak 1982 yılında hizmete girmesi, Divriği-Sivas Demiryolu inşaatının da 1979'de tamamlanması öngörülmüş ayrıca TCDD 1600 km'lik yolu yenilemeyi, 1000 adet yük vagonu, 80 adet elektrikli ve 330 adet dizel anahtar lokomotif, 2000 km dolayında sinyalizasyon ve 1100 km dolayında elektrifikasyon için gerekli yatırımla yapılacağı belirtilmiş. Tüm bu önlemler içinde yeni Demiryolu yapımının düşünülmemesi Demiryolu ulaşım politikalarını belirlemede samimi olunmadığının göstergesi.

İlkeler bölümündeki; "... petrol fiyatlarındaki hızlı artışlar ve enerji darboğazı sebebiyle taşıma hizmetlerinin, yakıt tüketimi enaz ve ülke koşullarına en uygun taşıma sistemleri ile karşılanması sağlayacak bir politika izlenecektir. Bu bağlamda yakıt tüketiminin en az olduğu Demiryolu yatırım projeleri yeniden düzenlenecek ve modernize edilecek..." yaklaşımı dikkat çekici.

Tedbirler ise şöyle sıralanmış; Başta "Hizmet arzı ve talep arasında denge kurarak, en ekonomik ve güven verici taşımayı sağlayacak hukukî ve idari düzenlemeler yapılacaktır." Denmesine karşın tedbirler bölümünün sonlarına doğru İstanbul-Ankara-İskenderun sürat Karayolu ve sürat Demiryolu projelerine öncelik verileceği, aynı projelerin Batı-Doğu-Kuzey-Güney istikamette yoğunlaştırılacağı yaklaşımı bu konuda pek samimi olunmayacağını somut nirengi noktası. Çünkü sürat Karayolu projesinden amaç günümüz otoyolları ağırlık kazanmış sürat Demiryolu proje yatırımları ise İstanbul-

Ankara Hızlı Tren projesinden öteye götürülmemiştir. Halbuki tedbirler bölümünde; Demiryollarının, özellikle sanayi talebi yanında, taşıma talebide dikkate alınarak ilgili Demiryolu planlarını içerecek bir paket proje gerçekleştirileceği vurgusu yapılmıştı. Ama son Doğu Karadeniz Ulaşım Politikalarında duble yol bütününde Demiryolu Ulaşım Alternatifinin hiç dikkate alınmadığını gözlemliyoruz.

Ulaştırma sektörü yatırımları, üçüncü beş yıllık kalkınma planında, Karayolu ulaştırma yatırımı ÜBYP (1973-1977) hedefine göre yüzde 200,5 olarak Demiryolu ulaştırması ise yüzde 76,3 olarak gerçekleşmiş, toplam kamu yatırımlarının dağılımındaki oranlar ise Karayolu için yüzde 60,3, Demiryolu için yüzde 18,1'dir.

1972 değerlendirmelerinde Türkiye Dünya'da Karayolu uzunluğunda ABD (6.178.740 km), Fransa (1.483.826 km), Hindistan (1.021.819 km), Batı Almanya (459.452 km), İngiltere (341.163 km), İtalya'dan (288.400 km) sonra 229.482 km ile yedinci olduğunu görüyoruz.

1977 verilerine göre ülkemiz ulaştırma sistemi içinde Karayolu yakıt tüketim endeksi (yük+yolcu taşıması) 21,4 ton km, Demiryolu yakıt tüketim endeksi (yük+yolcu taşıması) 2 ton km olduğuna göre ülkemizin Karayolu ulaşımı aracılığıyla nedenli dışa bağımlı enerji politikasına sahip olduğunu göstermesi açısından düşündürücüdür.

BEŞİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1985-1989) BBKP ile DPT yayınında; 1987 yılında ulaştırma sektöründe yolcu ve yük taşımalarında program hedeflerine ulaşıldığı söylenmesine karşın mevcut Demiryolu sisteminin iyileştirilmesini sağlayacak projelerin gerçekleştirilmesinde sorunlarla karşılaşıldığı yaklaşımı; ulaştırma politikalarındaki samimiyetsizliğin bir başka boyutu.

Ulusal Ekonomiye önemli döviz geliri sağladığı kabul edilen uluslararası Karayolu taşıma sektöründeki kurtarmak için otoyol projeleri ağırlık kazanmaya başladı. BBKP süreçlemesinde kredi anlaşması yapılamadığı için, otoyol yapımı "yap-işlet-devret" yöntemi ile gerçekleştirilmeye başlandı.

Demiryolu sorunlarını gidermede çok yüzeysel yaklaşımlarla sistemin ve işletme anlayışının yenilenmesi düşünülmüş.

Devlet Karayolu ulaşımında 1986 yurtiçi yolcu taşıma km'de 84.116.000, 1987'de 89.414.000, 1988'de 96.165.000 kişi, 1986'da yurtiçi yük taşıma km'de 47.752.000 ton, 1987'de 50.378.000, 1988'de 53.469.000 ton gerçekleşmiş, 1986-1987 yolcu taşımada yıllık artış yüzde 6,3, 1987-1988'de 7,6, yük taşımada bu oranlar 5,5 ve 6,1 olduğunu gözlemliyoruz görüldüğü gibi Devlet Karayolu ulaşımında her yıla oranla artış gerçekleşmiş.

Demiryolunda ise, 1986 yurtiçi yolcu taşıma km'de 6.052.000 kişi, 1987'de 6.483.000, 1988'de 6.700.000 kişi, 1986-1987 yıllık artışı yüzde 7,1, 1987-1988'de yüzde 3,3, yurt içi yük taşıma 1986'da km'de 7.219.000 ton, 1987'de 8.350.000, 1988'de 9.400.000 ton, 1986-1987 yıllık artış yüzde 15,7, 1987-1988 yüzde 12,6 olduğunu gözlemliyoruz görüldüğü gibi her yeni dönemde gelişme göstermesi arzulanan Demiryolunda sürekli bir düşüş gözlemlenmekte ki Dizel Anahat Lokomotifinde yolcu vagonunda ve yük vagonunda yıllık artışlar olmasına karşın yıllık yüzde artışların gerilemesi işletme yetersizliğini ve olaya ciddi bakmamanın temel göstergesi...

Olgu DPT yayını durum alt başlığında Demiryolu ile ilgili olumsuzluklar doğrulanıyor. 1987 yılında yük ve yolcu taşımalarında durgunluk devam etmiş. Çünkü program hedeflerinin hiçbirisi gerçekleşmemiş, yıl içinde salt 100 km yol yenilenebilmiş ve program hedeflerinin 250 km gerisinde kalınmış. Yalnız yıl içinde Menemen-Aliğa çift hatlı Demiryolu inşaatı projesinin fizibilitesinin yeniden gözden geçirilmesine ve Hanlı-Bostankaya projesinde ikinci kısım ihalesi yapılmıştır.

1988 yılında amaçlananın; 1987 açığının kapatılması, için yol yenileme çalışmalarına hız verilmesi ve yük taşımalarında Demiryolunun az olan payının artırılması çalışması olduğunu görüyoruz. Kısacası 1988'de 591 km yol yenilenmesi amaçlanmış.

Karayolu ulaştırmasında ise; durum bölümünde 1987'de yurt içi Karayolu taşımalarında yolcуда %6,3 yükte 5,5'lik bir artış kaydedildiği vurgulanarak Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi'nin programında yer alan OTOYOLLARDAN (İzmir-Urla-Çeşme) ve (İzmir-Salihli) dışında kalanların tümünde proje yapım çalışmalarının devam ettiği belirtilmiş.

Yıl içerisinde karayollarında 957 km tesviye, 1564 km stabilize 1990 km asfalt. Köy yollarında 16.378 km tesviye 12.276 km stabilize, 5103 km asfalt 5241 km onarım, orman yollarında 1757 km tesviye, 982 km stabilize 949 km onarım gerçekleştirilmiş.

1988 yılında amaçlanan yolcu taşımalarında yüzde 7,6, yükde yüzde 6,1 artış olduğu belirtilmekte. Ayrıca kredi anlaşmaları yapılmamış otoyol çalışmaları ivmelendirileceği TETEK projesi kapsamında Dünya Bankası ile yapılan son ikraz anlaşması çerçevesinde devlet ve il yolu ağındaki öncelikli Karayolu kesimlerinin yapımı ve iyileştirilmesinin sürdürüleceğinin düşünülmesi Demiryolu'nun nedenli dışlandığının somut göstergesi olarak karşımıza çıkıyor. Evet yıl içinde karayollarında 2100 km asfalt, 1400 km stabilize 1100 km toprak tesviye köy yollarında 1000 km asfalt, 8500 km stabilize v.b. çalışmaların hedeflenmesi bu olguyu doğrulamaktadır.

ALTINCI BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1990-1994) çalışmaları irdelendiğinde yine Demiryolu bağlamında aynı olumsuzlukların yaşatıldığı görülmektedir.

Hedefler bölümündeki; Karayolu yurtiçi yolcu taşımada birim taşıma maliyetinin diğer alt sektörler oranla düşük olduğu varsayımına dayanarak Karayolu sisteminin yüzde 95 pay ile ağırlığını sürdüreceği yaklaşımı ulaşım politikalarının Karayolu ağırlıklı olacağının ve arzulandığının en belirgin kanıtı.

Plan döneminde toplam kamu yatırımlarının yüzde 22'sinin ulaştırma sektörüne ayrılacağı ve bu dönemdeki yatırımların tamamına yakın bir bölümünü devam eden projeler oluşturacağının söylenmesi Demiryolu dışlanması saptamamızı doğrulamaktadır. Çünkü devam eden projelerin tümü Karayolu (otoyol) ağırlıklıdır.

Ulaştırma sektöründe km'de yolcu taşıma gerçekleştirmelerine baktığımızda (yalnız devlet yollarındaki taşıma) Karayolu, 1984 gerçekleşme 76.159.000.000 kişi, 1988 geçici 93.237.000.000 kişi, 1989 tahmini 99.297.000.000 kişi, 1994 plan hedefi 136.974.000.000 kişi ile ve yıllık ortalama yüzde (5. Plan %5,4-6. plan 6,6) artış ile ön sırada olduğunu, Demiryolunun ise sırasıyla; 3.489.000.000 kişi, 3.802.000.000, 3.860.000.000 ve 4.500.000.000 kişi ile ve yüzde 2 ve yüzde 3,1 artış ile yine sonlarda ve yerinde saydırıldığını görmekteyiz. Bu nedenle olsa gerek altıncı dönemde Demiryolu hedefler bölümünde plan dönemi sonunda Demiryolu ile yurtiçi yük taşımalarının yıllık ortalama değerlerinin artırılacağı savlanmıştır.

Ulaştırma sektörü km'de yük taşımalarındaki gelişmeler ise (yurt içi ve devlet yollarındaki taşımalar) elbetteki Karayolu önde 1984 Karayolu km'deki gerçekleşme 42.559.000.000 ton, 1988 geçici 55.225.000.000 ton, 1989 tahmini 57.433.000.000 ton, 1994 plan hedefi ise 75.473.000.000 ton, yıllık ortalama yüz artış beşinci plan döneminde %6,2, altıncı plan döneminde yüzde 5,6-Demiryollarında sırasıyla miktar ve oranlar şöyle; 7.532.000, 8.005.000, 8.800.00 ve 13.500.000 ton ve yüzde 3,2 ve 8,9.

Altıncı Beş Yıllık Plan Dönemi sonunda Demiryolu ile yük taşıma yıllık ortalama %8,9 artış ile 13,5 milyar ton km'ye ulaşılması ve toplam yük taşımaları içindeki payının yüzde 11,7 olması hedeflenmiş, ayrıca yukarıda belirtildiği gibi yurtiçi yolcu taşımalarının 1994 yılı sonunda 4,5 milyar yolcu-km hedeflenmiş. Bunun yanı sıra dönem içinde yaklaşık 2.000 km yol yenileneceği hedeflenmiştir.

İlkeler ve politikalar bölümünde demiryollarında verimliliğin artırılması ve çağdaş bir işletmecilik düşünülmüş ve bu paralelde yeterli sayı ve nitelikte yetişmiş kadroların istihdamını sağlamak ve hizmet öncesi ve hizmet içi eğitime öncelik verileceği belirlenmiştir.

Karayolu hedeflerinde; yurtiçi yolcu taşımalarının yılda ortalama yüzde 5,5 artışla plan dönemi sonunda 137,0 milyar yolcu-km'ye, yurtiçi yük taşımalarının %4,6 artışla, 75,5 milyar ton-km'ye ulaşması amaçlanmıştır.

Bu yaklaşım, Beşinci Plan Dönemi Hedeflerine ulaşmak yani toplam yurtiçi yolcu taşımacılığindeki %95 oranını altıncı plan döneminde de korumak.

İlkeler ve politikalar bölümü otoyol ağırlıklı proje tasarımlarıyla dolu. Özellikle karayollarında ihaleli yapım oranının artırılarak özel sektöre öncelik verilmesi düşündürücü ki bu bağlamda otoyol yolsuzluklarını anımsamakta fayda görüyorum.

YEDİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1996-2000) süreçlerini incelediğimizde Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994) döneminde ulaştırma yatırımlarının toplam kamu yatırımları içinde yüzde 30,6 payla sektörler arasında birinci sırada yer aldığını görüyoruz. Karayolu yatırımlarının, kamu kesimi ulaştırma yatırımları içindeki payının yaklaşık %80 olduğu kalan %20 içinde de Demiryolu payının düşük oluşu Demiryolu bağlamındaki olumsuz süreçlemenin devam ettiğinin somut göstergesi fakat burada bu olumsuzlukları belirginleştiren en önemli yaklaşım; "Karayolu yatırımlarının

büyükluğunun temel nedeni, bu dönemde, devam eden OTOYOL yatırımlarının ulaştırma yatırımları içinde %47'lik bir paya sahip olmasıdır..." yaklaşımıdır. Veriler gösteriyor ki, ulaştırma sektörünün Karayolu ağırlıklı yapısı altıncı plan döneminde de sürmüştür. Bu dönemde (yani yedinci planda) dikkati çeken olgu; ulaştırma sistemlerinin niteliklerine uygun özelleştirme programları ve denetim mekanizmaları oluşturulamaması nedeni ile özelleştirme sürecinin uzadığının vurgulanmasıdır. Evet yap-işlet-devret modelinden sonra ulaşım sistemlerinin özelleştirilmesi; -ki ulaşım sistemlerinden olan haberleşme ağının özelleştirilmesi (PTT)'nin "T"si ilk aşama idi günümüzde -Haberleşme Ulaşım Sistemi Sonrası Karayolu ve Diğer Deniz Hava Ulaşım Sistemlerine yansıtılarak kurumsallık kazanmaya başladı. Limanlar satıldı. Hava taşımacılığının (HAVAŞ) kısmen özel sektöre devri Devletin ulaşım politikalarının yetersizliği sonrası ortaya çıkan 'Ulaşım Politikalarında Yeni süreç Değişil' devletin bilerek ulaşım sistemlerini çökertmesi ile özel sektöre 'Yeni Rant Platformu' oluşturmaktadır.

Dönem içerisinde bağlantı yolları ile birlikte 1566 km otoyolun yapımı sürdürülmüş, 1994 sonu itibarıyla bu otoyolların 1074 km'si hizmete açılarak toplam otoyol ağı 1167 km'ye ulaşmıştır. İzmit Körfez Geçişi ve Çanakkale Köprüsünün yap-işlet-devret modeli (özelleştirmenin Karayoluna yansıması şekli) ile ihale çalışmaları başlatılmıştır.

1985 yılında Karayolu taşıtlarında izin verilen standart dingil ağırlığı 10 tondan 13 tona çıkarılması ile birim taşıma maliyeti düşürülmüş ve Karayolu taşımacılığı daha cazip hale getirilmiştir. Bu şekilde özel sektör taşımacılığına peşkeş çekilen Karayolumuz 13 tonluk dingil ağırlığını taşımaya uygun olmadığı için aşırı yıpranmalar karşısında devlet sürekli yenileme zorunluluğu nedeniyle Karayolunu sübvans eymiş ve diğer ulaşım sistemleri için (Demiryolu Deniz Yolu) ayrılan kaynaklar (DPT aşamasında) Karayoluna kanallanmış. Bu kaynaklar Karayolu kapasitesi artırımından çok; Devlet ve il yollarında geometrik ve fiziki standartlarının iyileştirilmesi çalışmalarında kullanılmıştır. Örneğin 1989 yılında %79 düzeyinde olan asfalt kaplamalı yol oranı, 1994 sonunda %84'e yükseltiştir.

Demiryolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması ve mevcut Demiryolu Sisteminin taşıma taleplerini, yeterince karşılayamamasına neden Karayolu ulaşım ağına verilen önemdir. Bu nedenle Altıncı Plan döneminde mevcut Demiryolu ağının geometrik standartlarında bile gerekli iyileşme sağlanamamıştır.

Yinelenen amaçlar, ilkeler ve politikalar aynen yedinci plan dönemine de yansımış. Yedinci plan döneminde göstermelik azda olsa farklı amaçlar, ilkeler ve politikalar rastlıyoruz. Örneğin ulaşım modları arasında yaratacağı uyumlu entegrasyonla ekonomik, hızlı ve güvenli bir hizmet sunup kalkınma hedeflerine ulaşılması için çevre ile de uyumlu bir ulaştırma altyapısı oluşturma amacı ile amaca ulaşmak için ağırlıklı karayolları yük taşımalarının Demiryolu ve Denizyoluna kaydırılmasında alt yapı ve yasal kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi bunlardan birkaçı ayrıca Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi için gerekli çalışmaların yapılacağı belirlenmiş yedinci plan döneminde-ki yedinci planın sonlarında olduğumuz günümüz süreçlerinde Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde ilk ulaşım bağlantısı oluşturulma amaçlı Samsun-Sarp Yolu inşaatlarına başlanmıştır. Proje Karadeniz ve Demiryollarını içeren entegre içerikte olması gerekirken ekolojik dengeyi "özellikle kıyı ve kıyı bitki örtüsünü yok eden" bozan Karayolu projesi olarak yaşama geçirildi. Alternatif Deniz ve Demiryolu ulaşımı gündeme bile getirilmedi.

Bunların yanısıra ulaşım politikalarındaki farklı söylem; yukarıda kısaca değindiğimiz gibi yatırım kararlarında çevresel etki değerlendirmesi konusuna önem verilerek, ulaştırma sistemlerinin çevreye olumsuz etkileri en aza indirme yaklaşımıdır.

En önemli ulaşım politikalarında farklı söylem (amaç, ilkeler ve politikalar bağlamında); devam eden otoyol yatırımlarının yeniden değerlendirilerek uygun görülenlerin yapım ve işletiminin özel sektöre devri düşüncesidir.

Demiryollarında artan taşıma talebinin değerlendirilerek gerekli payı alabilmek için; modern işletmecilik yöntemlerinin geliştirilmesi yaklaşımı Demiryolu'nun ülkemizdeki konumunu değiştirebilme yetkisinde farklı bir söylem değildir. Çünkü mevcut Demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanılması için modernizasyon ve iyileştirme düşünülmüş. Çağcıl teknoloji uygulamalarıyla yeni Demiryolu yapımı akla bile getirilmemiş.

Bu dönemde ulaştırma sektörü yolcu taşımalarındaki gelişmelere baktığımızda, yurtiçi Karayolu (yalnız Devlet-Yollarındaki taşımalar) 1989 yılı gerçekleşme (km'de) 98.270.000.000 kişi, 1994 gerçekleşme tahmini 127.940.000.000 kişi, 1995 tahmini 138 milyar kişi

2000 yılı tahmini 199 milyar kişi. Bunların altıncı plan yıllık ortalama artışı %5,4-Yedinci Plan Dönemi %7,6 olduğu gözlenmektedir. Bu rakam ve yıllık ortalama artış oranları Demiryolu için sırasıyla 3.648.000.000 kişi - 3.881.000.000-4 milyar ve 5,1 milyar kişi; %1,2 ve %5 şeklinde yük taşımalarındaki gelişmelerini gösteren yurtiçi Karayolu değerleri ise sırasıyla 1989 gerçekleşme km'de 58 milyar ton - 1994 gerçekleşme tahmini 86,38 milyar ton 1995 tahmini 92 milyar ve 2000 tahmini 121,5 milyar ton. Yıllık ortalama artış; altıncı planda %8,3 ve yedinci planda %5,7 - Demiryolu yük taşıma (yurtiçi + yurtdışı değerler) değerleri sırasıyla; 6,5 milyar + 1,03 milyar ton-km (1989), 8.050 milyar + 183 milyon (1994), 8,8 milyar + 300 milyon (1995) ve 14,75 milyar + 550 milyon ton - km yıllık artış oranı (ortalama) Altıncı plan dönemi için artı yüzde 4,2 + eksi yüzde 29,2, yedinci plan dönemi için artı %10,9 + 12,9 olarak karşımıza çıkıyor.

Tüm bu rakamlar Demiryolunun bir kez daha dışlanmışlığının tablosu olarak karşımıza çıktığının belirteçleri...

Bu dönemde böylesi açmazların giderilmesi için hukuki ve kurumsal düzenlemelerin düşünülmeside ulaşım politikalarında Demiryolu bağlamındaki ataleti kaldıracak yaklaşımlar olmadığını gözlemliyoruz. Çünkü olguya özel girişim ağırlıklı Devletten soyut yaklaşımlar hakim. Nedeni; kentlerarası Karayolu taşımalarında, özellikle yük taşımalarında büyük ve güvenilir ortaklıklar ve örgütlenme özendirilme ön planda tutulmuş. Demiryolunda ise örgütsel yapıdaki yetersizlikler nedeniyle salt TCDD Genel Müdürlüğünün yeniden yapılanma programı tamamlanarak uygulanması düşünülmüş işte bu noktada olgunun tekrar ivmelenerek ulaşım politikaların temel seçeneği olarak sunulma süreci başlatılmalıdır.

SEKİZİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (2000-2005)

Beş yıllık kalkınma planlarına baktığınızda; bir sonraki beş yıllık kalkınma planı bir öncekine oranla ilkelerde ve politikalarda daha rasyonel amaçlarda yaklaşıldığını gözlemliyoruz. Son beş yıllık kalkınma planında (2000-2005) işlenmeye çalışılan amaçlar, ilkeler ve politikalar tüm beş yıllık kalkınma planlarından daha rasyonel. Bu nedenle sekizinci beş yıllık kalkınma planını olduğu gibi aktarıyoruz... Tüm bu akılcı yaklaşımlar yaşam bulduğunda demiryollarının iyileştirilebileceği düşünülebilir... Amaç son beş yıllık kalkınma planının takipçisi olmaktır.

a- Mevcut Durum

Dünya, demiryolları küreselleşmenin yarattığı düzene uyum sağlamak için önemli bir yapısal değişim sürecinden geçmektedir. Bu süreç içinde demiryollarının yapıları ve devletle ilişkileri yeniden değerlendirilmekte ve düzenlenmektedir. Günümüzde demiryollarının diğer ulaştırma türleri karşısındaki rekabet gücünü artırma çabalarının yanı sıra mevcut altyapıda birden fazla işleticinin faaliyetine imkan verecek sektör içi rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır.

Ülkemizde de demiryolu taşımacılığının ulaştırma sektörü içindeki rolünü yeniden tanımlanmasını, demiryollarının piyasa koşullarına uyumlu, etkin ve ticari odaklı hizmet üretmesini sağlayacak yasal çerçeve ve politika belirlenmesine yönelik olarak, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün yeniden yapılanmasını amaçlayan bir proje hazırlanmış, ancak uygulamaya konulmamıştır. Yeniden yapılanmanın gerçekleştirilememesi ve demiryolu işletmeciliğinin gelişen teknoloji ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması temel sorun olmaya devam etmektedir. Bu durum, özellikle yük taşımalarını olumsuz etkilemekte, Kuruluşun mali yapısını bozmaktadır.

Demiryolu ile yurtiçi yük taşımalarının VII. Plan döneminde yıllık ortalama yüzde 10,9 artması hedeflenmiş, buna karşılık 1995-1999 yılları arasında yük taşımaları yıllık ortalama binde 4,0 oranında azalarak toplam taşımalarındaki payı yüzde 4,7 olarak gerçekleşmiştir. Demiryolu ile yolcu taşımaları 1995-1999 yılları arasında yılda ortalama yüzde 3,7 artmış, ancak toplam yurtiçi yolcu taşımaları içinde 1995 yılında yüzde 2,3 olan payı 1999 yılında yüzde 2,1'e gerilemiştir.

Demiryolu altyapısında fiziki ve geometrik standartların iyileştirilmesi ve erişilebilirliğin artırılması ihtiyacı devam etmektedir. VII. Plan dönemi içinde, 1999 yılı sonuna kadar ikinci hatlar dahil 139 km yeni demiryolu hizmete alınmıştır. Ayrıca, 820 km elektrifikasyon tesisi (tali hatlarla birlikte 972 km) ile 779 km sinyalizasyon tesisi tamamlanmış, 891 km yol yenilenmiştir. 2000 yılında da 400 km yol yenilemesi programlanmıştır.

İstanbul'un kent içi toplu taşımacılığının yanısıra Avrupa ile Asya arasında, kesintisiz demiryolu ulaşımını sağlayacak olması nedeniyle ulusal ve uluslararası demiryolu sistemimiz açısından önem taşıyan Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattının iyileştirilmesi Projesinde tüp

geçiş kısmının finansmanı için Japon Kredi Kuruluşu ile anlaşma yapılmıştır. Ancak, Türkiye'nin Orta Asya ülkeleri ile ekonomik ilişkilerinin güçlendirilmesine katkı sağlaması beklenen Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesine kredi temininde bir gelişme sağlanamamıştır:

b- Amaçlar, İlkeler ve Politikalar

Demiryolu işletmeciliğinin piyasa koşullarına uyumlu, ticari odaklı ve etkin hizmet üretir konuma getirilerek ülke ulaşım sistemi içindeki rolünün güçlendirilmesi temel amaçtır. Bu amaçla, altyapı iyileştirme çalışmalarının yanısıra, işletici kuruluş TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün dikey entegrasyona sahip yapısının küçültülerek iş birimi bazında yeniden yapılanması sağlanacaktır. Bu bağlamda, yük ve yolcu temel iş birimleri ile altyapı ve atölyeler destek iş birimleri oluşturulacaktır.

Hizmette etkinliği artırmak ve özel kesim katılımına uygun ortam hazırlamak üzere altyapı işletmeciliği ile taşımacılık hizmetleri ayrılacak, demiryolu altyapısı ile ilgili tüm işlevler, oluşturulacak altyapı birimlerinde toplanacaktır.

İşletmeci kuruluşun ulusal ulaşım sistemine odaklanmasını, hizmetlerin kentin ulaşım talepleriyle uyumlu ve diğer ulaşım sistemleriyle bir bütünlük içinde yürütülmesini sağlamak amacıyla, altyapı hizmetleri oluşturulacak birim tarafından yürütülmek üzere, banliyö hizmetleri mahalli idarelere devredilecektir. Mahalli idarelerin, yolcu taşımacılığı hizmetlerini ve/veya bu hizmetlerden kaynaklanan mali yükümlülükleri üstlenmediği yeni banliyö talepleri karşılanmayacaktır.

AB'ye tam üyeliğe hazırlık sürecinde; işletmeci kuruluşun ve sektörün yeniden yapılandırılmasında AB'nin yapısal ve teknik normları ile politikalarına uyum sağlanacaktır.

Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesinin yapımına Plan döneminde başlanacaktır. Bu proje ile birlikte, Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demiryolu ulaşımına olanak sağlayacak Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattının iyileştirilmesi Projesi öncelikle ele alınacak ve Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılığındaki konumu güçlendirilecektir.

Yatırım programında, demiryolu şebekesinin kuzey-güney ekseninde geliştirilmesi amacıyla yürütülen Samsun-İskenderun Demiryolu Fizibilite Etüdünün yanısıra, doğu-batı ekseninde geliştirilmesi amacına yönelik alternatif projeler ile DOKAP-DAP-GAP plan bölgeleri arası ve uluslararası ulaşımın geliştirilmesine yönelik projeler bir bütünlük içinde etüt edilecek, demiryollarının uzun vadeli gelişme perspektifi ile uyumlu olan projeler önceliklendirilerek kaynak kullanımında etkinlik sağlanacaktır.

Konteyner taşımacılığındaki payın artırılması amacıyla; önemli üretim merkezlerinde yüklerin sisteme erişebilirliğini artıracak ve demiryolu-liman entegrasyonunu güçlendirecek konteyner kara terminallerinin kurulması çalışmalarına hız kazandırılacaktır.

Etkin karar alma mekanizmasının oluşturulması açısından önem taşıyan yönetim bilgi sistemlerine önem ve öncelik verilecektir.

Mevcut demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanmak üzere altyapı iyileştirme ve modernizasyon yatırımlarına ağırlık verilecektir. Ayrıca, Plan döneminde; 85 km yeni yol yapılması, 1.800 km yolun yenilenmesi, 180 km sinyalizasyon ve 160 km elektrifikasyon tesisinin tamamlanması planlanmaktadır.

c- Hukuki ve Kurumsal Düzenlemeler

Başta kamusal nitelikli hizmetler olmak üzere devletin ve işletici kuruluşun sorumluluklarını yeniden tanımlayan, işletici kuruluşa mali ve idari özerklik sağlayan ve sektörde özel kesim katılımına uygun ortam hazırlayan yasal düzenlemeler yapılacaktır. Bu çerçevede, demiryolu altyapısının kullanım esasları belirlenecek, bu esaslara uyumu gözeten bir düzenleyici kurum oluşturulacaktır.

Kurumsal yapıdaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunların çözülerek demiryolu işletmeciliğinin geliştirilmesi amacıyla TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü yeniden yapılanacaktır." denmektedir.

KARADENİZ'DE "DOĞAYA VE DOĞANA DUYARLI ULAŞIM PROJE" ALTERNATİFİ

Ulaşım sorunu Karadeniz'in temel sorunlarının başında gelmektedir. Sorunun çözümüne karşı çıkmanın akılla bağdaşır yanı yoktur... Özellikle Karadeniz ulaşım sorununun belli boyutlarda çözecek olan 7 il, 9 limanla birlikte birçok ilçe ve belediye birbirine bağlayacak 715 km'lik "Sinop-Samsun-Trabzon-Sarp" sahil yolunun yapımına kimse karşı çıkmamaktadır. Karışık çıkılan çevre duyarlılığından soyut alternatifsiz ulaşım politikaların yaşama geçirilmesidir. Bilindiği gibi ülkemiz ulaşım politikaları Karayolu ağırlıklıdır. Diğer ulaşım alternatiflerinin bundaki payı çok düşüktür. Örneğin ABD dahil Avrupa'daki karayolu taşımacılığının kamu ve özeldeki dağılımına baktığınızda en yüksek oranın Türkiye'de olduğunu görüyoruz. Demiryolu taşımacılığında olgu tamamen tersine işlemektedir. IMO olarak karayoluna değil karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarına karşıyız ve çevre duyarlılığında soyut ulus ekonomisine büyük yükler ve yaptırımlar getiren böylesi bir ulaşım politikalarına her zaman karşı da çıkacağız... Düşünün 2x2 kimi yerlerde de 2x3 şeritli bölünmüş bitümlü sıcak karışım kaplamalı (asfalt betonu) sahil yolu denize koşut (paralel) inşa ediliyor.

Bu bağlamda görüşlerimizi tümleyen ve alternatif karayolu proje düşünselliğimiz ile örtüşen "BİZ YOK EDİYORUZ" başlıklı "Türkiye'de yeşil alanlar büyük bir hızla tahrip edilirken Almanlar Ağaç Kesmemek için otobanı, uçsuz bucaksız ormanın üzerinden geçirdi..." içerikli 2 Kasım 2000 günkü haberiniz aşağıdaki savımızı/duyarlılığımızı doğrulamaktadır.

Samsun-Sarp arası ortalama günlük trafik akışının 30 bini bulduğu -ki Trabzon geçişinde bu rakam 75 bin- bu güzergah alternatifli projelendirilmeli idi...

Hepimizin bildiği gibi Doğa'dan aldığınızı doğa bir müddet sonra sizden geri alıyor. 17 Ağustos 1999 Deprem felaketinde Gölçük-Yalova ve kıyı yerleşim alanlarında bunun somutunu yaşadık... Doğu Karadeniz'in o güzelim otantik doğa zenginliği koylar falezler doldurularak yok edildi. Karadeniz kendisinden alınan sürekli geri almıştır. Ülkemizin Türk Cumhuriyetleri ile Kafkasya'ya açılan en önemli ulaşım bağlantısı olarak düşünülen bu güzergahta trafik yoğunluğunun daha da artacağı düşünüldükçe proje karayolu + demiryolu bütünselliğinde daha çağcıl alternatif ulaşım projesine dönüştürülerek yol kıydan daha içeride geçirilemez miydi? Bana kimse engelbel coğrafi yapı bize geldi maliyet büyük boyutlara ulaşacaktı gibi karşı çıkışlarda bulunmasın 715 km'lik yolun 1,826 milyar ABD Dolarına mal olacağını söyleyen yetkililer bugüne dek bitirilmiş 105 km'si bölünmüş, 31 km'si tek şerit yolun gerçek maliyetini söyleyebilirler mi?

Proje bütünüünün finansmanı; tam bir kaos içinde sağlanmaktadır; bir kısmı Dünya Bankasından, bir kısmı milli bütçeden, bir kısmı ise %17 KDV'nin milli bütçeden karşılandığı firmaların bulduğu dış kredi finansmanları ile çözümlendiği belirtilmektedir -ki bunlardan 2886 Sayılı Devlet İhale Kanununa göre finansmanı %100 milli bütçeden karşılanması öngörülen projelerin bir bölümü DPT ve Hazineden uygun görüş alınarak firmaların isteği üzerine dış kredili finansmana dönüştürülmeye başlanmıştır. Dolara endekli böylesi proje finansmanı bende Tarsus-Adana-Gaziantep otoyolu maliyetini çağırırdı. Yetkililer 360 milyon \$'a mal etmişlerdi... Böylesi Mühendislik Projelerinin %20 yanılı payı Tarsus-Antep'te 25 katı yanılı payına çıkması Karadeniz'in Bölgesel özellikleri ve finansman belirsizliğinde Karadeniz Sahil Yolunda "yanılı payının" nerelere ulaşacağını kim tahmin edebilir. İşte IMO olarak tüm bu kaygılar nedeniyle; Düzgeçiş Sahil Yolu değil, kıydan içerde 100 m'tye kadar olan dik yamaçlı tabanı "V" şeklinde (dar) dolgu ile, 50 m'tyi aşan yerlerde tünel -viyadük ile geçilecek dolgu ağırlıklı mühendislik teknikleri ile geçecek "kuşaklama yolu; projesinin" yüksek yapım maliyetini azaltacağı gibi doğa kıyımının da önünü alacağı düşüncesinde(idik)yız. Tüm bunları dediğimizde ülkeye konuşlanmış ekonomik ve siyasi rant grupları bizleri yatırım karşıtı grup olarak göstermekten kaçınmamışlardır ve kaçınmamaktadırlar... Biz karayoluna alternatif ulaşım projesi olarak demiryolu ve denizyolu projelerini görüyoruz. Karayolu zorunluluğunda Karadeniz Sahil Yolu yukarı da belirttiğimiz gibi karayolu demiryolu alternatifli "entegre ulaşım sistemi" biçiminde planlanmalı idi. Bu planlama ile Trabzon, Rize, Hopa Limanlarımız Demiryolu ile eski Sovyet Demiryolu Sistemine bağlanarak bölgesel kalkınma ve uluslararası ticaret ve taşımacılıktaki stratejik çıkarlara öncelik tanınabilirdi. Bu da Kafkas ve Türki Cumhuriyetlerle birlikte diğer Orta Asya Ülkeleri ile olan iletişimi kolaylaştırabilirdi. En az mevcut sahil yol sisteminde kuşaklama yol sistemi uygulamasıyla kıyı bandındaki ekolojik dengeyi bozacak "Deniz Dolgusu" yerine "Vadi Dolgusu"na geçilebilirdi... Böylesi alternatif uyarılarımız hiçbir

zaman dikkate alınmadı. Özellikle uzmanlarımızın benzer çıkışları farklı platformlara çekilerek "Doğaya ve Doğana Duyarlı" proje seçenekleri sürekli dışlanarak Ekonomik ve Siyasi Rant Peşinde Koşanların Çıkara Özdeş duyarlılıkları spontane bir şekilde yaşama geçirildi.

"Doğaya ve Doğana Duyarlı Projeler" Batı Normlarındaki yapım sürecinin, yani etüt, fizibilite (yapılabilirlik), planlama, proje ve uygulama süreçlerinin işletilmesiyle yaşam bulur. Buda düşündükten sonra projenin yaşama geçirilmesidir. Fakat biz 'yaptıktan sonra düşünme, alışkanlığından kendimizi kurtaramadığımız için "Doğaya ve Doğana" duyarlı yapım sürecinin ilk üç aşaması olan Etüt, Fizibilite ve Planlamayı dikkate almayarak, yani düşünme sürecini yok sayarak; Proje ve uygulama sürecini işletmekteyiz. Bunun somut örneği Karadeniz Sahil Projesinde yaşanmaktadır. Çünkü yapım sürecinde beliren olumsuzluk mevcut projeler revize edilerek giderilmeye çalışılmaktadır. Örneğin Doğayı çok belirgin şekilde tahrip eden geçişler proje revizesi ile kıyıdan içeriye, yani "Kuşaklama Yol Alternatifi" olan çizgiye getirilmektedir... İşte Böylesi Duyarsızlıklardır ülkemizi her geçen gün yaşanılır olmaktan çıkaran.

Şevket ÇORBACIOĞLU
İnşaat Mühendisleri Odası
Genel Sekreteri