

seminer, açık oturum ve kamu oyuna duyurular

2. Boğaz Geçişi Tartışmalı Toplantısı

26 - 27 Nisan 1978 günleri Karayolları Genel Müdürlüğünün çağrısı üzerine 2. Boğaz Geçişi Konulu tartışmalı bir toplantı düzenlendi.

5 oturumdan oluşan toplantıya TMMOB'de üç bildiriyi katıldı.

2. Boğaz Geçişinin ülke ulaşım modelindeki yeri ve zamanlama yönünden değerlendirilmesini içeren 1. oturum da TMMOB adına bildiri sunan Gürol Gürkan;

«Salt ulaşım talebini temel alan, özellikle belirli sosyal kesimlerin çıkarına hizmet eden, ülkemizin içinde bulunduğu enerji sıkıntısını, döviz darboğazını ve parasal olanaksızlıkları gözetmeyen bireyci ve pahalı ulaşımı destekleyerek kitlesel ulaşım ilkelerine ters düşen bir öneri niteliğinde olan İkinci Boğaz Köprüsünü, ulusal ekonomimiz için bir israf ve az gelirli kesimler için bir adaletsizlik olarak değerlendiriyoruz.» dedi.

2. Boğaz Geçişinin köprü olması halinde İstanbul'un kentleşme modeline ve arazi kullanımına etkileri konulu 2. oturumda sunulan TMMOB bildirisinde şu öneriler yer alıyordu;

«Boğaz geçişi taleplerinin mümkün olduğu ölçüde gündeme gelmemesinin tedbirlerinin alınması, su yoluna ağırlık verilmesi, toplu taşınım sistemlerinin birlikte ele alınması, mevcut köprü'nün toplu taşınım ile transit taşımacılığa ayrılması.»

2. Boğaz Geçişinin köprü olması halinde ülke ekonomisine etkisi ve ulusal ekonomi içindeki yeri konulu 3. oturumda söz alan Odamız Ankara Şubesi Yönetim Kurulu üyesi Hasan AKYAR özetle şunları söyledi;

«1. Köprü'nün makro düzeyde ülke ekonomisine ve ülke ulaşımına ne getirip ne götürdüğünün tüm boyutlarıyla sergilenmesi gerekmektedir. 1. Boğaz köprüsünün ilk etüdları, revizyonları, yapımı, bakım ve onarımı uluslararası yabancı firmalarca yapılmıştır. Birinci köprü'nün gündeme geldiği günlerde yapılan ve bugün tümü doğrulanan eleştirileri şöyle özetleyebiliriz;

— İstanbul geçişi oto yolu, İstanbul kentinden bağımsız olarak ele alınmamalıdır.

— Büyük ölçüde dış mali kaynaklara dayalı projelerin yapımı önemli yatırımlarla birlikte ele alınmalıdır. Kalkınma, sanayileşme zorunluluğunda olan ülkemiz öncelikli projeleri ile kıyaslama yapılmalı, böyle büyük projeler bir seçim yatırımı olmaktan çıkarılmalıdır.

— Ülkemizin zaten kıt olan kaynakları köprüler tuzağı ile eritilmemelidir. Gerek teknoloji ithali, gerek yabancı uzmanların denetimi, yönlendirmesi ve gerekse finansman açısından dışa bağımlılığı pekiştirecektir.

— Son çözümlemede, bireysel taşımacılığa hizmet edecek olan ve köprüden geçmeyen ödediği vergiyle köprüden gecenin finanse edileceği böyle bir yatırıma mevcut biçimiyle karşı çıkılmamalıdır.

Kitle ulaşımı yerine bireysel taşımacılığın özendirilmesi, birinci köprüdeki tıkanmaların nedeni olduğu gibi, ikinci köprü ile de bu özendirme körüklendirilecektir. Bireysel taşımacılığın körüklenmesi sonucu dışa bağımlı montajcı sanayiciler yoluyla ödenen fazla döviz karşılıkları da ekonomik girdi olarak yapılabirlik etüdüne eklenmelidir.

Her olay gibi, ulaşım olayının da üretim ilişkilerinin niteliğine bağlı olarak biçimlendiği bir gerçektir. Ulaşım sorunları tüm yapıdan ve sorunlardan soyutlanarak çözülemez. Kısa dönemde belli çözümler getirilse bile bundan geniş emekçi kitleler yararlanamayacağı gibi, ülkenin yapısı yeniden aynı sorunları yaratacaktır.»

Daha sonra 2. Boğaz geçişinin köprü yerine tünel veya başka seçeneklerle geçilmesini içeren 4. oturumla devam eden toplantı, soruna genel yaklaşımların getirilip, tartışıldığı 5. oturumla sona erdi.

Ankara Kentsel Ulaşımı ve "Otobüs Özel Yolu"

7 Ekim 1978 günü T.M.M.O.B. adına Mimarlar Odası, Şehir Planlama Mimar ve Mühendisleri Odası, Elektrik Mühendisleri Odası ve Makina Mühendisleri Odası'yla birlikte «Ankara Kentsel Ulaşımı ve Otobüs Özel Yolu» konulu bir açık oturum düzenledik.

Ankara Şubemizin yürütücülüğünü yaptığı bu açık oturuma konuşmacı olarak; İlhan Tekeli, Vedat Dalokay, Atilla Alpöge, Ethem Özbakır ve Erhan Öncü katıldılar. Oturumu Mete Orer yönetti.

Düzenleyici 5 Oda'nın hazırlayıp açık oturumunda tartışmaya açtığı T.M.M.O.B. görüşü şöyledir:

GİRİŞ :

Ankara kent içi ulaşım sorununa yaklaşımda meseleyi Türkiye genelindeki ulaşım, ekonomik yapı, şehirleşme ve konut sorunu gibi sorunlardan bağımsız düşünmemek gerekir.

Emperyalizm ve yerli işbirlikçilerinin Türkiye-de özel otomobil mülkiyetini körüklemek, petrol ve yedek parça tüketimi sayesinde kendi kârlarını devam ettirmek istedikleri ve böylece insanların ulaşım gereksinimleri için otomobil sahibi olmalarının zorunlu olduğunu kitlelere yaydıkları bir gerçektir.

Tüm bu çabaların yanı sıra kendilerinin teşvik ettikleri bireysel - ulaşım kent trafiğinde bir çıkınaza girdiğinde; alt üst geçitler, çok katlı otoparklar gibi çözümler önerilmekte ve bu tesislerin bedelleri geniş halk kitlelerine yüklenmekte ve halk yararına ulaşımı kolaylaştırıcı sistemler olduğu şeklinde kitleler inandırılmaya çalışılmaktadır.

Ülkemizde yılda 70000'e varan otomobil üretimi sağlandığından bu gelen korkunç otomobil sayısının kent yollarında yapacağı olumsuz etkiler son derece önem taşımakta ve giderilmez sakıncaları beraberinde getirmektedir.

Nitekim, özel otomobiller girdikleri her yolda toplu ulaşımı ve kendi hareket kabiliyetlerini engellemekte kazaları artırmakta tüketilen fazla yakıtın masrafını sübvansiyon yolu ile bu araçtan faydalanmayan geniş kitlelere ödetmekte, bireysel rahatlık için yakıt tüketimini artırmakta bu enerjinin toplumsal gereksinimlerde kullanımını engellemekte daha fazla eksoz dumanı ile hava kirliliğine katkı koymakta, yine daha fazla gürültü ile insan sağlığını etkilemekte, park sorunu yaratarak kent içi yaya yolu miktarını azaltmakta ve nihayet kitle ulaşımını engellemek yolu ile insanların duraklarda daha fazla beklemesini daha uzun süre yolculuk etmelerine neden olmaktadır.

Ulaşım da otomobilin ve bireysel taşımacılığın bu denli üzerinde durmamızın ana nedeni; yıllardır savunagelmediğimiz kitle ulaşımının artık gündeme gelmesindeki lüzum ve gerekliliğin kaçınılmaz olduğu ve gerek ülke gerekse halk çıkarları açısından ulaşım sorununun ancak kitle ulaşımını da içeren çok düzeyli politikalarla hareketle çözülebileceği görüşüdür.

Şimdi Toplu taşımacılığın Ankara Kent içi uygulaması üzerinde görüş belirtmeden öncelikle kentin tarihsel gelişimini gözden geçirelim.

I — ANKARA KENTSEL ULAŞIMINDA TARİHSEL GELİŞİM :

Türkiye Cumhuriyetinin ilanı ve Ankara'nın başkent oluşu Anadolunun bu eski kasabasında yepyeni bir toplumsal yapının oluşmasını ve kentin fiziksel çevresini tümüyle değiştirmesini sağlamıştır. Özellikle değişen toplumun gereksinimi olarak ortaya koyulan planlı fiziki değişimin geleceğin sorunlarını çözeceği zannedilmiş, bu nedenle toplumsal yapının bileşenlerine inilmeden, bu yapının ilişkilerini araştırmadan, sadece fiziksel bir organizasyona yönelik kent gelişme planı yapılmıştır. Toplumsal değişimin hedeflerindeki belirsizlik ve yavaşlıktan ötürü kısa süren olumlu bir plan uygulaması devresinden sonra planlı gelişme için gerekli diğer yapısal sorunlar çözülmediğinden, plan Ankara'nın gelişimini değil, gelişim planı yönlendirmeye başlamıştır. Ülke düzeyinde siyasal - politik yapı ve kararlar sisteminin arayışıyla 1950 yıllarına kadar geçen bu dönemde, yatırımlar ve fiziksel gelişim devlet eliyle yürütülürken, toplumun feodal yapısında büyük bir hızla çözülme başlamıştır.

Kırsal ve kentsel değişimlerle toplumun çözülmesi büyük kentlerin şekillenmesinde en büyük etken olan göç olgusunu başlatmıştır. Ankara ülkenin diğer kentlerine göreli olarak daha erken hızlı büyüme içine girdiğinden ve kentte, yeterli yapısal düzen kurulmadığından, 1930 yılından önce kent içi ulaşım da «Kaptı kaçtı» adıyla dolmuş ve tren işletilmesine başlanmıştır. Otobüs işletmeciliği önce bir özel şirket olarak Ankara ulaşımına girmiş, daha sonra işletilmesi kamuya devredilmiştir.

1930 yıllarında Ankarada 250 kişiye bir otomobil düşerken ulaşımındaki otomobil payı yok denecek kadar azdır ve özellikle kamu yöneticilerinin kullanışıyla kamu prestijini simgelemektedir. Banliyö trenlerinin işleme başlaması ise, 1929 yıllarındadır ve tenezzüh trenleri adıyla kayaş yönünde Ankaralıların, eğlence ve dinlenme ihtiyaçlarına yöneliktir. Bu servis zamanla Mamak - Kayaş yönündeki, özellikle gecekondu gelişimini hızlandırmıştır.

1950 yıllarına doğru Anadolunun bu küçük kasabasının görünümünü değiştirmiş 1925 - 1950 arasında kentin nüfusu 3 misli artmış, kamu gücünü ve merkezi gelişimi vurgulayan büyük yönetsel binalar, meydanlar, parklar, geniş bulvarlar ve yollar Ankarayı yeni baştan oluşturmuştur. Kamu gücüyle yaptırılan büyük fiziksel değişimle birlikte kitleler hareketli gelişimlerini ve varlıklarını kent çevresinde ördükleri gecekondularıyla göstermişlerdir. 1950 lere gelindiğinde artık, Ankara nüfusu-



«Ankara Kentisel Ulaşımı ve Otobüs Özel Yolu» Açık Oturumuna Katılan Konuşmacılar

nun % 34 üne varan bu yeni kentlilerin yaşadığı gecekondu kent alanının, % 23 ünü kaplamaktadır.

Bu tarihlerde kente 123 kişiye bir otomobil düşmekte ve kent içi ulaşımı dolmuş, otobüs ve tren ile sağlanmaktadır.

1950 - 1960 arasında Ankarada otomobil başına düşen nüfus 123 den 71 e düşerken otomobil sayısı 2335 den 9018 e ulaşıyor yani yaklaşık dört kez katlanarak artıyordu. Bu gelişme daha sonraki patlamanın sadece habercisi idi. Bu devrede kendilerine pazar arayan ulaşım ile ilgili yabancılar Ankaraya kadar ulaşmışlar ve kentin ilk ulaşım etüdünü yapmışlardır. Bu etüdle Ankara ve kapasite altı çalışan karayolu ağı yeterli bir pazar olarak görülmekte ancak yine de kentte yeni yollar, çok katlı kavşaklar, karayolu tünelleri üretilmektedir. Henüz, kentte yaşayan üst gelir gurubunun tümü otomobil sahipliğine yetecek gelir düzeyine ulaşmamış olduğundan, özel oto sayısındaki artış ise sınırlıdır. Bu dönemde özellikle kente göç nedeniyle Ankara nüfus oranı 10 yılda % 125 artıyor yani kente yeni bir kent ekleniyordu. Ulusal düzeyde ulaşım tercihi karayolu olarak belirlenmekte ve paralel olarak Ankaranın karayolu ağı geliştirilmektedir. Özellikle çevre yolu ve katlı kavşak projeleriyle Ankara karayoluyla «girilir - çıkılır» bir kent haline getiriliyordu. Kent içi ulaşımında dolmuş, otobüs yolculuk sayıları hızla artıyor ancak henüz trafik sorunu etkileyici olmuyordu. Banliyö yolcu sayısında 1957 - 1960 yılları arasındaki göreli artış ise, treni kullanan gecekondu alanlarının gelişimi ve bunlardaki nüfusun patlamasıyla orantılı oluyordu.

1960 - 1970 yılları arasında, kentin nüfus artışı % 64 e ulaşırken otomobil başına düşen nüfus 71 den 41 e düşüyordu 1970 yılında üretime başlayan iki yeni otomobil fabrikası ile bu sayı dahada azalarak 1976 da 28 kişiye bir otomobil düşüyordu.

Özel otomobil sahipliğindeki ve taşınan yolcu sayısındaki hızlı artış devam ederken, 1966 yılında il trafik komisyonunca alınan bir kararla il içindeki taksî, dolmuş ve minibüs adedi sınırlandırılmıştır. Bu karar dolmuş duraklarındaki yolcu kuyruklarının uzaması, bekleme süresinin artması anlamına gelirken, bir yandan taksî, dolmuş kâr ve plaka rantı artmış, diğer yandan yolcular dolaylı olarak özel oto iyeliğine zorlanmışlardır. Plaka sınırlandırması kararının 1970 ve 1975 yıllarında beş yıl için, yeniden uzatılmasında halkın kuyruklarda bekleme süresi iki, üç misline çıkarken başka seçeneği olmadığı için her gün dolmuş kullanan 1250000 yolcunun yararı değil, 11000 ticari aracın sayısı 30.000 i geçmeyen şoför ve sahiplerinin çıkarı ön planda tutulmuştur.

İl trafik komisyonunun bu kısıtlama kararının gerekçesinde, her hangi bir artışla yol ve trafik kapasitesinin üstüne çıkılacağı, park yerlerinin, yetersiz kalacağı, araç ve şoför sayısı artacağı, kontrolünün zorlaşacağı ileri sürülmüştür. Belediye'ce yılda 270 adedin yeterli olduğu hesaplanan dolmuş ve minibüs, artırma önerisi komisyonca yukarıdaki nedenlerden reddedilirken, 1974 ve 1975 yıllarında yıllık 10.000 in üzerinde özel otomobilin Ankara trafiğine girmesinde aynı komisyonca sakınca görülmemiştir.

Taksi ve dolmuş adedi sınırlamasının konulduğu 1966 yılından bu yana 52217 otomobilin trafiğe girdiği dikkate alındığında, komisyonca taksi, dolmuş plakası yerine, özel otomobil sayısının sınırlanmasının zorunluluğu apaçık ortadadır.

Ancak bu karar çokuluslu otomobil üreticilerinin ve yerli ortaklarının çıkarlarını zedeliyeceği ve halkın yararına olacağı için, komisyondan bu yönden bir karar çıkması önlenmiştir.

1970 ve 1976 görünüşleri ile Ankaradaki araç sayıları, yolculuk payları ve hizmet türlerine bakıldığında, taşımacılığın belediye otobüsleri, resmi ve özel kurumlara ait otobüsler, taksi, dolmuş, minibüs, resmi ve özel otomobiller ve banliyö trenleri ile yapılmakta olduğunu görmekteyiz. 1970'in 1.236.000 Nüfusu Ankarasındaki değişik tür araçların ve araçların taşıdığı yolcu sayılarının toplamı kent içi yolcu taşınımındaki oransal payları şöyledir. Kentlerdeki toplam araç sayısı ve toplam yolculuğa göre topluma hizmet eden toplam kamunun ve belediye otobüsünün oranı % 2 taşıdıkları yolcu oranı % 27, dolmuş ve minibüs oranı % 8 yolcu oranı % 46, taksi oranı % 25 taşıdığı yolcu oranı % 14, özel ve resmi otomobil oranı % 65 taşıdığı yolcu oranı % 10 ve tren ile seyahat edenlerin oranında, sadece % 3 dür. Aynı dağılım 1976 daki 2.200.000 Nüfusu kent için incelendiğinde kentteki toplam araç parkında otobüslerin toplam sayısı oranının % 1 e, taşıdıkları yolcularının % 17 düştüğü, sayıları sabit kalan dolmuş ve minibüslerin toplam içindeki oranlarının % 5 e düşerken taşıdıkları yolcu sayısının artması nedeni ile taşıdıkları yolcu oranının % 44 de kaldığı, aynı şekilde taksi oranının % 10 iken artan yolcu sayısı ile taşıma oranının % 13 olduğu, özel ve resmi otomobillerin oranının % 84 e yolcularının % 22 ye çıktığı, tren yolcularının ise % 4 de kaldığı görülmektedir.

Yukarıda 1970 ve 1976 seyahat karakteristikleri karşılaştırıldığında Ankaranın son yıllarda giderek büyüyen ulaşım sorununa illiğin kanıtlayıcı bilgi elde etmek olasıdır. Bu göze çarpan gelişme özel otomobil iyeliğinin yaygınlaşmasıdır. Altı yıl içerisinde % 300 ü aşan bir artış gösteren özel otomobil sayısı kentte izlenen otopark sorununu ve kaldırımlara tecavüz ile trafik sıkışıklığının ana nedenidir. Zira bugün için bile özellikle kentin imarlı alandaki yol miktarı trafik gereksinimi için, hiç azımsanmayacak ölçüdedir. 1972 de karayollarının bir araştırmasında kent imar alanında bütün bir gün boyu sadece 5 arabanın geçtiği yollar tesbit edilmiştir. Ancak bu yollar bile şimdi otopark olarak kullanıldıklarından işlemez durumdadırlar.

Nüfusun çoğalması ve kentin büyümesi ile araç kullanarak yapılan yolculukların fazlaşması toplam seyahat talebini de % 50 oranında artırmıştır. Yapılan kaba bir hesapda 1969 da 483 milyon

olan yıllık yolculuk talebi 1974 de 690, 1976 da 740 milyona çıkmıştır. Bu talepler içinde belediyenin taşıdığı yıllık yolcu sayısı ise 1969 yılında 105 milyon, 1974 yılında 121 milyondur. Burada açıkça görülmektedir ki 1969 - 1974 yılları arasında kent nüfusu % 37 ve yolculuk talebi % 50 artarken, EGO nun taşıyabildiği yolcu sayısındaki artış oranı % 15 dir. Bu rakamlar göstermektedir ki toplam taşınan yolcu içinde EGO nun payı düşmektedir. 1969 da EGO elindeki 356 otobüsün 252 sini çalıştırarak, araçlarından % 76 oranında faydalana-bilmiş, 1974 de ise yeni aldığı 50 otobüse rağmen elindeki 415 otobüsün ancak 261 ini serviste tutabiterak araçlardan faydalama oranı % 62 olmuştur. Otobüs sayısındaki hakiki artış sadece 9 adet olmuştur. 250 civarındaki kamu otobüsünün taşıyabileceği yolcu sayısının sınırlı oluşu nedeniyle özel otomobil alacak gücü bulunmayan halk dolmuş - minibüs gibi ticari araçların müşterisi olmak zorunda bırakılmıştır.

Kentteki taksi ve dolmuş sayısı ise plaka kısıtlamasından ötürü 1969 dan beri artmamıştır. İl trafik komisyonunun aldığı son karara göre 1980 e kadar artırmayacaktır. Buna göre Ankaraya 1980 yılına kadar, ancak 1965 lerin gereksinimi olan sayıda dolmuş ve taksi hizmet edecektir.

Yukarıdaki nedenden ötürü 1972 - 1975 arasında hizmete giren minibüs sayısı ise sadece 25 adettir. Ancak artan talebi karşılamak için, dolmuş ve minibüs sayısında çok daha büyük artışlar gerektirir. Diğer taşıtlara oranla en az sayıda olmalarına rağmen dolmuş ve minibüsler en fazla yolcu taşımaktadırlar. Bu ise yukarıda söyledığımız gibi, kamudan hizmet görmeyen düşük gelirli kentlilerin itildiği bu ticari amaçlı kesimde gideceği yer için daha uzun süre kuyrukta beklemesi, dolmuşlara kapasite üstü yolcu doldurulması, araçların daha fazla sefer yapmaları ve daha uzun süre çalışmalarını ile sağlanmaktadır. 1970 de taksi başına düşen yolcu sayısı 27 iken 1976 da 37 olmuş ve taksi şöförlerinin iş hacminde % 37 lik bir artış izlenmiştir.

1970 de dolmuş başına 186 kişi taşınırken, 1976 da bir dolmuş günde 260 kişi taşımaya başlamıştır. Bu dolmuşun % 40 daha fazla kazanç sağlaması demektir. Bugün halk kentin çeşitli bölgelerinde kendilerini taşıyacak ulaşım aracını 250 metreye uzayan kuyruklar halinde beklemektedir ve bu kişiler özellikle kamunun bu konuda yardımına muhtaç alt ve orta gelir gruplarıdır. Kentin uzak bölgelerinde yaşayabildiklerinden ne başka bir tür, bir araç seçmeye ne de yürümeye olanakları vardır.

Günümüz Ankara'sında işleyişi ne olursa olsun bütün taşıma sistemlerinde talebi karşılamayan yapay bir araç yetersizliği vardır. Taşıma aracı sayısındaki ve hizmetindeki bu açığın giderilmesi, kentin ulaşım probleminin kısa dönemde ilk çıkış noktasıdır. Zira ticari taşıma yapanlar hiç bir zaman

kazançlarından vazgeçmeyeceklerine ve bugünkü yaşam ortamında en yakın 1980 e kadar yeni taşıma araçlarının halk servisine sunmayacaklarına göre bu taşıt açığının kapanması için, fırsat eşitliği içinde düşük gelir guruplarını biraz olsun rahatlatmaya yönelik ve ulaşımın kimin için sorun olduğunu bilip, toplumun en geniş kesimini kapsayacak şekilde önlem alınması kamuya düşmektedir.

Kent ulaşım sistemi bir bütün olup, kent sisteminde bir parçasıdır. Kentlerde yaşayan milyonlarca insanın ulaşım problemini çözmek dar, noktasal ve politik seçenekli kararlar almakla olmaz. Önemli olan ulaşım hizmetinin halk yararına hakça dağılımını sağlamaktır. Bu da, ulaşım eyleminin doğal gereği olarak, değişik ulaşım sistemleri arasında yatırım, tarife, zamanlama, güzergah seçimi, vb. konularda eşgüdümü gerektirir. Akılcı bir ulaşım düzeninin sağlanması sistemlerin ekonomik teknolojik toplumsal ve çevresel özelliklerinin gözetilmesiyle olasıdır. Her sistemin kendi içinde yapılacaklarla kentlerin ulaşım sorununa köklü çözüm getirilemez, sistemlerin tümünü bütünsel bir yaklaşımla ele almalı, denetlemeli ve ulaşım sektörünün etkilendiği ve etkilediği diğer eylem ve kuruluşlarla gerekli ilişkileri kurarak kent planlamasının bir aracı yapmak ancak bu konularda sorumlu ve yetkili bir örgütün varlığı ile olasıdır.

Kentlerimizdeki duruma göz atıldığında, ulaşım kesimine ilişkin sorumlulukların bir bölümünün değişik merkezli ve genel kuruluşlar arasında, anlamsız bir biçimde paylaşıldığı, yetki ve sorumlulukların bir bölümünün çakıştığı, yapılması gereken diğer bir takım işlerin hiç bir örgüt tarafından üstlenilmediği ve bazı örgütlerce yapılmaması gereken işlerin rahatlıkla yapıldığı izlenmektedir. Bütün bunlardan yerel yönelim organı olan belediyelerin yasalarla kendilerine tanınmış olan hak ve yetkileride aşan bir «kentsel eşgüdüm» düzeninin kurulmasını gerektirir.

Sorunun bu hem sahipsizliği hem de çok başlılığı, gerek konuya ilgi duyan, gerek konuyu her hangi bir amaçla kullanmak isteyen, gereksede sorumluluk duygusuyla bir şeyler yapmaya yönelen çeşitli kişilerce, bu kişilerin probleme yaklaşımlarına göre çeşitli çözüm yolları getirmelerine neden olmuştur. Bireysel ve kapsamlı olmayan bu yaklaşımlarla kentteki trafik sıkışıklığına çözüm bulmak için, yeni yollar, alt üst geçitler, köprüler, çok katlı otoparklar, çeşitli kavşak düzenlemeleri, trafik eğitimi plaka sınırlaması, dolmuşların kalkması, metro, tranvay, mild tren, otobüs yolları gibi çeşitli çözümler önerilmiştir. Tümünüyle kent olgusundan uzakta tek tek yapılan bu yaklaşımlar bir bütünlüğe varmadıkça ve kapsamlı bir çalışma içinden üretilmedikçe daima eksik ve tutarsız olacaktır.

Yukarıda belirtilen görüşler ışığında son önerilen otobüs yolunun bilimsel bir biçimde incelen-

bilmesi için herşeyden önce bu uygulamanın teknik özelliklerinin gözden geçirilmesi yararlı olacaktır.

II — TOPLU TAŞIN ÖNCELİKLİ YAKLAŞIMLAR :

Kentsel ulaşım planlamasında amaç 1960 ların sonlarına dek ulaşım talebinin karşılanması olarak tanımlanır; ortaya çıkan yolculuk taleplerinin tümüne ise o türdeki araçlarla yolculuk isteklerine cevap verecek alt yapı yatırımlarının gerçekleştirilmesine çalışılırdı. Bu yatırımlarda ve planlamada amaç, araçları bir yerden diğerine akıtmak ve oralarda gerekli sürede depolamaktır. Trafik mühendislerinin matematiksel modellerinde tüm araçlar otomobil eşdeğer birimi «pcu» ile değerlendirilir, araçların içindeki yolcu sayıları dikkate alınmazdı. Bu anlayış sonucunda kentler ve çevreleri giderek büyük ekonomik ve sosyal maliyetli, yüksek standartlı yollarla, çokkatlı kavşak ve otoparklarla örülmüş, otomobil sayısı baş döndürücü bir biçimde artmış ancak yine de ulaşım sorununun çözümüne yönelik hiç bir gelişme olmamış aksine sorun büyümüştür.

Daha sonra teknisyenler soruna yaklaşımlarını değiştirmek zorunda kalmışlar ortaya çıkardıkları olumsuz ulaşım yapısı ve yaşanamaz çevrenin oluşum nedenlerini aramaya başlamışlar. Yeni yatırımlar yapmak yerine eldeki kaynak ve alt yapının daha verimli kullanımını sağlayacak önlemleri araştırmışlar; ulaşımında amacın araçları değil kişileri taşımak olduğunda birleşmişlerdir.

Sayıları giderek artan ve içlerinde sadece 1-2 kişi taşıyan otomobillerin yarattığı trafik sorunu içinde sıkışıp kalmış, 50 - 100 kişi taşıyan otobüslerin bu trafik sıkışıklığından çekip alınmaları ve toplu taşıma, ayrıcalıklar tanınarak daha hızlı ve konforlu, ekonomik bir ulaşım türü sağlamak için önlemler araştırılmıştır. Kamu otobüslerinde öncelikler getiren bu yaklaşımlarla bir yandan ulaşımında işletme giderleri, çevre kirlenmesi ve zaman kaybı azaltılarken diğer yandan eldeki kentsel ulaşım alt yapısının ve araç, sürücü gibi kaynakların daha verimli kullanımı gerçekleştirilmiş ve topluma gereksiz maliyetler yükleyen yeni yatırımlara gerek kalmamış olur.

Çağdaş ulaşım planlamasının üç temel ilkesi olan ulaşımında verimlilik, eşitlik ve kalitenin sağlanmasında otobüs öncelikli uygulamalar önemli yararlar sağlarlar. Mevcut kentsel alt yapının ve eldeki kaynakların daha etkin kullanılmasıyla «verimlilik» ilkesi; içinde bir iki yolcu taşıyan otomobiller yanında 80 - 100 kişi taşıyan otobüslere öncelik sağlanmasıyla «eşitlik» ilkesi ve daha az kirlüten, daha çok kişiye daha hızlı ulaşım sağlayan otobüs kullanımının geliştirilmesiyle ulaşımın «kalite» ilkesi yönünden katkılar oluşturmaktadır.

Kentsel ulaşım türlerinin farklı kapasiteleri ve

özellikleri vardır. Bu yüzden ulaşım talebinin biçimine ve yoğunluğuna göre türlerinin zirve kapasiteleri ve ekonomik kapasiteleri dikkate alınarak tafebin karşılanması çalışmalıdır. Örneğin Özel otomobil ile bir izde saatte 1500, dolmuşla 2000 - 2500, otobüslerle 4000 - 5000 yolcu taşınabilmektedir. Benzer şekilde tramvay saatte 15.000-25.000 kişinin yolculuk talebini karşılayabilmekte, tren ve metro ise bu eşikten başlayarak daha yüksek taşıma kapasitesi sağlamaktadır. Otobüs izi veya yolu ile teorik olarak saatte 60.000 kişi taşınabileceği hesaplanmakta ancak yaklaşık saatte 1500 otobüsün (dakikada 25 otobüs'ün) iki saniye aralıklarla geçirilmesi hem teknik açıdan imkansız olmakta hem de bu düzeydeki ulaşım tafebi diğer türlerle daha ekonomik bir biçimde taşınabilmektedir.

Otobüs izlerinin pratik kapasiteleri saatte (120) otobüs maksimum dolulukta 12.000 kişi/saat olmaktadır. Ancak bu noktadan sonra duraklarda yolcu indirme, bindirme nedeniyle tıkanıklıklar oluşmaktadır. Duraklar otobüs izinin dışındaki ceplere alındığında izin kapasitesi 400 otobüs/saatte (yaklaşık 40000 kişi/saatte) ulaşabilmekte ancak ekonomik bir işletmecilik yapılmamaktadır. Otobüs izlerinin geliştirilmesiyle otobüsle gerçekleştirilen toplu ulaşım için oldukça geniş bir ekonomik kapasite bölgesi oluşturulmaktadır. (yaklaşık saatte 1000 - 12.000 kişi arası) Teknik kapasite sınırı ve ekonomik kapasite aralıklarının kentsel ulaşım planlamasında ve tür seçiminde en önemli etken oluşu otobüs - öncelikli otobüs kullanımının avantajlarını vurgular.

Diğer yandan bu talebin karşılanmasında ge-

tirilen otobüs öncelikli önlemler ve ilgili küçük yatırımlar gerektiğinde kolayca değişebilecek biçimdedirler esnekler, tren, metro yada tramvay gibi geri dönülmesi zor kalıcı yatırımlar değildirler, zaman içinde teknolojik gelişmelere ve talebe göre değiştirilebilirler.

Otobüse öncelik ve ayrıcalık sağlayan önlemlerin amaçları şu başlıklar altında toplanabilir.

1 — Kitle ulaşım aracı olan otobüsleri otomobillerin yarattığı sıkışıklıktan kurtarmak;

2 — Otobüs kullanımının (Otobüs Yolcu Sayısını) artırmak böylece ulaşımın sosyal ve ekonomik maliyetini azaltmak;

3 — Otobüs ulaşımına bağımlı olan dar gelirli kentlilere daha iyi hizmet vermek;

Bu amaçla uygulanan öncelik ve ayrıcalık önlemleri otobüslere diğer trafiğe göre iki yarar sağlar 1) kent içinde oluşan (genellikle kavşak sinyalleri önünde) araç kuyruklarını atlayan otobüsler doğrudan sinyale ulaşır ve ilk yeşilde geçerler böylece beklemler ve yolculuk süresi azalır. 2) Duraklar ve kavşaklar dışında otobüsün durması önlenerek bu noktalar arasında serbestçe gidilmesi ve azami hıza sık sık ulaşmaları sağlanır. Trafik içinde otobüslere sağlanan bu iki yarar giderek işletmecilik kent ve ülke ölçeğinde şu olumlu noktalara ulaşılmasını sağlar;

1 — Kamuoyunda kitle ulaşımı saygınlık, güven kazanır,

2 — Kentsel altyapının verimli kullanımı gerçekleştirilir.



«Ankara Kentsel Ulaşımı ve Otobüs Yolu» Açık Oturumunu izleyen konuklar.

- 3 — Yolculukta geçen zaman kısalmır,
- 4 — Otobüslerin tarifelerine uyması sağlanır, gecikmeler azalır,
- 5 — Otobüslerin (ve bazı uygulamalarda diğer araçların da) ortalama hızı artar,
- 6 — Kamu ulaşımında işletme giderleri azalır (ışıklarda ve tıkanıklıkta beklemelerin kaldırılmasından doğan yakıt kazancı araç ve personel kazancı, yıpranma azalması gibi).
- 7 — Ulaşımdan kaynaklanan çevre kirlenmesi azalır (azalan otomobil kullanışından doğan hava kirlenmesi, gürültü ve kentsel alanın otopark olarak kullanımının azalması gibi nedenlerle.)

8 — Ulaşımın ülkeye maliyeti azalır (azalan otomobil kullanımı, altyapının daha verimli kullanılması, etkin toplu ulaşım gibi nedenlerle)

9 — Farklı sosyal ve ekonomik grupları oluşturan kentliler arasında ulaşım maliyetinden etkilenme ve ulaşılabilirlik farklılıkları törpülenir, azaltılır.

TOPLU TAŞINA ÖNCELİK VE AYRICALIK GETİREN ÖNLEMLER

Otobüs, tranvay gibi diğer karayolu taşıtlarıyla aynı alt yapıyı kullanan toplu ulaşım türlerine sağlanan çeşitli öncelik ve ayrıcalık uygulamalarını aşağıdaki başlıklar altında toplayabiliriz.

I — AYRILMIŞ OTOBÜS İZİ (Tahsisli şerit)

Daha önce tüm trafiğin kullandığı izlerden bir veya bir kaçına yalnız otobüslerin girişine izin verilerek diğer araçların bu izi kullanmalarının yasaklanmasıyla oluşurlar. Bu yasaklama günün 24 saatinde sürebileceği gibi sadece zirve saatler sırasında da olabilir. Bu durumda otobüs izi zirve saatler süresince oluşturulmakta, diğer saatlerde tüm taşıtların otobüs izini kullanmalarına izin verilmektedir. Otobüs izleri iki farklı biçimde uygulanmaktadır.

a) AKIM YÖNÜNDE OTOBÜS İZİ

Diğer trafikle aynı yönde yolculuk eden otobüslere ayrılan izlerdir. Bu uygulamada otobüsler dışındaki trafik otobüs izinden alınarak geriyeye kalan izlere sıkıştırılmaktadır. Bu uygulama için genellikle kaldırım kenarındaki (sağdaki) iz otobüslerin kullanımına ayrılmaktadır. Ancak ortada refüj yanındaki sol izin otobüslere ayrıldığı uygulamalar da vardır. Her iki uygulamada da farklı yararlar ve zorluklar, sakıncalar ortaya çıkmaktadır. Sağdaki (kaldırım yakın olan) iz otobüs izi olarak kullanıldığında şu sorunlar ortaya çıkmaktadır.

1 — Bu iz aynı zamanda park etmek, ticaret-hanelere servis vermek (yüklemek - boşaltmak)

için kullanılacağından otobüslere bekleyen yararı sağlamayacaktır.

2 — Sağdaki iz dolmuş, taksi ve özel otomobiller tarafından yolcu indirip - bindirilirken kullanılacak ve bu yüzden otobüslerin dolaşımı aksıyacaktır.

3 — Sağdaki izin otobüslere ayrılması ile bu yöndeki kaldırım üzerinde yer alan kullanıcıların ulaşılabilirliği azalabilecektir.

4 — Yan yollara girecek ve buralardan çıkacak araçlar bu hareketlerini yaparlarken otobüs izini kesmek zorunda kalacaklar, bu ise otobüs izinin kullanımını aksatacaktır.

5 — Sağa dönüş yapacak araçlar bu hareketlerini orta şeritten yapmak zorunda kalacak ve kazalar artacaktır.

6 — Yolu sağında yer alan yağmur suyu toplayıcıları, kanalizasyon, telefon, elektrik, su, gaz gibi alt yapı tesislerinin bakım ve tamiratlarıyla sağdaki otobüs izinin kullanımı sık sık aksayabilecektir.

7 — Sola dönüş yapacak otobüsler, sağ şeritte bulunacaklar ve bu dönüşü güvenlik içinde yapabilmeleri için ek bir sinyalizasyon zamanı gerekecektir. Bu zaman ise kavşaktaki tüm araçları olumsuz yönde etkileyecektir.

Yukarıdaki sakıncalara rağmen otobüs izlerinin kaldırım yanındaki izi kullanmalarıyla önemli yararlar sağlanmaktadır.

1 — Otobüs yolcuları kaldırım, kaldırım bekleyenler otobüse güvenlik içinde ve kolayca ulaşabilmekte yani otobüs - yaya bağlantısı sağlam bir biçimde kurulmaktadır.

2 — Diğer trafiğin üzerinde yapılan değişiklikler ve otobüs izi için yapılan inşaat ve sinyal değişiklikleri en aza indirilmektedir.

Otobüsler için yolun solundaki yani (Orta) refüj kenarındaki iz ayrıldığında doğacak sakıncalar:

1 — Otobüs yolcularının adalara geçme zorunluluğu ve otobüs - yaya ilişkisinin zorlanması,

2 — Ada gereksinmesi yüzünden gerekli yol genişliğinin artışı,

3 — Sola dönecek taşıtların orta şeritte bulunmaları,

4 — Sağa dönecek otobüslerin solda bulunması,

5 — Ada ve refüjlerin inşaatı, sinyallerdeki değişiklikler nedeniyle yapım maliyetinin artışıdır.

Otobüslerin sol şeriti kullanmaları ile sağ şeriti kullanırken ortaya çıkan sakıncalar ortadan kaldırılmaktadır.

Akım yönünde otobüs izlerinin diğer ülkeler-

deki uygulamalarında gözlenen sonuçlar şöyle özetlenebilir:

- Otobüslerin hızlarındaki değişiklik : 0.5 km/s artış.
- Otobüs yolculukları süresindeki değişiklik : % 0-25 azalma
- Otobüs yolcu sayısındaki değişiklik % 1-10 artış
- Diğer taşıt yolculukları süresindeki değişiklik : % 0-25 artış.
- Kaza oranlarındaki değişiklik : % 0-20 azalma

Bazı ülkelerde akım yönünde otobüs izlerinin kavşak kapasitesini azaltmaması için otobüs izi kavşağa 40 - 80 m. uzaklıkta kesilir. Böylece hem otobüslerin ilk yeşil ışıkta geçmeleri sağlanmakta, hemde kavşak içinde 40-80 m.lik bu şeridi diğer araçların kullanmasıyla kavşağın diğer taşıtlar için bir dar boğaz olması önlenmektedir.

Saatte bir noktadan geçen otobüs sayısı ve bunların içindeki toplam yolcu dikkate alındığında yoldaki bir izi yalnızca otobüslerin kullanımına ayrılması ekonomik açıdan yeterli olmayabilir. Bu durumda yaratılacak otobüs izinden otobüs dışındaki diğer yüksek oranlı taşıtların (Dolmuş, taksi, dörtten fazla yolcu taşıyan otomobiller gibi) kullanımına izin verilerek bu izden ekonomik bir biçimde yararlanılabilir. Yada başka bir önlem olarak otobüs izi sınırlı bir sürede (zirve saatlerde) uygulanır, geriye kalan zamanda iz tüm araçların kullanımına açılabilir.

b) AKIM YÖNÜ TERSİNDE (TERS YÖNDE) OTOBÜS İZİ

Genellikle tek yönlü trafik yöntemi uygulanan caddelerdeki otobüsler için yararlı olan bu düzenleme ile tek yönlü normal trafiğin aksi yönünden gelecek otobüslerin kullanımı için bir iz ayrılarak, yalnızca otobüslerin oluşturduğu bu trafik ile cadde-ler yeniden çift yönlü trafikte olduğu gibi çalıştırılır. Ancak bu düzenleme ile otobüsler kendileri ile aynı yönde gidecek ve otobüs izini kullanmayı amaçlayacak bir trafik ile yarışmazlar. Diğer yönden gelen normal trafik için otobüs izinin kullanılması, doğabilecek kazalar nedeniyle, çekici değil tehlikelidir.

Böylece bir yandan otobüs güzergahlarının tek yön sistemine bağımlı olarak şekillenmesi önlenir, planlamada esneklik ve güzergah kısaltmaları sağlanır, diğer yandan tek yönden yolculuk etmekte olan araçlar karşı yönden gelecek otobüslerle çarpışma olasılığına karşı uyarılmış olduğundan diğer araçların otobüs izine tecavüzü kendiliğinden önlenmekte, ek önlemlere gerek kalmamakta ve bu yüzden yatırım maliyeti düşmektedir. Otobüslerle aynı yönde yolculuk yapan başka taşıt olmadığı için

otobüsler bu izi tek başlarına kullanarak, herhangi bir tıkanıklıktan etkilenmeden serbest olarak yol almakta, ışıklı sinyallerde kuyruk oluşmadığından ilk yeşilde geçebilmektedirler.

Ancak bu düzenleme ile yollar çift yönlü trafiğe açıldığı için daha önce tek yön sistemine göre düzenlenmiş ışıklı sinyallerin, tamamının değiştirilmesi gerekmekte bu yüzden maliyet artmaktadır. ayrıca yeni sinyal düzenlemesinde otobüsler için de, bir faz ayrıldığı için diğer araçların payına düşen yeşil ışık süresi azalmakta, bekleme süreleri artmaktadır.

Akım yönündeki otobüs izlerinin aksine, ters yönde otobüs izlerinin ekonomik açıdan yeterli olabilmesi için o noktadan geçen otobüs sayısının büyük olması gerekmektedir. Ters yönde otobüs izi düzenlenirken projede fazla yatırım önerilmeyorsa ve diğer trafiğe önemli gecikmeler yüklenmiyorsa, saatte dört otobüslük akım ekonomik açıdan yeterli olmaktadır; daha fazla yatırım zorunluysa ve diğer trafiğe yüklenen gecikme büyükse hattan yaklaşık saatte 60 otobüs geçmesi ile ekonomik yeterlilik sağlanmaktadır.

Ankara'da bu tür otobüs izi uygulaması düzensiz ve bilinçsiz bir biçimde uygulanmaktadır. 17-16 numaralı EGO otobüslerine Bahçelievlerde VI. ve VII caddelerde tek yönlü trafiğin aksine gidiş izni verilmekte ancak bu hareket ayrılmış ve diğer araçlara yasaklanmış bir otobüs izi üzerinde olmamakta ters yönden gelen diğer araçlar bu izi kullanabilmektedirler, benzer şekilde 2 numaralı Yenimahalle - Bakanlık otobüslerine Ragıp Tüzün caddesi üzerinde Akın caddesi kavşağından İvedik caddesi kavşağına kadar bu kesimde tek yön uygulamasına rağmen girişe izin verilmektedir.

II — OTOBÜSE AYRILMIŞ YOLLAR

Kent içinde tüm trafiğin kullandığı bir yolun yada bir yaya bölgesinin diğer trafiğe kapatılarak otobüslere açılmasıyla oluşan yollardır. Bu tür uygulamalar bir kaç işaret levhası dışında bir yatırım gerektirmemekte, çok az maliyetle gerçekleştirmektedir, ancak bu yol üzerindeki kullanıcılara diğer araçlarla ulaşamamaktadır. Bu sakıncayı ortadan kaldırmak için yolun diğer araçlara kapatılması zır ve saatlerle sınırlanmakta, bu saatler dışında bölgedeki kullanıcılara araçların ulaşabilmesine olanak tanınmaktadır.

Bazı uygulamalarda yaya bölgelerinden otobüslerin geçişine izin verilerek otobüse ayrılmış yollar oluşturulmuştur. Bu uygulamalarda büyük yaya kitlelerinin dolaştığı alanlarla toplu ulaşım arasında sıkı bir bağlantı kurulmuştur. Ancak yaya bölgesini otobüslerle kullandığı için artık bu olanlar gerçek bir yaya bölgesi değildir, sınırlı bir oranda olsada trafik girmiştir diğer yandan yayalar arasından geçmek zorunda olan otobüslerde yüksek

hızlara ulaşamadıkları için otobüslere gerçek bir «Otobüs Yolu» oranında yararlar sağlayamamışlardır. Bu sakıncalara rağmen otobüslerin geçtiği yaya alanları hem otomobil ve dolmuşların yayalara olumsuz etkilerini kaldıracağı hemde çekici yaya bölgesine taşıtla (otobüsle) ulaşımın sağlanabilmesi gibi yararları bu düzenlemeyi ülkemiz kentleri içinde yararlı ve uygulanabilir bir önlem olarak ortaya koymaktadır. u

III — OTOBÜS YOLLARI

Genellikle diğer trafikten farklı düzeyde ve yalnız otobüsler için inşa edilmiş özel yollardır. Otobüs öncelikli önlemler için en büyük maliyete ulaşan ancak aynı ölçüde büyük taşıma kapasitesi sağlayan yollardır. Bu yollarda indirme - bindirme iz dışındaki ceplerde yer alırsa bir izin kapasitesi saatte 40.000 yolcuya (Yaklaşık 400 otobüs/saat) ulaşmaktadır. Bu denli büyük yolculuk talebinin kent merkezinde dağıtılabilmesi için gerekli durak, istasyon, yaya geçitleri, yürüyen merdiven gibi yatırımlar bu uygulamanın maliyetini artırmaktadır. Diğer yünden bu düzeye ulaşan bir yolculuk talebinin karşılanması için otobüsten daha ekonomik toplu taşıma türlerinde (tramvay, hafif metre gibi) bulunduğunu unutulmamalıdır.

Bu tür otobüs yollarının yüzyıllardır var olan, yapıları kemikleşmiş kentlerde uygulaması oldukça zordur. En az iki izi kapsayacak ve diğer trafikle olabildiğince az kesişme yaparak yada hiç kesişmeden kent merkezini konut alanlarına bağlayarak kesintisiz şeritler bulmak olanaksızdır. Bu şeritleri yaratabilmek için pahalı alt ve üst geçitler gerekecek, istimalak bedelleri proje maliyetini çok artıracaktır. Yukarıdaki nedenlerle bu tür otobüs yollarının uygulanması dünyada bir kaç örnekle sınırlı kalmıştır. (Fransada Irvy, İngilterede Runkorn gibi) Ancak yeni inşa edilen kentler yada kent bölgeleri için planlama sırasında düşünüldüğünde en büyük yararları bu düzenlemeler sağlamaktadır.

Ülkemizde İzmit ve Ankara kentlerinin yeni yerleşim alanları için bu tür otobüs yolları öneren projeler hazırlanmıştır.

IV — HIZ YOLLARINDA (OTOYOLDA) OTOBÜS ÖNCELİKLI ÖNLEMLER

Özel otomobile göre şekillenmiş batı ülkelerinde kent çevresi (banliyöler) ve kentler arası yolculuklar için geliştirilmiş bu önlemler arasında hız yoluyla birlikte inşa edilen otobüs yollarını, yollar da otobüslere ayrılmış izlerini ve aşağıdaki diğer uygulamaları sıralıyabiliriz.

1 — Batı kentlerinin çevrelerindeki yaygın konut alanlarından kent merkezlerine sabahları yoğun bir otomobil trafiği görülmekte akşamları ise aynı araçlar ters yönde yolculuk etmektedir. Böylece hem sabah hem akşam zirvesinde hız yolunun bir yönü

(yarısı) atıl kapasite ile çalışmaktadır. Kapasite altında çalışan yolun bu yarısından bir iz alınarak otobüslerin ters yönde kullanımına açılmaktadır. Böylece hız yolunun kapasite altında çalışan kısmı etkin bir biçimde kullanırken, otobüsler için kent içinde olduğu gibi «ters yönde otobüs izi» oluşturulur?

2 — Kent içi düzenlemelerinde olduğu gibi akım yönündeki trafikten bir iz alınarak aynı yönde giden otobüslerin kullanımına ayrılır ve «akım yönünde otobüs izi» gerçekleştirilmiş olur. Batı ülkelerinde bazı uygulamalarda bu tür otobüs izlerinden doluluk oranı yüksek (4 - 6 kişi taşıyan) otobüslerin yararlanmasına izin verilmektedir.

3 — Hız yoluyla birlikte sadece otobüslerin kullanımı için otobüs yolları yapılmaktadır. Bu uygulamanın bir benzeri ülkemizde İzmit kentinde otoyol geçişi için önerilmiştir.

4 — Hız yolları, tünel, köprü gibi kullanımı ücretli altyapıların girişlerinde otobüsler için yeterli sayıda gişe ve yeterli uzunlukta yaklaşım izleri ayrılarak bu kapasite sınırlayıcı noktaların otobüslere darboğaz olması önlenmektedir. Bu önlem bir ölçüde Boğaz Köprüsünde uygulanmaktadır.

5 — Ulaşımı otomobile dayalı batı ülkelerinde özellikle ABD'de kent çevrelerindeki otoyollardan çoğu, zirve saatlerde tam kapasiteleri ile çalışmaktadır. Bu yüzden yan yollardan hız yoluna ulaşan araçların hemen hız yoluna girişleri hem otoyolun kapasitesini ve araçların ortalama hızını düşürmekte hemde kazaları artırmaktadır. Bunu önlemek amacıyla hız yoluna girişlerin sayısı kırmızı ışıklı sinyallerle kontrol edilmekte, eğer otoyolun o kesimindeki araç sayısı ve araç aralıkları yeterli ise yan yollardan gelen araçlara yeşil ışık yakılarak otoyola girişlerine izin verilmektedir. Bu uygulama sonucunda zirve saatlerde otoyola girişteki bu «Kapılar» önünde kuyruklar oluşmaktadır. Otobüslerin bu kuyruklarda beklemesini önlemek için ayrı bir yaklaşım izi ve otoyola girişte ayrı ve öncelikli kapılar sağlanmaktadır.

V — TRAFİK IŞIKLARINDA OTOBÜSE ÖNCELİK

Kent içi yolların en büyük dar boğazını ışıklı kavşaklar oluşturmakta ve zirve saatlerinde araçlar kavşakları geçebilmek için üç - dört kırmızı ışık süresince beklemek zorunda kalmaktadır. Otobüsleri kavşaklarda oluşan kuyruklarda bekletmemek için birleşik ve ayrı çalışan iki farklı sinyalli kavşak türü için iki ayrı çözüm geliştirilmiştir. Birleşik ve «yeşil dalga» yöntemine göre planlanmış sinyalli kavşaklar dizi için yeni programlar geliştirilmiş ve bu programlarda tarifeli otobüslerin kavşaklara ulaşma zamanları temel alınmıştır. Bu çözümle otobüsler «yeşil dalga» içinde öncelik kazan-

mişlar ve önceden saptanmış tarifeye uygun hareket eden otobüslerin kavşaklara ulaştıklarında yeşil ışıkla karşılaşmaları sağlanmıştır.

İkinci önlem birleşik olmayan, tek başına çalışan sinyalli kavşaklar için geliştirilmiştir. Bu uygulamada otobüslerin önüne yerleştirilen mikro dalgalı bir verici sürekli sinyaller yayınlamaktadır. Bu yayınlanan sinyalleri 100 - 150 m.den saptayacak dedektörler ise kavşaklara, ışıklı sinyallere komuta edecek biçimde yerleştirilmiştir. Yaklaşan otobüsler kavşaktaki dedektörün saptama alanı içine girince dedektörler otomatik sinyal programını değiştirilerek kavşakta otobüs yönündeki araçlara yeşil yanıyorsa bu far otobüs geçene kadar uzatılmakta kırmızı yanıyorsa otobüsün beklemeden geçmesi için yeşile değiştirilmektedir. Otobüsler için büyük yararlar sağlayan bu çözümün sakıncaları şu noktalarda toplanmaktadır. Otobüsler kavşaktan sık geçiyorlarsa diğer yönde büyük gecikmeler olmaktadır. Otobüslerle aynı yönde yolculuk eden tüm araçlar öncelik kazanmaktadır. Diğer yönden kavşağa girecek otobüsler olumsuz yönde etkilenmektedir. Ayrıca sadece bu hatta çalışan otobüslere dedektörler takılacağı için araç dağılımından ve hatlar arası araç değişikliklerinde esnek planlama olanağı kalmayacaktır.

VII — TRAFİK YASAKLARINDA VE DÜZENLEMELERİNDE OTOBÜSE AYRICALIK

Bu başlık altında sayılabilecek önlemler çok çeşitli biçimlerde ortaya konulabilir. Durma ve dönme yasaklarında otobüse ayrıcalık, otobüslerin kavşaklarda dönüşlerinde, duraklarda alınan önlemler ve yapılan düzenlemeler sayılabilir.

Bu tür önlemlerden bir örnekte 2. numaralı Yenimahalle - Bakanlık otobüslerinin eski güzergahlarında bulunmakta idi. Bu ayrıcalıkla M. Mudafa Caddesinden - G. Mustafa Kemal Bulvarına çıkışlarında sola dönüş sadece EGO otobüslerine sağlanırken diğer araçlara yasaklanmıştır.

VIII — DİSİPLİNLER ARASI PLANLAMAYLA TOPLU TAŞINA ÖNCELİK

Bu gün kent yapısını doğrudan etkileyen ve bu yüzden çeşitli uzmanlık dallarını ilgilendiren bir konu olan ulaşım planlaması ve toplu taşın önceliği, basit bir trafik çözümü olmaktan çıkmıştır. Salt fiziksel ulaşım yapısının planlamasında bile konuya tüm ilgili uğraş alanlarının ortak çalışmasıyla yaklaşılmaktadır. Kent planlaması, ulaşım planlaması, trafik mühendisliği, inşaat mühendisliği, mimarlık, kent mimarlığı ve peyzaj mimarlığı gibi çeşitli uzmanlık dallarınca toplu taşıma öncelik sağlamak amacıyla konuya yaklaşıldığında çok yönlü yararlar getiren düzenlemeler kalıcı bir bi-

çimde sağlanmaktadır. Bu tür yaklaşımlar sayesinde getirilen önlemler kent yapısında ve ulaşım sistemine bir operasyon olmaktan çıkarak bilinçli ve sağlıklı bir gelişme olarak ortaya konmaktadır.

PROJELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ, UYGULAMANIN GELİŞTİRİLMESİ

Kentsel ulaşım alt yapısını özel ulaşım araçlarıyla paylaşma durumunda olan otobüs gibi toplu taşın türlerine öncelikler getiren projeler diğer trafiğe genellikle olumsuz sonuçlar yüklediği için, daha dikkatli ve detaylı bir biçimde ele alınmakta ve olgunlaştırılmaktadır. Kentteki ulaşım yapısını yada en azından ulaşım alt yapısından kullanma oranlarını değiştiren bu projeler için proje öncesi-nin durumunu saptayan detaylı anket, sayım gibi çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalar sonucunda sorun sayısal verilerle bir kere daha teşhis edilmekte ve çözüm yolları araştırılmaktadır. İkinci aşamada proje olasılıkları geliştirilmekte her seçenek için bir model hazırlanmaktadır. Bu modellerde yada senaryolarda yeni düzenlemelerdeki otobüslerin işletme özellikleri, hızları, sıklıkları durakları belirlenmekte bu işletme ile ortaya çıkacak proje kazançları hesaplanmaktadır. Otobüslerin ve yolcuların zaman kazancı, maliyet azalması, çevre kirliliğinin azalması, servis kalitesi artması gibi yararlar, olabildiğince parasal değerlere çevrilmektedir. Bu değerler diğer trafik üzerinde oluşan zaman kaybı, maliyet artışı, güzergâh uzaması gibi zararların paraya çevrilmiş şekliyle ve projenin yapım maliyeti ile birleştirilerek her seçeneğin maliyeti ve yararları hesaplanmaktadır.

Üçüncü aşamada proje seçenekleri kendi aralarında yada bir üst düzeyde başka ulaşım projeleri yada diğer sektör projeleri ile karşılaştırılmakta toplumsal yararı en fazla, parası en az projenin uygulanmasına karar verilmektedir.

Yapılabilirlik Etüdündeki bu tür, «seçenek değerlendirilmesi» yaklaşımı ile elde edilen sonuçlar «önce ve sonra» yada «projeli - projersiz» yöntemleriyle değerlendirme sonuçlarından daha sıhatli olmaktadır.

Projelerin üçüncü aşamasında salt yarar yada pahalılığıyla değerlendirilmesinin yanı sıra, bu sonuçların projeyi kullanan ve kullanmayan gruplara dağılımı açısından da incelendiğinde en iyi projenin seçilmesi yönünde büyük gelişme sağlanmış olmaktadır. Proje yararlarının ve pahasının kamuya, ulaşım işletmecilerine (otobüs ve dolmuş), özel araç sahiplerine ve yolcularına, otobüs ve dolmuş yolcularına, yayalara ve çevrede yaşayanlara yansımaları incelenmekte, bu guruplardan öncelikli olarak belirlenenlerin maliyetten en az, yarardan en çok etkilenecekleri sağlanabilmektedir.

Proje uygulandıktan sonra da sürdürülecek anket ve sayımlarla desteklenen çalışmalarda uygu-

İmalarda çıkabilecek aksaklıklar düzeltilmekte; uygulama sonuçlarıyla uygulama öncesi modelde alınan değerler karşılaştırılarak daha sonraki yeni uygulamalarda veri olacak sonuçlar sağlanmaktadır.

III — PILOT PROJE ELEŞTİRİSİ :

Toplumun kitle ulaşımı konusunda bilgilene-mesi, tartışma ile bilinçlenmesi ve bu güne kadar süre gelen bireysel ulaşımın aksak yönlerinin, ülke ve halk çıkarları açısından sergilenmesi, giderek kitle ulaşımı ilkesinin kamuoyunca benimsenip bundan sonra ki ulaşım taleplerini bu yönde kullanabil-mesi açısından, Ankara Belediyesinin toplu taşı-mada otobüs özel yolu uygulamasının bu gün gün-deme gelmiş olması gerçekten bir aşamadır ve olumludur.

Şimdi proje düzenleyici ve uygulayıcı Ankara Belediyesince Beşevler - Dikimevi güzergahında geliş ve gidiş şeritlerini diğer araç yollarından, bordür ve demir korkuluklarla ayıran «Otobüs Özel Yolu» projesi gerçekleştirilmektedir. Uygulama bu biçimde devam ettiğine ve sonuca doğru yaklaşıldığına göre yukarıda değindiğimiz gibi toplu taşın fikri açısından olumlu yönleri olduğu kadar, kuşkusuz, gerek - proje ve uygulama gerekse işlerliği açısından düşündürücü ve olumsuz yönleri içermektedir.

Şu hususu açıkça belirtmek isteriz ülkemiz ve halkımız çıkarları doğrultusunda bir anlam da kamusal bir görevi üstlenmiş olan meslek odalarımızın; yıllardır savuna geldikleri toplu taşın ilkesinin bir örneği olan bu uygulama için tartışma platformu yaratmasındaki ana amacı, olumlu yanlarını kitlelere ve üye tabanına yaymak ancak proje öncesi, projelendirme safhası, uygulama ve işbirliğindeki olumsuz aksayan yönleri saptamak, tartışmak, buna benzer ileride getirilmek istenen ulaşım sistemleri için aynı olumsuzlukların tekrar edilmemesini sağlamak.

Gerek Ankara düzeyinde gerekse belirli bir güzergah üzerinde yapılacak uygulamalar için bu uygulamanın ne götürüp ne getireceğini saptamak oldukça önem taşımaktadır. Otobüs Özel Yolu uygulamasında Dikimevi - Beşevler güzergahı üzerinde kaba tahminlerden öte bir sayım yapılmamıştır. Bu güzergahta kaç kişi, hangi araçlarla gereksinimini sağlamaktadır, bu yolcu sayısı daha ne kadar artılabilecektir. Otobüs özel Yolu sayesinde otobüsler bu yolculuğu daha ne kadarını kendilerine çekebileceklerdir. Sorularını yanıtlayacak çalışmalar ve etüdler yapılmadan işe girişilmiş bulunmaktadır. Yapılan açıklamalarda yolun metro için bir ön girişim olduğu kamuoyuna duyurulmuş idi.

Acaba bu güzergahta metro türü kapasitesi olan saatte 30.000 - 50.000 den fazla yolcu, kent gelişimi açısından olanak dahilindedir ve araştırılmıştır ?

Bu güzergah üzerinde yapım ve yerleşme kapasitesinin % 75 - 85 ini tamamlamış bulunmaktadır. Hiç bir inceleme, etüd yapılmadan bu uygulamadan sonra metro yapılacağı açıklanmış olması doğrusu konuya gereken önemde yaklaşmadığı izlenimini vermektedir.

Bir uygulamaya geçilmeden önce kent düzeyinde alternatif projeler geliştirilip, hem ekonomik hemde toplumsal karlılık açısından mukayese yapıldıktan sonra bu anlamda en kârlı ve uygun projenin gerçekleştirilmesi mümkün olabilir. Bu açıdan da kent düzeyinde alternatif projeler geliştirilmemiş, tartışılmamış sadece bu proje gündeme getirilmiştir. Örneğin bu yola yapılan yatırım ile otobüs alınıp, ulaşım gereksinimini en fazla olan gecekondu veya orta ve düşük gelir guruplarının oluşturduğu semtlere verilmesi ne kadar yarar sağlıyacaktı ? Bu etüd yapılmamıştır, bildiğimiz kadarı ile böyle bir çalışma yoktur.

Ayrıca bu güzergah üzerinde yapılan yolun projesi bilindiği kadarı ile bir kaç defa değiştirilmiş ve sonunda tam anlamda nihai bir uygulama projesi yapılmaksızın yerinde rölemlerle uygulama sürdürülmüştür. Bir projenin uygulamaya konup değiştirilmesi, tekrar değiştirilmesi ve projersiz işin devamı projelendirme konusunda yeterli çalışmaların önceden yapılmadığının bir göstergesidir. Proje; bir ekip ürünü olmalı uygulamadan önce enine boyuna incelenmelidir. Aksi halde bu tür projelerde münferit kişilerin beceri ve yeteneğine iş bırakmak kamunun önemini ve özelliğini küçümsemek olmaktadır. Kent makroformu ve ulaşım düzenlemelerinin geniş perspektifi içinde otobüs özel yolunun çözüm getirdiği söylenemez. Bu çalışma kent düzeyinde kentin ulaşım sorununu çözücü değil sadece belirli bir güzergahta rahatlamalar getirecek bir önlemdir.

Ankara kentlinin kirli hava sorunu önemle gündemdeyken, yıllarca yeşil alanların artırılması yönünde öneriler getirilirken, yol kenarındaki ağaçların kesilmesi yeşille böylesine gereksinimi olan bir kentte acımasızca bir davranıştır. Kesilen ağaçlar 7 yaşında dikilmiş olup bu gün 25 yaşındadırlar, demek oluyorki bu nitelikte bir bitkiyi üretmek 18 yılı gerektirmekte ve para ile ölçülemeyecek kadar bir yetiştirilme zamanı gereksinimi ortaya koymaktadır. Şayet belediye uygulamayı aceleye getirmeyip, bu projeyi önceden kesin şekilde planlamış olsa idi en azından ağaçları kesmek yerine, geçen sonbahar da gerekli hazırlıkları yapıp, geçtiğimiz ilkbahar da ziyan etmeden başka bir yere nakdedilecekti. Bir başka deyişle içinde bulunduğumuz sonbaharda bu hazırlık işlemini yapıp; gelecek senede sökebilirdi. Ayrıca bu ağaçların nicelik ve nitelik bakımından yerlerinin doldurulması gerçekten zordur.

Diğer taraftan ülke açısından en ekonomik

ulaşım biriminin yaya ulaşımı olduğu bir gerçektir. Ankarada toplum ulaşımın üçte biri bu tür ulaşım ile sağlanmaktadır, geliştirilmesi, düzenlenmesi ve bu ulaşım türünün teşvik edilmesi gerekmektedir. Ancak Otobüs Özel Yolu projesinde hareketlerinin kısıtlanacağı ve trafiğe çıkmalarını zorlaştırılacağından bahsedilen Özel Otomobillerin daha rahat (otobüsün olmadığı iki şeritli yollarda) hareket edebilmesi için yaya yolu olan kaldırımlardan pay alınmıştır. Yayalar için artırılması gereken olanaklar otomobiller yararına daraltılmış olmaktadır. Bu ise bugüne kadar söylenilenler ile yapılan iş arasında bir çelişki yaratmaktadır.

Yan şeritlerden seyir eden ve otobüs duraklarına nazaran yayalara bu günkü mevcut yapısı ile daha yakın ve daha çok sayıda olan dolmuş duraklarında hemen dolmuşa binerek yayaların tercihlerini bu yollarda kullanmalarında mümkündür. Uygulamada bu duruma açıklık getirilmemiş olmasına rağmen, proje düzenleyici ve uygulayıcısının dolmuşlara ilişkin önlem ve açıklayıcı bilgi getirmesi kaçınılmaz olmaktadır. Aksi halde rekabetten dolayı Otobüs Özel Yolundan istenilen amaç elde edilemeyecektir.

Keza kavşakların dışında karşıdan karşıya geçiş, demir sınırlayıcı korkuluklar ile mümkün olmadığından, yayalar kavşaklara kadar yürümek suretiyle mesafe katedecekler bu ise zaman kaybı ve psikolojik etkiler yaratacaktır. Aynı zamanda demir korkuluklar hem görsel açıdan hem de insan psikolojisi üzerindeki etkisi yönünden çevre kirlenmesinin belirgin bir örneği olmaktadır.

Otobüs özel yolunda, otobüslerin mutlaka dakikada bir geçmesi için zorlama yapılmamalı yolcu sayısına göre otobüslerin doluluk oranı göz önüne alınarak bu iki araç arasındaki süre tesbit edilmelidir. Bu uygulamada özellikle kavşaklarda bazı sorunlarla karşılaşılacaktır. Zaman adaları kavşaklarda, eskiye nazaran çok daha düşük bir kapasite yaratmaktadır. Her sinyalin önünde zaman adası nedeni ile sürekli artan araç sayısı kavşak kapasitesinin düşmesine neden olacaktır. Bu arada inme, binme adaları nedeniyle kavşağa girişte yol daralması yine kavşak kapasitesi düşmektedir.

Kavşaklarda sola dönüşlerdeki depolama kapasitesinin bu uygulama ile düşmesinden ötürü kavşaklarda sorunlar çıkabilecektir. Sola dönüşlerde yığılmalar kesin önlemler alınmazsa Otobüs Özel Yolunu veya diğer araç trafiğini kesintiye uğratabilecektir.

Güzergaha dış hatlardan (Yenimahalle - Bakanlıklar, Seyranbağları - Ulus gibi) giren otobüsler, otobüs yoluna girdiklerinde kavşakta eski duraklar kaldırdığı için bu araçlardaki yolcular yeni duraklardan kavşağa daha uzun mesafeye yürüyeceklerdir. Ve bu otobüsler kavşağa girmeden, sağa yanaşarak durakta yolcu indirip bindirecekler sonra bu sağ şeritten sola dönmeye çalışarak özel yola girmek isteyeceklerdir. Böylece trafiği aksatacaklardır.

IV — ÖNLEMLER - ÖNERİLER :

Beşevler - Dikimevi Otobüs Özel yolu projesi toplu taşıma öncelik sağlayan önlemlerden sadece biri ve ülkemizde uygulanan ilkidir. Genel yaklaşımdaki toplu taşımanın bilinci eylemin en olumlu yanısıdır. Proje ile ilk kez kamu toplu ulaşımı otomobilleşmeye ve ticari aracı (dolmuş) kullanımına karşı edilgen davranışını bırakarak, payını artırmayı, haklarını savunarak, ulaşımındaki gerçek görevini üstlenmeyi amaçlamaktadır.

Önceki bölümdaki eksiklik ve yanlışlarının olabildiğine düzeltilerek daha sonraki uygulamalarda daha olgun ve bilinçli projelerle konuya yaklaşıması zorunludur. Projenin uygulamadaki başarısını arttıracak önlemleri şöyle sıralayabiliriz.

— Beşevler - Dikimevi projesinin hizmet götürdüğü alanlar (Bahçelievler, Emek, Maltepe, Kızılay, Cebeci, Dikimevi, Dörtüyl, semtleri) Ankara İmar Planının 1973 tarihli kat nizamına göre % 85 - 90 oranda yapılanmış alanlardır. Diğer bir deyişle bu alanlarda yakın gelecekte nüfus ve giderek yolculuk talebi artışı bugünküne göre % 10 - 20 düzeyinde olacaktır. Yani bu alanlarda büyük yolculuk talebi artışı olmayacaktır. Bugün EGO otobüsleriyle bu hatta tek yönden 3640 kişi zirve saatte taşınmaktadır. Aynı hatta dolmuşlarla taşınan yolcu sayısının zirve saatte tek yönde 2800 kişi/saat olduğu hesaplanmıştır. Otobüsle dolmuşun (Özel ulaşım dışındakiler) taşıdığı yolcu sayısı bugün için 6500 kişi/saat, ilerdeki artışlarla 7500 kişi/saat düzeyinde olmaktadır. Otobüs yolunun kapasitesi 120 otobüs/saat (= 12.000 kişi/saat) olduğuna göre tüm dolmuş yolcuları otobüslerle taşınması ile bu yatırım % 54 kapasite ile çalışacaktır. Eğer dolmuşların payını alamazsa bu oran % 35'e düşecektir. Ortaya konulan bu yatırımın, daha yüksek kapasitede çalıştırılabilmesi için,

a) Dolmuşların rekabetini geliştirici önlemler almadan kaçınılmalı, (avantajlı durak aralıkları, yerleri gibi) var olan bu avantajları azaltılmalı giderek dolmuşların çevre hatlara geçmesi sağlanmalıdır.

b) Otobüs izi (diğer biçimlerde düzenleme olasılıkları da dikkate alınarak) Bahçelievler, Emek ve Dikimevi dışında uzatılmalıdır. (Balgat, Mamak, Seyranbağları, İçcebeci, Beştepe gibi)

c) Otobüs yolculuklarının arzu hatları dikkate alınarak bugünkü otobüs güzergahlarında değişiklikler yapılması ve daha çok hattın ve otobüsün Beşevler - Dikimevi özel yolu kullanması olanakları araştırılmalıdır.

d) Yukarıdaki önlemlerle yolun pratik kapasitesi doldurulamamışsa kamu servis araçlarının otobüs yolunu kullanmasına izin verilmelidir.

— Bugünkü şekliyle Bahçeli ve Emek semtleri

rine ulaşan 17 ve 21 nolu otobüs hatlarının toplam hat uzunluğu yaklaşık 17 Km. olmasına rağmen otobüs yolunun uzunluğu çift yönlü 11 kilometredir. Geriye kalan 6 Km. lik kesimi içinde otobüsler özel yolda ulaştıkları ortalama hızın çok altına düşecekler ve bu kasimde tıkanıp, kuyruklar oluşturmaları, tarife aksayacaktır. Bu sakıncanın giderilmesi için otobüs yolu (tercihan ters yönde otobüs izi şeklinde) bu bölgeler içinde uzatılmalı ve tüm hatlarda aynı özellikler yaklaşık olarak sağlanmalıdır.

— Kentsel işlemlerin işleyişini aksatan, yaları gereksiz uzun yürüyüşler yapmaya zorlayan demir korkuluklar otobüslerin ortalama hızını düşürmek pahasına bile olsa yer yer açılarak tam sinyalli yaya geçitleri ve yaya hareketlerinin çok yoğun olduğu yerlerde alt geçitler yapılmalıdır. Özellikle bugünkü yaya bölgeleri yolun diğer tarafında yer alan Yüksel caddesi yaya aksıyla ve ileride yaya bölgesi olarak geliştirilebilecek İzmir caddesinin bölünmüş iki bölgesi alt geçitlerle birleştirilmelidir.

— Bir yandan dolmuş ve özel otomobillerle yapılan yolculukları toplu ulaşım zorlamak için çabalar gösterirken; ortaya çıkan zorlamalardan otomobilleri kurtarmak amacıyla yeni seçenek bağlantılar yapmak (Cemal Gürsel Meydanı, Sıhhiye, Nokta durağı veya Tandoğan üzerinden Bahçeli bağlantısı gibi) önceden konulan politikalara ve amaçlara ters düşmektedir. Bu tür yeni bağlantılar alacağı talep, türü, otobüs yolcu sayısına etkileri açısından detaylı bir şekilde incelenmeli ve projeyi baltalayacak yanlışlara düşürülmemelidir.

— Durak ve kavşaklardaki zaman adası, inme binme adası ve sol dönüş depolanması azalmış göbekler yeterli olgunlukta değildir. Buralardaki geometrenin geliştirilmesiyle ortaya çıkacak olumsuz noktaların giderilmesine çalışılmalıdır. Keza dönen araçların sayısı dikkate alınarak Kızılay - Tandoğan arasında uygulamada olmayan sola dönüş olanakları yaratılması araştırılmalıdır.

— Otobüs yolu dışındaki izlerin etkin kullanımı ve trafiğin tıkanmaması için bu izlerde park ve durma yasaklarına uyulması kesinlikle sağlanmalıdır. Bu izlere park edemeyen otomobillerin kaldırılma park ederek yaya ulaşımını aksatmamaları için önlemler alınmalı, titizlikle uygulanmalıdır. Otobüs öncelikli önlemlerin Ankara'da ve diğer kentlerimizdeki bundan sonraki uygulamalarında aşağıdaki noktalarda önemle durulmalıdır :

— Projelerin sosyal ve ekonomik yararlarını ve pahasını ortaya koyacak, bunların hangi guruplara, ne ölçüde dağıtıldığını belirleyecek yapılabirlik etüdleri sağlıklı bir biçimde hazırlanmalıdır.

— Projelerde tüm düzenleme olasılıkları denemeli, disiplinler arası planlama yaklaşımıyla konu ele alınmalıdır. Ülkemizde daha az yatırımla

daha etkin bir biçimde uygulanan olasılığı bulacak «ters yönde otobüs izleri» ile «otobüs geçişine izin veren yaya bölgeleri» şeklindeki düzenlemelere ayrı bir önem gösterilmelidir. Yeni geliştirilmekte olan kent parçacıkları için «Otobüs Yolu» biçimindeki uygulama daha etkin olacaktır.

— Otobüs öncelikli önlemlerden beklenen yararların sağlanabilmesi ve özellikle otomobil yolculuklarını azaltabilmesi için kent merkezlerinde otobüs izleri yaya bölgeleri ve otomobillere konacak park yasaklamaları ve zorlamaları ile desteklenmelidir.

— Projeler demokratik bir biçimde ilgili kuruluşların ve kamuoyunun görüşüne açılmalı, tartışma ortamı sağlanmalı; kamuoyunun etkin katılımı ile proje olgunlaştırılmalı ve topluma maledilmelidir.

V — SONUÇ :

Kentsel ulaşım sorununun çözümü için otobüs öncelikli önlemler, tranvay yada metro gibi toplu taşıma türleri bazı ilerici kesimlerce ısrarla ve tek çözüm olarak önerilmektedir. Ancak bu önerilerde yapılan ortak yanlış ulaşım sorununun toplu taşıma yada başka bir tek önlemle tamamen halledileceği beklentisidir. Topluların yalnızca kentsel ulaşım talebinin bir bölümünü en ekonomik ve akılcı bir biçimde karşılayabilir. Halbuki ulaşım sorunu salt ulaşım talebinin karşılanması olmaktan öte ülkesel ulaşım politikalarından ve tercihlerinden, sektörel amaç ve hedeflerden (otomotif sanayi hedefleri gibi), kentleşme politikalarından, gelirin, sosyal ve kültürel olanakların farklı kentli guruplarınca paylaşılmasından; konut, elektrik, su, telefon gibi kentsel alt yapının kent bölgelerine farklı dağılımından kaynaklanan bir sorundur. Bu sorunun çözümünü yalnızca kent ulaşım yapısında aramak ve bunu politikadan uzak teknik önlemlerle gerçekleştirmeye çabalamak yetersiz kalacaktır.

Ulaşım sorununun kaynağı gibi çözümde kent ulaşımı dışına uzanmaktadır ve tüm düzeylerde ortak bir yaklaşım ve politikayla ele alındığında çözüm için ileri bir adım atılabilir.

İnşaat Mühendisliği Eğitimi

23 Aralık 1978 günü D.S.I. Toplantı Salonunda «İnşaat Mühendisliği Eğitimi» konulu bir açık oturum düzenledik.

Bu konu daha önce yapılan 7. Teknik Kongre'nin bölümlerinden birini de oluşturuyordu. Ancak süre açısından yapılan tartışmalar yetersiz kaldığından, kongreye katılanların



«İnşaat Mühendisliği Eğitimi» Açık Oturumuna katılan konuşmacılar.

büyük bir çoğunluğu, «İnşaat Mühendisliği Eğitimi»nin başlı başına işlenmesini ve enine boyuna tartışılmasını önermişlerdi.

Konunun önemini ve 7. Teknik Kongreye katılanların önerisini de dikkate alan Odamız, hemen bir komisyon oluşturarak çalışmalarını başlattı.

Komisyon oturumun biçimini ve içeriğini saptayıp, gerekli girişimlerde bulunarak, açık oturumun gerçekleşmesini sağladı.

İnşaat Mühendisliği eğitimi, hem üniversite üyelerini, hem kamu kuruluşlarını ve hem de öğrencileri ilgilendirdiğinden, bütün bu kesimleri temsilen konuşmacılar çağrıldılar.

Açık Oturumu Doç. İlhan Berktaş yönetti. Prof. Dr. Uğur Ersoy, Prof. Dr. Eren Omay, Doç. Dr. Erbil Öztekin, Öğr. Gör. Ünsal Soygür, D.S.İ. Genel Müdürü Samim Özbek, Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Arif Merdol, İnş. Y. Müh. Erdiç Köksal ve öğrencileri temsilen Ramih Muştı konuşmacı olarak katıldılar.

«İnşaat Mühendisliği Eğitimi» konusunda bugüne değin yapılan çalışmalara bir adım teşkil eden açık oturumda, Türkiye'deki eğitim politikasının olumsuz yanları bir bir sergilendi. Olumsuzlukların giderilmesi için çözüm önerileri geliştirildi.

Açık oturumda yapılan konuşmaların tamamını, bu konuya bir kaynak olacağına inandığımızdan kitap halinde bastırıyoruz.

1. Ulusal Demiryolu Kongresi

9 - 10 - 11 Ocak 1979 günleri Ankara'da Karayolları Genel Müdürlüğü Salonunda 1. Ulusal Demiryolu Kongresi düzenlendi.

Bu kongrenin hazırlık kurulunda, başından beri T.M.M.O.B. adına Odamızda bulundu.

Ancak, gerek hazırlık kurulunda geliştirilen anti-demokratik tavırlar, gerekse T.C.D.D. temsilcilerinin kongreyi kişisel çıkarlarına alet etmek istemeleri üzerine T.M.M.O.B. olarak bu kongreden çekildik.

Kongre Hazırlık Kurulunda gelişen olayları ve çekilme gerekçemizi de içeren bir yazıyı, düzenleyici kuruluşlara ve tüm bildiri sahiplerine gönderdik. Ayrıca basın aracılığıyla kamu oyuna da ilettik.

Demiryolu İşçi Sendikaları Federasyonu da (DYF-İŞ) bizim bu tavrımıza paralel olarak «Kongrenin amacına ulaşmayacağı» gerekçesiyle çekildi.

Bildiri sahiplerine ve düzenleyici kuruluşlara Teoman Öztürk imzasıyla gönderdiğimiz yazı aşağıdadır.

«Ülkemizde toplumun çıkarlarını savunanlarla, bir avuç azınlığın çıkarlarını savunanlar

arasında, her alanda, bir mücadele yıllardan beri kıyasıya sürüp gitmektedir. Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (T.M.M.O.B.) ve ona bağlı Meslek Odaları, bu mücadelede emekçi, ilerici, demokrat, yurtsever, aydın ve gençlik ile birlikte, toplum ve ülke çıkarlarının savunulduğu safta yer almış, olanakları ölçüsünde mücadeleye katkıda bulunmuştur.

T.M.M.O.B. ve Meslek Odaları, kendi ihtisas alanlarında, toplum çıkarlarına yönelik politikaların saptanması ve savunulması için her çalışmada görev almış ve her platformda doğru bildiğini kamuoyuna açıklamıştır.

Ulaştırma sektöründe uygulanagelen dışa bağımlı, ülkeye maliyeti çok fazla ve güvensiz olan karayolu taşımacılığına aşırı ağırlık veren politikaya karşı çıkılması gerektiğini, yerine ulusal kaynaklara dayanan, ucuz ve güvenli olan kitle taşımacılığına yönelik sistemlerin geliştirilmesini T.M.M.O.B. ve Meslek Odaları yıllardan beri savunmuşlardır. Bu amaca yönelik her türlü girişimi desteklemişlerdir.

Bu desteğin devamı olarak, yapılacak olan 1. Ulusal Demiryolu Kongresi'nin Hazırlık Kuruluna T.M.M.O.B. - İnşaat Mühendisleri Odası, düzenleyici örgütlerden biri olarak katılmıştır.

Kongreyi düzenleyici örgütlerin temsilcilerinden oluşan Hazırlık Kurulu çalışmalarında, örgütlerin eşit söz hakkı, anlaşmazlık konularının ikna yoluyla çözümlenmesi, oylama sonuçlarına saygı, v.b., demokratik ilke ve yöntemlerin uygulanması kabul edilmişken, T.C.D.D. Temsilcisi Genel Müdür Yardımcısının, bu ilke ve yöntemlere aykırı davranışları giderek yüngül kazanmıştır.

Genellikle öğretim üyeleri ve ulaştırma alanında ülkemizde uzmanlaşmış kişilerin gönderdikleri bildirilerin bir kısmına sansür uygulanmak istenmiştir. Uzun tartışmalardan sonra sansür talebi, «yazılanların sorumluluğunun yazara ait olduğunun» belirtilmesi koşulu ile, geri alınmıştır. Bazı bildiriler tartışmasız kabul edilirken, bazı bildiriler «aynı konuda fazla bildirisi olduğu» gerekçesi ile incelemeye (!) tabi tutulmuştur. Hazırlık Kurulu üyelerinin çoğunluğu, bu tavrın kongrenin demokratik bir tartışma ortamı içinde geçmesini engelliyeceğini ileri sürdüğü için, T.C.D.D. Temsilcisi yukarıda belirtilen koşulla, bildirileri kabul etmek durumunda kalmıştır.

Kongre sırasında, oturumun başkanlarının düzenleyici örgütlerin gösterecekleri adaylardan oluşması yolunda karar alınmışken, adı geçen temsilci daha sonraki bir toplantıda, bu karara karşı çıkarak, örgütlerin adaylarını kabul etmeyeceğini belirtmiştir. Kendisi ikna edi-

lemeyince oylama yapılmış ve T.C.D.D. temsilcisinin savunduğu görüş kabul edilmemiştir. Bunun üzerine temsilci Hazırlık Kurulu üyeliğinden istifa ettiğini bildirerek, toplantıyı terk etmiştir. Hazırlık Kurulundan istifa etmesine rağmen, temsilci, Kurul dışında Kurul üyesi imişcesine davranarak, matbaaya telefon edip, bildirilerin basımını durdurtmuştur.

Toplantıya adı geçen temsilcinin gıyabında devam edilerek, örgütlerin aday gösterdikleri kişiler, oturum başkanlıklarına, oy birliği ile seçilmişlerdir.

Aynı toplantıda, ayrıca, kongrenin son oturumunda yapılması daha önce kararlaştırılan panelin başkanlığına da Sayın Gülten Kazgan, yine oybirliği ile seçilmiştir. Kongrede ortaya çıkacak görüşlerin, kamuoyuna aktarılacak mesajın oluşturulacağı ve kongrenin en önemli bölümü olan panelin başkanlığına, uygulamadan sorumlu olan bir kişinin seçilmesi Hazırlık Kurulu tarafından benimsenmediği için böyle bir seçim yapılmıştır.

Ancak, istifa etmiş olan T.C.D.D. Temsilcisi, gelişmeleri Ulaştırma Bakanlığında, Ulaştırma Bakanı, Müsteşarı ve T.C.D.D. Genel Müdürü de dahil olmak üzere, Bakanlığın üst yöneticilerine tek yanlı bir biçimde aktarmıştır. Bunun üzerine panel başkanlığı seçimine Bakanlık tarafından karşı çıkmış, toplantı bile yapılmaksızın, Hazırlık Kurulu üyelerinin telefon aracılığı ile görüşleri sorularak, Sayın Gülten Kazgan yerine Ulaştırma Bakanı Müsteşarı Sayın Mülkrüm Erkin Panel Başkanlığına getirilmiştir.

Bütün bu gelişmeler, kongrenin, düzenleyici örgütlerin eşit olarak temsil edildiği, görüşlerin demokratik bir ortam içinde tartışılıp, toplum yararına sonuçlar getireceği bir platform olması yerine, Ulaştırma Bakanlığı ve T.C.D.D. Genel Müdürlüğünün güdümünde, sadece bu örgüt yöneticilerinin duymak ve söylemek istediklerine açık bir toplantı haline getirilmek istendiğini kanıtlamaktadır. Hazırlık sürecinde anti-demokratik olunan, mevki-ünvan, vb. ile baskı yöntemleri uygulanan bu kongrenin yararlı olamayacağı düşüncesindeyiz. Bu yüzden T.M.M.O.B. olarak Kongreden çekilerek, T.M.M.O.B. adına verilecek bildirileri sunmayacağız.

Çalışmalar sırasında, adı geçen temsilcinin genel olarak belirttiğimiz olumsuz tavrı, özel olarak örgütümüz T.M.M.O.B.'ye karşı daha da olumsuz olmuştur. T.M.M.O.B. hakkında sürekli olumsuz beyanlarda bulunması ve T.C.D.D. Genel Müdürlüğünde çalışan ve Hazırlık Kurulu toplantılarında T.M.M.O.B.'ni zaman zaman temsil eden İnşaat Mühendisleri Odası II.

Başkanı Berat Uzel'in, İstanbul Üniversitesinde meydana gelen katliamı protesto ettiği gerekçesi ile, Hazırlık Kurulu çalışmaları devam ederken, T.C.D.D. Disiplin Kurulu tarafından Adana'ya sürülmesi bunun kanıtlarıdır. Ancak bu tavırlar T.M.M.O.B.'ni Kongre çalışmalarından alıkoymamış, T.M.M.O.B. Temsilcileri Kongrenin yapılabilmesi için çabalarını sürdürmüşlerdir.

Örgütlerin ve insanların düşüncelerini ve görüşlerini benden olan, benden olmayan mantığı ile değerlendiren ve sadece kendi görüşünün hakim olması yolunda baskı yapan bu anlayış ve tavıra karşı, Tüm T.M.M.O.B. üyelerinin bir değerlendirme yaparak, Kongre'den çekileceğine inanıyoruz.

Saygılarımızla
Türk Mühendis ve Mimar Odaları
Birliği Başkanı
Teoman ÖZTÜRK

DAĞITIM :
Gereği için T.M.M.O.B.'ye bağlı

Oda ve Üyelere.
Bilgi için : Kongre'ye katılan diğer
Kuruluş ve Kişilere.

Deprem Mühendisliği ve Deprem Yönetmeliği

Dönemin son açık oturumunu 13 Ocak 1979 tarihinde İmar ve İskan Bakanlığının Toplantı Salonunda yaptık.

Kalabalık bir izleyici kitlesinin katıldığı açık oturumda önce, İnş. Y. Müh. Nejat Bayülke tarafından depremle ilgili filmler gösterildi. Daha sonra İnşaat Mühendisleri Odası Komisyonunca hazırlanan konuyla ilgili görüş tartışmaya açıldı.

Oturuma Prof. Dr. Müfit Yorulmaz, Doç. Dr. Aybars Gürpınar, Dr. Erhan Karaesmen, Jeofizik Y. Mühendisi Oktay Ergünay, İnş. Y. Müh. Ersin Arıoğlu ve İnş. Y. Müh. Esat Yazar konuşmacı olarak katıldılar.

Prof. Dr. Rifat Yazar'ın başkanlığını yaptığı «Deprem Mühendisliği ve Deprem Yönetmeliği» konulu açık oturuma sunulan İ.M.O Komisyon Raporu Şöyledir :

AMAÇ :

Ülkemizde depremler doğa olayı ve iklim özellikleri gibi yurdumuzun ayrılmaz bir par-

çası olarak düşünölmeli, gelecek için yapılan tasarımlarlarda varlıkları daima gözönünde tutulmalıdır. Depremın afet halini almasının en büyük nedeni, toplulukların yerleşme şekli ve insan eli ile yapılan yapıların dayanıksızlığıdır.

İşte bu düşünceden hareket ile Odamız; Türkiye'nin deprem sorununu özetle ortaya koymak, deprem olayının zararlarından genel olarak nasıl korunulacağı, yani depremin afet halini almasının nasıl önleneceği konusunda görüş bildirmek ve bu yolda yapılan işlerin kısa bir değerlendirmesini yaparak organik bir yapıya sahip olan yönetmeliğin daha gerçekçi ve uygulanabilir bir biçime kavuşturulmasına yardımcı olmak üzere bir komisyon çalışması olarak bu bildiriye kamu oyuna sunmayı ve konuları bir açık oturumda kamu oyu önünde tartışmayı gerek üyeleri, gerekse toplum açısından yararlı görmüştür.

I — TÜRKİYE'DE DEPREM OLGUSU :

Her toplumsal sorunda olduğu gibi deprem olayında da problemi Türkiye'nin genel şartlarından soyutluyarak çözüme varmak olanaklı yoktur.

Ülkemizin, yeryüzünün çok aktif deprem kuşakları üzerinde bulunduğu geçmişteki gibi gelecekte de sık sık şiddetli depremlere maruz kalıp ağır can ve mal kayıplarına uğrayacağı artık çok iyi bilinmesi gereken bir gerçek olmaktadır.

Yıllık ulusal gelirimizin düşük olması ve kalkınma çabası içinde bulunmamız gerçeği karşısında deprem afetleri bu yoldaki başarılarımızı engelleyici veya geciktirici rol oynamaktadır.

Bugünkü verilere göre ülkemiz topraklarının %92'si deprem bölgeleri içerisine girmekte ve nüfusun %85'i deprem bölgelerinde yaşamaktadır. Keza aktif fay zonları diye tanımladığımız çok tehlikeli deprem bölgeleri ülke topraklarının % 44'ünü teşkil ederken bu alanlarda nüfusun % 60'ı yaşamaktadır. Şu halde ülke nüfusunun % 60'ı her an olabilecek bir deprem tehlikesiyle karşı karşıyadır. Büyük sanayi yatırımlarının % 98.3'ü, yapılmış ya da yapılacak olan barajların % 92'si deprem bölgelerinde bulunmaktadır. Bunun yanı sıra veriler çok sağlıklı olmamasına rağmen Türkiye'de depremlerden yılda ortalama 1200 kişinin öldüğü, 2000 kişinin yaralı ve sakat kaldığı, 8000 adet yapının yıkıldığı söylenebilmektedir.

Türkiye'nin sismisitesi başka bir deyişle

depremselliği üzerinde yapılan çalışmalar sonucunda; yılda en az bir defa hasar yapan bir depremin ve ortalama 20 yılda enaz bir defa çok büyük bir depremin meydana geldiği saptanmıştır. Aktif deprem kuşakları üzerinde bulunduğuna göre bundan sonra da aynı büyüklükte ve yaklaşık sürelerde deprem olaylarının meydana gelebileceği bilinmektedir.

Türkiye'de yukarıda değinilen deprem tehlikelerine karşı bugüne kadar ne gibi koruyucu etkin önlemler alınmıştır? Sorusuna olumlu yanıt verebilmek gerçekten olanaksızdır.

Nitekim; 1900'den bu yana olan süre içinde can kaybına neden olan deprem sıklığı açısından Türkiye yılda ortalama bir kere ile ülkeler listesinin en başında yer almaktadır. Özellikle Türkiye'nin yeryüzündeki konumları dolayısıyla deprem vukubulma olasılığı daha büyük olan SSCB, ABD, Çin, Kanada, Hindistan ve Avustralya gibi ülkeleri bu istatistikde geri bırakması dikkate değer olmaktadır.

Deprem herkes için sonuçları karşılanmayacak tabii bir afet değildir. Bu olaya karşı gerekli önlemler önceden alındığı takdirde doğuracağı zararların özellikle can kaybının önüne geçilmesi mümkündür. Kalkınmış ülkelerde depreme dayanıklı konutlar yapılarak özellikle can kaybının önüne büyük ölçüde geçilmiştir. Bizim gibi az gelişmiş ülkelerde ise gelişmiş ülkelere oranla aynı büyüklükteki bir depremin meydana getirdiği can ve mal kaybı kıyaslanmayacak kadar büyük olmaktadır.

Deprem zararlarının azaltılmamasının en büyük nedeni iktidarların olaya yaklaşımındaki hatadır. Ülkemizde sık sık rastlanan depremler hemen her defasında sadece ve sadece üzüntüyle karşılanır. Belli bir zaman geçtikten sonra unutulur ve her defasında bu durum aynen tekrarlanır. Şu hususu açıkça belirtmek isteriz ki; depremler bir kaderi ilâhi ya da bir yerin cezalandırılması anlamında artık alınmamalıdır. Bu dünya yüzeyinin % 40'ını kaplayan bir doğa olayıdır ve bir doğal afettir. Nasıl ki; trafik olayları modern yaşamın bir parçası sayılabiliyorsa bugün artık deprem de modern insanın yaşantısı içinde çağlardan beri gelen bir yaşam parçasıdır ve deprem ile birlikte yaşamayı öğrenmemiz gereklidir.

Türkiye'de günümüze değin iktidarların deprem zararlarının önlenmesi ve azaltılması konusunda ülkenin yerleşme ve konut gereksinimi ile uyumlu bir politikasının olmaması ve depremler olduktan sonra ortaya çıkan büyük boyutlu konut ihtiyacına çok acele çö-

zümle bulmak amacı ile yaklaşmış olması gerçekten anlamlıdır.

Türkiye'nin dış sömürüyle belirtilen sosyo - ekonomik yapısının gereği olarak, bugün deprem bölgelerinin koşullarını gözönüne alan toplum yararına dönük bir konut politikası ve bir konut yatırım planlaması mevcut değildir. Konut yatırımları bir kamu görevi olmaktan çıkartılmış, özel sektöre bu çok kârlı alanda devlet eliyle olanaklar ve fırsatlar hazırlanmıştır. Özel sektörün konut yatırım politikasının temel ögesi toplumsal yarar değil, ne pahasına olursa olsun en kısa zamanda en fazla «kâr» sağlamak olduğundan konut yatırımları genellikle büyük şehirlerde lüks konut yatırımı şeklinde yoğunlaşmaktadır.

Bu apaçık gerçeklere rağmen sonunda kişilerin sorumluluklarını inkâr ederek depremlerin doğurduğu toplumsal felâketleri kendi yetersizliklerine değil de yapmacık bir teslimiyet ve mistizmle kadere bağlamak istemeleri samimiyetsizliğin ve kaba beyin yıkama işleminin en belirgin örneğidir. Olayları sahte bir tevekkülle karşılayarak sorumluluğu bir yerde doğa üstü güçlere yüklemek temelde ezilen ve sömürülen emekçi halkımızın haklı ve gerekli tepkilerini saptırıp kısırlaştırmaktadır.

Görünen odur ki; Deprem bölgelerinde gelecekteki mutlak felâketlerden can ve mal kaybından korunmanın tek çaresi bilimsel ve toplumsal bir konut yatırım politikasının biran önce belirlenmesi ve böyle bir politikanın mevcut iktidarlarca kabul edilip uygulanmasıdır. Aksi halde «yara sarma» anlayışı ile deprem sonrası sağlanan olanakların mevcut iktidarlar ve politikacılar için bir propaganda aracı olarak kullanılmasının devamı giderek ülkeye ve topluma onarılmaz zararlar getirecektir.

Diğer taraftan ülkemizde depremin meydana getirdiği zararların çoğunluğu başta emekçi sınıflar olmak üzere tüm dar gelirli sınıf ve tabakalara ait olmaktadır. Bunun da nedeni ülkemizdeki sosyo - ekonomik yapının bozukluğu özellikle doğu bölgemizdeki gelir dağılımındaki dengesizlik halkımızın bu yörelerde konut ihtiyaçlarını yeterince kendi kendilerine karşılayamayışlarıdır. Nitekim son on yılda doğu ve batı bölgelerimizde hemen hemen aynı sayıda benzer depremler olmasına rağmen batıdaki can kaybı doğuya nazaran son derece azdır. Bu ise gelir dağılımındaki dengesizliğin çok açık bir görünümüdür.

Doğudaki halkımız yerel malzeme ile hiç bir teknik hizmet katkısını kullanmaksızın kendi kendine yapabildiği teknik gereklere uymayan yapılarda yaşamakta ve bu da en büyük ölüm nedeni olmaktadır.

Türkiye'de Deprem olma olasılığı aynı kalmakla birlikte deprem riski büyük bir hızla artmaktadır. Çünkü;

a) Türkiye'nin deprem bölgelerine yapılan çok büyük yatırımların sayısı hızla artmaktadır.

b) Nüfus yoğunluğu hızla artmaktadır.

c) Bu nedenlerden dolayı deprem sonrası meydana gelebilecek ikincil afetlerin (sel, Yangın, salgın hastalık radyasyon kirlenmesi) olasılıkları artmaktadır.

Genellikle Türkiye gibi gelişme sürecinde olan ülkelerde planlı ve hesaplı bir kalkınma çabası içinde yatırımların yürütüldüğü bir sırada beklenmedik bir yerde deprem afetinin vukubulması ile başka yatırımlar için tahsis olunan paranın önemli bir kısmı afet bölgesindeki «Deprem Sonrası» faaliyetlerine harcanmaktadır.

Bu durumda dolaylı olarak işsizlik, yurt içi ve dışı göçler yeni fiat artışları, vergi artışları, yeni kaynaklar bulma nedeniyle girişilen büyük faizli dış borçlanmalar vb.. gibi olumsuz etkiler ile sadece depremden etkilenen bölgede değil, tüm ülkede büyük ekonomik ve Sosyal sarsıntılar meydana gelmektedir.

Demek oluyor ki; gelişmekte olan ülkeler kendi öz kaynaklarını depremlerin doğurabileceği zararlara karşı gelişmiş ülkelerden çok daha dikkat ve önemle korumak zorundadırlar.

Bir diğer konu ise; geri kalmış ülkelerin diğer ileri ülkelerden deprem düşünülmeden adapte ve taklit yolu ile yapı tipi temin etmesidir. Örneğin yurdumuz için Almanya'dan adapte edilen ve çok yaygınlaşan asmolent döşemeler belirgin olarak gösterilebilir. Şiddetli depremlerde görülen hasarlar depremi düşünmeden yapılan adaptasyondaki sakıncayı çok pahalı bir şekilde ortaya koymaktadır. Keza deprem sonrasında süratle iskân olanağı sağlanacağı cazibesi ile yabancı teknoloji ve yapı malzemesi ile yapı tipi ithali Türkiye'de geçirdiğimiz afetler sonrası tam bir sömürü aracı olarak kullanılmıştır.

Özellikle finansman veya patent satın alma gereği konumu itibariyle deprem bölgesinde olmayan ülkelerden ithal edilen projeler hem döviz kaybına, hem de tutarsız tasarımlara yol açmaktadır.

Buraya kadar sözü edilen hususların yanı sıra deprem zararlarının azaltılamamasında en önemli etkenlerden biri de Eğitim ve Araştırmaya yeterince önem verilmemesidir. Az gelişmiş ülkelerin çoğunda olduğu gibi Türkiye'de de araştırma çalışmalarının gerçek de-

ğerinin anlaşılabilmesi, bunların icra organları ile karıştırılarak aynı kısıtlamalara tabi tutulması bir sorundur.

Deprem zararlarının azaltılmasına yönelik araştırma çalışmaları her kademede ilgisizlikle karşılanmakta ve destek görmemektedir.

Günümüz Türkiye'sinde İnşaat Mühendisi, Mimar, Şehir Plancısı ve Sismolog yetiştiren Üniversite, Akademi ve Yüksek Okulların çok azında deprem mühendisliği ve mühendislik sismolojisi eğitimi yapılabilmektedir. Bu durum uygulamada kendilerine büyük görevler düşen meslek sahibi teknik kişilerin deprem zararlarının azaltılması konusunda temel bilgilerden yoksun olmasına neden olmaktadır.

Böylece yeterince araştırma yapacak teknik eleman yetişmemekte ve araştırma yapılamamaktadır.

Bilim ve Tekniğin bugünkü durumunda, bir depremin ne zaman, nerede ve ne şiddetle olacağını söylemek mümkün değilse de istatistikî olarak gelecekte hangi bölgelerin şiddetli deprem etkilerine maruz kalabileceğini ve bunun yarattığı tehlikenin derecesini (sismik risk) belirli hata sınırları içinde ortaya koymak mümkündür. Uzun vadeli planlama ve çalışmalarda bunun bilinmesi, depremlerin önceden haber alınması gibi ancak kısa vade için geçerli olan bir yarardan daha değerlidir. Sismoloji bilimi deprem afetinin beklenmedik zaman ve beklenmedik yerde meydana gelmesi neticesinde burada beklenilmeyen kavramı yani belirsizlikleri ortadan kaldırarak, uzun vadeli planlamada yararlı olacak şekilde bölgelere belirli «sismik risk» dereceleri vermektedir.

Sismik risk dereceleri belli olunca can kaybının önlenmesi ve mal kaybının (yani yapı hasarının) minimuma indirilmesi için alınacak önlemlere sıra gelmektedir ki bunlar geniş ölçüde deprem mühendisliğini ilgilendirmektedir.

Şu halde deprem mühendisliği şiddetli bir depremin «afet» niteliğini kazanmasını önleyecektir. Deprem mühendisliği, deprem zararlarını azaltmaya ve depreme dayanıklı ekonomik projeler geliştirmeye yönelik disiplinler arası bir konumu içeren ortak mühendislik dalıdır. Deprem mühendisliği mühendislik jeolojisi ve sismolojisi, zemin ve yapı dinamiği risk ve güvenilirlik analizi ile ilgili sosyo-ekonomik konuları kapsar.

II — DEPREM ZARARLARININ AZALTILABİLMESİ İÇİN ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER :

Her şeyden önce deprem zararlarının a-

zaltılabilmesi için bugüne kadar iktidarların izlemiş olduğu deprem olduktan sonra çarelerini arama politikasından vazgeçilerek hem idari, hem de yasal yönden deprem öncesi çeşitli önlemleri içeren yeni bir deprem politikasının saptanması zamanı gelmiş ve geçmektedir. Deprem olayından önce yukarıda değindiğimiz üzere en belirgin çalışmalardan birisinin eğitim ve araştırma olduğu kuşku götürmemektedir.

Türkiye'de Deprem zararlarının onarılması için ayrılmış bulunan afetler fonu adı altındaki mali olanaktan araştırma için pay ayrılması gerekmektedir. Diğer taraftan İmar ve İskân Bakanlığına bağlı olarak kurulmuş bulunan Deprem Araştırma Enstitüsü'nün kuruluş amaç ve gayelerine tam anlamıyla ulaşabilmesi için gerek yasal, gerekse parasal yönden donatılması, ayrıca eleman açısından takviye edilmesi lâzımdır.

Özellikle, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde dayanıksız ve can kaybı olasılığı oldukça yüksek olan kırsal konutların belirli bir program içerisinde yenilenmesi çalışmalarına süratle girilmeli, bu konuda çeşitli disiplinler arası koordinasyonun sağlanmasında yarar vardır.

Bir diğer konu ise Deprem ve Depreme dayanıklı yapı yapma hususunda öncelikle halk eğitimi ve giderek konuya ilişkin tüm kurumların eğitim çalışmalarına büyük ölçüde yer verilmesidir.

Ülkemizde düzenlenen yapı projelerinin çeşitli nedenlerle uygulamada gerektiği biçimde yürütülemediği bilinen bir gerçektir. Şu halde en acil sorunlarımızdan birisi de proje öncesi, proje safhası ve uygulama ile daha sonraki kullanım sırasında yapıların teknik denetiminin mutlak sağlanması ve etkin bir kontrollük sisteminin kurulması şarttır. Bu konuda ülke sathında az da olsa Meslek Odalarımızın bir yere kadar teknik uygulama sorumluluğu ve yapı denetimine katkı koyduğu bir gerçektir. Ne var ki ülkemizde Odalarımızın da görev alacağı bir yapı polisi örgütünün vakit geçirmeksizin kurulması ve yasallaştırılması kaçınılmaz olmuştur.

Ülkemizde İmar ve İskân Bakanlığınca bu güne kadar daimi iskân döneminde uygulanmakta olan yalnızca konut yapma politikasının mutlak değiştirilmesi lâzımdır. Görünen odur ki depremler sonucunda sorun yalnızca bir yerleşme biriminin konut ihtiyacının karşılanmasıyla çözümlenememekte, sosyal ekonomik ve fiziksel bütünlüğü tamamen felce uğramış bir yerleşme biriminin tüm gereksinmelerinin daha ileri düzeyde yeniden karşılanması

si sorunu olmaktadır. Mesele bu şekilde ele alınıp, üzerinde değerlendirme yapılmadığı sürece yapılan konutların beğenilmesi ve kullanılması olanaksızdır.

Ülkemizde bölge ve giderek mevzi imar planlarının hazırlanması sırasında yerel deprem tehlikeleri mutlaka hassasiyetle araştırılmalı ve fiziksel planlama sırasında deprem zararlarının azaltılması yönünde yer seçimine özen gösterilmeli ve bunun için yasal önlemler getirilmelidir.

Hiç kuşkusuz deprem zararlarının azaltılması konusundaki çalışmalarda başarı elde edilmesi, ancak deprem öncesi yapılacak ve sonuca bağlanmış ve uygulamaya aktarılmış araştırma çalışmalarıyla mümkün olabilecektir. Başarı elde edilebilmesi için kısa vadeli çözümler yerine ülkenin konuyla ilgili tüm eksiklikleri bir bütünlük içinde örgütlü bir teşkilatlanma ile çözmek yarar sağlayacaktır.

9 Haziran 1975 tarih ve 15260 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren «Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik» koşullarının uygulamada yerine getirilebilmesi için aksayan veya işlerliği sağlanamayan maddeleri üzerinde durulması ve yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Nitekim Odamızın yönetmeliğin genel kapsamı üzerindeki görüşleri müteakip maddede dile getirilecektir.

Gerek yönetmeliğin ülke sathında uygulanmasını sağlamak, gerekse Türkiye'de Deprem Mühendisliği konusunda bilgi ve eğitim noksenliğini ortadan kaldırabilmek amacıyla halk eğitimi ve konuyla ilgili kurumların ilgili birimlerinin eğitimi mutlak sağlanmalı, giderek İnşaat Mühendisi ve Şehir Plancısı yetiştiren Üniversite, Akademi ve Yüksek Okulların eğitim programlarına Deprem Mühendisliği konusunda dersler konulmalı ve Türkçe kitaplar yayınlanmalıdır.

Şu hususu açıkça belirtmek isteriz ki gerek yurtsever bilim adamları ve teknik elemanlar ile gerekse kamu yararına bir baskı grubu olan Odamıza Deprem zararlarının azaltılması yönünde yapılacak çalışmalarda büyük görev ve sorumluluklar düşmekte, örgütlü, yoğun çalışma ve mücadele gerekmektedir. Özellikle Deprem afetlerinin politik çıkarlar için bir sömürü aracı olarak kullanılması politikasından iktidarlara vazgeçirmek depremden sonra yara sarma politikası yerine deprem öncesi ve sonrasını içeren tutarlı, ülke çıkarları ve halk yararına bir deprem politikasının saptanarak yürütülmesi ve kitlelerin bu yönde bilinçlendirilmesi konusunda meslek Odamız geçmişte olduğu gibi, bundan böyle de etkin bir biçimde çalışmalarını sürdürecektir.

III — YÜRÜRLÜKTEKİ DEPREM YÖNETMELİĞİ ÜZERİNE GÖRÜŞLERİMİZ :

Organik bir yapıya sahip olan bu yönetmeliğin daha gerçekçi ve ülke koşullarına göre uygulanabilir bir biçime kavuşturulması hususunda yardımcı olmak üzere görüşlerimiz aşağıda sunulmuştur. Kanımızca yönetmeliğe ülke sathında yaygın bir şekilde uyulabilmesi için yöntemler geliştirmek suretiyle özellikle kolay denetlenilecek bir düzen getirilebilir. Örneğin; Türkiye'de yönetmelik kapsamına giren yapıların büyük çoğunluğunun 6-7 kata kadar olan binalar oluşturmaktadır. Bu tür binalar için düzgün bir geometriye sahip oldukları takdirde hesap esasları yerine denetimi çok daha kolay olan proje mühendisinin yükünü hafifletecek konstruktif esaslar getirilebilir. Şimdi konu ile ilgili görüşleri şöyle sıralayabiliriz:

1 — Bu Yönetmeliğin Deprem afeti ile ilgili bölümü yalnızca binaları (konut, işyeri vb.) kapsamaktadır. Bu bir bakıma 7269 - 1051 sayılı yasa gereğidir. Yasada «bütün yapılar» ın yönetmeliğe uyması istenmektedir. Ancak, özel mühendislik yapılarının (baraj, köprü vb.) bu kapsam içinde olup, olmadığı açık değildir. Hızla mühendislik yapılarını da kapsayan özel ayrı yönetmelik veya yönetmeliklerin yapılması gerekmektedir. Bunun yokluğu her ne kadar bu Yönetmeliğin sadece binalar için geçerli olduğu belirtilmesine rağmen, mühendislik yapılarında da kullanılmak istenmesine yol açmaktadır.

2 — Yönetmeliğin içeriği ve niteliği hakkında şu noktalarda itirazlar bulunmaktadır: Birincisi Yönetmeliğin en önemli eksikliği bir açıklamasının bulunmamasıdır. Yönetmeliğin açıklamasının olmasının yararları şunlardır: i - Proje neyi niçin yaptığını ve Yönetmeliğin sağladığı yararların ne olduğunu karşı karşıya bulunduğu riskin ne olduğunu bilecektir, ii - Kontrol makamındaki kişiler yönetmeliğin sözleri kadar özünün de ne olduğunu bilecekler ve projeciden körü körüne yönetmeliğe uyulması yerine yönetmeliğin özüne sadık kalınmasını isteyebileceklerdir, iii - Konuya yabancı olanlar için yönetmelikteki koşulların neden ve nasıl çıkarıldığının bilinmesi, açıklamanın aynı zamanda öğretici özelliğini oluşturacaktır, iv - Deprem mühendisliği konusunda yeterli bilgisi olanlar ise daha özgürce, yönetmeliğin istediği depreme dayanıklılık güvencesini azaltmadan proje yapabileceklerdir.

3 — Yönetmeliklerin kapsamı iki ana şekilde olabilir. Birincisinde Yönetmelik bir çer-

çeve yönetmeliktir ve projeciye belli bir depremin güvenliği sağlaması için tutacağı yolun genel çizgileri verilir. İkincisinde ise projeciye fazla özgürlük tanınmaz, yapısında sağlaması gereken deprem güvenliği için uyulması gereken bütün koşullar en küçük ayrıntılarına kadar verilir. İkinci yaklaşımda hacmi çok geniş ve projeciye deprem mühendisliği konusundaki bilgilerini kullanma olanağı vermeyen bir yönetmelik çıkar. Böyle bir yönetmeliği kullanmak bir yapı projesi yaparken bir kitap okumağa benzetilebilir. Böyle bir yönetmelik uygulamada ve kontrol da koşullara, hiç bir ayrıcalık tanımadan, kesin bir şekilde uyulmasını gerektirir. Bu bazı bilgili projecilerin yaratıcı gücünü kısıtlar.

Birinci yaklaşımda konuya yeterince vakıf olmayan projeci mühendisten, mühendislik bilgisi ve sağduyusunu kullanması istenir ki bu çok az şey bilenden çok şey istemektir ve sonuçta yapı güvenliği tehlikeye girebilir, kontrol makamı da projeci ile aynı bilgi düzeyinde olduğundan kontrol işleminde de aynı durum ortaya çıkacaktır.

Şu andaki yönetmelik kapsam açısından bu iki yaklaşımın bir karışımı olarak nitelenebilir. Ancak bu ayrım kesin çizgiler ile belirtilmemiştir. Diğer bir deyişle hangi özel yapılarda deprem hesabının nasıl yapılacağı, bunun dışındaki genel yapılarda ise yaklaşımın ne olacağı ayrıntılı olarak belirtilmemektedir. Özel yapılarda kullanılabilecek analiz ve hesap yöntemleri madde madde belirtilmemekte veya değer yargılarını içeren bazı ifadelerle geçiştirilmektedir. «Güvenilir bir dinamik yöntemi uygulanır» ifadesinde çeşitli dinamik yöntemlerin güvenilir olması kişiye ve yapıya göre değişebilir.

Bazı ülkelerin yönetmeliklerinde, yapıların kullanım amacı ve bulundukları bölgedeki deprem tehlike derecesine dayanan bir sınıflandırma yapılarak her bir tip yapının risk derecesi saptanmakta, bu risk derecesine göre yapıda alınması gereken güvenlik önlemleri de derecelendirilmektedir. Projeci, yapısında yukarıda belirtilen esaslara göre bulunmuş risk düzeyi ile ilgili güvenlik önlem derecesini sağlayacak koşullara uymaktadır. Böyle bir yaklaşım ile yapılar risklerine göre deprem önlemi içerdiklerinden daha ekonomik olmaktadır. Deprem riskleri farklı olan 3 katlı betonarme bir yapının projesinin hesabının 13 katlı bir betonarme yapının hesabı kadar ayrıntılı olmasına gerek olmadığı düşünülebilir. Ancak bugünkü yönetmelikte her iki yapı içinde aynı hesap esasları geçerlidir. Bu durum güvenlik açısından da sakıncalıdır. 3 katlı yapı için fazla bütünlüklü olan hesap ve yönetmelik yaklaşımı 13

kathı yapı için yeterli bir güvenlik vermeyebilir, veya bunun aksi de söz konusu olabilir.

Yapıların proje bedelleri açısından da bu yaklaşım sakıncalıdır. 3 Katlı bir yapıda deprem hesabının bedelinin proje bedeli içindeki oranı 13 katlıya göre daha yüksek olacaktır. Bu 3 katlı yapının 13 katlı yapıdan çok daha önemli olduğu sonucunu ortaya koymaktadır ki bu yanlıştır.

Bu nedenle yönetmelikte yapıların risk düzeyleri ile orantılı deprem hesabı ve deprem güvenliği koşulları çok daha açık şekilde getirilmeli, basit yapılarda bazı konstrüktif ayrıntılar ile yetinilirken önemli yapılarda çok daha ayrıntılı hesap yöntemleri ve güvenlik koşulları aranmalıdır. Basit yapılarda deprem hesabının bedelinin düşük tutularak konstrüktif ayrıntılara kesinlikle uyulması koşulu geçerli olurken, önemli yapılarda projeye daha özgür davranma olanağı tanınmalı, ancak çok daha ayrıntılı hesap yöntemlerinin kullanılması istenmelidir.

4 — Yönetmelikte hesap esasları bölümünde yapıya gelen deprem yatay kuvvet katsayısı hesabında kullanılan 1 — Önem katsayısı değerleri çok daha kapsamlı olarak ve her bir yapının cinsine göre tek tek belirtilmelidir. Yapılar cinslerine (kullanış amacı ve içindeki insan sayısına) ve bulundukları deprem bölgelerine göre belli bir risk değerine sahiptirler. Birinci derece deprem bölgesindeki bir hastane ile 4 ncü derece deprem bölgesindeki hastanenin önem katsayısının aynı olması durumu belki de 4 ncü derece deprem bölgesindeki hastanenin 1 nci derece deprem bölgesindeki hastaneden çok daha fazla güvenli (belki de gereksiz derecede) olmasına yol açmaktadır.

5 — Hesap esaslarında verilen S-katsayısı da zemin özelliklerine bağlı bir katsayıdır. Zeminlerin depremlerdeki dinamik davranışları konusunda bilgisi az olanlar için S-katsayısının, T_0 zemin hakim periyodunun fiziki bir anlamı olmamaktadır. Projeciler tablolardan aldıkları bir iki sayıyı birbiri ile çarpıp böldükten sonra bir başka sayı bulmakta ve bunu kullanmaktadırlar. Ayrıca böyle bir zemin sınıflaması yapılırken Yönetmeliğin genel felsefesi pek dikkate alınmamış görünmektedir. Eğer projeci yanlışta 1 nci sınıf zemin yerine 2 nci sınıf zemini seçmiş ise, yapıların periyoduna bağlı olarak C deprem katsayısında en çok 0.093-0.08 gibi bir fark olmaktadır. Diğer hallerde zeminin 2 yerine 3 olması 0.091-0.078, 3 yerine 4 olması 0.10-0.073 gibi katsayı farklılıkları getirmektedir. Çoğu hallerde zemin cinsinde bir ölçü yanlışından doğacak katsayı farkı % 5 civarındadır (miktar olarak 0.10 yerine 0.095 gibi). Zemin cinsinde yanlış sonuca katsayıda olan

azalma, yapının IX-X şiddetindeki bir depremdeki davranışına ne ölçüde etkiyecektir? Bu soruya doyurucu bir cevap verilmesi gerekir. Yönetmelikte yapının şiddetli depremlerde yıkılmaması için plastik enerji yutma gücünün yüksekliğinin sağlanması amaçlanmaktadır. Bu da direkt olarak katsayıya bağlı olmayıp, konstrüktif ayrıntılara bağlıdır (Yapının düktilitesi ni artıracak ayrıntılara).

Bu nedenle Yönetmelikte sıradan yapılar için çok ayrıntılı zemin sınıflaması ve geniş açıklamalar yapılmasının, yapıların depremlerdeki güvenliği açısından pek bir yararı görülmemektedir. Hafif depremlerde ise elastik limit yatay yük katsayısının 0.10 veya 0.09 olması da yapıdaki çatlamaların V veya VI şiddetinde başlamasına pek etkimemektedir.

Burada şu noktaya dakinmakta yarar vardır. Yönetmelikte herhangi bir formül, koşul, hesap yöntemi getirilirken bunun hangi şartlarda geçerli olduğu, pratikte raslanan durumları kapsayıp kapsamadığı ayrıntılı olarak incelenmeli sağlayacağı yararın gerçekleşip gerçekleşmediği ayrıntılı olarak araştırılmalı, gereksiz hükümler ile yönetmeliğin hacmi genişletilmemelidir.

6 — Yönetmelikte betonarme yapılar ile ilgili hükümlerdeki yöntemler özellikle taşıma gücü hesap yönteminin kullanıldığı ABD'de geliştirilmiştir. Piyasadaki mühendis ise taşıma gücüne yabancı oluşu nedeni ile bu formüllerin anlamına uzak kalmaktadır. Bir takım formülleri kullanıp, bazı sayıları başka sayılara çarpıp bölme işlemi yapıp ama bunların fiziki anlamını bilmemek yöntemlerin bilinçsiz olarak uygulanmasına yol açmaktadır. Projeci, örneğin etriye aralıklarının neden düğüm noktaları yakınlarında sıklaştırması gerektiğini bilmekte, bunun sonucu uygulamada (proje de gösterse bile) bildiğini yapmaktadır. Etriyelemin birleşim yerinde de konulması buralarda bir donatı sıkışıklığına yol açmakta ve birleşim yerine beton girmesini güçleştirmektedir. Betonarme yapı elemanlarında ortaya çıkan bu gibi problemlerin bol miktarda şekil ile ayrıntılı olarak çözümü gereklidir. Böylece belki de yönetmelikte verilen bazı koşulları gerçekleştirmenin olanaksızlığı ortaya çıkabilecek ve değişik çözüm ve yaklaşımlar önerilebilecektir.

7 — Mühendislik eğitimi veren yüksek okullarda yapı dinamiği ve deprem mühendisliği yaklaşımları verilmediğinden bu yönetmeliğin bilinçli uygulamasını piyasa mühendislerinden beklemek olanaksızdır. Mevcut proje yapım piyasası ortamında mühendisten hemen her yapıda çok ayrıntılı bir deprem hesabı beklenmektedir. Ancak projeci (eğer yeterli bilgisi olsa bile) böyle bir emeğinin karşılığını alama-

yacağından, yönetmelik uygulanmasını yeterli olarak yapmamaktadır.

8 — Yönetmelikteki bazı hükümler Türkiye şartları açısından gerçekçi görünmemektedir. Örneğin 1 ve 2 nci derecede deprem bölgelerinde ve önemli betonarme yapılarda B225 betonu kullanılması gereği şu andaki koşullarda olanak dışıdır. Daha B160 kalitesinde beton üretimi yapılamayan bir ülkede projeciden hesabını B225'e göre yapmasını istemek deprem açısından çok sakıncalıdır ve bunun sağlanması için denetimin bulunmaması da bu koşulun gerçekleşmemesine yol açmakta, güvensizliği artırmaktadır. Yönetmelik bazı koşulları ideal olanı budur diye getirmiştir ve uygulamanın bu idealle ulaşacağını varsaymıştır. Ancak daha gerçekçi olmak ve şu andaki ortam koşulları açısından hareket ederek ona göre yönetmeliği hazırlamak gerekirdi. Bu durum başka yönetmelik hükümleri içinde geçerlidir.

Hesap Esasları Hakkında :

a) Yatay yük katsayısı, her bölge için verilmiştir. Ancak çelik yapılar, betonarme yapılar için herhangi bir ayırım yoktur. Oysa sıfı bölgeye göre, bina ömrü içinde oluşacak en şiddetli bir depreme elasto-plastik mukabele beklediği halde, elasto-plastik özellikleri farklı olan malzemeler (özellikle düktilite) için farklı katsayıları kullanılması gerekir.

b) Çelik yapılar için daha ayrıntılı hükümler getirilmesi gerekir. Kaba bulonların emniyet gerilmelerinin 1/3 oranında azaltılması hükmünün gerekçesi konulmalı veya elemanların kapasiteleri en zayıf yerlerine göre saptanmalıdır; ek yeri veya elemanın taşıma kapasitesine göre.

c) Bunların dışında prefabrik yapılar için hiç bir hüküm olmadığı gibi, özel yapılar içinde sadece «uygun dinamik yöntem» kullanılarak hesap yapılması istenmiş, oysa hangi durumda ne gibi tahkiklerin yapılması gerektiği üzerinde durulmamıştır. Örneğin masif binalarda, zemindeki öteleme ve sallanmanın periyoda etkisi ve dolayısı ile mukabele spektrumuna etkisi, narin binalarda ivme spektrumunu düşük olduğu halde deplasmanın istenmeyen bir boyuta erişeceği hususu göz önüne alınarak yapılması gereken deplasman tahkiki, hatta hangi şiddetlerdeki depremlere elastik veya plastik mukabele edeceğinin belirtilmesi gibi hiç bir kayıt yoktur.

d) Yüklerin üçgen dağılımından başta F_t (tepeye konacak ilave münferit yük) hesabı H/D 3 olması halinde gerekmediği belirtilmektedir. Bu yük esasta kamçı tesiri için bir yaklaşım olmaktadır. Oysa kamçı tesiri binaların narin veya bodur oluşuna değil, katların rijitlik

oranına bağlıdır. Limit olarak da alt ve üst katların rijitliğine bağlı bir formül verilmesi gerekirdi (Madde 13.5.1)

e) Tablo 13.3'deki yapı tipi katsayısına bakıldığı zaman : i — Düktil çerçeveler a) Betonarme yada yatay ve düşey donatılı bölme duvarlı sistem K 0.6 oysa perdeli sistemde K 1.33 birinci hale dikkat edilirse, perdeye yakın bir durum oluyor. Duvar çerçeve bağlantı sisteminin iyi belirlenmesi gerekirdi. ii — Aynı tabloda «Düktil olmayan çerçeveler» söz konusu edilmiş. Oysa yönetmelikteki Betonarme yapılara ait konstrüktif esaslara uyulduğu takdirde düktil olmayan çerçeve olmaz. Yönetmelik bu konstrüktif ayrıntılara mutlak olarak uyulmasını istediği için düktil olmayan çerçeveler yapmaya zaten imkan olmamaktadır. Bu husus diğer maddeler ile çalışmaktadır.

Okul Sonrası Eğitim Seminerleri

Bilindiği gibi 23. dönem Genel Kurul'da alınan kararla Ankara, Adana, Diyarbakır ve Samsun'da dört yeni şube açılmıştı.

Eskiden Merkez Şube gibi de çalışan Genel Merkez, Ankara Şubesi'nin açılmasıyla, bu görevini şubeye devretti ve aslı görev olarak şubeler arasında koordinasyonu yükledi.

Bu görev bölümünün sonucu olarak okul sonrası eğitim seminerleri bu dönem şubelerce yürütüldü. Ankara, İstanbul, İzmir ve Samsun Şubelerimiz seminerleri kendi olanaklarıyla gerçekleştirdiler. Ancak bu olanaklara sahip olmayan Adana ve Diyarbakır Şubelerine Okul Sonrası Eğitim Seminerlerini Ankara'dan sağladık.

25. Çalışma Döneminde Şubelerimizce, verilen Okul Sonrası Eğitim Seminerlerinin programı şöyleydi;

ANKARA ŞUBESİ :

14.12.1978 Ankara - Betonarme'de Çatlama Olayı - Prof. Dr. Uğur ERSOY, Y. Prof. Dr. Emin AKTAN.

4-5.1.1979 Ankara - Kiriş ve Kolonları Taşıma Gücü Hesabı - Prof. Dr. Uğur ERSOY, Doç. Dr. Tuğrul TANKUT, Doç. Dr. Ergin ATIMTAY.

İSTANBUL ŞUBESİ :

1 — Yüksek Yapılarda Taşıyıcı Sistem Se-

çiminde Tasarlama Sorunları - Konferansı veren: Prof. Müfit YORULMAZ.

2 — Fotoelastik Yöntemlerle Hiperstatik Sistemlerin Hesabı - Konferansı veren: Doç. Dr. A. Yalçın AKÖZ.

3 — Beton'da Çatlama Olayı - Konferansı veren: Dr. Özkan İŞLER.

4 — Fabrika ve Küçük Yerleşim Bölgelerinin Altyapı Projelendirilmesi - Konferansı veren: İnş. Y. Müh. İlkay İZER.

İZMİR ŞUBESİ

14.4.1978 İzmir - Endüstriyel Çelik Yapıların Projelendirilmesi - Yük. Müh. Boris Hristof.

21.4.1978 İzmir - İzmir Kanalizasyon Projesi, İller Bankası 3. Bölge Müdürlüğü yetkilileri.

14.7.1978 İzmir - Ağır Sanayi Yatırımları ve Teknik Elemanlar - Dr. Y. Müh. Sedat ÖZKOL.

20 - 21.7.1978 İzmir - Düktilite Kavramı ve uygulamadaki deprem yönetmeliği üzerindeki sorunların tartışılması - Yük. Müh. Nejat Bayülke, Yük. Müh. Esat YARAR.

20 - 30.10.1978 İzmir - Betonarme-Statik Proje Hazırlanmasındaki Yaklaşımlar, Kavramlar, Yönetmelikler ve Hesap Esasları.

ADANA ŞUBESİ

13.12.1978 Adana - Türkiye'de Deprem Mühendisliği, İnş. Y. Müh. Nejat Bayülke, İnş. Y. Müh. Esat Yazar.

14.12.1978 Mersin - Türkiye'de Deprem Mühendisliği, İnş. Y. Müh. Nejat Bayülke, İnş. Y. Müh. Esat Yazar.

15.12.1978 Gaziantep - Türkiye'de Deprem Mühendisliği - İnş. Y. Müh. Esat Yazar, İnş. Y. Müh. Nejat Bayülke.

16.12.1978 Antakya - Türkiye'de Deprem Mühendisliği - İnş. Y. Müh. Nejat Bayülke, İnş. Y. Müh. Esat Yazar.

19.12.1978 Adana - Betonarmede Taşıma Gücüne Göre Hesap. - Prof. Dr. Uğur ERSOY, (Akın Özdemir'in Cenaze töreni nedeniyle yapılamadı)

20.12.1978 Mersin Betonarmede taşıma gücüne göre hesap - Prof. Dr. Uğur Ersoy (Akın Özdemir'in cenaze töreni nedeniyle yapılamadı).

DIYARBAKIR ŞUBESİ

17.12.1978 Urfa - Türkiye'de Deprem Mühendisliği - İnş. Y. Müh. Nejat Bayülke, İnş. Y. Müh. Esat Yazar.

18.12.1978 Diyarbakır - Türkiye'de Deprem Mühendisliği - İnş. Y. Müh. Nejat Bayülke, İnş. Y. Müh. Esat Yazar.

19.12.1978 Siirt - Türkiye'de Deprem Müh.

hendisliği - İnş. Y. Müh. Nejat Bayülke, İnş. Y. Müh. Esat Yazar.

20.12.1978 Van - Türkiye'de Deprem Mühendisliği - İnş. Y. Müh. Nejat Bayülke, İnş. Y. Müh. Esat Yazar.

7.1.1979 Mardin - Betonarme Proje Düzenleme Esasları - İnş. Y. Müh. Hilmi Yüncü.

8.1.1979 Batman - Betonarme Proje Düzenleme Esasları - İnş. Y. Müh. Hilmi Yüncü.

9.1.1979 Van - Betonarme Proje Düzenleme Esasları İnş. Y. Müh. Hilmi Yüncü, (Kötü hava şartları nedeniyle yapılamadı).

SAMSUN ŞUBESİ :

Karadeniz Teknik Üniversitesiyle yapılan çalışmalar sonucu bir dizi konferans düzenlenmiştir. Ancak bu konferanslar bazı aksaklıklar yüzünden önümüzdeki dönemde gerçekleştirilecektir.

Kamu Oyuna Duyurular

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI ECEVİT HÜKÜMETİNİN DEMİR ÇELİK ÜRÜNLERİNİN KAMU KESİMİ ELİYLE İTHAL EDİLECEĞİNE İLİŞKİN KARARINI OLUMLU KARŞILADIĞINI, DİĞER YANDAN İSTANBUL SANAYİ ODASI BAŞKANI NURULLAH GEZGİN'İN ÖZEL KESİMİNDE İTHAL YAPABİLMESİ KONUSUNDAKİ GÖRÜŞÜNE KARŞI OLDUĞUNU BİLDİRDİ.

2 MART 1978

Ecevit Hükümetinin Demir - Çelik ithali ni Özel Kesim yerine Kamu Kesimi eliyle yapılacağına ilişkin kararı, yıllardanberi bu alanda vurgunculuk yapan tefecilerin haksız kazanımı önemli ölçüde «azalttı» ve yurt dışına döviz kaçırılmasını engelleyici sonuçlar doğurabilecektir.

Ancak, bu kararın sağlıklı bir biçimde uygulanabilmesi mümkün olsa bile, tek başına demir - çelik dar boğazını ortadan kaldıracığını düşünmek yanlıştır. Bu alanda başarının koşulu öncelikle ülkedeki demir çelik üretim ve tüketim politikasını yeniden düzenlemeyi gerektirmektedir.

Bu bağlam içinde öncelikle düşük kapasite ile çalışan fabrikaların, bu arada İSDEMİR'in düşük kapasite ile çalışır durumuna son verilmelidir. Ayrıca kapasitelerin artırılması için çaba sarfedilmelidir.

İstanbul Sanayi Odası Başkanı Nurullah GezgİN'in geçiş döneminde özel kesime de

ithal yapabilme olanağının sağlanması isteğini olumlu karşılamak mümkün değildir. Böyle bir olanağın sağlanması, geçmişte milyarlık vurgun yapanlara ve döviz kaçırıcılara yeni vurgunlar yapma fırsatını yeniden vermek anlamına gelecektir.

Sonuç olarak, Hükümetin almış olduğu karar Demir - Çelik genel politikası içinde olumlu sayılabilecek bir adımdır. Fakat bu alanda köklü ve uzun vadeli çözümlere zaman kaybetmeden girilmezse, benzer önlemler fazla anlamlı olamayacaktır.

Ayrıca alınmış olan kararın sağlıklı işlemesi için tahsislerin «naylon sanayiciler» ve tüccarlara değil, gerçek ihtiyaç sahiplerine verilmesi gerekir. Demir ve Çeliğin aracı, stokçu ve karaborsacıların eline geçmesini önlemek için etkin önlemler alınmalıdır. Aksi halde karar demagogik bir nitelik taşımaktan öteye gidemez.

İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu

5.3.1978

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI BAŞKANI MEDET ÖZBEK, İZMİRİN CUMHURİYET MAHALLESİNDE GECEKONDU YIKIMINI KINAYARAK, BU KONUYA İLİŞKİN ODANIN GÖRÜŞLERİNİ BASINA AÇIKLADI

Sayın Basın Mensupları;

Ülkemizde geçmişten beri sürdürülen sayısız gecekonduların yıkımına bugün bir yenisi daha eklenmek istenmektedir.

Bilindiği gibi, İzmir'in Cumhuriyet mahallesinde önceki gün belediyenin yıkım ekipleri toplum polisleriyle birlikte gecekondularını yıkmaya başlamışlardır. Halkın tepkisi üzerine yıkıma iki gün ara verilmiştir. Mahalle halkından bir heyet Ankara'ya gelerek yıkımın durdurulması için çalışmaktadırlar.

Ülkemizde, Tarımda da Kapitalist üretim ilişkilerin gelişmesi, kırsal alanda yoksullaşmanın hızla artmasına neden olmuştur. Yoksullaşan kitleler iş bulma umuduyla büyük kentlere göç etmiş ve kentlerde konut sorunu dev boyutlara ulaşmıştır.

Kentlerde oturacak konut bulamayan düşük gelirli emekçiler sorunlarını kendileri çözmeye yönelmişler ve bunun sonucu büyük kentlerin çevrelerinde gece kondu kuşakları oluşmuştur.

Bugüne kadar tutarlı bir konut yasası yapılmamıştır. Bir konut politikasından ise an-

cak yoğun kentleşme hareketiyle beraber 1950'lerden itibaren söz edilmeye başlanmıştır. 1958 yılında çıkarılan İmar ve İskan bakanlığı kuruluş kanunu ile belirlenen «Memleketin bünyesine uygun mesken politikası esaslarını tesbit etmek ve tatbikatını sağlamak» Mesken genel müdürlüğüne verilmişti. Ancak bu genel müdürlük konut politikasını ilkelerini saptamak şurada dursun izlediği politika ve yaptığı uygulamalarla bir gecekondular genel müdürlüğüne dönüşmüştür. Genel Müdürlükçe uygulanan ve 1966 yılında yürürlüğe giren 775 sayılı gecekondular yapımını yasaklamıştır. Yasada yoksul veya dar gelirli guruplar için konut üretimi öngörülmüştür. Bu çabalarla üretilmeye çalışılan konutlar, mevcut gecekondular stokunun yerini alamadıkları gibi % 6,5 oranındaki hızlı kentleşme sürecinde ortaya çıkan yeni gereksinimleri karşılayamamıştır.

Köylerden yerinden edilerek kentlere itilen kitlelere insanlık onurunda uygun istihdam olanakları sağlamayan egemen sınıflar onların konut sorunlarını da çözememiştir.

Mevcut iktidarların soruna yaklaşık biçimi, bir avuç azınlığa cazip bir kâr alanı yaratmaktan öteye gidememiştir. Özel sektörün ürettiği konut sayısı kamu hizmeti gören kuruluşların ürettiği konut sayısına bakınca kâr ögesinin egemen olduğu açıkça görülür.

Türkiyede konut yapımına ayrılan kaynaklar toplam yatırımlara oranla önemli bir yer tutmaktadır. Ancak lüks konut yapımına yöneldiği için dar gelirli çalışanların gereksinimlerini karşılayamamaktadır. Gecekonduların özellikle büyük kentlerimizde giderek artış göstermeside bu gerçeğe kanıtlamaktadır.

Bir yanda nüfusun büyük çoğunluğunun barındığı en ilkel gereksinimleri dahi karşılamaktan uzak gecekondular, öte yandan Avrupa standartlarının çok üstünde üretilen lüks konutlarda yaşayan bir avuç azınlık gerçeği, mevcut sömürü düzeninin doğal bir bir sonucuudur.

Anayasanın 49. maddesinde «Yoksul yada dar gelirli ailelerin sağlık şartlarına uygun konut ihtiyaçlarını karşılayıcı tedbirler almak» görevini Devlete ve iktidarlara vermiştir. Bu anlamda İktidarlar Yoksul halkımızın konut ihtiyacını karşılaması gerekirken, kendi sınırlı imkanlarıyla yaptıkları gecekondular başlarına yıkma hakkına sahip değildir.

Bugüne kadar sayısız gecekonduların yıkımına şahit olmuştur. Bunun en canlı örneği ise daha dün Ümraniyede yaşanmıştır.

Bugün ise İzmir'in Cumhuriyet mahallesinde girişilen gecekondu yıkımı yeni kanlı olayların doğmasına ve yoksul halkın evsiz barsız kalmasına neden olabilecektir.

Bu konuda iktidarı uyarır, gerekli tedbirleri almaya çağırırız.

Bir avuç azınlık, halkımızın ortak malı olan Boğazda,, Kalender sırtlarını yağmalayıp sefa sürerken, YOKSUL HALKIN GECEKONDULARI YIKILAMAZ.

«22MART 1978

«İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI YÖNETİM KURULU HÜKÜMETİN DEMİR - ÇELİK'ten SONRA ÇİMENTO VE KERESTE'nin de DEVLET ELİYLE İHTİYAÇ SAHİPLERİNE VERİLMESİ DOĞRULTUSUNDAKİ ÇALIŞMALARINI OLUMLU KARŞILADIĞINI VE DESTEKLEDİĞİNİ AÇIKLADI»

Yıllardan beri Demir ve çimento her inşaat mevsiminde karaborsaya düşmekte, kereste temini önemli bir sorun olmaktadır. Bunun nedeni iktidarların demir ve çimentoyu ihtiyaç sahiplerine değil, bir avuç azınlığa kolay karlar sağlamak amacıyla dağıtmasıdır.

Demir ithalının devlet eliyle yapılması ve dağıtımı yanında çimento ve kerestenin de devlet eliyle satılacağı yolunda önlemler alınacağı hükümetçe açıklanmaktadır.

Bu önlemlerin önümüzdeki günlerde somutlaştırılması, etkin bir denetim ve dağıtım sistemi getirilmesi, bu alandaki vurgunu önlemesi yanında, inşaat sektöründeki yatırımların hızlanmasını da beraberinde getireceği açısından hükümetin girişimlerini olumlu karşılamaktayız.

Fakat alınan önlemlerin etkinliğinin sağlanabilmesi için teknik kurallarına göre ihtiyaçların saptanabilmesi, tüketimi ekonomik ölçüde tutabilmesi anlamında meslek Odaları ve bu arada Odamızın dağıtım ve denetim kurullarında yetkili olarak görev alması zorunludur. Odamızın kuruluş ve çalışma ilkeleri bu nitelikteki çalışmalara katılmayı gerekli kılmaktadır.

Oda olarak bu alanda etkin çalışma yapmaya hazır olduğumuzu ilgililere ve kamuoyuna duyurmaya önemli bir görev saymaktayız. İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI BAŞKANI MEDET ÖZBEK «HÜKÜMET DEMİR TÜCCARININ BASKISINA BOYUN EĞDİ» DEDİ.

4 NİSAN 1978

Daha önce Demir ve Çeliğin Devlet eliyle ithal edilip satılacağına ilişkin karar, Maliye Bakanlığının 31 Mart tarihli bir tebliğiyle değiştirilerek, Özel Sektöre'de Demir - Çelik ithal etme hakkı tekrar tanınmaktadır. Aynı gün yürürlüğe giren bu kararla Hükümet önemli bir geri adım atmıştır.

Bu kararla Demir - Çeliğin dağıtımına ilişkin oluşturulması düşünülen Dağıtım kurulları da işlemeyecektir.

Bilindiği gibi Türkiye'de Demir - Çelik ithal son derece kârlı bir vurgun alanıdır. Geçtiğimiz 1977 yılında Türkiye'nin Demir - Çelik üretimi 1.300.000 ton iken, aynı yıl 2.200.000 ton demir - çelik ithal edilmiştir. Şimdiye kadar Hükümetler iç üretimi artırıcı önlemler almada yetersiz kalmışlar, ya da kasıtlı olarak iç üretimin artırılmasını engellemişlerdir. İthalatın kârlı olduğu bir yerde, eğer düzen kâr esası üzerine kurulmuşsa bu sonuç şaşırtıcı değildir. İthal edilen her ton demir ve çelik ithalatçılara binlerce lira kâr sağlamaktadır. Fakat iş burada da bitmiyor. Stoklar oluşturularak demir - çelik karaborsaya düşürülüyor, böylece soygun daha büyük boyutlara ulaşılıyor. Sonuçta bir avuç vurguncunun milyonlar kazanması pahasına, inşaat aksıyor, yatırımlar sektöre uğruyor.

Hükümet aldığı son kararlar demir tüccarlarının baskısına boyun eğdiğini ortaya koymuştur. Bu koşullar altında demir - çelik birliğe çimento ve kerestenin dağıtımına ilişkin «Dağıtım Kurulları»nın işlevi de tehlikeye girecektir.

«İnşaat Mühendisleri Odası olarak alınan son karara karşı olduğumuzu, bu kararlar vurgunculara çıkar sağlanmanın amaçlanması dışında herhangi bir kaygının söz konusu olmadığını bilincindeyiz»

Medet ÖZBEK

İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Medet ÖZBEK «T.M.M.O.B. İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI BASINA BİR AÇIKLAMA YAPARAK «1978 YAN ÖDEMELER KARARNAMESİNİN GEÇİRTİLMESİNİN NEDENİ EKONOMİK DAR BOĞAZIN YÜKÜ TÜM ÇALIŞANLARIN SIRTINA YIKILMAK İSTENMESİNDEN KAYNAKLANMAKTADIR» DEDİ.

1978 Mart ayı sonunda yan ödemeler düzenleyen kararnamenin yürürlük süresi dolmasına karşın Haziran ayının sonlarına yaklaştığımız bu günlerde yeni kararname halâ çıkmadı.

Yeni kararnamenin çıkmaması zaten kıt kanaat geçinen üyelerimizi içinden çıkılmaz maddi zorluklar içinde kıvrandırmaktadır. Böyle önemli bir sorunun üzerinde durulmamasının nedeni : Ekonomik dar boğazın yükü tüm çalışanların sırtına yıkılmak istenişinden kaynaklanmaktadır. «Yan Ödemeler Uygulaması» çalışanların ücret sorununa olumlu bir katkı getirmemesi yanında, çalışanlar arasında ayrımcılığı körükler olmuştur. Yıllardır üyelerinin ve tüm çalışanların gerçek haklarının ancak GREVLİ TOPLU SÖZLEŞMELİ SENDİKAL hakkın alınmasıyla sağlanacağına inanan ve bu uğurda mücadele eden Odamız yan ödemeler konusundaki görüşlerini kamuoyuna açıklamayı görev bilir.

1 — Bugüne değin uygulanan yan ödeme kararnameleriyle idareye sonsuz yetki tanınmıştır. «Mali imkanların, hizmetin gereklerine ve görevin yerine getirilmesindeki başarı derecesinin dikkate alınarak» yan ödemelerin saptanacağını ifade eden kararnameler çalışanlar arasında idareden yana olanlar ve idarenin eğilimlerine karşı olanlar diye ikiye ayırmaktadır. Açıkcası konulan elastik ifadeyle yan ödemeler anti demokratik uygulamalara kılıf oluşturmaktadır.

2 — «Görev ünvanı»nın temel alındığı yan ödemelerde çalışanlar arasında başka bir ayrıcalık yapılmaktadır. «Eşit işe eşit ücret» ilkesi gözönünde tutularak çalışanlar arasında farklılığa yerli çıkarılacak kararnamelerle son verilmelidir.

ÖRNEĞİN Genel idari hizmetlerde ve Teknik hizmetlerde en düşük ve en yüksek işgüçü ve teminindeki güçlük zamları arasındaki oran 6'ya erişmektedir.

3 — Teknik Hizmetler bölümünde «Sosyal işler, idari işler, personel, özlük, eğitim, dış münasebetler, donatım, levazım satınalma ve benzeri gibi destek hizmeti yürütenlerin temininde güçlük zammı» hiçi ödenmemektedir. 4 — «Büyük Proje Zammı» aynı işyerinde aynı işte aynı projede çalışanlar arasında ayrıcalığa yol açmaktadır.

d) Aynı işi yapan ancak görev ünvanı farklı olan kişilere, farklı yan ödemeler verilerek çalışanlar arasına ayrılık sokulmaktadır.

Yeni çıkarılacak kararnamede bu düzensizlikler giderilerek :

— Eşit işe eşit ücret ilkesi temel alınmalı,
— Yan ödeme tutarları arasındaki aşırı farklar giderilmeli,

— Sosyal işler, idari işler, personel, özlük, eğitim, dış münasebetler, denetim, levazım satınalma vb. görevlerde çalışan teknik elemanlara da eşit miktarda temininde güçlük zammı ödenmeli.

— Büyük proje zammı uygulaması kaldırılmalı

3 — Yan ödemeler izinlerde ve hastalık izinlerinin tümünde kesintisiz olarak ödenmelidir.

4 — Silahlı Kuvvetler mensuplarına 7/14644 sayılı kararnameyle tanınan «herhangi bir nedenle açığa alınan veya tutuklanıp beraat edenler» açıkta veya tutukluluklarında geçen süreleri için yan ödeme verilmesi uygulaması tüm çalışanlara da tanınmalıdır.

5 — Yan ödemelerde esas alınarak hizmet sürelerinde askerlik hizmeti de gözönünde bulundurulmalıdır.

6 — Yan ödemeler maaştan ayrı olarak vergilendirilmelidir. Bugün yalnız yargı organları mensuplarına tanınan bu hak tüm çalışanlara uygulanmalıdır.

Bütün bu önerilerimizin ışığında asgari ücret düzeyi olan net 5000.— TL. bir gelir düzeyine ulaşılması için yan ödeme alt sınırı 3000.— TL. olmalıdır.

Son olarak, ücret sorununun gerçek çözümünün ancak TOPLU SÖZLEŞMELİ GREVLİ SENDİKA HAKKI ile gerçekleşeceğini yinelemekte yarar görüyoruz.

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI YÖNETİM KURULU BASINA BİR AÇIKLAMA YAPARAK: HÜKÜMET ÇIKARDIĞI GİRİM FİAT KARARNAMESİYLE DEĞİŞKEN BİRİM FİAT UYGULAMASINA GEÇEREK, MÜTEAHHİTLERİN FİAT ARTIŞLARINDAN DA FAYDalanmasını SAĞLARKEN, ÇIKARDIĞI YAN ÖDEMELER KARARNAMESİYLE KAMU KESİMİNDE ÇALIŞAN MEMUR VE TEKNİK ELEMANLARA HİÇBİR MADDİ DESTEK SAĞLAMADIĞI GİBİ ENFLASYONİST FİAT ARTIŞLARIYLA MEVCUT VERİ-

LENİ DE HERGÜN DAHA FAZLA OLARAK GERİ ALMAKTADIR» DEDİ.

10 AĞUSTOS 1978

1978 yılı «Yan Ödemeler Kararnamesi» nihayet 5 aylık bir gecikmeyle çıktı.

Ekonomik bunalımın en ağır yükü sırtlarına bindirilen tüm çalışanlar ve onların bir parçası olan teknik elemanlar bu kararnamenin çıkmasını bekliyorlardı.

23 Haziran'da basına verdiğimiz bültenimizde; kararnamenin geciktirilmekten çıkarılması isteyerek yeni kararnamede şu taleplere yer verilmesini istemiştik:

1 — Kararnameyle idareye tanınan sonsuz yetki kaldırılmalıdır.

Yeni kararnamede de yan ödemenin «...Kurumların mali imkanları, hizmetin gereklerine ve görevin yerine getirilmesindeki başarı derecesinin dikkate alınarak» saptanacağı ifadesi aynen yer almaktadır. Bu durumun tüm çalışanların ve üyelerimizin üzerindeki anti-demokratik baskılara kılıf olarak kullanıldığını bildirerek, «idarenin adamı» olanlar ve olmayanlar diye bir ikiliğin yaratılmasının zemini olduğunu tekrarlamıştık.

2 — «Görev Unvanı»nın yan ödemelerde temel alınmaması, aynı işi yapan fakat görev unvanı farklı kişilere farklı yan ödeme verilmemeli demıştık, Yeni Kararnamede hiçbir değişiklik görmedik.

3 — Yan ödemeler izinlerde ve hastalık izinlerinin tümünde kesintisiz uygulanmalı,

4 — Yan ödemede esas alınan hizmet süreleri askerlik hizmeti de göz önünde bulundurularak saptanmalı;

5 — Yan ödemeler maaştan ayrı olarak vergilendirilmeli demıştık. Yeni yayınlanan 9 Ağus ve 7/16062 sayılı kararnamenin, 30.3.1977 ve 7/13364 sayılı geçen yalrı kararnameyle tıpatıp aynı olduğunu gördük.

İşçi - köylü ve tüm çalışanların temsilcisi görünümüyle iktidar olan mevcut C.H.P. ağırlıklı hükümetin gerçek yüzü 30 Temmuz ve 7/15990 sayıyla çıkarılan «Birim fiatları» kararnamesiyle Yan ödemeler kararnamesi karşılaştırıldığında bir kez daha açığa çıkmaktadır.

«Birim Fiat kararnamesi»nde artık müteahhitlerin mevcut enflasyondan da etkilenmemesi için eskalasyonlu (değişken) birim fiat uygulamasına geçen hükümet, Yan ödemeler kararnamesiyle Kamu kesiminde çalışan me-

mur ve teknik elemanlara hiçbir maddi destek sağlamadığı gibi enflasyonist fiat artışlarıyla mevcut verileri de hergün daha fazla alarak geri almaktadır.

Mevcut hükümetin gerçek yüzünü bir kez daha teşhir ediyor, Üyelerimizi GREVLİ - TOPLU SÖZLEŞMELİ SENDİKA HAKKI mücadelemize daha kararlı ve daha sıkı sarılmaya çağırıyoruz.

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI YÖNETİM KURULU BASINA BİR AÇIKLAMA YAPARAK, «DEMİR - ÇELİK İTHALİNDE ÖZEL SEKTÖRE YENİDEN İZİN VERİLBK İSTENİŞİNİN ASIL NEDENİ : HÜKÜMETİN İTHAL ETTİĞİ KÜTÜK DEMİR HADDEHANELERİNDE İŞLEMİYEREK DİRENİŞTE BULUNAN SÖMÜRÜCÜ VE VURGUNCU DEMİR - ÇELİK İTHALATÇISI PATRONLARIN YENİ BİR ZAFERİDİR. HÜKÜMETİN DEMİR - ÇELİK KARARNAMESİYLE ATTIĞI OLUMLU ADIMDAN GERİ DÖNME GİRİŞİMLERİNİ ŞİDDETLE KINAYARAK, GERİ ADIM ATILAMAMASI İÇİN YETKİLİLERİ KAMU OYU ÖNÜNDE UYARIRIZ» DEDİ.

20 EKİM 1978

Geçtiğimiz günlerde basında çok dikkati çekmeyen bir haber yayınlandı. Haber kısaca şöyle diyordu : Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı demir - çelik ithalinin kamu eliyle yapılmasından vazgeçilmesini önererek 5 Mart 1978 tarihli demir - çelikle ilgili kararnamenin iptalini istedi.

Bugünlerde basına çok az yansımına karşın öğrendiğimize göre; Ticaret Bakanlığınca DPT'ye gönderilen bir rapordan, Sanayi Bakanlığının benzeri gerekçelerle demir - çelik ithalinin özel kesime devredilmek istendiği anlaşılmaktadır. Raporda, adı geçen kararnamenin uygulamada aksaklıklar çıkarması ve finansman gereksinimlerinin karşılanamaması geriye dönüş için gerekçe olarak sunulmaktadır.

Demir - çelik ithalinde yeniden özel sektöre izin verilmek istenışinin asıl nedeni yukarıda sıralanan değildir. 5 Mart tarihli kararnamenin en önemli hükümlerinden biri, yurt dışından kütük halinde demir de ithal edilerek özel sektör haddehanelerinde işleneceği idi. Ancak, demir - çelik ithalatçısı vurguncular demir - çelik kararnamesiyle sömürü ve vurgunlarının bir kısmının engellenmesi karşısında hükümetçe ithal edilen kütük demiri haddehanelerinde işlemeyi reddettiler. Ve uzun bir süre hükümete karşı direndiler. Bir yan-

dan sözlerini çok daha kolaylıkla geçirebildikleri Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı aracılığıyla hükümetin kendi içinden bu işe engel olmaya çalışan vurguncu parababaları, diğer yandan piyasanın demir - çelik gereksiniminin hükümeti zor duruma düşüreceğini hesapladılar. Sonunda demir tüccarları kefesi ağır bastı ve hükümet yetkilileri Ticaret Bakanlığını devreye sokarak kararnameyi geri alma yönünde girişimlere başladı.

Geçmişte demir - çelik ithalatında yapılan vurgun ve yolsuzlukları kamuoyu ezbere bilmektedir. Bu nedenle onları yeniden sıralamayacağız.

Daha önce atılan olumlu adımlardan, belirli çıkar çevrelerinin baskısı sonucu geri adım atma girişimlerini şiddetle kınayarak geri adım atılmaması doğrultusunda kamuoyu önünde yetkilileri uyarıyoruz.

**Yönetim Kurulu
İnşaat Mühendisleri Odası**

**TMMOB YE BAĞLI ŞEHİR PLANLAMA
MİMAR VE MÜHENDİSLERİ, HARİTA VE
KADASTRO, İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODA-
SIYLA, MİMARLAR ODASI BAŞKANI YAP-
TIKLARI ORTAK BASIN AÇIKLAMASIN-
DA, ANTALYA'DA KIYI YAĞMACILIĞINA**

KARŞI MÜCADELENİN SALDIRILARA KAR- ŞIN SÜRECEĞİNİ SÖYLEDİLER.

Geçtiğimiz hafta içinde Antalya Milli Park Müdürü Yük. Orm. Müh. Yüksel ÇİĞDEM evinde saldırıya uğramıştır. Saldırganlar, Yüksel Çikdem'i yaralamış eşinin ise ağır bir ameliyata rağmen sakat kalmasına neden olmuşlardır.

Bu olay kişiye yönelik adı bir suç değildir. Yüksel ÇİĞDEM'in kıyı yağmacıları ve arsa spekülâtorlerine karşı girdiği onurlu mücadele ve kamu yararlarını sonuna dek koruma istemi, yörede mevzilenmiş çıkar çevrelerini tedirgin etmiştir. Bu kişiler çeşitli baskı yöntemleriyle göz dağı verme ve haksız çıkarlarını yaygınlaştırma ortamı sağlama çabası içine girmişler ve halen yakalanamayan bir takım kiralık zorbalarla Yüksel Çikdem'in evini bombalamışlardır.

Bugün kıyı yağmacıları ve arsa spekülâtorlerinin saldırısına, yarın daha başka halkı düşmanlarının saldırısına uğramamız, faşist sömürgeçler ve onların işbirlikçilerini kol gezdiği bu ortamda kuvvetli bir olasılıktır.

Ancak, tüm baskı ve saldırılara karşı TMMOB, Odaları ve Üyelerinin, mesleki bilgi ve becerileri emekçi halkı yararına kullanmaya devam edecekleri kamuoyuna duyururuz.

—oOo—