

memleket

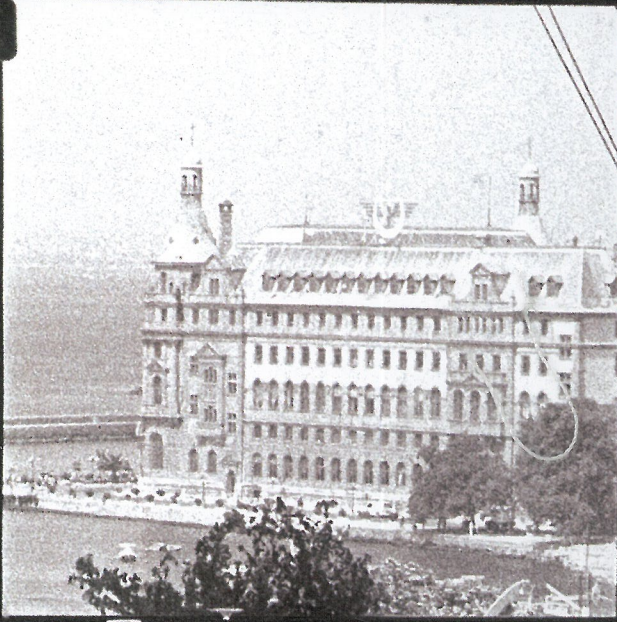
mevzuat

aylık yerel yönetim dergisi

Kasım 2008

Cilt:4 Sayı:41

ISSN:1305-9092



Şefin Menüsü: HAYDARPAŞA

**OSMANLI VE
ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE
TÜRK DEMİRYOLLARI**

**DEMİRYOLU SİSTEMİMİZİN DURUMU
ÜLKEMİZDE HIZLI TREN GERÇEĞİ**

RÖPORTAJ: YAVUZ DEMİRKOL

TCDD'NİN YAPILANMA SÜREÇLERİ

**TASLAK DEMİRYOLU KANUNLARI
TASFİYE SÜRECİNİN SATIR BAŞLARI**

**KENTSEL DÖNÜŞÜM VE
DEMİRYOLU UYGULAMALARI**

RÖPORTAJ: YUNUS AKIL

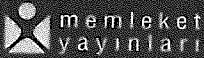
**MARMARAY PROJESİ
ULAŞIM PROJESİ DEĞİL,
KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİDİR**

DOSYA
DEMİRYOLLARI

www.yayed.org.tr



YAYED YEREL YÖNETİM ARAŞTIRMA YARDIM VE EĞİTİM DERNEĞİ



YAYED

adına, sahibi

Genel Yayın Yönetmeni

Birgül Ayman GÜLER

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Av. Zühal Sirkecioğlu Dönmez

Yazı İşleri Müdürü

Sibel Yıldırım

YAYIN KURULU

İsmail Bingöl (Editör)

Dr. Argun Akdoğan

Dr. Süheyla Suzan Alica

A. Müfit Bayram

Huseyin Çağatay

Dr. Tayfun Çınar

Serhat Salıhoğlu

Menaf Turan

Engin Tural

Sibel Yıldırım



DANIŞMA KURULU

Prof. Dr. Doğan Canman (TODAE)

Yrd. Doç. Dr. Kübra C. Çamur (Gazi Üniv.)

Tevfik Çavdar

Prof. Dr. Oya Çitci (TODAE)

Ziya Çoker

Dr. Seyhan Erdoğan (Ank. Üniv.)

Prof. Dr. Cevat Geray (Ank. Üniv.)

Prof. Dr. Atilla Göktürk (Muğla Üniv.)

Prof. Dr. Birgül A. Güler (Ank. Üniv.)

Metin Mutaf

Tayfun Orçun

Prof. Dr. Oğuz Oyan

Prof. Dr. Tayfur Özsen (Aramızda)

Doç. Dr. Yeşim E. Şahin (Dokuz Eylül Üniv.)

Doç. Dr. Birkân Uysal (TODAE)

Belma Üstünişik

A. Dursun Yılmaz

Ali Rıza Yücel



İşletme Genel Yönetmeni

Kemal Düzal



Kapak Fotoğrafı

Gani ÇULHA



ISSN: 1305-9092

Baskı Tarihi: 15.11.2008



YAYED

Yönetim Yeri:

Ziya Gökaltı Cad. 30/17,

06420 Kolej-ANKARA

Tel: 0312 430 35 60, 430 62 90

Faks: 0312 430 62 90

www.yayed.org.tr

merkez@yayed.org.tr

Baskı: Kardelen Ofset Ltd. Şti.

İncesu Caddesi 96'lar Apt. No: 6/Y Kolej-ANKARA

Tel/Faks: 0312 432 13 78 • 432 23 78

e-posta: kardelenofset@gmail.com

Bu sayımızda

MEMLEKET MEVZUATTAN	2
OSMANLI VE ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE TÜRK DEMİRYOLLARI	3
DEMİRYOLU SİSTEMİMİZİN DURUMU	13
ÜLKEMİZDE HIZLI TREN GERÇEĞİ	18
RÖPORTAJ: YAVUZ DEMİRKOL	25
TCDD'NİN YAPILANMA SÜREÇLERİ	31
TASLAK DEMİRYOLU KANUNLARI TASFİYE SÜRECİNİN SATIR BAŞLARI	39
YENİ DEMİRYOLU YASA TASARILARI	48
TCDD'YE AİT TAŞINMAZLARIN SATIŞI İLE İLGİLİ YENİ YASAL DÜZENLEME...	51
KENTSEL DÖNÜŞÜM VE DEMİRYOLU UYGULAMALARI	53
ŞEHLA BAKIYORUM DEMİRYOLLARINA HÜZNÜMDEN	61
RÖPORTAJ: YUNUS AKIL	63
MARMARAY PROJESİ ULAŞIM PROJESİ DEĞİL, ...	69
ANAYASA MAHKEMESİ NE DEDİ?	83
BASINDAN SEÇMELER	85
DEĞİŞEN MEVZUAT	90

Köşe Yazıları...

HAVADAN SUDAN:	Serhat SALİHOĞLU	37
Sol Parti Adayları Belediye İstihdamı Üzerine Düşünüyor mu?		
MEMLEKETİMDEN	Av. Zühal DÖNMEZ	47
HUKUK MANZARALARI		
"Bazı" Varlıklar Millî Ekonomiye Nasıl Kazandırılır		
GÖZÜME ÇARPANLAR:	A. Müfit BAYRAM	81
Konut Hamlesi, Konut Vurgunu		

Yazıların sorumluluğu yazarlarına aittir. Yayımlanan yazılardan kaynak gösterilmeden alıntı yapılamaz. Genel Yayın Yönetmeninin yazılı izni olmadan tanıtım amaçlı kısa alıntılar dışında dergide yer alan yazılar hiçbir yolla çoğaltılamaz, dağıtılamaz.

Dergi abone bedeli :

Yıllık (1 adet) abone bedeli (KDV dahil) 300 YTL

Yıllık (2 ve daha çok) abone bedeli (KDV dahil) 240 YTL

Hesap No :

YAYED İktisadi İşletmesi

T.C. Ziraat Bankası 1262 Mithatpaşa Şb. 43436143-5001

Posta Çeki: 5066311

KASIM

2008

Sayı 41

Prof. Dr. Mübeccel KIRAY, başlıca toplumbilimcilerimizden biridir. Yetiştirdiği öğrenciler, ülkeleri ve siyasal rejimleri anlamak için mekana bakmanın neden önemli olduğunu, öğreniminin daha ilk zamanlarında anlama ayrıcalığı kazanmışlardır. Örneğin yollar... Bir ülkenin sömürge mi yoksa bağımsız bir ülke mi olduğunu anlamak için yollara bakmak yeterlidir.

Modern devletler çağında bir ülkede yollar “ağaç biçiminde” ise o ülke sömürge, “örümcek ağı” biçiminde ise bağımsız bir ülke demektir.

Ağaç biçimi yollarda kök ülkenin limanında, bir ana hat yani gövde ülkenin içlerine doğru uzanık, gövdeden çıkmış kısa ince dallar ana hattın çevreye doğru çıkmıştır. Bunun en iyi örneği, Osmanlı Devleti’nin sömürgeleşme sürecinde kurulmuş İzmir – Aydın demiryoludur. Almanlara imtiyaz olarak verilen bu demiryolu, bereketli Ege ovalarında yetiştirilen ürünlerle topraktaki cevherin toplanıp en kısa yoldan limandan çıkarılarak batı ülkelerine taşınması amacıyla kurulmuştur. Demiryolu imtiyazcısının, Osmanlı iç pazarını bütünleştirmek gibi bir derdi olmadığından, demiryolu da bir tür emici hortum gibi tasarlanmış ve yapılmıştır.

Örümcek ağı biçimi yollar, kendini bir ulusal bütün olarak kurmuş ve iç pazarındaki her noktayı birbirine bağlayarak kalkınmayı amaçlayan bağımsız devletlerin işaretidir. Ağ biçimindeki yol, hem ulusal bütünleşmeyi hem de ülkenin tüm kaynaklarının birbirlerini karşılıklı besleyip güçlendirerek kalkınmasını temsil etmektedir. Onuncu yıl marşındaki “demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan” dizesi, bu önemli gerçeği anlatır. Cumhuriyetin kurucu kadroları bu gerçeğin farkında ve gereğini yerine getirme cesaretine sahip kadrolar olduklarını, onuncu yıl marşıyla tarihe ve zihinlere adeta nakşetmişlerdir.

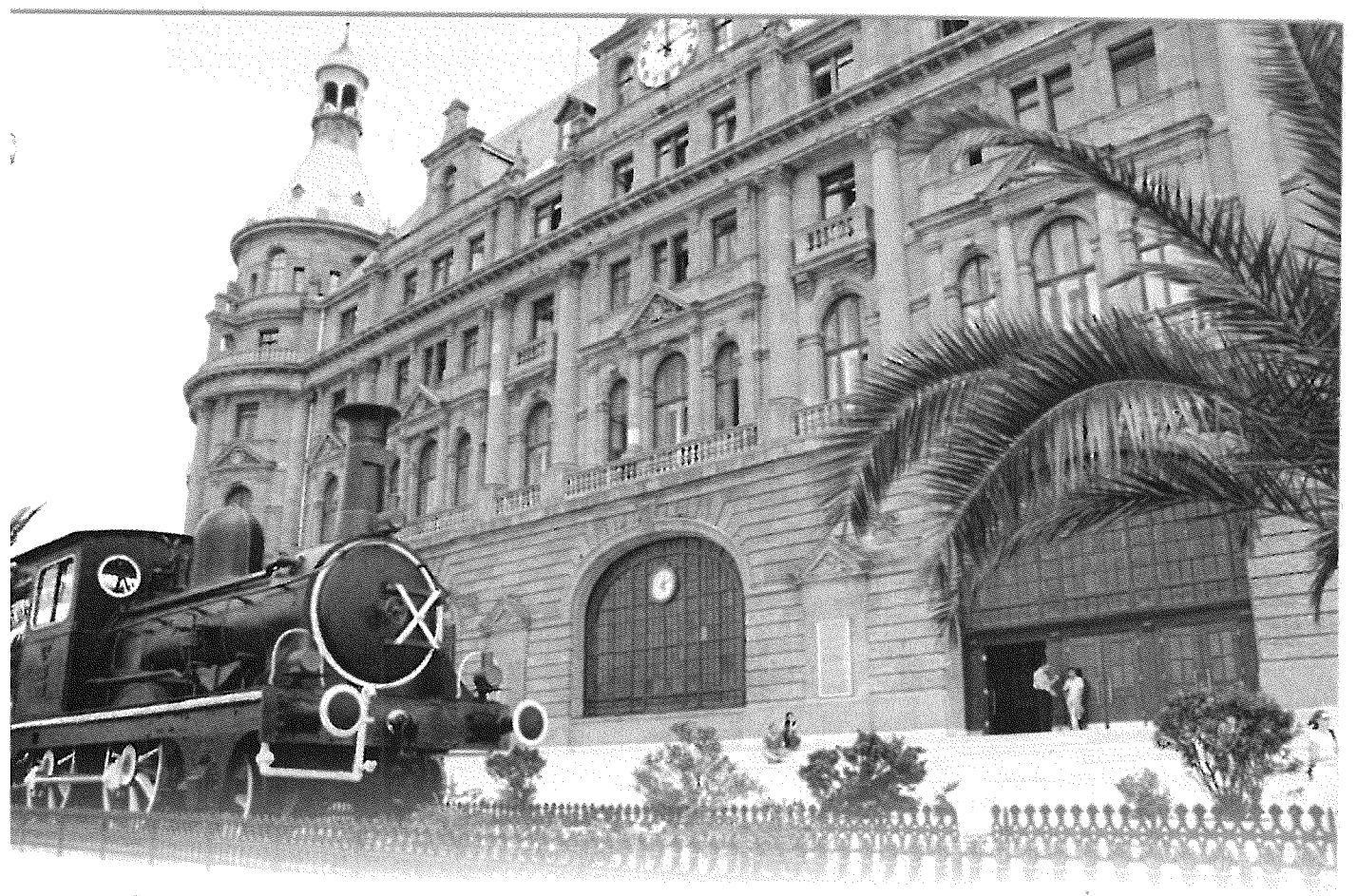
Cumhuriyet, daha 1920’lerde ve kurumlaşmasıyla 1930’larda bir yandan demiryolu ile denizyolu ve havayolu ile karayolu seçeneklerini temsilen dört renkli ve dengeli bir ulaşım ağı yaratma hedefine odaklanmıştır. Bunun için kurumlar yaratılmış, girişimler başlatılmıştır. Bu kurumların güçsüz, girişimlerin sonuçsuz kaldığı bir gerçektir. Ve bu gerçek, ülkenin bağımsızlık rotasındaki kırılmaları bütün açıklığıyla göstermeye yetmektedir.

Büyük kırılma, 1940’lı yıllara denk düşer. Yani Türkiye üzerinde Amerika Birleşik Devletleri ile NATO adı verilen “yeni hür dünya” sömürgeciliğinin başladığı yıllara... Bu tarihlerde ABD uzmanları, kurumları, parası ve elbette NATO silahı, Türkiye’yi ulaşımında seçeneklerden birine, karayollarına bağlama yanlısına sürüklemiş; demiryollarını durdurmaya zorlamış; uçak teknolojisini geliştirme çalışmalarını terk etme ve denizyolları ile tersane dünyasını çürümeye bırakmaya itelemiştir.

Karayolu odaklı ABD politikasını, şimdi, üzerinden altmış yıl geçtikten sonra değerlendirmek pek zahmetsiz bir iştir. ABD ve onunla birlikte otomobil üreticisi ülkeler bu politika sayesinde kendi otomotiv dünyası için gelişmeye açık büyük bir pazar yaratırken, Türkiye’nin binbir güçlüklerle yarattığı birikim pahalı ve çok kayıplı taşımacılıkta heba olmuştur. Karayolları devlet yolu, il yolu, köy yolu hamleleriyle tüm ülkeyi sarmış, ama bu birbirine ulaşmanın maliyeti bağımsız kalkınma hedefine hizmet etmekten pek uzak kalmıştır. Şimdi geçmişe bakıldığında çok açık görülmektedir: Ülkenin demir ağlarla örülmesi tamamlanmalıydı. Karayolları bu ağların karadaki, denizyolları ise denizdeki boşluklarını doldurmalıydı.

Bağımsızlık için bağımsız ulaşım politikası, hem ülke genelinde hem de kentiçi ulaşım sorununda üzerinde düşüdüğümüz ve düşüncelerimizi geliştirmekten hiç vazgeçmeyeceğimiz konulardan biridir. Bunun bir göstergesi olarak, *Memleket Mevzuat*’ın bu sayısını ulaşım sorununa ve Bağımsız Ulaşım Yönetimi hedefine ayırdık. Okuyucularımızın değerlendirme ve katkılarını almayı bekliyoruz.

Gelecek sayımızda buluşmak üzere, saygı ve sevgilerimizi sunuyoruz.



OSMANLI VE ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE TÜRK DEMİRYOLLARI

Dr. Ahmet Erhan YÜKSEK
TCDD Genel Müdürlüğü

Ulaştırma, kabaca, insan ya da yüklerin bir yerden başka bir yere hareketi, diğer bir deyişle yer değiştirmesi olarak tanımlanabilir. Ulusların ekonomik refahı ve askeri gücü, tarih boyunca, ulaştırma yöntemlerinin etkin kullanımıyla yakından ilişkili olmuştur. Ulaştırma, doğal kaynaklara ve ham maddeye erişimi mümkün kıldığı gibi mal getirip götürmeyi olanaklı kılmak suretiyle de herhangi bir ülkeye refah ve gücünü artırma olanağını da sunar. Ulaştırma bunların yanında güvenlikle ilgili önemli bir işleve de sahiptir. Askerlerin, takım-teçhizatın ve diğer kaynakların herhangi bir savaş anında gerekli yerlere eriştirilmesi etkin ulaşım sistemlerinin sayesinde olanaklı hale gelir.

Demiryolları, ulaştırmanın en önemli sacayaklarından biri olarak yukarıda sayılan işlevlerde stratejik bir öneme sahiptir ve bu nedenle her açıdan incelenmeyi hak etmektedir.

İşte ulaştırmanın ve demiryollarının bir ülke için taşıdığı yaşamsal önemden hareketle bu çalışmada demiryolları konusu ele alınmış ve konu, demiryollarının Osmanlı ve erken Cumhuriyet dönemlerindeki gelişimini aydınlatarak biçimde ele alınmıştır.

OSMANLI DÖNEMİ

Cumhuriyet öncesi demiryolu gelişimi araştırılırken bu gelişimin başladığı yıllarda Osmanlı İmparatorluğunun siyasal ve ekonomik durumunun genel hatları ile belirlenmesi gerekmektedir.

**Esasen Doğan
Avcıoğlu'na
göre
Demiryollarının
tarihi,
Türkiye'nin
emperyalist
devletler
tarafından
parçalanıp
yok edilme
çabalarının
tarihidir.**

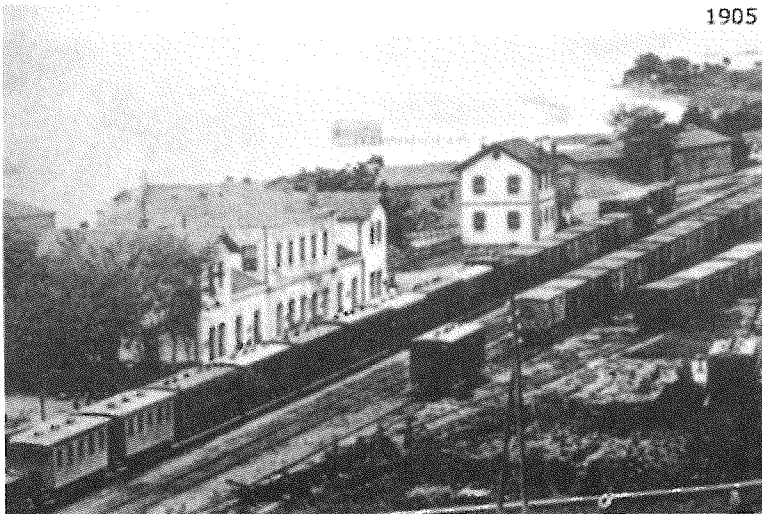
19. yüzyılın ortalarından başlayarak, Osmanlı ekonomisi ve maliyesi, güçlü dış dinamiklerin olumsuz etkileri altına girmiş; gelişmiş batılı ekonomilerin bir ham madde kaynağı ve mamul madde pazarı haline gelmiş ve geleneksel sanayi çökmüştür. Bu dönemde ulusal sanayinin çökmesi, Anadolu kırsal kesiminin, batının sanayisi ile bir anlamda bütünleşmesini sağlamıştır. Batı ve Güney Anadolu'nun zengin kırsal kesimi, batı kapitalizmi ve sanayisine ham madde ve tarımsal ürün temin eden Pazar durumuna gelmiştir.

Geleneksel tarım dışı üretimin kaybolmasının yanı sıra, geleneksel ulaşım tür ve güzergahları da yeni ekonomik yapı içinde değişikliğe uğramış, ülke içindeki kervan yolları bölgeler arası kopukluktan ötürü önemlerini yitirmiştir. Batı'ya tarımsal ürün drenajını sağlayacak türde bir ulaşım sisteminin kurulması bu yeni ekonomik durumun gereksinmesidir. Bu tür bir ekonomik yapıda, modern teknoloji kullanan ulaşım türleri -demiryolları- batılılar tarafından koloni tipi ekonominin gereksinmelerini karşılamak üzere geliştirilmişlerdir. Geleneksel kervan yolları ise ancak demiryolunun bitiş noktasından itibaren, ülkenin daha art kesimlerinden tarım ürünü akıtılabilecek güzergahlar boyunca etkinliklerini sürdürübilmiştir.

Demiryollarının gelişme sürecinde, zengin tarım alanlarına ulaşmak ve drene etme amacının yanında, politik ve askeri amaçların da etkin olduğu görülmektedir. Örneğin Bağdat hattı daha çok siyasi amaçlarla döşenmiş olup Anadolu demiryollarının inşasında ise idari denetim endişelerinin de rol oynadığı görülmektedir. Esasen Doğan Avcıoğlu'na göre Demiryollarının tarihi, Türkiye'nin emperyalist devletler tarafından parçalanıp yok edilme çabalarının tarihidir.

Yukarıda belirtildiği üzere, Gelişen Batı kapitalizminin, *Batı* ve Güneydoğu *Anadolu'nun*, zengin *tarımsal* ve ham madde alanlarına ulaşma ve bu bölgeleri kendi ekonomileriyle bütünleştirme yönündeki istemleri, büyük ölçüde oluşturulan demiryolu güzergahlarına da yansımış ve çoğu hatlar liman kentlerinde deniz ulaşımına açılmak üzere "Ağaç" biçiminde döşenmiştir. Bu bölgelerde demiryolları, öncelikle dışa bağımlı liman kentlerinden başlayarak içerilere ve buralardaki verimli ovalara uzanır biçimde yapılmıştır. Liman kentlerine tarımsal ürün akımını en iyi biçimde gerçekleştirmeyi amaçlayan bu oluşumun somut örneklerinden birisi, 1860 yılında döşenmeye başlanan İzmir-Aydın hattıdır. Bu hat zengin Büyük Menderes Ovasında, ilk aşamada Torbalı (1862) ve Aydın'a (1866) ulaşmış ve giderek Söke (1896), Nazilli (1841), Sarayköy (1842), Denizli (1899) ve Dinar (1899) gibi tarım ürünlerini toplayan yerleşme merkezlerine uzanmıştır. Böylece, demiryolu üst düzeyli ve gelişmiş bir ulaşım teknolojisi olarak Menderes Ovasındaki geleneksel kervan yollarının yerini almıştır.

İzmir-Aydın Hattının konumuna benzer biçimde daha kuzeydeki Küçük Menderes Ovasında da, yine geleneksel kervan yolları boyunca İzmir çıkışlı - Torbalı - Pire - Ödemiş hatları oluşturulmuştur. Böylelikle, ticari eylemlerin yoğunlaştığı ve kervan yollarının kesiştiği yerlerdeki tarımsal ürünü toplayan ana merkezler demiryollarıyla birbirine bağlanmıştır. Aynı şekilde Gediz



1856 - 1922 yılları arasında Anadolu-Bağdat Demiryolları

Ovasının varsıllıklarını Avrupa anakentlerine aktarma amacını güden, İzmir çıkışı - Manisa - Turgutlu- Alaşehir hattı döşenmiştir. İzmir Limanına açılan demiryolları, Aydın, Dinar, Torbalı, Ödemiş ve Manisa, Afyon yönlerinde “ağaç biçiminde” ve kısa uzaklıkları birbirine bağlayan bir gelişim göstermiştir. Bu ağaç örüntü, her geçen yıl giderek daha da kol sarmıştır. Aynı gelişmeler Çukurova’da da, Mersin Limanından başlayarak ortaya çıkmıştır.

Verimli ovalardaki ürünleri dışa bağımlı bir liman kentine aktarma amacına en uygun düşen bu **ağaç biçimindeki örüntü**, zengin tarım kesiminin kaynaklarını ulusal ekonomi içinde bir bütünleşmeye gidilmeden, yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleştirme işlevini görmektedir. Ağaç biçimindeki bu örüntü, Osmanlı Devletinin ekonomik alandaki sağlıklı ilişkileri (yarı-sömürge tipindeki bir ekonomi) dolayısıyla, ulusal ekonominin gereklerini karşılayacak “**ağ biçimindeki**” bir örüntüye dönüşmemiştir.

Yabancı şirketlerin demiryolu yatırımları için düzenlenen istikraz anlaşmalarında, çokluk vergiler karşılık gösterilmiş ve “kilometre güvencesi” denilen bir yöntemle, Osmanlı devletinin bunlara kesinkes kâr sağlaması sağlam esaslara bağlanmıştır. Bu durumda bazı demiryolu şirketleri, kilometre başına verilen kâr garantisi, yol ne kadar uzun inşa edilirse o kadar artacağı için yılan gibi kıvrım kıvrım yollar yapmışlardır Şark demiryolları ile Eskişehir-Ankara hattı buna bir örnek olarak verilebilir.

Demiryolu taşımacılığının 1825 yılından itibaren İngiltere’de kullanılmaya başlanmasından sonra Osmanlı İmparatorluğunda inşa edilen ilk demiryolu İskenderiye-Kahire arasındadır. Bu hattın inşasına Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa ile İngilizlerin zorlaması sonucu 1837 yılında başlanılmıştır. Fakat demiryolunun yapımına bilinmeyen nedenlerden dolayı ara verilmiş ve ancak 1854 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Osmanlı İmpa-

ratorluğu topraklarındaki ikinci demiryolu hattı bugün Romanya topraklarında kalan Köstence- Çernodova hattıdır.

Anadolu’da ise demiryolları inşa etmek fikri 1836 yılında doğmuştur. Chesney’in Başkanlığı altındaki bir heyet iki vapurla Dicle’nin güney kısmında, Fırat’ın da Birecik’e kadar olan kesiminde dolaşmışlar, böylece bu nehirlerin gemi seferlerine elverişli bulunduğunu ispat ederek tekliflerdir. İngilizlerce yapılan bu teklif, Hindistan yolunu ellerinde tutmak amacından ileri gelmiştir.

Kırım Savaşında ilk demir ray, Fenerbahçe’ye doğru (1854) İngilizler tarafından döşenmiştir. Yayınlanan Tanzimat Fermanı ile 1856 yılından itibaren demiryolu imtiyazları verilmeye başlanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğunda yapılan hatlar şunlardır (ayrıca bkz. Ek1): Rumeli hattı, İzmir-Kasaba, İzmir-Aydın, Anadolu Demiryolu ve Bağdad yolunun başlangıcı, Hicaz Demiryolları, Filistin Demiryolları.

OSMANLI DÖNEMİNDE İNŞA EDİLEN DEMİRYOLU HATLARI

İzmir-Aydın Demiryolu: 23.8.1856 tarihinde teminat alınmadan yapılan muhtelif uzatmalar ile toplam olarak 94 yıl müddet ile bir İngiliz şirketine verilmiştir. İzmir’den Aydın’a kadar olan 130 km.’lik demiryolunu bu şirket ancak 11 yılda tamamlayabilmiştir. Bu hattın 43 km.’lik ilk kısmı 27.1.1860 tarihinde işletmeye açılmıştır. Türkiye’de işletilmeye açılan ilk hat olması nedeniyle tarihi bir öneme sahiptir.

Daha sonra şirketle ek sözleşmeler yapılarak muhtelif şube hatlarının yapımı verilmiştir. Dolayısıyla İzmir-Aydın hattının tamamı 1.11.1912 tarihinde işletilmeye açılmış olup, uzunluğu 609 km.’dir. 30.5.1935 tarihli 2776 sayılı kanun ile söz konusu hatlar Cumhuriyet hükümetince satın alınarak 1.6.1935 tarihinde Devlet Demiryolları Şebekesine katılmıştır.

Yabancı şirketlerin demiryolu yatırımları için düzenlenen istikraz anlaşmalarında, çokluk vergiler karşılık gösterilmiş ve “kilometre güvencesi” denilen bir yöntemle, Osmanlı devletinin bunlara kesinkes kâr sağlaması sağlam esaslara bağlanmıştır.

İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu: İzmir-Aydın hattının inşaatı devam ederken, 1863 yılında İzmir-Kasaba hattının yapım imtiyazı alınmıştır. Hattın yapımına 1864 yılında başlanmış; 1 yıl içinde tamamlanıp işletmeye açılmıştır. İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı ile devamı olarak yapılan diğer hatlar (toplam 703 km.) 1.5.1934 tarihinde Cumhuriyet hükümetince satın alınarak Devlet Demiryolu Şebekesine katılmıştır.

Mudanya-Bursa Demiryolu: 42 km. uzunluğundaki hattın inşasına 1873 yılında başlanmış, 1875 yılında bitirilmiştir. Fakat yapımından itibaren meydana gelen aksaklıklar nedeniyle 19 yıl süre ile işletilmeye açılamamıştır.

Daha sonraları yapılan tüm çalışmalar sonucunda hat 1892 tarihinde işletilmeye açılmıştır. 1.6.1934 tarihinde Devlet tarafından satın alınmıştır. Hattın işletilmesine 1953 yılında son verilmiş, hat sökül-müştür.

Şark Demiryolları: 1869 yılında bir Avusturya-lıya imtiyazı verilen hat 2000 km.'dir. Bugün yur-dumuzun sınırları içinde kalan İstanbul-Edirne ve Alpullu-Kırklareli kısımlarından oluşan bu hatlar 333 km.'dir. Bir kısmı da Yunanistan sınırları içerisinde kalmış olan bu şark Demiryollarının 32 km.'lik kısmı 333 km.'ye dahil değildir. İlk yapılan mukavele-den sonra ek mukavelelerin sonucunda sözleşmenin içeriği bozulmuş ve Şark Demiryollarının inşası 18 yıl sürmüştür. 12.8.1888 tarihinde işletmeye açılmış ve 1 Şubat 1937 tarihinden itibaren de Devlet Demir-yolları tarafından işletilmeye başlanmıştır.

Anadolu Demiryolları: Şark demiryolu tecrübesinden sonra özel şirketlerin devlete daha fazla yük olmaması için Anadolu'da yapılması düşünülen demiryollarının devlet eliyle gerçekleştirilmesi uygun görülmüştür. 1871 yılında bir padişah emri ile İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak ve Anadolu'nun ana damarını teşkil edecek demiryolunun devletçe inşası kararlaştırılmıştır. Söz konusu hatlar Haydarpaşa - Ankara, 577 km.; Eskişehir-Konya, 444 km.; Feneryolu-Fener (Şube hattı), 2km.; Arifiye-Adapazarı (Şube hattı), 9 km.; Alayunt-Kütahya, 10 km.'dir.

Hükümet 91 km.'lik Haydarpaşa-İzmit hattı-nın yapımında karşılaşılan zorluklar, daha doğrusu,

programsız inşaatın iyi bir netice vermeyeceğinin anlaşılması üzerine işi Vilhelm Pressel'e devret-miştir. Vilhelm Pressel uzun incelemelerden son-ra Anadolu'nun ana hatlarını meydana getirecek bir proje hazırlamıştır. Bu çalışmada dikkate aldığı husus, yalnız demiryolu idaresinin para kazanması değil, aynı zamanda memleketin de bu hatlardan fay-dalanarak ekonomisini geliştirmesidir. Daha sonra hükümet Pressel'in düşüncelerine önem vermeyince, Pressel istifa etmiştir. Hükümet işi yeniden tek başı-na yapamayacağını anlayınca dışarıdan müteahhitle-re müracaat etmek zorunda kalmıştır.

Haydarpaşa-İzmit hattı 1873'de, İzmit-Ankara hattı ilavelerle 1892'de, ArifiyeAdapazarı hattı 1. 11.1899'da, Eskişehir-Konya hattı da 1886 yılında işletmeye açılmıştır. Bu hatlar 31 .12. 1928'de Cum-huriyet Hükümetince satın alınmıştır.

Bağdat Demiryolları: Bağdat hattının inşası ve işletilmesi 99 yıl müddetle Deutsche Banka verilmiştir. Bu hat 31.12.1928'de satın alınmıştır. 15.4.1903'de Bağdat Demiryolları Şirketi Qsmani-yesi kurulmuş ve bu hattın ilk kısmı olan Bulgurlu İstasyonu aynı yılın Ekim ayında işletmeye açıl-mıştır. Birinci Dünya savaşında İngiliz kıtalarının Halep'i işgalinden 3 hafta önce yani 5 Ekim 1918'de Bağdat hattı Nusaybin'e varmıştır. Bağdat demiryol-larının son parçası olan (Musul - Karayolu) 2. Dünya Savaşının ilk yıllarında 17 Temmuz 1940'da işlet-meye açılarak Bağdat - Kelköçek arasında normal Demiryolu bağlantısı kurulmuştur.

HattınAdı	Uzunluğu (km.)	İşletmeye Açıldığı Tarih	Devlet Tarafından Satın Alındığı Tarih
Konya-Bulgurlu	198,892	25.10.1904	31.12.1928
Bulgurlu-Ulukışla	38,733	1.7.1911	31.12.1928
Ulukışla-Durak	90,469	21.12.1912	31.12.1928
Durak-Yenice	17,915	27.4.1912	31.12.1928
TOPLAM	346,009		

Cenup Demiryolları: Toprakkale-Payas-İskenderun, Fevzipaşa-Meydan-ekbez, Çobanbey Nusaybin, Derbesiye (Şenyurt) -Mardin ve Cerablus Liman hattı şebekelerinden oluşan hatların uzunlu-ğu 501 km.'dir. Türkiye-Suriye hududu üzerindeki demiryollarının işletilmesi Türkiye-Fransa arasında-

ki 27.10.1932 tarihli müşterek beyanname ve protokol hükümleri dahilinde ve 8.6.1933 tarih ve 2285 sayılı Kanun gereğince hattın işletme imtiyazı da 15 yıl müddetle Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketine verilmiş ve Hatay'ın anavatana katılmasıyla 15.6.1937 tarihinden itibaren 59,784 km. uzunluğunda olan Toprakkale-Payasİskenderun hattı, Devlet Demiryolları şebekesine katılmıştır. 381 km. uzunluğunda olan Çobanbey-Nusaybin hattı ile 24 km. uzunluğundaki Derbesiye (Şenyurt)-Mardin şube hatları da dahil toplam 405,852 km.'lik hat Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketi tarafından işletilirken bu hattın imtiyazı 1948 yılında sona ermiş ve Devlet Demiryolları şebekesine katılmıştır.

Hattın Adı	Uzunluğu (km.)	İşletmeye Açıldığı Tarih	Devlet Tarafından Satın Alındığı Tarih
Toprakkale-İskenderun	59,220	1912	1948
Fevzipaşa-Meydanekmez	35,411	1912	1948
Hudut-Çobanbey-Nusaybin	381,542	1912-1917	1948
Derbesiye-Mardin	24,340	1912-1917	1948

Mersin - Tarsus - Adana Demiryolları: Hattın inşa ve işletme imtiyazı 20.1.1883 tarihinde 72 yıl müddetle olmak üzere Türk-İngiliz-Fransız gurubuna verilmiştir.

30.1.1885 tarihinde Londra'da Mersin-Tarsus-Adana şirketi kurulmuş ve bu şirketin İngiliz sermayesine, Türk ve Fransız sermayeleri de katılmıştır. 10 sene süren çalışmalardan sonra 2.8.1886'da tamamen işletmeye açılmıştır. 67 km.'lik bu hat 31.12.1928 tarihli 9375 sayılı kanunla Devlet Demiryollarına devredilmiştir.

Maden - Yeniköy - Erzurum - Sarıkamış ve Sarıkamış - Kars - Hudut Arası Demiryolları: Maden-Yeniköy - Erzurum-Sarıkamış arasındaki hat, 1. Dünya Savaşı içerisinde askeri amaçlarla kullanılmak üzere Ruslar tarafından yapıp 1916 yılında işletmeye açılmıştır.

Sarıkamış-Kars-Hudut arasındaki hat, yine Ruslar tarafından, Batum-Tiflis-Gümrü hatlarının devamı olarak, 1899 yılında inşaata başlatılmış, 1913 yılında da bitirilerek işletmeye açılmıştır.

Maden - Yeniköy - Erzurum - Sarıkamış - Kars-Hudut arasında bulunan hatlar Cumhuriyetin ilanı ile

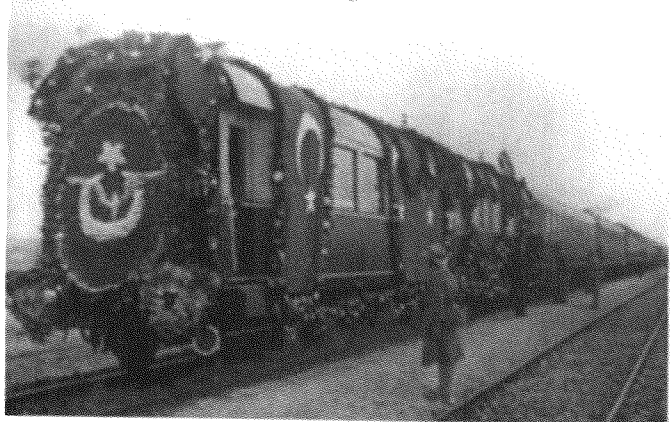
milli sınırlarımız içerisinde kalmış ve 1925 yılında da devlete intikal etmiştir.

Ilıca-Palamutluk Demiryolu: Balya (Balıkesir)'da bulunan çinko madeninin taşınması için Ilıca - Palamutluk istasyonları arasında yapılmış olan hattın imtiyazı 23.3.1923 tarihinde Ilıca-İskele - Palamutluk Demiryolu Türk Anonim Şirketine verilmiş ve daha sonra 22.9.1941 tarihinde söz konusu hat devlet tarafından satın alınarak 28.10.1941 tarihinden itibaren işletilmeye başlanılmıştır. Hat, ekonomik olmadığı gerekçesiyle sonraki yıllarda sökül-müştür.

ERKEN CUMHURİYET (ATATÜRK) DÖNEMİ (1923-1939)

1923-1939 dönemi Cumhuriyetin kuru-luş dönemidir. Bu yıllara, esas olarak devleti kurma ve oturma dönemi olarak bakılabilir. Cumhuriyeti kuran ana kadronun iktisat politikasının oturduğu en geniş çerçevede yeniden inşa düşüncesi olmuş; bu düşüncenin uygulama alanı demiryolları, uygulamasının adı da şimendifer politikası olarak belirlenmiştir. Bu politikanın sloganı ise "bir karış fazla şimendifer" olarak ortaya konmuştur. 1924'te başlayan, 1927'den sonra hızlanan ve 1939'a doğru sona erdiği anlaşılan demiryolu politikası yeni rejimin kuruluşu ile özdeşleşmiştir. Demiryollarının devlet kurma ve iç pazar yaratma politikası gibi birkaç önemli hedefe birden erişebilmeyi sağlayan niteliğini Cumhuriyet yönetimi eksiksiz değerlendirmiştir.

Cumhuriyet treni, 70 milyon yolcusuyla
83. durağında...



**Demiryolu
atılım,
Osmanlıdan
devralınan
ağır borç
taksitlerinin
ödendiği,
Türkiye'nin,
Büyük
Bunalımın
etkileri altına
girdiği ve
kalkınmanın
büyük akçalı
istemlerinin
oluştugu bir
evrede,
sistemli bir
biçimde ve
Milli
Mücadelenin
verdiği coşkuyla
sürdürülmüştür.**

Demiryolu politikası, Cumhuriyetin ilk inşaat hareketidir. Amaç yeni hatlar yapmaktır. Ulaşım şebekesini yeni bir siyasal ve ekonomik coğrafya anlayışı ile kurmaktır. Yeniden inşa düşüncesi sürekliliğini bir ana çizgi halinde demiryolu politikası ile korumuştur. Sınırlar içinde bulunan, fakat önemli parçalarına erişilemeyen toprakların yeni rejime güç vermekten çok risk kaynağı olacağı, en azından ülkenin doğusunu batısına ve Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayabilmenin büyük güvence olacağı, bu yapılmaksızın başka politikalarda başarı şansı çok düşük olduğu düşüncesi yeniden inşa düşüncesinde ilk ve en kritik aşamayı oluşturmuştur.

Cumhuriyet yönetimi, demiryollarını, savunma ile ekonomiyi ülke çapında birleştirebilecek tek proje; Anadolu'nun tarıma dayanan, kapalı üretim yapısını değiştirecek bir manivela; gidilmemiş, girilmemiş yerleri ülke için pazar haline getirebilecek bir araç, ekonomik ve siyasal coğrafyayı kontrol etmeyi ve değiştirmeyi sağlayacak bir yol olarak görmüş ve demiryolu politikası bu görüşlere göre şekillenmiştir. Cumhuriyet yönetimi, demiryolu politikasını kendine yeterli bir ekonomi oluşturma çabalarında, ekonomik bağımsızlığa hizmet edecek başat bir araç olarak görmüştür.

Bu bağlamda, cumhuriyet döneminde, demiryolu ağının biçimlenişinde temel çıkış noktaları şöyle sıralanabilir:



1966 yılı Haydarpaşa

- i. Potansiyel üretim merkezlerine-doğal kaynaklara ulaşabilmek.
- ii. Üretim ve tüketim merkezleri arasında demiryolları bağlantısını kurmak, özellikle limanlar ile art bölgeler arası ilişkileri demiryolu ile kurmak.
- iii. Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacı ile özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşabilmek.
- iv. Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması amacıyla dönük olarak ülkeyi demiryolları ağı ile örmek

Cumhuriyetin ilanından sonra demiryolu politikası iki aşamalı olarak uygulanmıştır. İlk aşama, varolan yabancı şirketlerin elindeki demiryollarını satın alarak bunların millileştirilmesi şeklinde olmuştur. Bu devletleştirme eylemleri, Osmanlıdan devralınan ağır borç taksitlerinin ödendiği, Türkiye'nin, Büyük Bunalımın etkileri altına girdiği ve kalkınmanın büyük akçalı istemlerinin olduğu bir evrede, sistemli bir biçimde ve Milli Mücadelenin verdiği coşkuyla sürdürülmüştür. Millileştirmeler, Cumhuriyet yönetimine, işletilebilir durumda olan, ekonomik ömrü uzun ve hazır alt-yapı kazandıran akılcı bir girişim olmuştur.

Demiryolu politikasında ikinci aşama ise ulusal bütünlüğün ve ulusal ekonominin gereksinmelerini karşılayacak "ağ" biçimindeki yapıyı oluşturmak üzere hızlı bir yeniden yapım programını uygulamak ve bu hatların devlet eliyle işletilmesidir. Demiryolu inşa hamlesinde yabancı sermayeye ve dış borçlanmalara başvurulmamış, "Türk parası, Türk dimağı, Türk emeğiyle hem yapıp hem işletmek" yolu izlenmiştir. Cumhuriyet döneminde demiryolları fiziki konumu açısından iki önemli özellik taşımaktadır.

Bunlardan birincisi ve önemlisi, demiryolu hatlarının üretim merkezlerine direkt olarak ulaşması, yani ana hatların elde edilmesidir.

İkinci önemli özellik ise bu hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasında önemli payı olan

“iltisak” hatlarının yapımıdır. Bu hatlar, karayolu ile beslenmektedir. Karayolları topografik koşullara göre değişmekle birlikte eski önemli kervan yolları güzergahlarını izlemektedir.

Cumhuriyet öncesinde demiryollarının % 70’i Ankara - Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet döneminde (1923-1964) bu yolların % 78.6’sı doğuda döşenmiştir.

İmparatorluk döneminde koloni tipi ekonominin istemlerini karşılamak üzere Anadolu’da oluşturulan “ağaç” biçimindeki yapı Cumhuriyet döneminde, ulusal bütünlüğün ve ulusal ekonominin gereksinimlerini karşılayan “ağ” biçimindeki yapıya dönüşmüştür.

Cumhuriyetin ilanında ülkedeki demiryollarının bir kısmı şirketlerin elinde, bir kısmı da devlet idaresinde idi.

Şirketlerin elindeki hatlar şunlardı:

- i. İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve uzatılmış kısmı (703 km.)
- ii. Aydın ve şubeleri (632km.)
- iii. Sirkeci-Edirne (337 km.)
- iv. Bursa-Mudanya (41 km., bir metre genişliğinde)
- v. Ilıcak-Palamutluk (29 km., Dekovil genişliğinde)

Böylece şirketler elindeki bütün hatların toplamı 2352 km. idi.

Devlet idaresinde ise;

- i. Anadolu hattı (Arifiye-Adapazarı şubesi dahil Haydarpaşa-Ankara kısmı 587 km. ve Alayunt-Kütahya şubesi dahil Eskişehir-Konya kısmı 445 km. olmak üzere 1032 km.),
- ii. Bağdat hattının Konya’dan Yenice’ye kadar olan kısmı (346 km.), 1378 kilometrelik normal hatla, askeri makamlarca işletilen ve Ruslar tarafından inşa olunan 124 km.’lik (Sarıkamış-Arpaçay) geniş ve 232 km.’lik (Erzurum-Sarıkamış) dar hatlarından ibaret olan kısım ve Ankara dekovil hattı bulunuyordu.



Bu bakımdan çeşitli yerlerdeki dar, geniş ve dekovil hatları bir kenara bırakılırsa Cumhuriyet başlarken yurdumuzda 3660 km.’lik standart genişlikte (1435 metre) bir şebeke bulunuyordu.

1923 yılında yayınlanan bir yasayla, Türkiye’de bundan böyle inşa edilecek hatların devlet tarafından inşa ve işletilmesi kararlaştırıldı.

Daha sonra, 24 Mayıs 1924’te yürürlüğe giren ve hükümete, o zamana kadar geçici bir idare tarafından işletilen Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı hatları ile Haydarpaşa Liman ve Rıhtımının sözleşme ve şartnamelerdeki hükümlere uygun olarak satın alınması yetkisi verilmiş, geçici idare de yerini böylece katma bir bütçe ile o zaman Nafia Vekale-tine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı (Anadolu – Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi) adı altında kurulan ve faaliyete geçen yeni ve daimi idareye bırakmıştı.

Ülkeye
emperyalizmin
simgesi
olarak giren
demiryolları
Atatürk
döneminde bir
bağımsızlık
simgesi haline
gelmiştir.

Bunu takiben. 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı Kanun la bütün yurdu kapsayan (Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi) kurularak demiryollarının inşaa ve işletme işleri bu kuruluşa devredildi.

Türkiye Demiryolları, kuruluş tarihi olan 1924 yılından 1953 yılına kadar katma bütçeli bir idare olarak çalışmıştır.

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE (1923-1939) İNŞA EDİLEN DEMİRYOLU HATLARI

Ankara-Kayseri-Sivas Hattı: Hükümet, 23 Mart 1924 tarih ve 499 no.'lu kanun ile Ankara - Kayseri - Sivas demiryolunun Samsun-Sivas hattı ile birlikte 5 sene içinde inşaa ve ikmaline karar vermiş ve bunun için de 65 milyon TL.'lik ödenek ayırmıştır.

380 km.lik Ankara - Kayseri hattı 24.700.000 TL.'ye ve 222 km.lik Kayseri-Sivas hattı 16.500.000 TL.'ye mal olmuştur.

Samsun-Sivas Hattı: Hattın inşaatına meşrutiyet devrinde başlanmıştır. Söz konusu hattın yapımına 1911 yılında başlanılarak 1914 yılına kadar devam edilmiş ve bu süre zarfında ancak 15 km yol yapılmıştır. 378 km olan bu hattın inşasına 24 Nisan 1926 tarihinde Cumhuriyet Hükümeti yeniden başlamış ve hat 31.8.1932 tarihinde tamamlanarak işletmeye açılmıştır.

Samsun-Çarşamba Hattı: Toplam 36.469 km olan bu hattın inşaatına 21 Eylül 1924 yılında başlanmış, 29 Ağustos 1926 tarihinde de işletmeye açılmıştır.

Ulukışla-Kayseri Hattı: Toplam 172 km kalan bu hattın inşaatına 1928 yılında başlanmış, 2 Mayıs 1933 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Kütahya-Balıkesir Hattı: Toplam 253 km olan bu hattın inşaatına 29.11.1927 tarihinde başlanmış, 23 Nisan 1932 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Afyon-Karakuyu Hattı: Toplam 42 km uzunluğunda olan bu hat, 24 Mart 1936 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Bozanönü-Isparta Hattı: 13 km olan bu hat, 26 Mart 1936 tarihinde işletmeye

açılmıştır. **Baladiz-Burdur Hattı:** Hattın uzunluğu 24 km olup, 1.10.1936 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Irmak - Filyos - Zonguldak Hattı: Kömür hattının birinci kısmı olan Irmak-Filyos hattı 390 km olup 1924 tarihinde inşaatla başlanmış olup, 1.6.1934 tarihinde işletmeye açılmıştır. İkinci kısmı olan 25 km.'lik Filyos-Zonguldak hattının inşasına ise 29 Mayıs 1933 tarihinde başlanmış ve 1937 tarihinde işletmeye açılmıştır. Irmak-Filyos-Zonguldak kömür hattındaki demiryolunun yapılması, Türk ağır sanayiini, Karabük-Demir Çelik Fabrikasını yaratmıştır.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Hattı: Bu hat G.Antep, Maraş, Malatya, Elazığ, Ergani, Diyarbakır gibi 6 vilayet arazisi içinden geçtiği ve Ergani bakır bölgesine gittiği için önemli bir şebekedir. 504 km olan bu hattın Ergani'ye kadar olan kısmı 1933 tarihinde, Diyarbakır'a kadar olan kısmı 1935 tarihinde işletmeye açılmıştır.

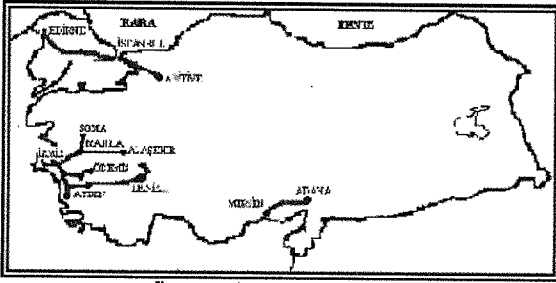
Malatya-Çetinkaya Hattı: 140 km olan hat 1937 yılında işletmeye açılmıştır.

Sivas-Erzincan-Erzurum Hattı: Toplam 547 km olan hat 1939 yılında işletmeye açılmıştır.

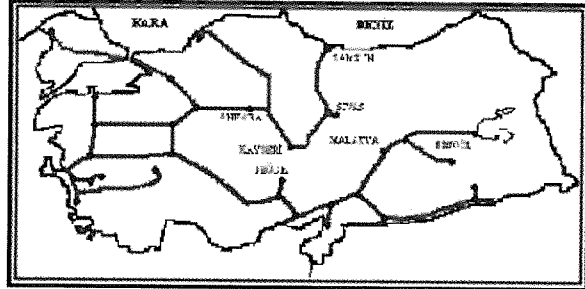
Yapılan hatlardan Ergani'ye ulaşan "Bakır Hattı", Ereğli'ye ulaşan "Demir Hattı", Zonguldak'a ulaşan "Kömür Hattı" ülkemiz sanayinin gelişiminde temel taşları oluşturmuştur.

SONUÇ

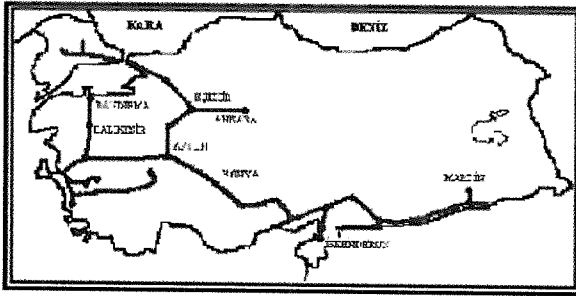
Demiryollarının Osmanlı ve erken Cumhuriyet dönemindeki gelişimi incelendiğinde ortaya ilginç bir tablo çıkmakta, ülkeye emperyalizmin simgesi olarak giren demiryollarının Atatürk döneminde bir bağımsızlık simgesi haline geldiği gözlenmektedir. Gelişmeler, Atatürk'ün 6 Mart 1922'de TBMM'de vermiş olduğu söylevdeki "hangi istiklâl vardır ki, ecnebinin nasihatleriyle, ecnebinin planlarıyla yükselebilsin?.. Târih böyle bir hâdiseyi kaydetmemiştir!..." sözünü doğrular niteliktedir.

EKLER**EK1: İlgili Dönemde Demiryolu Hatları**

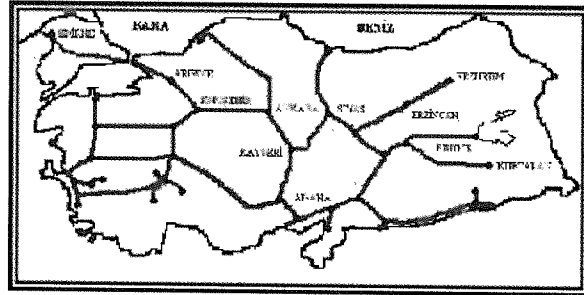
**1860-1890 DÖNEMİ BAŞLANGIÇ GELİŞMESİ
(TARIM ÜRÜNLERİ DRENAJ)**



1923-1935 DÖNEMİ (ANA HATLAR YAPIMI)



**1890-1923 DÖNEMİ
(AĞAÇ ŞEMANIN BELİRGİNLEŞMESİ)**



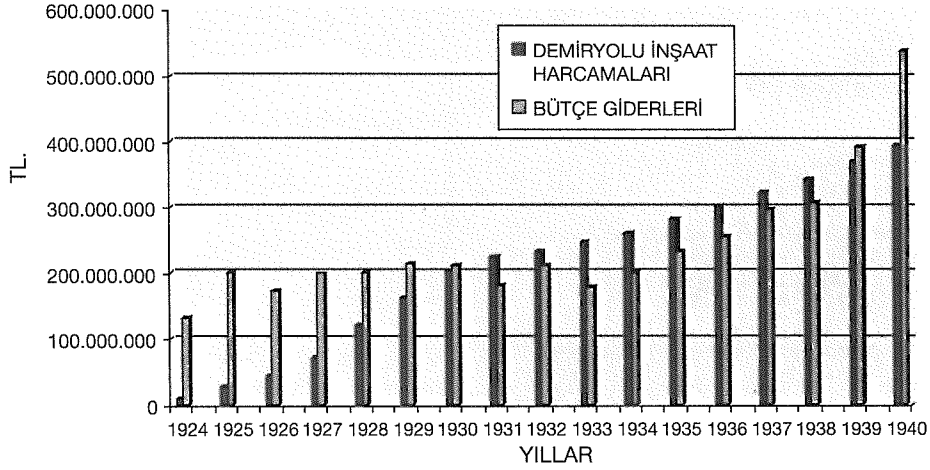
**1935-1945 DÖNEMİ
(İLTİSAK HATLARI YAPIMI)**

EK 2: Osmanlı Döneminde Demiryoluna Yatırım Yapan Yabancı Sermaye Kaynaklarının Dağılımı

HAT	Altın Frank olarak Sermaye	Sermayenin kaynağı
İzmir-kasaba temdidî	141.000.000	Fransız
Şam-Hama	172.000.000	Fransız
Selanik-İstanbul	170.000.000	Fransız
Kudüs-Yafa	14. 000.000	Fransız
Mudanya-Bursa	3.800.000	Fransız
Lübnan Dağları	4.000.000	Fransız
İzmir - Aydın	114.400.000	İngiliz
Anadolu	269.000.000	Alman
Mersin – Adana	10.000.000	Alman
Selanik – Manastır	60.000.000	Fransız ve Alman
Şark	50.000.000	Fransız ve Alman
Bağdat	207.000.000	Fransız ve Alman
TOPLAM	1.215.200.000	

EK3: 1923-1929 Dönemi Demiryolu İnşaat Harcamaları

23-39 DÖNEMİ DEMİRYOLU İNŞAAT HARCAMALARI - BÜTÇE GİDERLERİ

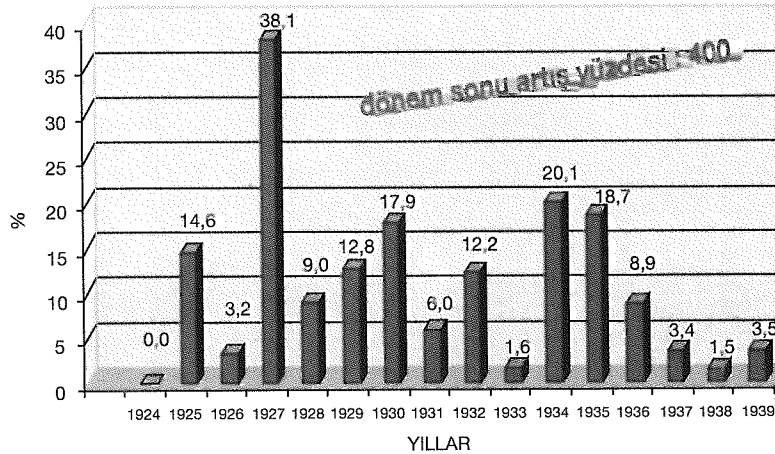


Kaynak:

- Devlet Demiryolları ve Limanları 1939 Mali Senesindeki vaziyet ve İşletme Neticeleri, s. 14, H.Paşa, 1941,
- Yakup Kepenek, Türkiye Ekonomisi, Ank., 1986, s. 3.68.

EK4: 1923-1929 Dönemi Yıllara Göre Hat Uzunluğu Artış Oranları

YILLARA GÖRE HAT UZUNLUĞU ARTIŞ ORANLARI



KAYNAKÇA

- Atık, Saffet, "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci Ve Mekan Organizasyonuna Etkileri", 1. Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler), 9- 10- 11 Ocak 1979, Ankara.
- Avcıoğlu, Doğan, Türkiye'nin Düzeni, Dün Bugün Yarın, Birinci Kitap, Tekin Yayınevi, 1996, İstanbul.
- Güven, Sami, "Atatürk döneminin Ekonomi ve Ulaştırma Siyasaları", Amme İdaresi Dergisi, cilt 14, Sayı 4, Aralık 1981, Ankara.
- Kuruç, Bilsay, Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi, Bilgi Yayınevi, Aralık 1987, Ankara.
- Kuruç, Bilsay, Belgelerle Türkiye İktisat Politikası, 1. Cilt, AÜ SBF Yayınları, 1988, Ankara.
- T. C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, 1973, Ankara.
- Devlet Demiryolları Ve Limanları 1939-1940 Mali Senesindeki Vaziyet Ve İşletme Neticeleri, 1941, H.Paşa.
- TCDD APK dairesi Kurum İçi Notlar ve Yayınlar.

DEMİRYOLU SİSTEMİMİZİN DURUMU

Murat ORAL, İshak KOCABIYIK, Coşkun ÇETİNKAYA

2001 Krizi tüm sektörlerde olduğu gibi genelde ulaştırma, özelde ise demiryolu ulaştırmasını ciddi boyutlarda etkilemiştir. 2002 seçimleri ve sonrasında tek parti iktidarına geçilmesi ülkenin tüm kesimlerini beklenti içerisine sokmuştur. Uluslar arası Para Fonu (IMF) ile olan ilişkilerin belli bir platforma oturması ve genel olarak Dünya ölçeğinde yaşanan likidite bolluğu bu beklentiye güçlendirmeye yetmiştir.

Beklentinin düzeyi 2007 yılında yapılan genel seçimlerde daha da belirginleşmiş, farklı siyasal etkileşimler devreye girmiş de olsa seçmen bu beklenti çerçevesinde hareket ettiğini göstermiştir. Ekonominin geneli açısından pek çok şey söylenebilirse de mikro bazda sektörlerin ve hatta kurumsal yapıların bu süreç içerisindeki performansları bu beklentinin karşılığının olup olmadığının anlaşılmasında ve 2008 sonu itibarıyla girilen krizin yaratabileceği denge-sizliklerin tahmininde yararlanacağımız temel göstergelerden birisidir.

Bu anlamda süreç içerisinde karşılaştırmalı olarak TCDD'nin 2002-2007 dönemi-nin genel performansına bakılması, yeniden yapılandırma ve özelleştirme söylemlerinin yükseldiği bu döneme ilişkin asıl yapılmak istenenlere nitelikli bir bakış açısı sağlayacaktır.

2007 Yılı Hazine Müsteşarlığı Yorumu

Bu çerçevede 2007 yılı sonunda sermaye sahibi olarak Hazine'nin TCDD ile ilgili yorumu önemli bir veri oluşturmaktadır.

Müsteşarlığa göre başta TCDD olmak üzere KİT'lerin yarattıkları katma değer hızla düşmektedir. Yatırım harcamaları hızlı tren projesi harcamalarının etkisi ile art-

mış ise de GSYİH'nın sadece %0,48'inde kalmıştır.

TCDD için Alacak Tahsil Süresi; 2006 yılında 234 gün iken 2007 yılında 309 güne çıkmıştır.

İşletmelerin kasasından çıkan nakdin net olarak ne kadar sürede geri döndüğünü ölçen Nakit Çevirme Süresi, tüm KİT'lerde ortalama 100 gün civarında iken TCDD için 278 gün olmuştur.

TCDD'nin ortakların şirkete aktardığı fonların bir birimine düşen kârlılığı ölçen Özsermaye Getiri Oranı, 2006'da -13,7 ve 2007'de ise -14,04 olarak gerçekleşmiştir.

Kuruluş yılları itibarıyla zarar etmekte olduğundan cari giderlerinin finansmanı amacıyla düzenli olarak Hazine Müsteşarlığı bütçesinden kaynak transferi yapılmakta-

TCDD'nin 2002-2007 döneminin genel performansına bakılması, yeniden yapılandırma ve özelleştirme söylemlerinin yükseldiği bu döneme ilişkin asıl yapılmak istenenlere nitelikli bir bakış açısı sağlayacaktır.



dır. Bu anlamda toplam KİT sistemi içerisinde en çok transfer yapılan kuruluş olma özelliğini taşımaktadır. Ana transfer kalemi sermaye artırımlarıdır. Son 5 yılda yapılan hızlı aktarımlarla 2007 yılı sonu itibariyle tüm KİT sermayesinin yaklaşık %40'ı TCDD'ye ayrılmış durumdadır.

Yapılan sermaye transferlerine rağmen kuruluşun yatırım harcamaları karşılanamamakta bu sebeple yatırım harcamalarının finansmanı amacıyla uzun vadeli kredi kullanımı yoluna başvurulmaktadır.

Kullanılan krediler dolayısıyla kuruluşun uzun vadeli yabancı kaynaklarının öz kaynaklara oranı 0,22'ye kadar çıkmıştır.

Tüm bu göstergeler bütünlüklü bir ulaştırma politikasının oluşturulmadığını ve ülkemizdeki demiryolu sisteminin hızla tasfiye edildiğini de açıkça göstermektedir.



2003-2007 Dönemi Uygulamaları

Dönemin başlangıcında Hükümet programına paralel olarak hazırlanan Acil Eylem Planı'nda karayollarının altyapısının iyileştirilmesine yönelik 15.000 km duble yol yapımının başlatılacağı hükmü yer alırken sağlıklı bir ulaştırma politikasının temel unsuru olan demiryolu ve denizyolu sektörleri için her hangi bir hedef belirlenmemiştir. Dönem içerisinde özelleştirme adı altında başta limanlar olmak üzere kamu kaynakları ile üretilen değerler hızla elden çıkarılmıştır.

Demiryollarının yeniden devlet politikası haline getirildiği temel sloganına karşılık, başta liman özelleştirmeleri olmak üzere otonomi ve rekabet koşulları tamamen göz ardı edilerek, özelleştirme yöntem ve koşulları bile alıcıların taleplerine uygun olarak oluşturulmuştur. Ana hatları ile demiryolu ile ilgili yapılanların değerlendirilmesi 2008 ve sonrası içinde doğru öngörüler oluşturulmasında yardımcı olacaktır.

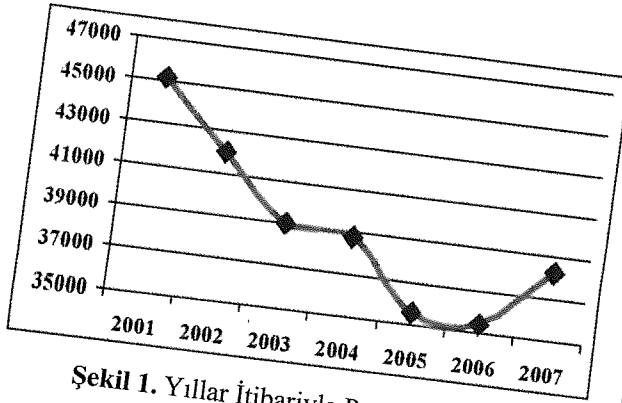
Son beş yıllık dönemde tüm diğer sektörlerde olduğu gibi demiryolu sisteminde de küresel güçlerin dayatmalarına uygun bir şekilde reorganizasyon ve yeniden yapılanma söylemleri ile geçmiştir. IMF'nin kaptanlığında Dünya Bankası ve Avrupa Birliği fonları bu amaç doğrultusunda kullanılmıştır. Yerli danışmanların da katılımı ile değişik adlar altında pek çok çalışma yürütülmüştür.

Temel amacı kamu hizmeti yükümlülüğünün kaldırılması ve demiryolu hizmetinin piyasalaştırılması olan bu süreçte CANAC, EUROMED, Alman Demiryolu Şirketi DB, ARGEDA öne çıkan şirketlerdir. Raporlar bir bütün olarak uygulanmamışsa da genel önerilere uygun olarak TCDD hızla küçültülmüştür. Bu dönemde personel sayısı hızla azalmıştır.

Bu çerçevede istasyonlar kapatılmış, bölgesel trenler kaldırılmış, sistem başta limanlar olmak üzere parça parça özelleştirilmiş, taşınmaz mallar ESKİDİ vb. emlakçılardan yıllardır beklenen fırsat sloganlarıyla satışa çıkarılmıştır.

2003-2007 Dönemi Uygulamalarının İstatistikî Değerlendirmesi

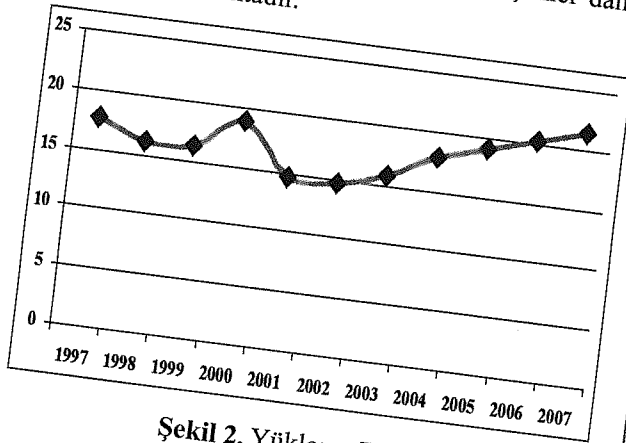
Yeniden yapılanma adı altında yürütülen tüm çalışmaların Kurumu nasıl bir sonuca doğru götürdüğünün istatistiksel bazda değerlendirmesi sağlıklı bir çözümleme yapılmasını da kolaylaştırmaktadır.



Şekil 1. Yıllar İtibariyle Personel Sayısı

Grafiğin incelenmesinden de görülebileceği üzere söz konusu dönemde personel sayısı hızla azalmış 2007 yılında yapılan alımlara karşın çalışan sayısı yaklaşık olarak %16 oranında azalmıştır.

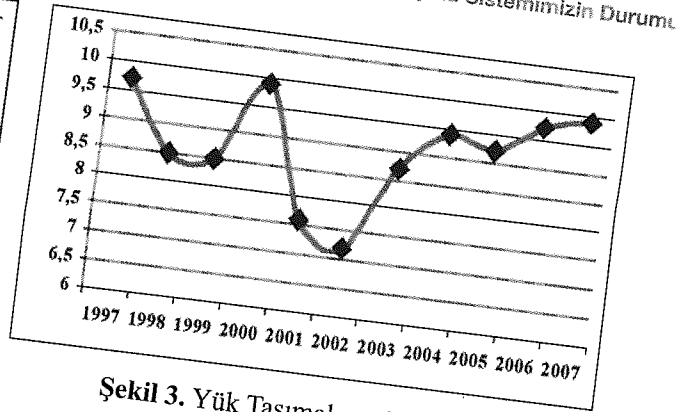
Aynı paralelde net satışlarda da ciddi sorunlarla karşı karşıya olduğu açıkça görülmektedir. Peş peşe yaşanan krizlerin sonrasına gelen 2002 yılının milat olarak alınması ve gelir oluşumunu belirleyen taşıma mesafesi göz ardı edilerek sadece taşınan yük üzerinden değerlendirme yapılması spekülasyona yönelik güçlü bir malzeme sağlamış gibi görünse de trend biraz daha uzun tutulduğunda gerçekler daha kolay anlaşılmaktadır.



Şekil 2. Yükleme Tonajı

Yükleme tonajına ilişkin olarak grafikten de açıkça görülebileceği üzere 2001 krizi öncesinde demiryolu taşımacılığında belirgin bir yükseliş trendi gözlenmektedir.

Kriz sonrasında taşınan yük miktarında gözlenen iyileşmeler ise anlamlı olabilmesi için hangi mesafelere taşındığı ile beraber değerlendirilmelidir. Değerlendirmeyi bu anlamda yaptığımızda ise durumun ciddiyeti daha kolay anlaşılmaktadır.



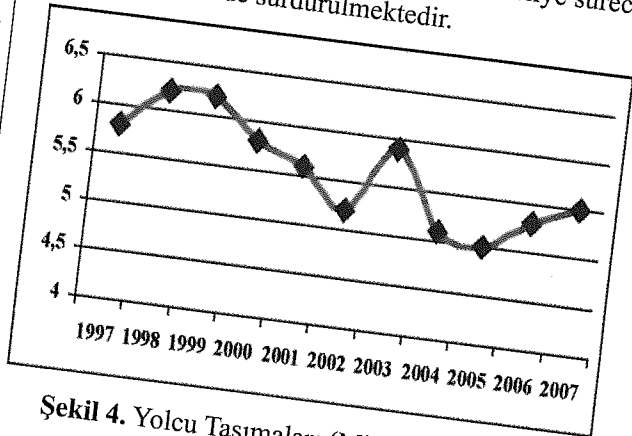
Şekil 3. Yük Taşımalarında Satışlar (Milyar Ton-Km)

Her iki göstergeye birlikte bakıldığında blok tren, ağır tren vb. söylemlerin gerçeği yansıtmadığı, uzun mesafelerdeki üstünlüğüne karşın bu dönemde demiryolu ile yapılan yük taşımacılığının kısa mesafelerde adeta dolmuşçuluğa benzer bir mantıkla sürdürüldüğü gözlenmektedir.

Bu dönemde 550 km olan ortalama taşıma mesafesi 463 km'ye, ticari hız ise 3 km/saat'e kadar gerilemiş durumdadır.

Buna bağlı olarak demiryolu sisteminin yük taşımacılığındaki payı hızla azalmış ve 2007 sonu itibarıyla %4'e düşmüştür.

Yolcu taşımalarında ise durum daha da açıktır. Bir yandan dikkatler hızlı trene çekilirken bir yandan da demiryolu ile yolcu taşımacılığında tasfiye süreci kararlı bir şekilde sürdürülmektedir.



Şekil 4. Yolcu Taşımaları (Milyon Yolcu-Km)

Yolcu taşımaları içerisindeki demiryolu payı bu dönemde %2'nin bile altına düşmüş durumdadır.

Yılda %5 ortalamayla büyüdüğü varsayılan bir ekonomide yaşanan bu durağanlık ve hatta çöküş kabul edilebilir değildir.

ÜLKEMİZDE HIZLI TREN GERÇEĞİ

Yunus AKIL, Yavuz DEMİRKOL, Seher AKS
BTS, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası



Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD)
İspanya'dan satın aldığı, saatte 250 kilometre hız yapabilen hızlı tren.

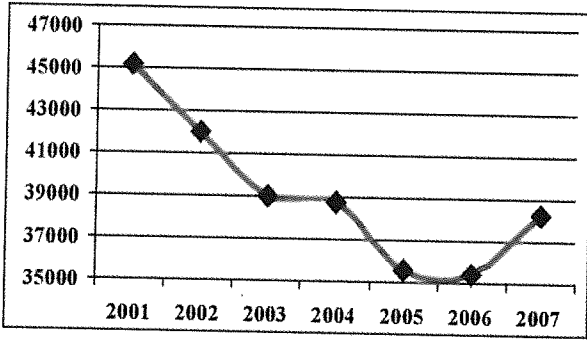
Ülkemizde özellikle son dönemlerde ulaştırma alanında gündeme oturan konular karayollarında duble yollar, demiryollarında ise hızlı tren uygulamalarıdır.

Ulaştırma açısından ekonomik faydanın oluşmasında önemli hususlardan biri zaman tasarrufu da sağlayabilmesidir. Bu da hız kavramını gündeme getirmektedir. Bu nedenle mal ve insanların taşıma sürelerine ilişkin alternatif modlara yönelik teknolojik atılımlar desteklenmekte ve yeni uygulamalarla bu sürelerde ciddi tasarruflar sağlanarak ekonomik hareketlilik artırılmaktadır. Bu noktada demiryolu sistemi sunduğu özellikle yüksek hızlı tren uygulamaları ve

maglev gibi alternatiflerle öne çıkmakta ve bir anlamda tüm ülkeler açısından yeniden keşfedilmektedir.

Bununla birlikte yüksek hızlı demiryolu hatlarının yarattığı maliyet beklenen ekonomik açılımın sunumunda ciddi dar boğazların oluşmasına da neden olabilmektedir. Bu nedenle ki bu yönde oluşturulacak politikaların dikkatle ve olası etkiler değerlendirilerek oluşturulması büyük önem taşımaktadır.

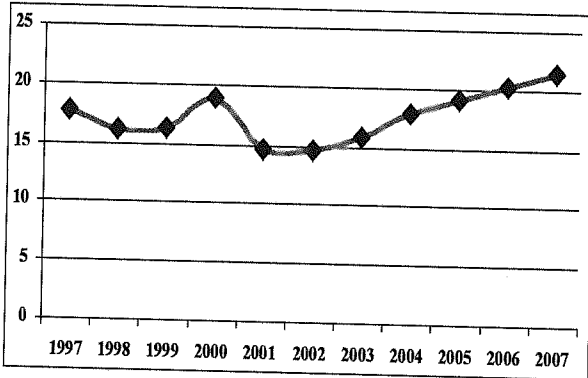
Bu çalışmada Ülkemiz demiryollarında devam etmekte olan hızlı tren uygulamaları bu bakış açısıyla değerlendirilmiştir.



Şekil 1. Yıllar İtibariyle Personel Sayısı

Grafiğin incelenmesinden de görülebileceği üzere söz konusu dönemde personel sayısı hızla azalmış 2007 yılında yapılan alımlara karşın çalışan sayısı yaklaşık olarak %16 oranında azalmıştır.

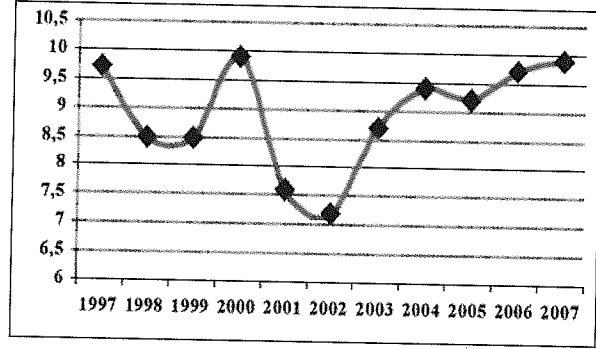
Aynı paralelde net satışlarda da ciddi sorunlarla karşı karşıya olduğu açıkça görülmektedir. Peş peşe yaşanan krizlerin sonrasına gelen 2002 yılının milat olarak alınması ve gelir oluşumunu belirleyen taşıma mesafesi göz ardı edilerek sadece taşınan yük üzerinden değerlendirme yapılması spekülasyona yönelik güçlü bir malzeme sağlamış gibi görünse de trend biraz daha uzun tutulduğunda gerçekler daha kolay anlaşılmaktadır.



Şekil 2. Yükleme Tonağı

Yükleme tonajına ilişkin olarak grafikten de açıkça görülebileceği üzere 2001 krizi öncesinde demiryolu taşımacılığında belirgin bir yükseliş trendi gözlenmektedir.

Kriz sonrasında taşınan yük miktarında gözlenen iyileşmeler ise anlamlı olabilmesi için hangi mesafelere taşındığı ile beraber değerlendirilmelidir. Değerlendirmeyi bu anlamda yaptığımızda ise durumun ciddiyeti daha kolay anlaşılmaktadır.



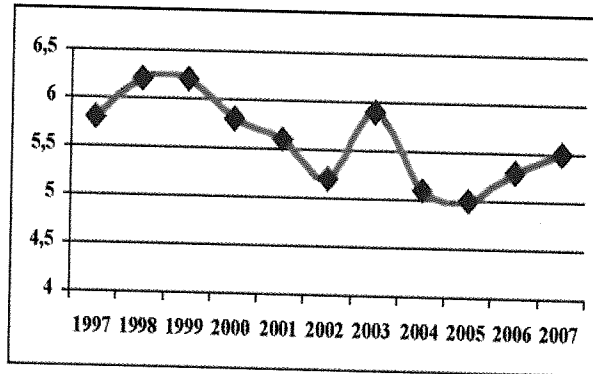
Şekil 3. Yük Taşımalarında Satışlar (Milyar Ton-Km)

Her iki göstergeye birlikte bakıldığında blok tren, ağır tren vb. söylemlerin gerçeği yansıtmadığı, uzun mesafelerdeki üstünlüğüne karşın bu dönemde demiryolu ile yapılan yük taşımacılığının kısa mesafelerde adeta dolmuşçuluğa benzer bir mantıkla sürdürüldüğü gözlenmektedir.

Bu dönemde 550 km olan ortalama taşıma mesafesi 463 km'ye, ticari hız ise 3 km/saat'e kadar gerilemiş durumdadır.

Buna bağlı olarak demiryolu sisteminin yük taşımacılığındaki payı hızla azalmış ve 2007 sonu itibarıyla % 4'e düşmüştür.

Yolcu taşımalarında ise durum daha da açıktır. Bir yandan dikkatler hızlı trene çekilirken bir yandan da demiryolu ile yolcu taşımacılığında tasfiye süreci kararlı bir şekilde sürdürülmektedir.



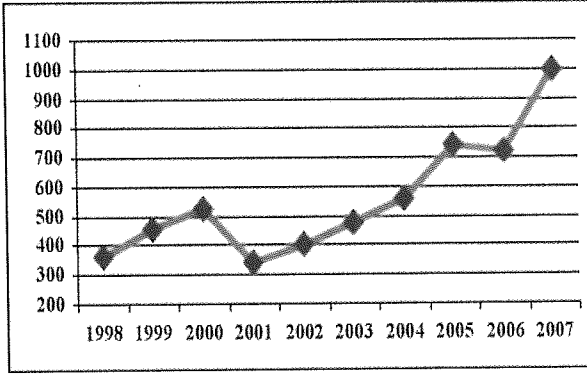
Şekil 4. Yolcu Taşımaları (Milyon Yolcu-Km)

Yolcu taşımaları içerisindeki demiryolu payı bu dönemde %2'nin bile altına düşmüş durumdadır.

Yılda %5 ortalamayla büyüdüğü varsayılan bir ekonomide yaşanan bu durağanlık ve hatta çöküş kabul edilebilir değildir.

Bunun doğal sonucu olarak işletme açıkları hızla yükselmektedir.

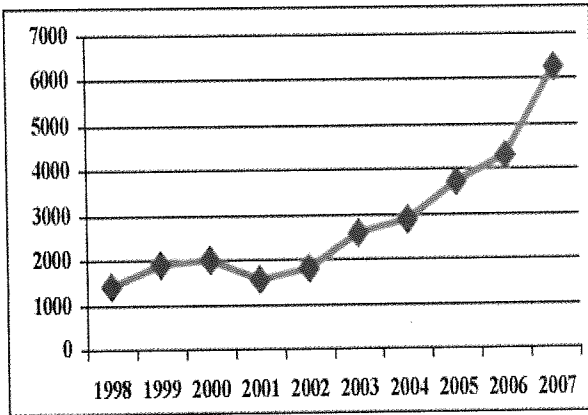
Uygulanan neo-liberal politikalara uyumlu olarak yapılmak istenen, demiryolu sisteminin; limanlar, taşınmaz mallar vb. üzerinden rant aktarımına imkan verecek şekilde, tasfiyesi için bir kamuoyu baskısı yaratmaktadır.



Şekil 5. Yıllar İtibariyle İşletme Zararı (Milyon \$)

Bu dönemde Kuruluşun işletmecilik faaliyetlerindeki zararının \$ bazında ikiye katlandığı görülmektedir.

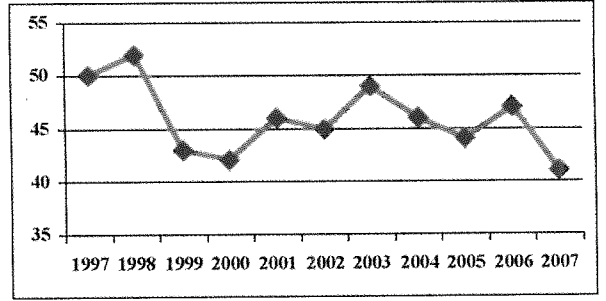
Hazine Müsteşarlığı'nın da belirttiği, gibi oluşan açıklar başta sermaye artırımları olmak üzere dış kaynaklardan karşılanmaya çalışılmaktadır.



Şekil 6. \$ Bazında Ödenmiş Sermaye (Milyon)

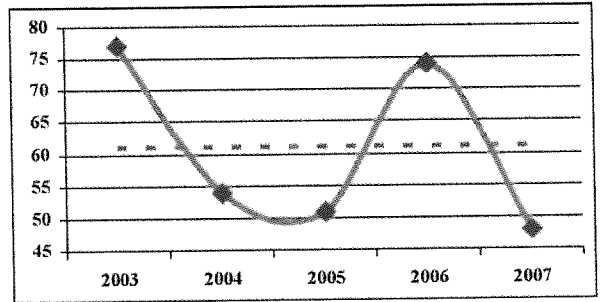
Ekonominin genel durumu ve kırılganlığı düşünüldüğünde kaynakların tüketimindeki bu hoyratlık doğru okunmalıdır.

İşletme faaliyetlerinde gelirin gideri karşılama oranlarına baktığımızda da benzer sonuçlarla karşı karşıya kaldığımız açıkça görülmektedir. Oluşan bu açıklar üzerinde dikkatle durulmalı ve değerlendirilmelidir.



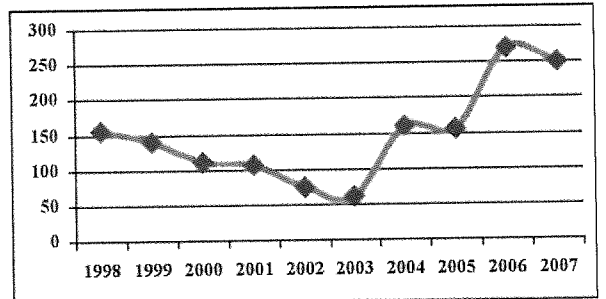
Şekil 7. İşletme Faaliyetlerinde Gelirin Gideri Karşılama Oranı (%)

Öte yandan yatırım büyüklüklerine ilişkin temel verilerinde dikkatle ele alınması gerekmektedir. Bu dönemde yatırım ödeneklerinin yılda ortalama %61'inin yatırıma döndüğü görülmektedir. Bu anlamda yıllar itibariyle yatırım ödeneklerinin gerçekleşme %'sinin incelenmesi yapılanların daha kolay anlaşılmasını sağlayacaktır.



Şekil 8. Yatırım Ödeneklerinin Gerçekleşme %'si

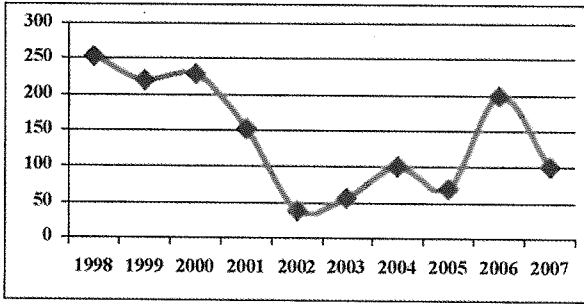
Gösterilmek istenenin aksine hızlı tren dışında kuruma yatırım amacıyla aktarılan kaynak miktarı önemli değişiklikler göstermemektedir. Yani hızlı tren gölgesinde yaklaşık 11.000 km'lik demiryolu varlığı adeta kendi kaderine terk edilmiş durumdadır.



Şekil 9. \$ Bazında Hızlı Tren Hariç Yatırımlar (Milyon)

Bir başka anlatımla 7 liman, 5 fabrika, 60'a yakın irili ufaklı atölye ve on binlerce m² kapalı alan vd. varlıklarıyla demiryolu sistemine ortalama olarak kilometre başına yılda ancak yaklaşık 10.000 \$ tutarında bir yatırım yapılabilmektedir ki bu da yaşanan sorunların nedenlerini açıkça ortaya koymaktadır.

Hatların (Ankara-İstanbul arası hariç tutulmalıdır. Çünkü son 15 yılda bu bölüme yaklaşık 500 milyon \$ tutarında bir harcama yapılmıştır) altyapısı yapıldığı günden bu güne kadar değiştirilmemiş ve hatta üst yapısı bile neredeyse aynı kalmış, bu nedenle de önemli ölçüde teknik ve ekonomik ömrünü tamamlamış durumdadır. Bu anlamda yol yenileme yatırımlarını incelediğimizde uygulamada görülen plansızlık çok daha iyi gözlemlenebilmektedir.



Şekil 10. Yol Yenilemeleri (Km)

Özetlemek gerekirse 2002-2007 döneminde yılda yaklaşık 100 km yol yenilemesi gerçekleştirilebilmektedir. Kuşkusuz son dönemde yaşanan acı veren olaylar önemli ölçüde bu plansızlığın sonuçlarıdır.

Sonuç

Demiryolu sistemi ile ilgili temel değişkenlerin incelenmesi üretkenlik ve verimlilik kriterlerine göre yürütülen hizmetin ciddi dar boğazlar yaşadığını açıkça ortaya koymaktadır.

Yapılan çalışmalar mevcut altyapı kısıtlılığı çerçevesinde TCDD'nin kapasitesini kabaca 25 milyon ton/yıl bir başka deyişle 12 milyar ton-km/yıl olarak göstermektedir. Mevcut duruma göre bir değerlendirme yapıldığında yük miktarına göre % 86, ton-km yönünden ise % 80'i aşan bir kapasite kullanımından söz etmek mümkündür.

Buda göstermektedir ki sadece yüksek hız hattı işletmeciliğine odaklanan bir anlayışla ülkemizdeki demiryolu sistemi istenen etkinlik düzeyine getirilemeyeceği gibi ulaştırma sektöründe yaşanan kaostan da kurtulabilmek imkansızdır.



Bu çıkarım aslında değişik şekillerde siyasetin müdahil olmaya çalıştığı Ulaştırma Ana Plan Stratejisi'nin satır aralarında yer almış ancak planlı çalışma fikrine olan uzaklık bu uyarıları da dikkate almamıştır.

Sistem gerek yatırım ve gerekse işletmecilik anlayışındaki sorunlarında etkisi ile artık dışarıdan büyük ölçekte destek almadıkça ayakta duramaz hale gelmiştir. Aslında ülke ekonomisinin mevcut haliyle bu yükü kaldırabilme şansı da kalmamış durumdadır. Sürece ivedilikle müdahale edilmemesi halinde varılacak nokta sistemin tasfiyesi olacaktır.

Kaynaklar

- [1] TCDD 1996-2007 İstatistik Yıllıkları
- [2] TCDD 1996-2007 Faaliyet Raporları
- [3] Hazine Müsteşarlığı, 2007 Kamu İşletmeleri Raporu Ağustos 2007, "Yayımlanmamış"
- [4] DPT, 1990-2007 Ulaştırma İstatistikleri "Yayımlanmamış"
- [5] Booz-Allen & Hamilton Raporları "Yayımlanmamış"
- [6] CANAC Raporları "Yayımlanmamış"
- [7] EUROMED Raporları "Yayımlanmamış"
- [8] Uta Lojistik Dergisi, Ayın Dosyası: Demiryolu Taşımacılığı, Cumhuriyetin Çelik Kolu 150 Yaşında, 2006
- [9] Türkiye Vakıflar Bankası, "Ulaştırma Sektörü", Sektör Araştırmaları Serisi No:24, 2004, Ankara.
- [10] Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi 2005 "Yayımlanmamış"
- [11] İ. Ergün, Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Ankara 1985.

ÜLKEMİZDE HIZLI TREN GERÇEĞİ

Yunus AKIL, Yavuz DEMİRKOL, Seher AKSEL
BTS, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası



*Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD)
İspanya'dan satın aldığı, saatte 250 kilometre hız yapabilen hızlı tren.*

2002
seçimlerine
girilirken
hiçbir
siyasi
partinin
seçim
bildirgelerinde
hızlı trene
ilişkin her
hangi
bir hüküm
bulunma-
maktadır.

Ülkemizde özellikle son dönemlerde ulaştırma alanında gündeme oturan konular karayollarında duble yollar, demiryollarında ise hızlı tren uygulamalarıdır.

Ulaştırma açısından ekonomik faydanın oluşmasında önemli hususlardan biri zaman tasarrufu da sağlayabilmesidir. Bu da hız kavramını gündeme getirmektedir. Bu nedenle mal ve insanların taşıma sürelerine ilişkin alternatif modlara yönelik teknolojik atılımlar desteklenmekte ve yeni uygulamalarla bu sürelerde ciddi tasarruflar sağlanarak ekonomik hareketlilik artırılmaktadır. Bu noktada demiryolu sistemi sunduğu özellikle yüksek hızlı tren uygulamaları ve

maglev gibi alternatiflerle öne çıkmakta ve bir anlamda tüm ülkeler açısından yeniden keşfedilmektedir.

Bununla birlikte yüksek hızlı demiryolu hatlarının yarattığı maliyet beklenen ekonomik açılımın sunumunda ciddi dar boğazların oluşmasına da neden olabilmektedir. Bu nedenledir ki bu yönde oluşturulacak politikaların dikkatle ve olası etkiler değerlendirilerek oluşturulması büyük önem taşımaktadır.

Bu çalışmada Ülkemiz demiryollarında devam etmekte olan hızlı tren uygulamaları bu bakış açısıyla değerlendirilmiştir.

Yüksek Hızlı Tren Hatlarının Dizaynı

Temelde yüksek hızlı tren hatlarına ilişkin süreç her hangi bir yatırım kararının verilmesinden çokta farklı değildir. Ancak konu ulusal ölçekte verilecek bir ulaştırma yatırımı kararı olduğunda verilecek kararın makro açıdan optimizasyonu için ulaştırma modlarının tamamlayıcılığı ilkesi hiçbir şekilde göz ardı edilmemelidir. Bu anlamda yeni bir ulaştırma yatırımına karar sürecini başlatan unsur; yatırım yapılmaksızın mevcut her hangi bir modla aşılması mümkün olmayan bir kapasite dar boğazı ön görüşü olmalıdır.

2002 seçimlerine girilirken hiçbir siyasi partinin seçim bildirgelerinde hızlı trene ilişkin her hangi bir hüküm bulunmamaktadır. Aynı paralelde 2002 seçimlerinden sonrada 2005 yılına gelinceye kadar ne hükümet programlarında ne de hazırlanan Acil Eylem Planı'nda bu yönde bir değerlendirmeye rastlanmamaktadır. Buda bize son dönemde yürütülen hızlı tren çalışmalarında böylesi bir gerekliliğin tamamen dışlandığını ve projenin daha çok rüzgarın esiş yönüne göre şekillendiğini açıkça göstermektedir.

Kapasite darboğazına ilişkin öngörü sonrasında; öncelikli olarak dar boğazın olduğu hat kesimi için en uygun ulaştırma modunun seçimine yönelik etütler yapılmalıdır. Oysa Ankara-İstanbul arasında yürütülen projenin 2005 sonrasında hızlı trene evrilmesinden önce ülke olarak tercihimizi karayolu öncelikli olarak yaptığımız gerek yürütülen TEM, Bolu Dağı geçişi vb. projeler ve gerekse hükümet programları ve Acil Eylem Planı'nda yer alan 15.000 km duble yol vb. söylemlerden açıkça anlaşılabilmektedir. Bu temel yaklaşım yanlışlığını bir an için göz ardı edip, yapılan etütler sonrasında raylı sisteme yönelik bir tercihin oluştuğunu var saysak bile sonrasında işletilmesi gereken temel süreçler incelendiğinde yürütülen hızlı tren çalışmasının ciddi dar boğazlar taşıdığı açıkça görülebilmektedir.

Alternatiflerin Oluşturulması

Alternatifi olarak (Konvansiyonel, Hızlı, Yüksek Hızlı) proje karakteristiklerinin belirlenmesi ve mevcut yapı (Mevcut konvansiyonel yolcu trenleri, mevcut yük operasyonları ile birlikte) ile ulaşılması düşünülen yapı arasındaki etkileşimlerin ortaya konulması büyük önem taşımaktadır. Buna karşın yürütülen proje açısından başlangıçta böyle bir çalışma yürütülmemiş, proje hızları ve yapımı devam

eden hat üzerinde yük treni işletmeciliği yapıp yapılmayacağı bile uzun süre cevabı aranılan bir soru olmuştur.

Tamamlandığı ileri sürülen I. etaba ilişkin sürece kronolojik bir bakış rüzgara bırakılmışlığı daha açık bir şekilde gösterecektir.

1996	237.7 Milyon \$ tutarındaki Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi'nin hazırlanması
1999	Proje hızının 200 Km/saat olarak revizesi,
23.11.2000	Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I.etap ticari sözleşmesinin imzalanması,
08.06.2003	Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I.etap temel atma törenin yapılması,
05.12.2003	Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I.etap için % 7 avans ödemesi ve yer tesliminin yapılması,
19.02.2004	Hasanbey-Beylikova arasındaki arazilerde inşaat çalışmalarına başlanması,
05.05.2005	Bakanlar Kurulu Kararı ile Sincan-Esenkent'in I.etap kapsamına alınması,
05.05.2005	Proje hızının 200'den 250 km/saate çıkartılması ve Projenin isminin Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi olarak değiştirilmesi, Eskişehir Garı'nın yeraltına alınması, mevcut hattın korunarak, çift hatlı yeni bir yol yapılmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı'nın alınması,
2005	Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi 3. fizibilite raporunun hazırlanması,
13.09.2005	Sincan-Esenkent ve Eskişehir-İnönü hat kesimlerinin öz kaynaktan yapılması için Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) onayının verilmesi,
05.12.2005	Temel atma töreninde Başbakanın beyanına göre Ankara-İstanbul Projesi'nin tamamlanma tarihi,
19.12.2005	Sincan-Esenkent'in altyapı inşaat ihalesinin yapılması,

- 20.12.2005** Eskişehir - İnönü arasının altyapı inşaatı ihalesinin yapılması,
- 02.01.2006** Eskişehir-Gar Geçişi Hasanbey Triyaj Garı ile Eskişehir Bağlantısı Tatbikat Projesi'nin MEGA-AKSA Ortak Girişimine yer tesliminin yapılması
- 21.02.2006** Ankara-Sincan arası tatbikat projesi yapım ihalesinin yapılması
- Haziran 2006** 26.04.2005 tarihli Yüksek Planlama Kurulu (YPK) toplantısında Ulaştırma Bakanınca beyan edilen Ankara-İstanbul Projesinin tamamlanma tarihi,
- 29.10.2006** Polatlı (Duatpe) tünelinin açılış töreninde Ulaştırma Bakanınca beyan edilen Ankara-İstanbul Projesinin I. etabının tamamlanma tarihi,
- 31.12.2008** Esenkent-İnönü arasında inşaatı yürüten konsorsiyumun bu kesim için bildirdiği teslim tarihi.

Fizibilite Etüdü:

Alternatif ulaştırma modları ve alternatiflere (Konvansiyonel, Hızlı, Yüksek Hızlı) göre mevcut yapıda ki taleplere ilişkin oluşabilecek değişimleri de dikkate alarak pazar analizinin yapılması ve fizibilite etütlerinin hazırlanması gerekir. Bu kapsamda 3 temel etütten söz edilebilir. Etütlerdeki temel değişkenlerin incelenmesi projeye ilişkin olarak daha somut verilere ulaşmamıza yardımcı olacaktır.

Tablo 1. Hızlı trenle ilgili yapılan fizibiliteler

	2010 Yılı Yolcu Sayısı	Yatırım Tutarı	Bilet Ücreti	İskonto Oranı	Mali Analiz	Ekonomik Analiz
1999 Etüdü	1.517.670	237,7 Milyon \$	4,4 YTL	%12	Fizibil Değil	Fizibil Değil
2001 Etüdü	2.529.450	437 Milyon €	12 YTL	%12	Fizibil Değil	Fizibil Değil
2005 Etüdü	9.495.512	1.433 Milyon €	30 €	%10	Fizibil	Fizibil

Baz olarak; rehabilitasyonu öngören, 1999 ve 2001 fizibilite etütlerinde proje uygulanabilir bulunmamıştır. Buna karşılık hızlı tren öngörüsüne göre yapılan 2005 fizibilite etüdünde hedeflerle oynanarak projenin fizibil çıkarıldığı görülmektedir. Ana hatları ile kullanılan verilere daha yakından bakıldığında projenin tasarlanma sürecinde temel yaklaşımlara uyulmaması nedeniyle nasıl ciddi dar boğazlar taşıdığı daha açık izlenebilecektir.

Yatırım Maliyeti Yapılan çalışmalardan alınan veriler ışığında fizibilitelere baz teşkil eden planlama bilgileri ve mevcut uygulama sırasında gelinen nokta aşama aşama incelendiğinde sadece altyapı maliyetlerinin bile bu günkü değerlendirmelerle 3 milyar €'ya ulaştığı açıkça gözlenmektedir.

Tüm maliyetler gözetildiğinde 2005 yılı fizibilite etüdünde kabul edilen maliyetin yaklaşık olarak 2,5 katına çıktığı açıkça görülebilecektir. (Tablo 2)

Bu maliyetlere,

- Gebze-Haydarpaşa arasında projelendirilmeye çalışılan barınma hatları,
- DPT'nin de itirazlarına paralel olarak Gebze-Arifiye arasında oluşturulması gereken yeni koridor,
- Hızlı tren depo ve servis yolları,
- Hızlı tren setleri,
- Kamulaştırmalar,
- Öz kaynaklardan alımı gerçekleştirilen projelendirme, danışmanlık ve kontrollük hizmetleri, ihata işleri vb.

Ek maliyetler dahil edilmemiştir. Kurumun en iyimser tahminlerinde bile toplam maliyet 4.4 milyar YTL olarak dile getirilmektedir ki bu da başlangıç öngörülerinden yaklaşık % 40 daha fazladır.

Tablo 2. Hızlı tren projesinde planlama ve uygulama aşamaları

		Adı	Kesim	Proje Karakteristiği	Tahmini Maliyet	Beklenen Harcama	Ankara-H.paşa Seyahat Süresi
Plan	1	Ankara-İstanbul Reh. Projesi	Gebze- Esenkent	160 Km/saat Saat Başı Tren	237 Milyon \$	-	4 Saat 30 Dakika
	2	Ankara-İstanbul Reh. Projesi	Eskişehir- Esenkent	200 Km/saat Saat Başı Tren	402 Milyon \$	-	4 Saat 30 Dakika
			İnönü- Mekece	200 Km/saat Saat Başı Tren	550 Milyon \$	-	4 Saat
			Mekece- Köseköy	200 Km/saat Saat Başı Tren	450 Milyon \$	-	3 Saat 10 Dakika
			TOPLAM		1.402 Milyon \$	-	3 Saat 10 Dakika

Uygulama		Ankara-İstanbul Hızlı Tren	H.Paşa-Gebze	MARMARAY İnşaatı sonrası tek hat kullanılacak			
			Gebze- Köseköy	250 Km/saat Saat Başı Tren	120 Milyon YTL	Gebze-Arifiye arasında yeni güzergah gerekliyor.	
			Köseköy- Vezirhan	250 Km/saat Saat Başı Tren	1 Milyar YTL	1.8 Milyar €	
			Vezirhan- İnönü	250 Km/saat Saat Başı Tren			
			İnönü- Eskişehir	250 Km/saat Saat Başı Tren	120 Milyon YTL	130 Milyon €	
			Eşehir yer altı geçişi			100 Milyon €	
			Hasanbey- Esenkent	250 Km/saat Saat Başı Tren	437 Milyon €	740 Milyon €	
			Esenkent- Sincan	250 Km/saat Saat Başı Tren	120 Milyon YTL	100 Milyon €	
			Sincan- Ankara	250 Km/saat Saat Başı Tren	100 Milyon YTL	100 Milyon €	
			TOPLAM			2,97 Milyar €	3 Saat 10 Dakika

2010 Yılı Hedef Yolcu Sayısı Bu çerçevede rehabilitasyondan yüksek hızlı trene geçiş sürecinde yapılan fizibilite etütlerine kısaca değinmekte önem taşımaktadır. Bu nedenle fiyat arttıkça fizibilite etütleri yenilenmiş ve her defasında hedef yıla ilişkin yolculuk sayıları hızla arttırılmıştır. Yolculuk sayısı o denli arttırılmıştır ki başlangıçta hedef yıl 2010 için belirlenen 1,5 milyon kişilik taşınacak yolcu sayısı 2005 etüdünde yaklaşık 9,5 milyona çıkmıştır.

Bu taşıma miktarı Ankara-İstanbul arasındaki özel araçlar da dahil olmak üzere

tüm modlarda oluşması beklenen yolculuk sayısının yaklaşık % 80'ine tekabül etmektedir. Bunun anlamı projenin tamamlanması sonrasında demiryolu ile günde 25.000 yolcu taşınacağıdır ki bu durum tam doluluk oranında karşılıklı olarak her 22 dakikada bir tren işletilebilmesi ile mümkün olabilmektedir. Tablodan da görülebileceği üzere yapılan planlamalarda 3 saat 10 dakika olarak kabul edilen seyahat süresi aslında Haydarpaşa için 3 saat 30 dakika, Avrupa yakasındaki duruş noktası olan Halkalı içinse 4 saattir. (Tablo-3)

Fizibilitede bilet ücreti 30 € olarak kabul edilmiştir.

Tablo 3. Ankara-İstanbul hızlı tren işletme planları

Hızlı Tren No	Tren Seti	ANKARA'DAN		Tren Seti	İSTANBUL'DAN	
		KALKIŞ	VARIŞ		KALKIŞ	VARIŞ
1	1	05.00	08.30	6	*05.00	*09.00
2	2	06.00	09.30	7	*06.00	*10.00
3	3	*07.00	*11.00	8	07.00	10.30
4	4	08.00	11.30	9	08.00	11.30
5	5	*09.00	*13.00	10	*09.00	*13.00
6	6	10.00	13.30	1	10.00	13.30
7	7	*11.00	*15.00	2	11.00	14.30
8	8	*12.00	*16.00	3	*12.00	*16.00
9	9	13.00	16.30	4	13.00	16.30
10	10	14.00	17.30	5	*14.00	*18.00
11	1	15.00	18.30	6	15.00	18.30
12	2	*16.00	*20.00	7	*16.00	*20.00
13	3	17.00	20.30	8	17.00	20.30
14	4	*18.00	*22.00	9	18.00	21.30
15	5	19.00	22.30	10	*19.00	*23.00
16	6	*19.30	*23.00	1	19.30	23.00
17	7	*20.00	*00.00	2	*20.00	*00.00
18	8	21.00	00.30	3	21.00	00.30
19	9	*01.00	*05.00	4	*01.00	*05.00
20	10	*02.00	*06.00	5	*02.00	*06.00

* Halkalı varışlı ve Halkalı'dan hareket eden trenleri gösterir.

Ancak; projenin fizibil çıkması için bu da yeterli olmamış hesaplamalarda kullanılan bilet ücreti de 8-10 \$'lardan 30 €'ya çıkartılmak zorunda kalmıştır. Oysa Kurumun yaptırdığı çalışmalarda fizibilitede yer alan bu hususların hiçbir zaman gerçekleşmeyeceği açıkça görülmektedir.

Aynı paralelde fizibiliteye göre yaklaşık 30 çift olması gereken tren sayısının ise 20 adette kalacağı açıkça görülmektedir. Kaldı ki bazı trenler için öngörülen kalkış ve varış saatleri teknik kısıtlılıklar bir yana yolcu talebinin oluşabilmesinde metropoller açısından inandırıcı durmamaktadır. Hızlı tren projelerinde temel unsur seyahat süresinin uçakla kat edilebilecek sürelerin altında kalması gerekliliğidir. Bu anlamda 3 saat 10 dakika bile tartışılır haldeyken 3.5-4 saate erişen seyahat süreleri beklenen fiyatlara uygun pazar koşullarının oluşumunu ciddi ölçüde tehdit etmektedir. Çünkü fizibilitede ön görülen 30 €'luk bilet ücretleri kurun baskı altında olduğu da unutulmadan bu gün için uçakla seyahat ücretine yakın bir bedele karşılık gelmektedir.

Tatbikat Projelerinin Hazırlanması

Üzerinde üzümlere durulması gereken en önemli konu ise böylesi bir projenin I. etap inşaat ihalesinin tatbikat projeleri de hazırlanmak üzere yapılmış olmasıdır ki buda projenin mevcut durumunda yaşanan sıkıntıları daha anlaşılır hale getirmektedir.

YAPIMI ÖNGÖRÜLEN HIZLI TREN HATLARI

Yüksek-Hız Trenlerinin Yaygınlaşmasını Etkileyen Unsurlar

Yüksek-hız trenlerinin üstünlük ve zayıflıkları ülkelere göre değişmekle birlikte temel belirleyici unsurlar şöyle özetlenebilir.

Nüfus Yoğunluğu Unsuru Yüksek-hız trenleri, nüfusu yoğun şehir merkezleri arasında verimli olmaktadır.

Özellikle nüfus yoğunluğu yüksek olan Japonya'da önemli bir potansiyelden söz edilebilirken ülkemiz açısından bazı sınırlılıklar olduğu açıkça gözlenmektedir. Japonya'da hızlı tren hatlarında saatte 25.000'e yakın yolculuk gerçekleştirmeleri sağlanırken Kıta Avrupa'sında genel yaklaşım yüksek hızlı tren hattı için iki nokta arasında asgari 5 milyon/yıllık bir taşıma potansiyelinin bulunmasıdır. Bu anlamda ülkemiz açısından en belirgin potansiyel Ankara-İstanbul parkuru gibi görünmektedir.

İlave Altyapı Gereği İki nokta arasında mevcut ulaşım modlarında bir kapasite darboğazı yaşanması gerekliliği yeni yüksek hızlı tren hatlarını gündeme taşıyan bir diğer gerekçe olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak; inşaat maliyetleri dikkate alındığında yüksek hızlı tren hatları inşasına yönelik olarak kıta Avrupa'sında gözlenen en kaba anlamda iki temel uygulamadan söz etmek mümkündür.

Birinci uygulamada yüksek işletme maliyetlerinden kaçınmak amacıyla ilk yatırım maliyetleri yüksek tutulurken ikinci uygulamada ilk yatırım maliyetlerini düşük tutarak ivedilikle hızlı tren işletmeciliğine geçmek tercih edilmektedir. Yüksek hızlı demiryolu sistemleri ciddi yatırım ihtiyaçları ile dikkatle değerlendirilmelidir. Avrupa'da gerçekleşen ve kullanılan asgari maliyetlerin gözden geçirilmesi bu anlamda ışıktır.

Tablo 4. Avrupa'da kullanılan asgari maliyetler

1 Km'lik Yeni Yüksek Hızlı Hat Maliyeti	12 Milyon €
1 Km'lik Yeni Yüksek Hızlı Hattın Bakım Maliyeti	70.000 €/yıl
1 Hızlı Tren Setinin Maliyeti	20 Milyon €
1 Hızlı Tren Setinin Bakım Maliyeti	1 Milyon €/yıl

Ülkemiz açısından bakıldığında bu maliyetlerin dikkatli ve doğru tahlili büyük önem taşımaktadır. Öte yandan başta Ankara-İstanbul olmak üzere temel ulaşım probleminin büyük kapasiteler yaratılarak bugün için karayolu öncelikli olarak çözümlendiği ve karayolu öncelikli yatırımlarında hızla sürdürüldüğü görülmektedir.

Çevre Duyarlılığı Başta arazi kullanımları olmak üzere enerji ihtiyacı, hava kirliliği, gürültü vb. açılardan demiryolu sistemi alternatif ulaştırma modlarına göre ciddi dışsallıklar yaratmakta ve inşaat güçlüklerine karşın bu dışsallıklarında etkisi ile yarattığı katma değerle yapılan pek çok etütte diğer modlara göre yapılabilir bulunmaktadır. Ülkemiz açısından bakıldığında yatırım kararlarında dışsallıkların önemli farklılıklar yarattığını söylemek iyimserlik olacaktır.

Zaman Tasarrufu Uzun dönemli ulaşım planlarının belirlenmesinde zaman önemli girdilerden birisini oluşturmaktadır. Bu anlamda kent merkezine kadar girebilmesi özellikle orta mesafelerde (200-600 Km) yüksek hızlı trenleri uçağa karşı açık bir üstünlüğe taşımaktadır. Şekil 1)

Bu anlamda Kıta Avrupa'sında temel yaklaşım yüksek hızlı tren hatlarında maksimum seyahat süresinin 2-2.5 saat olması yönündedir. Ülkemiz açısından bakıldığında öngörülen 3.5-4 saatlik seyir süresi üzerinde dikkatle düşünülmelidir.

Ülkemizde Yapımı Planlanan Yüksek Hız Hatları

Çizilmeye çalışılan bu perspektife tezat teşkil eder şekilde 2003 yılından itibaren ve özellikle 2005'ten sonra ülkemizde de Ankara, Eskişehir, İstanbul, Konya, İzmir, Sivas, Bursa gibi kentlere hızlı tren hattı yapılacağı sıklıkla söylenir hale gelmiştir. Hatta Başta Ulaştırma Bakanımız olmak üzere veri-



len beyanatlar ve ilgili kurumların web adreslerinde zaman zaman çelişkili de olsa yüksek hız hatları ile ilgili olarak pek çok bilgilendirme yer almıştır. (Tablo 5)

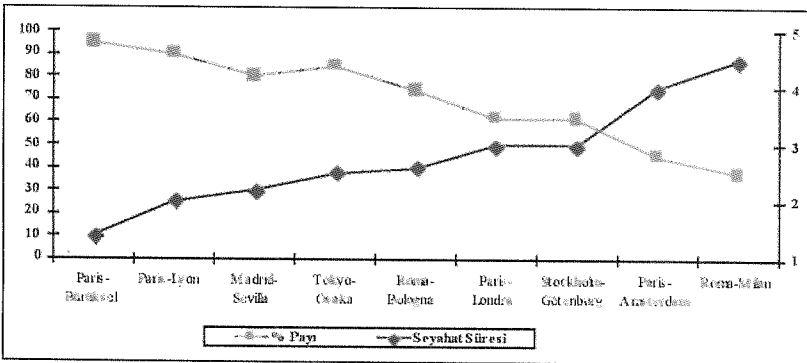
Tüm verilerin alt alta getirilmesinden sonra bu tablonun yorumlanması zor olmayacaktır.

Sonuç

150 yıllık altyapı üzerinde işletmecilik faaliyetlerinin sürdürüldüğü demiryolu sistemimizin ciddi dar boğazlarla karşı karşıya olduğu açıktır. Bu gün itibarıyla demiryolu güzergahının % 95'i tek hatlıdır. Hatların % 18,2 sinde kurpların yarıçapı 500 m'den küçüktür. Yarıçapı 1500 m'den küçük kurpların oranı ise % 32'dir. Toplam hatların % 25'inde eğim %10'un üzerindedir. Toplam hatlardaki rayların % 47,6'sının yaşı 21'in üzerindedir. Hatların %11,7'sinde ise halen çelik traversler döşeli durumdadır. Öte yandan elektrikli hat uzunluğu % 21, sinyalli hat uzunluğu ise % 28'dir.

Bu anlamda düşünüldüğünde bile demiryolu sis-

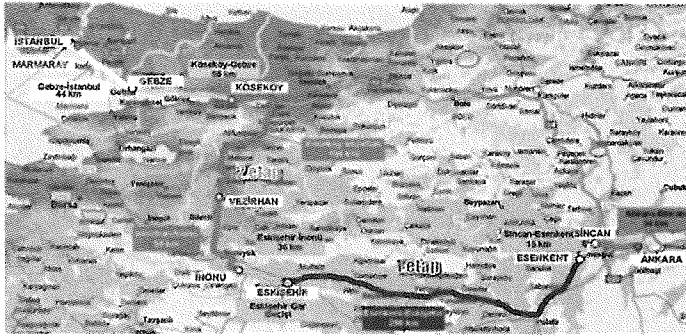
temi ile ilgili öncelikler kendiliğinden belirginleşmektedir. Başta teknik tasarım olmak üzere sıralanabilecek pek çok olumsuz veriye karşın şu ana kadar yaptığımız tespitler ışığında bile ülkemizde yürütülen yüksek hızlı tren hatlarına ilişkin çalışmalar, makro bazlı bir yeniden değerlendirme süreci sonrasına kadar soluklandırılmalıdır.



Şekil 1. Hızlı tren hatlarında seyahat süresi, taşıma payı ilişkisi

Tablo 5. Türkiye'deki yüksek hızlı demiryolu projeleri

Parkur	Mesafe (Km)	Öngörülen Tahmini Maliyet	Planlanan Seyahat Süreleri
Ankara-İstanbul	533	3.2 Milyar \$	3 Saat
Ankara-Eskişehir	245		1 Saat 5 Dakika
Ankara-Konya	212	0.7 Milyar \$	1 Saat 15 Dakika
İstanbul-Konya	647		3 Saat 30 Dakika
Eskişehir-Konya	360		1 Saat 26 Dakika
Ankara-Sivas	460	2.5 Milyar \$	3 Saat
Ankara-İzmir	624	3.5 Milyar \$	3 Saat 20 Dakika
Ankara-Afyon	281		1 Saat 20 Dakika
Bursa-Osmaneli	106	0.9 Milyar \$	30 Dakika
Ankara-Kayseri	350	1.2 Milyar \$	2 Saat
Halkalı-Bulgaristan	230	1.6 Milyar \$	1 Saat
TOPLAM		13.6 Milyar \$	

*Ankara-İstanbul hızlı tren güzergahı*

Hızlı tren
projesi
bu haliyle,
demiryollarının
tasfiyesinde
bir perdeleme
aracı olarak
bilinçli
bir şekilde
kullanıl-
maktadır.

Unutulmamalıdır ki yüksek hız hatları-
nın inşaatına ve işletme maliyetlerine ka-
nalize edilecek finansman Ulukışla-Yenice,
Malatya- Narlı-Fevzipaşa-Toprakkale, Van
Gölü geçişi, Kars-Tiflis vb. özellikle yük
taşımacılığında ciddi dar boğazlar yaşanan
pek çok hattaki sorunların giderilmesi başta
olmak üzere şebeke genelinde yürütülecek
bir rehabilitasyon projesi için yeter büyük-
lüktedir.

Sonuç olarak Ankara-İstanbul Hızlı
Tren Projesi sorun çözmekten çok, mev-
cut demiryolu taşımacılığında yeni sorun-
lar yaratmaya gebedir. Hızlı tren projesi
bu haliyle, demiryollarının tasfiyesinde bir
perdeleme aracı olarak bilinçli bir şekilde
kullanılmaktadır. Ulaştırma sistemleri bir
bütün olarak ele alınarak, kıt olan kaynak-
larımızın en verimli şekilde kullanılması ve
demiryolu sistemindeki darboğazların gide-
rilmesine öncelik verilmesi gerekmektedir.

Kaynaklar

- [1] TCDD APK Dairesi Başkanlığı, Ankara-
İstanbul Rehabilitasyon Projesi Fizibilite Etü-

dü, 1999, (Yayınlanmamış)

- [2] TCDD APK Dairesi Başkanlığı, Ankara-
İstanbul Rehabilitasyon Projesi Fizibilite Etü-
dü, 2001, (Yayınlanmamış)
- [3] TCDD APK Dairesi Başkanlığı, Ankara-
İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi Fizibilite
Etüdü, 2005, (Yayınlanmamış)
- [4] TCDD, 1975-2007 Yatırım Programları, (Ya-
yınlanmamış)
- [5] Special Assistance for Project Implementation
(SAPI) Draft Final Report April 2007, (Yayımlan-
mamış)
- [6] İñaki Barrón de Angoitia UIC Uzman Danışmanı
Yüksek Hız Sistemlerinin yönetimi ve Gelece-
ğin Kararlarında Hızlı Tren Başlıklı Sunumu,
Hızlı Tren Sistemleri Konulu Eğitim Toplantısı,
Türkiye, Ankara, Mayıs 2007
- [7] Antonio Savini Nicci, CEO of TAV SpA, Hız-
lı Tren Demiryolu Ekonomik ve Mali Durum
İtalya deneyimi ve Avrupa'dan örnekler başlıklı
sunumu Hızlı Tren Sistemleri Konulu Eğitim
Toplantısı, Türkiye, Ankara, Mayıs 2007
- [8] Jean Pierre Ardun Senior Consultant High Spe-
ed Rail, Hizmet verilen yolcu, İşletme, Yatırım-
lar Başlıklı Sunumu, Hızlı Tren Sistemleri Ko-
nulu Eğitim Toplantısı, Türkiye, Ankara, Mayıs
2007
- [9] TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları,
Türkiye'de Ulaşım Politikası, Ankara, 1977
- [10] TCDD Web Sayfası, www.tcdd.gov.tr
- [11] Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Ana Planı Stra-
tejisi 2005, "Yayınlanmamış"
- [12] Yurdakadim, Yavuz, "Ankara-İstanbul Hızlı
Tren Projesi" Politika Dergisi, Şubat 2002,S.32-
35

DEMİRYOLLARININ HAL-İ PÜR MELALİ “YARIM KALAN PROJELER-AYAŞ VE DİĞERLERİ”



Yavuz DEMİRKOL;

1963 yılında Kars-Selim'de doğdu. İlkokulu Sarıkamış'ta, ortaokulu Selim'de bitirdi. Eskişehir'de bulunan TCDD Meslek Lisesi'nden 1980 yılında mezuniyetinden sonra mecburi hizmetli olarak TCDD'de çalışmaya başladı. Bu arada Gazi Üniversitesi İİBF İşletme Bölümünü bitirdi ve Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Kamu Yönetimi Uzmanlık Programı'nda yüksek lisans yaptı. Halen Ankara'da, TCDD 2. Bölge Müdürlüğü'nde Kontrolör olarak çalışmaktadır.

Çalışma,
Ankara-
İstanbul arası
demiryolu
mesafesini
kısaltma
düşüncesinin
ilk defa
dillendirdiği
1936 yılından
günümüze
kadar
geçirilen
sürecin
trajik bir
öyküsüdür.

MM: Yakın zamanda BTS Yayınları arasında “Ayaş Yollarında Tünelim Kaldı” isimli kitabınız çıktı. Kitabı yazmaya neden gerek duydunuz? Kitapta neyi anlatıyorsunuz? Açıklar mısınız?

Eskişehir’deki Demiryolu Meslek Lisesi öğrenciliğine başladığım 1977’de öğretmenlerimiz bize Türkiye’nin en uzun demiryolu tünelinin yapılmakta olduğunu, yeni yapılacak demiryolu inşaatının bitmesi ile Ankara-İstanbul demiryolu yolculuğunun kılalacağını söylerlerdi. 1980 yılında okulumuzu bitirerek Türkiye’nin dört bir yanına genç birer demiryolcu olarak dağıldık. Ayaş Tüneli’nin ihalesinin yapıldığı 1976 yılının üzerinden tam 32 yıl geçti. Bizim mezuniyetimizin üzerinden de 28 yıl. Hatta bazı arkadaşlarımız emekli bile oldular. Ayaş Tüneli’nin yapımına başlamasından sonra 22 hükümet ve projeden sorumlu 25 bakan geldi ve gittiler. Ancak Ayaş Tüneli inşaatı bir türlü bitmedi, bitirilmedi. Bir “utanç abidesi” olarak olduğu yerde duruyor. Demiryolcu çocuğu, bir demiryolcu olarak bu kuruma ve topluma olan borcumun bir karşılığı olarak çok tartışılan Ayaş Tüneli’nin öyküsünü araştırma-ya karar verdim.

Çalışma, Ankara-İstanbul arası demiryolu mesafesini kısaltma düşüncesinin ilk defa dillendirdiği 1936 yılından günümüze kadar geçirilen sürecin trajik bir öyküsüdür. Ayaş Tüneli özelinde Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi’nin öyküsü yazılırken ister istemez Türkiye’nin ulaştırma sisteminin geçirdiği evrelerde yazıldı. Çalışma 72 yıllık özlemin niçin gerçekleşmediği, kimlerin ve hangi anlayışların demiryollarının geri bırakılmasına neden olduklarının cevabını da verecektir.

MM: Projenin başlangıcı hakkında biraz bilgi verir misiniz?

Ankara-İstanbul arası demiryolu mesafesini kısaltma düşüncesinden yola çıkılarak bu konudaki ilk etütlerin 1940’lı yıllarda yapıldığını görüyoruz. En küçük kurp yarıçapının 700m ve en büyük eğimin binde on

yedi olarak saptanan alt yapı standartlarında yeni bir demiryolu hattı düşüncesi böylece doğuyor. Arazide 1/2000 ölçekli haritaların alınımının yapılmasını yeni demiryolu hattının ilk çalışmaları olarak kabul edebiliriz.

Haydarpaşa-Pendikarası demiryolu daha ilk inşaatı sırasında çift hat olarak yapılmıştır. Trenlerin beklemeden işletilebilmesi için Arifiye’ye kadar olan yolunda çift hatlı yapılması düşünülmektedir. Ankara-Sincan arasında çift hattır. Bu nedenle Arifiye’den sonra ayrılacak başka bir hattan çift yolun Sincan’da mevcut demiryolu ile birleştirilmesi amaçlanmaktadır.

Arifiye-Sincan hattında bütün olarak ilk arazi çalışmaları 1966 da başlamış ve 1968 de 1/2000 ölçeğinde şeritvari harita çalışmaları tamamlanmıştır. 1968-1970 yılları arasında ise alt yapı standartları daha da yüksek tutularak en küçük kurp yarıçapı 2000 m ve en büyük eğim binde on iki buçuk esasına göre 1/25000 ölçekli haritalar üzerinde güzergâh araştırmaları yapılmıştır.

Arifiye-Akyazı-Dokurcun-Mudurnu-Nallıhan-Çayırhan-Beypazarı-Ayaş-Sincan demiryolu güzergâhında İngiliz Teknik Yardımından faydalanılarak getirtilen uzmanlar Devies ve Robson’ca da incelenme yapılarak 1971 yılında DLH Genel Müdürlüğünce hazırlanan bu güzergâh esas alınarak 3 ciltlik fizibilite etüdü hazırlanmıştır. Proje Devlet Planlama Teşkilatı’nın (DPT) 1975 yılı proje yatırım 8. 900. 000. 000 liralık proje tutarı ile girmiştir.

Proje yani Sincan-Arifiye arasında yapılacak elektrikli, yüksek standartlı çift yol olarak yapılmak istenilen yol iki etap halinde yapılmak isteniliyor. İlk etap olan Sincan-Çayırhan arasında da en uzun tünel olan ve Ayaş’a yakınlığı dolayısıyla Ayaş Tüneli diye adlandıracağımız tünelin inşaatının ihalesinin hattın tamamının en kısa sürede bitirilmesi için ilk ihale olması gerektiği ortaya çıkıyor.

Ayaş Tüneli’nin yapım işi 31.5.1976 günü % 3,35 tenzilatla 773.200.000. Lira-

ya Nurol İnşaat firmasına ihale edilmiş ve işe, 30.6.1976 tarihinde başlanmıştır. Dönemin hükümetinin Devlet Bakanı Başbakan Yardımcısı Necmettin ERBAKAN tarafından 28.03. 1977 tarihinde Ayaş Tüneli'nin temeli atılıyor.

MM: Projenin diğer bölümlerine de başlanıyor mu?

Mevcut demiryolu ulaşımını 160 km. kısaltmayı amaçlayan Arifiye-Sincan demiryolu Sincan- Çayırhan; Çayırhan-Arifiye olmak üzere iki bölüm halinde ele alınmıştır.

Sincan- Çayırhan arasını kapsayan 85 km.lik bölüm 5 kısım halinde ihale ediliyor Ayaş Tüneli ile 2899 m uzunluğundaki güzergâh yapımını kapsayan 1. kısım ihalesinden sonra Sincan-Ayaş Tüneli arasındaki 10552 m güzergâh ile toplam 1298 m uzunluğunda Ovaçayı I ve II numaralı tünelleri inşaatını kapsayan 2. kısım 22 Haziran 1977 tarihinde Palet İnşaat ve Ticaret Limited Şirketi'ne, 32261 m uzunluğunda güzergâh inşaatını kapsayan 3. kısım 5 Temmuz 1979 tarihinde Yapı ve Ticaret Anonim Şirketi'ne, 14808 m uzunluğunda güzergâh ile toplam 1892 m uzunluğunda, Kirmir I ve II numaralı tünellerin inşaatını kapsayan 4. kısım 10 Temmuz 1979 tarihinde Mustafa Özcan İnşaat ve Ticaret Anonim Şirketi'ne, 6900 m'lik güzergâh ile 7100 m'lik Çayırhan Tüneli'nin yapımını kapsayan 5. kısım 18 Temmuz 1979 tarihinde Kiska Komandit Şirketi'ne ihale edilmiştir.

Arifiye-Sincan arasındaki 175 km'lik kısım ise hiç ihale edilemedi.

MM: Proje fizibil değil mi?

Proje tabiki fizibil. Federal Alman Obermayer ile Türk Temat Firmaları tarafından yapılan Arifiye-Sincan Demiryolu Projesi Fizibilite Raporu (1978), JARTS tarafından yapılan Arifiye-Sincan Arası Yeni Hat İnşasıyla Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi Ön Etüdü (1987), Alman Teknik İşbirliği Ajansı (DGTZ) adına Obermayer-Rail Consult-RMT grubu tarafından yapı-



lan Ankara-İstanbul Yeni Demiryolu Yapılabilirlik Etüdü (1987), Fransız Sofrerail şirketi tarafından yapılan Ankara-İstanbul Demiryolu Koridorunun Islahı(1990), De Consult tarafından yapılan İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Demiryolu Bağlantısı Ön Fizibilite Yeni Demiryolu Yapılabilirlik Etüdü (1991), Japon JICA tarafından yapılan Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Hattının Değerlendirilmesi (1992), çalışmalarında proje hep fizibil çıkmıştır.

MM: O halde Proje neden gerçekleştirilmedi?

Projenin yapılamayışını, Türkiye'nin ulaştırma politikalarının geçirdiği değişim ve plansızlıktan ayrı düşünmek mümkün değildir. Cumhuriyetin ilanından sonra ülke çıkarlarını göz önünde tutan bir ulaştırma politikası izlenmiş, bu dönemde bir yandan yabancı şirketlerin işlettiği demiryolu hatları millileştirilirken diğer yandan kıt olanaklara rağmen yeni hatlar yapılmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında ise Türkiye ekonomisi ve politikası üzerinde ABD etkinliği artmış, bu etkinlik DP iktidarında iyice pekişmiştir. ABD ile geliştirilen ekonomik ilişkiler sonucunda ulaşım da demiryolu önceliği terk edilerek karayolu

Projenin yapılamayışını, Türkiye'nin ulaştırma politikalarının geçirdiği değişim ve plansızlıktan ayrı düşünmek mümkün değildir.

yapımına ağırlık verilmiştir. Bu ağırlık ve etkinlik halen devam etmektedir. Projenin ihalesinin yapıldığı 1976 yılından günümüze kadar 6 cumhurbaşkanı, 22 hükümet, 10 başbakan ve 25 bakanın görev yaptığı halde proje bitirilememiştir.

Ankara-İstanbul arasını 160 km kısaltacak proje, 1992 yılında yapılan değişiklikle Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi'ne dönüştürülmüştür. Zaman zaman verilen ödeneklerle ilerleme sağlanmaya çalışılmışsa ulaştırma politikalarındaki hükümetlere göre değişen tercihler nedeniyle ilerleme sağlanamamıştır. Bunda ayrıca, bir hükümet tarafından başlanan bir yatırımın, gelecek hükümet döneminde gerçekleşme şansı yoksa rağbet gösterilmemesine neden olması da etkenlerden biridir. Ankara-İstanbul arasında bir demiryolu projesi varken buna alternatif bir otoyol yapılmış, bu da yetmezmiş gibi Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi mevcutken, mevcut hat-tın rehabilitasyonu diye başlanan bir proje hızlı tren projesine dönüştürülmüştür.

MM: Bu arada birde Ulaştırma Ana Planı yapılmıştı. Ana plan uygulanabilse idi proje ne olacaktı?

Ülkemizde ilk defa Başbakan Bülend Ulusu'nun direktifleri ile 14 Mayıs 1981 tarihinde Ulaştırma Ana Planı çalışmaları başlatılmıştır. Çalışmaya, 15 Bakanlık, bağlı kuruluşları ve özel kesim temsilcileri katılmıştır. DPT tarafından koordine edilen ve çalışma grupları şeklinde yürütülen çalışmalara genel müdür ve uzman düzeyinde 212 kişinin katılması, çalışmaya verilen önemin bir belirtisidir. Çalışmalar 16 Eylül 1982 tarihinde sonuçlandırılmıştır. Ulaştırma Ana Planı 1983-1993 yıllarını kapsayacak ve 3 yılda bir revize edilebilecekti. Yük taşımacılığının karayollarındaki payını % 72.20'den % 36.06'ya indirmeyi demiryollarının payını ise % 10.40'tan % 27.40'a yükseltmeyi amaçlayan Ana Plan 1983 yılında iktidara gelen Anavatan Partisi tarafından uygulanmadan rafa kaldırıldı. Oysa Ana Plan Ankara-İstanbul arası demiryolu-

lunu kısaltacak demiryolu projesinin yapımını desteklemiştir. Anavatan Partisi tercihini demiryolu yerine otoyolu özelinde karayollarından yana kullanmıştır. Öyle ki Ana Plan'da 10 yıl içinde sadece 114.3 km otoyol yapılması öngörülmüş iken oldukça pahalı bir yatırım olan otoyoldan 1722 km yapılmıştır. Eğer Ana Plan uygulansa Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu bitmiş olacaktı. Karayolu ağırlığı da azalacak ve ülkemiz ulaşım sistemi de içinden çıkılmaz bir hal almayacaktı.

M. M: Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi'nde son durum nedir?

Projeye "Ayaş Tüneli" üzerinden olumsuzluk yüklenmek istenilmektedir. Projede müteahhide haksız ödeme yapıldığı gerekçesiyle 1982-1983 yıllarında Anayasa Mahkemesi'nde Yüce Divan yargılaması yapılmış ve dönemin bürokratları ceza almışlardır. Buna rağmen basında sık sık yolsuzluk iddiaları yer almıştır. Ayrıca 1999 yılında yaşanan büyük deprem faciası sonrasında tünelin ve proje güzergâhının fay hattı üzerinde bulunduğu öne sürülerek yeni bir kavram kargaşası yaratılmıştır. Bu savı öne sürenlerin mevcut demiryolunun ve otoyolun nereden geçtiğini, yeni hızlı tren projesinin nereden geçeceğini, hızlı trenin ilk çıktığı ve en fazla geliştiği ülke olan Japonya'nın (1.derecede) deprem bölgesinde bulunduğunu göz ardı ettikleri görülmektedir. Yine tasarlanan projenin teknolojisinin eski olduğunda kullanılan argümanlardan birisidir. Oysa proje 250 km/s. Hıza göre tasarlanmıştır. Adeta son verilen projeye devamlı olarak ödenek ayrılmıştır. Ancak ayrılan bu kısıtlı ödeneklerle projenin bitirilmesine olanak bulunmamaktadır.

Projenin ihale edilen ilk 85 km'lik Sincan-Çayırhan bölümünde beş ayrı kısımda yapılan çalışmalarda;

1. kısım inşaatı (Ayaş Tüneli):

10065 m uzunluğundaki Ayaş Tüneli'nin 8000 m'si açılmış, 2899 m uzunluğundaki güzergâhın tamamı ikmal edilmiştir. 2001 yılından beri tünelin Erkeksu çıkışı ağzın-

Projenin
ihalesinin
yapıldığı
1976 yılından
günümüze
kadar
6
cumhurbaşkanı,
22 hükümet,
10 başbakan
ve 25 bakanın
görev yaptığı
halde proje
bitirilememiştir.

dan çıkan suların, tünel dışına pompalama işlemleri dışında herhangi imalat bir yapılmamaktadır.

2. kısım inşaatı:

Sincan-Ayaş Tüneli arasındaki 10552 m güzergâh ile toplam 1298 m uzunluğunda Ovaçayı I ve II numaralı tünel inşaatlarının toplam 399 m açılarak % 40 oranında gerçekleşmesi sağlanmıştır. Ancak, söz konusu iş, 1980 yılında 8/505 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi'ne göre tasfiye edilmiş, kalan % 60'lık işin ihalesi daha sonra tekrar yapılmamış, 2007 yılı yatırım programından tamamen çıkarılmıştır.

3. kısım inşaatı:

32261 m uzunluğundaki güzergâh inşaatını kapsayan inşaatın % 60 oranında gerçekleşme sağlanmıştır. Yeterli ödenek temin edilememesi nedeniyle 1989 yılından beri şantiyede herhangi bir çalışma yapılmamıştır.

4. kısım inşaatı:

14808 m uzunluğunda güzergâh ile toplam 1892 m uzunluğunda, Kirmir I ve II numaralı tünellerin inşaatını kapsayan iş tamamen ikmal edilmiştir.

5. kısım inşaatı:

6900 m'lik güzergâh ile 7100 m'lik Çayırhan Tüneli'nin yapımını kapsayan işin Çayırhan Tüneli, 1989 yılında ikmal edilmiş, işin tümünde % 92 oranında gerçekleşme sağlanmış, ancak ödenek sorunu nedeniyle 1991 yılından beri şantiyede herhangi bir çalışma yapılmamış, 1994'te Bakanlık oluru ile tasfiye edilmiş, sonradan tekrar ihale edilmemiş, 2007 yılı yatırım programından ise tamamen çıkarılmıştır. Yine hiç ihale edilmeyen projenin diğer kısımları da yatırım programından çıkarılmıştır.

MM: Projeye ne kadar para harcandı?

Bu konuda da bir bilgi kirliliği yaşanmaktadır. Projeye toplam olarak harcanan paranın net bir bilgisi yok. Her kafadan değişik bir rakam çıkabiliyor. Öyle ki Meclisteki bir KİT Komisyonu toplantısında DPT sektör temsilcisi projeye harcanan



paranın hesaplanmadığını ifade edebilmiştir. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın 2005 yılında ifade ettiği rakam ise 701 Milyon YTL'dir.

MM: Ayaş Tüneli'nin soğuk hava deposu veya doğalgaz deposu olarak kullanılmak istenildiği ifade ediliyor. Sizce proje ne yapılmalıdır?

Projenin bu şekilde yarım kalması, yaşanan belirsizlik, projenin akıbeti ne olacak? sorusunu akla getiriyor. Halen güzergâhta inşaatı biten bazı tünellerin hayvan barınağı olarak kullanıldığı biliniyor. Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin Ayaş Tüneli'ni soğuk hava deposu olarak kullanmak istediği de sık olarak konuşulmaktadır. 2005-2006 yılı kışında doğalgazdaki arz açığı nedeniyle yaşanan krizle birlikte ortaya çıkan depolama tesisi eksikliği nedeniyle doğalgaz deposu olarak kullanılmak istendiğini biliyoruz.

Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi hiçbir şekilde terk edilmemeli ve yapım amacı dışında kesinlikle kullanılmamalıdır. Kısa dönemde, ülkenin kıt kaynakları harcanmak suretiyle önemli bir bölümü yapılan Sincan-Çayırhan arası kısmının bitirilerek hizmete sunulması için çaba sarf edilmelidir. Yapılacak bu yolla Beypazarı'nda bulunan ve 2008 yılında faaliyete geçecek

Projeye toplam olarak harcanan paranın net bir bilgisi yok. Her kafadan değişik bir rakam çıkabiliyor. Öyle ki Meclisteki bir KİT Komisyonu toplantısında DPT sektör temsilcisi projeye harcanan paranın hesaplanmadığını ifade edebilmiştir.



Hızlı tren projesi bu haliyle, demiryollarının tasfiyesinde bir perdeleme aracı olarak bilinçli bir şekilde kullanılmaktadır.

trona madeni tesislerinin günde 1500 ton olması düşünülen yükünün demiryolu ile taşınması, Çayırhan'da bulunan kömürün ve bölgede yetiştirilen sebzelerin taşınması sağlanmalıdır. Yine Ankara'nın gelişme akslarının birisinin bu güzergâh yönüne çevrilmesi suretiyle yapılacak sanayi siteleri ile oluşacak yük potansiyonelinin, bölgesel yolcu trenleri ile Yenikent-Ayaş-Sinanlı-Beypazarı-Nallıhan ve Çayırhan arasında yolcu taşımacılığı yapılması ile burada bulunan jeotermal ve turizm potansiyelinin gelişmesine katkı sağlanmalıdır. Uzun dönemde ise, mevcut Ankara-İstanbul Hızlı Tren Proje'sinin yaratacağı dar boğaz da göz önüne alınarak yapılması ülkemiz için elzem olan Ulaştırma Ana Planı'na göre yararlanılması düşünülmelidir.

MM: Ankara-İstanbul arasında yapılmakta olan hızlı tren projesi hakkında ne düşünüyorsunuz?

Mevcut Hattın İyileştirilmesi Projesi'nin hızlı tren projesine evrilmesi sonucunda halen yapılmakta olan proje sorun çözmekten çok (Gebze'den sonra demiryolu taşımacılığına bir hat ayrılması nedeniyle

darboğaz yaratması, Haydarpaşa Garı'nın devre dışı bırakılması, limanın tasfiye edilmesi gibi) yeni sorunlar yaratmaya gebe dir. Hızlı tren projesi bu haliyle, demiryollarının tasfiyesinde bir perdeleme aracı olarak bilinçli bir şekilde kullanılmaktadır. Ulaştırma sistemleri bir bütün olarak ele alınarak, kıt olan kaynaklarımızın en verimli şekilde kullanılması ve demiryolu sistemindeki darboğazların giderilmesine öncelik verilmesi gerekmektedir.

MM: Son olarak ne söylemek istersiniz?

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi istenilen şekilde devam etmediği, sorunlar çıktığı halde günümüzde peş peşe hızlı tren proje fizibilite etütleri yapılmakta, yeni hızlı tren hatlarının da ihale hazırlıkları yapılmaktadır. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin yapılmasında yaşanan sıkıntılar ve yaratacağı sorunlar da dikkate alınarak, yapılacak Ulaştırma Ana Planı hedefleri doğrultusunda demiryollarında öncelikler belirlenmelidir. Demiryollarındaki mevcut darboğazların giderilmesine öncelik verilmesi, trafik yoğunluğunun bulunduğu hatların gerekirse çift yol haline getirilmesi, sinyalizasyon sistemi ve elektrifikasyonla donatılması sağlanmalı, mevcut hatlarla bağlantılı yeni yolların yapılması düşünülmelidir. Buna uyulmadığı takdirde çok düşük kapasiteye sahip otoyol örneğinde olduğu gibi ülke kaynaklarının heba edileceği gerçeği unutulmamalıdır.

Ülkemiz bir yanlış ve bitirilmeyen yatırımlar çöplüğüne dönüştürülmüş durumdadır. Bu nedenle Ayaş Tüneli özelinde olduğu gibi ülkenin bütün yatırım envanterinin çıkartılması, yapılmayan, yarım bırakılan yatırımların neden yapılmadığının saptanması ve sorumlularının belirlenmesi, yapılabilişliğini kaybetmiş yatırımların yatırım portföyünden çıkarılması, yatırımlar için ayrılan ödeneklerin tam olarak yerinde kullanılması ve denetimi sağlanmalıdır.

Teşekkür ederiz.

dan çıkan suların, tünel dışına pompalama işlemleri dışında herhangi imalat bir yapılmamaktadır.

2. kısım inşaatı:

Sincan-Ayaş Tüneli arasındaki 10552 m güzergâh ile toplam 1298 m uzunluğunda Ovaçayı I ve II numaralı tünel inşaatlarının toplam 399 m açılarak % 40 oranında gerçekleştirilmesi sağlanmıştır. Ancak, söz konusu iş, 1980 yılında 8/505 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi'ne göre tasfiye edilmiş, kalan % 60'lık işin ihalesi daha sonra tekrar yapılmamış, 2007 yılı yatırım programından tamamen çıkarılmıştır.

3. kısım inşaatı:

32261 m uzunluğundaki güzergâh inşaatını kapsayan inşaatın % 60 oranında gerçekleştirilmesi sağlanmıştır. Yeterli ödenek temin edilememesi nedeniyle 1989 yılından beri şantiyede herhangi bir çalışma yapılmamıştır.

4. kısım inşaatı:

14808 m uzunluğunda güzergâh ile toplam 1892 m uzunluğunda, Kırmır I ve II numaralı tünellerin inşaatını kapsayan iş tamamen ikmal edilmiştir.

5. kısım inşaatı:

6900 m'lik güzergâh ile 7100 m'lik Çayırhan Tüneli'nin yapımını kapsayan işin Çayırhan Tüneli, 1989 yılında ikmal edilmiş, işin tümünde % 92 oranında gerçekleştirilmesi sağlanmış, ancak ödenek sorunu nedeniyle 1991 yılından beri şantiyede herhangi bir çalışma yapılmamış, 1994'te Bakanlık oluru ile tasfiye edilmiş, sonradan tekrar ihale edilmemiş, 2007 yılı yatırım programından ise tamamen çıkarılmıştır. Yine hiç ihale edilmeyen projenin diğer kısımları da yatırım programından çıkarılmıştır.

MM: Projeye ne kadar para harcandı?

Bu konuda da bir bilgi kirliliği yaşanmaktadır. Projeye toplam olarak harcanan paranın net bir bilgisi yok. Her kafadan değişik bir rakam çıkabiliyor. Öyle ki Meclisteki bir KİT Komisyonu toplantısında DPT sektör temsilcisi projeye harcanan



paranın hesaplanmadığını ifade edebilmiştir. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın 2005 yılında ifade ettiği rakam ise 701 Milyon YTL'dir.

MM: Ayaş Tüneli'nin soğuk hava deposu veya doğalgaz deposu olarak kullanılmak istenildiği ifade ediliyor. Sizce proje ne yapılmalıdır?

Projenin bu şekilde yarım kalması, yaşanan belirsizlik, projenin akıbeti ne olacak? sorusunu akla getiriyor. Halen güzergâhta inşaatı biten bazı tünellerin hayvan barınağı olarak kullanıldığı biliniyor. Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin Ayaş Tüneli'ni soğuk hava deposu olarak kullanmak istediği de sık olarak konuşulmaktadır. 2005-2006 yılı kışında doğalgazdaki arz açığı nedeniyle yaşanan krizle birlikte ortaya çıkan depolama tesisi eksikliği nedeniyle doğalgaz deposu olarak kullanılmak istendiğini biliyoruz.

Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi hiçbir şekilde terk edilmemeli ve yapım amacı dışında kesinlikle kullanılmamalıdır. Kısa dönemde, ülkenin kıt kaynakları harcanmak suretiyle önemli bir bölümü yapılan Sincan-Çayırhan arası kısmının bitirilerek hizmete sunulması için çaba sarf edilmelidir. Yapılacak bu yolla Beypazarı'nda bulunan ve 2008 yılında faaliyete geçecek

Projeye toplam olarak harcanan paranın net bir bilgisi yok. Her kafadan değişik bir rakam çıkabiliyor. Öyle ki Meclisteki bir KİT Komisyonu toplantısında DPT sektör temsilcisi projeye harcanan paranın hesaplanmadığını ifade edebilmiştir.



Hızlı tren projesi bu haliyle, demiryollarının tasfiyesinde bir perdeleme aracı olarak bilinçli bir şekilde kullanılmaktadır.

trona madeni tesislerinin günde 1500 ton olması düşünülen yükünün demiryolu ile taşınması, Çayırhan'da bulunan kömürün ve bölgede yetiştirilen sebzelerin taşınması sağlanmalıdır. Yine Ankara'nın gelişme akslarının birisinin bu güzergâh yönüne çevrilmesi suretiyle yapılacak sanayi siteleri ile oluşacak yük potansiyonelinin, bölgesel yolcu trenleri ile Yenikent-Ayaş-Sinanlı-Beypazarı-Nallıhan ve Çayırhan arasında yolcu taşımacılığı yapılması ile burada bulunan jeotermal ve turizm potansiyelinin gelişmesine katkı sağlanmalıdır. Uzun dönemde ise, mevcut Ankara-İstanbul Hızlı Tren Proje'sinin yaratacağı dar boğaz da göz önüne alınarak yapılması ülkemiz için elzem olan Ulaştırma Ana Planı'na göre yararlanılması düşünülmelidir.

MM: Ankara-İstanbul arasında yapmakta olan hızlı tren projesi hakkında ne düşünüyorsunuz?

Mevcut Hattın İyileştirilmesi Projesi'nin hızlı tren projesine evrilmesi sonucunda halen yapılmakta olan proje sorun çözmekten çok (Gebze'den sonra demiryolu taşımacılığına bir hat ayrılması nedeniyle

darboğaz yaratması, Haydarpaşa Garı'nın devre dışı bırakılması, limanın tasfiye edilmesi gibi) yeni sorunlar yaratmaya gebe dir. Hızlı tren projesi bu haliyle, demiryollarının tasfiyesinde bir perdeleme aracı olarak bilinçli bir şekilde kullanılmaktadır. Ulaştırma sistemleri bir bütün olarak ele alınarak, kıt olan kaynaklarımızın en verimli şekilde kullanılması ve demiryolu sistemindeki darboğazların giderilmesine öncelik verilmesi gerekmektedir.

MM: Son olarak ne söylemek istersiniz?

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi istenilen şekilde devam etmediği, sorunlar çıktığı halde günümüzde peş peşe hızlı tren proje fizibilite etütleri yapılmakta, yeni hızlı tren hatlarının da ihale hazırlıkları yapılmaktadır. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin yapılmasında yaşanan sıkıntılar ve yaratacağı sorunlar da dikkate alınarak, yapılacak Ulaştırma Ana Planı hedefleri doğrultusunda demiryollarında öncelikler belirlenmelidir. Demiryollarındaki mevcut darboğazların giderilmesine öncelik verilmesi, trafik yoğunluğunun bulunduğu hatların gerekirse çift yol haline getirilmesi, sinyalizasyon sistemi ve elektrifikasyonla donatılması sağlanmalı, mevcut hatlarla bağlantılı yeni yolların yapılması düşünülmelidir. Buna uyulmadığı takdirde çok düşük kapasiteye sahip otoyol örneğinde olduğu gibi ülke kaynaklarının heba edileceği gerçeği unutulmamalıdır.

Ülkemiz bir yanlış ve bitirilmeyen yatırımlar çöplüğüne dönüştürülmüş durumdadır. Bu nedenle Ayaş Tüneli özelinde olduğu gibi ülkenin bütün yatırım envanterinin çıkartılması, yapılmayan, yarım bırakılan yatırımların neden yapılmadığının saptanması ve sorumlularının belirlenmesi, yapılabilişliğini kaybetmiş yatırımların yatırım portföyünden çıkarılması, yatırımlar için ayrılan ödeneklerin tam olarak yerinde kullanılması ve denetimi sağlanmalıdır.

Teşekkür ederiz.



TCDD'NİN YAPILANMA SÜREÇLERİ

Şamil ŞİRVAN, Mehmet ERDOĞAN, Nazım KARAKUT

Yeniden yapılanma, bir genel “idari reform kuramı” geliştirme arzusu uyandıracak kadar ilgi çekmekle birlikte, tanımlama güçlüklerinden kurtulamamıştır. Özellikle ülkemizde gerçekleştirilen yeniden yapılanma uygulamalarında, kavram üzerinde gerekli tartışmalar yapılmamıştır. Temel olarak dayatılan yeniden yapılanma süreçleri üzerinde bir gereklilik olarak uzlaşılma ile yetinilmiştir.

Türkiye’de yeniden yapılandırmadan anlaşılan, idarenin daha hızlı, ucuz, kaliteli ve verimli bir biçimde işlemesi için, nasıl bir yapıya kavuşturulması gerektiği olmuştur. Bunun ötesinde; yeniden yapılandırma süreçlerinin sosyo-ekonomik, siyasal, psikolojik vb. etkileri üzerinde hiç durulmamıştır. 1980 sonrasında ise yeniden yapılanma; Devletin rolünü yeniden tanımlayarak, kamu kesimini küçültmek yani özelleştirme

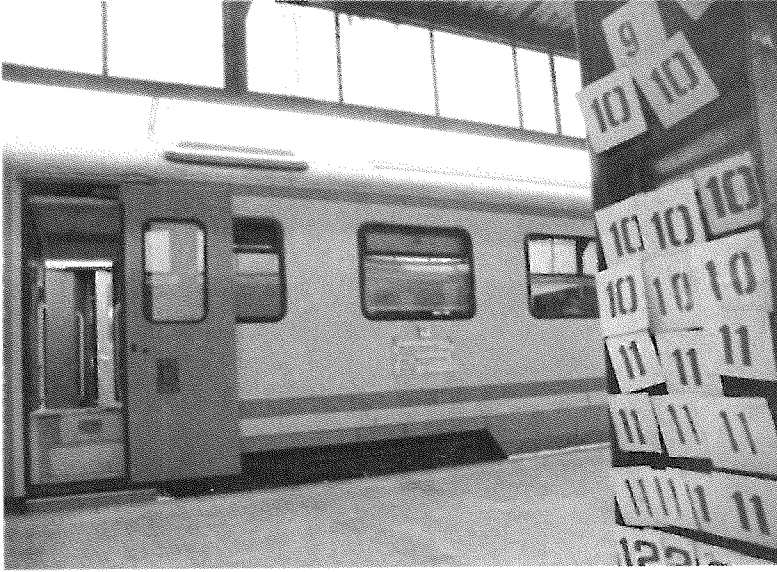
yoluyla hizmet etkinliğini artırmak olarak formüle edilmiştir.

Özelleştirme rekabetçi kapitalizm kapsamında düşünülen yasal kurumsal serbestleştirme politikasının küçük devlet, arz yanlı ekonomi, anayasal ekonomi vb. araçlarından birisi olarak kullanılmıştır. Yeniden yapılanma ise özelleştirme öncesi oluşabilecek sorunların giderilebilmesine yönelik bir gereklilik olarak algılanmış ve kabul edilmiştir.

Genel kabul içerisinde yeniden yapılanmayı gerekli kılan iki temel savunudan söz etmek mümkündür.

- Devlet uygulamalarının uğradığı başarısızlıklar,
- Devletin gelir yaratma yeteneğinin bir sınırı olduğunun farkedilmesi.

**Özellikle
ülkemizde
gerçekleştirilen
yeniden
yapılanma
uygulamalarında,
kavram
üzerinde gerekli
tartışmalar
yapılmamıştır.**



Bu çerçevede Küreselleşme tasarımına uygun olarak rekabet ve piyasa hızla kut-sanırken yüzyılları bulan sınıf mücadelele-rinin bir kazanımı olan gelişkin kamu hiz-metleri dayatılan politikalar sonucunda hız-la eritilmiş özel sektöre ait büyük tekellerin oluşumu ise görmezden gelinmiştir.

Adaylık sürecimizin devam ettiği, Avrupa Birliği (AB) açısından da durum aynıdır. AB terminolojisinde kamu hiz-metleri “Genel Çıkarlara Yönelik Hizmetler” (GÇYH) olarak adlandırılarak “AB’nin ortak değerlerinin bir parçası ve toplulukta-ki toplumsal dayanışmanın merkezi bir fak-törü” olarak tanımlanmış olmasına rağmen yine de hukuki olarak AB’nin rekabete iliş-kin genel hükümlerine tabidir. Bu çerçe-vede elektrik, doğal gaz, vb. piyasalarda bile ulusal tekel olan işletmelerin piyasaya baş-ka aktörlerin girmesine izin verecek şekilde yeniden yapılandırılması gereği savunul-muştur. Bu yaklaşım Avrupa Birliği’nin kuruluşundan ve özellikle 90’lı yıllardan itibaren kamu hizmetlerine yönelik özelleş-tirmeler için temel dayanak olmuştur.

Demiryolu Sistemi ve Yeniden Yapılanma Gerekisini

Mart 1987 tarihli Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Gelişim Raporu’nda şöyle denmektedir: Demiryolları tarihsel olarak tüm dünyada kendi tesislerini kont-

rol altında tutan, tüm idari ve işletme fonk-siyonlarını yerine getiren bütünsel bir orga-nizasyon olarak gelişmiştir. Ancak, bugün bütünsel demiryolu birimlerinin başlangıç-ta lehine olan koşullar artık mevcut değıl-dir. Bunun yarattığı pazar kayıpları, mali zorluklar ve devlet finansmanına duyulan gereksinim vb. sorunlar sistemin yeniden yapılandırılması konusunda hükümetler üzerinde yoğun baskıların oluşmasına yol açmıştır. Bu çerçevede temel demiryolu sis-teminin yeniden yapılandırılmasına ilişkin formülasyon yine AB tarafından geliştiril-miştir.

Avrupa Birliği’nin Ortak Taşımacılık Politikası

AB’nin ortak taşımacılık politikası, sür-dürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştiri-lmiş bir ulaştırma yapısını hedeflemektedir. AB tarafından hazırlanan “2010 yılı için Ortak Taşımacılık Politikası; Karar verme zamanı” (Beyaz Kitap) başlıklı çalışma ile 2010 yılına kadar modern, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge kurul-ması amaçlanmaktadır. Beyaz Kitap’ta 4 temel esas belirlemiştir:

- Rekabetin düzenlenmesi ve taşıma türlerinin birbirine entegrasyonu ile taşıma türlerinin dengeli dağılımını sağlamak.
- Ana güzergahlar yeniden ele alınarak ulaştırma projelerinin finansmanı ile taşımacılıkta ki darboğazları elimine etmek.
- Kazaların azaltılması, güvenlik için yeni teknolojilerin geliştirilmesi, kullanıcı hakları, Kamu hizmetlerin-de kalitenin yükseltilmesi vb. argü-manlarla kullanıcıları taşıma politi-kalarının merkezine getirmek.
- Tüm taşıma türlerinin entegrasyonu ve Avrupa Birliği’nin taşımacılık alanında tek kimlik altında temsili ile bir küresel taşıma yönetim siste-mi oluşturmak.

Yüzyılları bulan sınıf mücadelelerinin bir kazanımı olan gelişkin kamu hizmetleri dayatılan politikalar sonucunda hızla eritilmiş özel sektöre ait büyük tekellerin oluşumu ise görmezden gelinmiştir.

AB'nin Temel Demiryolu Politikaları

AB içinde taşımacılık türleri arasındaki dengesizlik son 30 yılda artış göstermiştir. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının avantajlarının kullanılamaması karayolu taşımacılığı lehine dengelerin daha da bozulmasına sebep olmuştur. Demiryollarının payındaki düşüşün en önemli göstergelerden biri de Avrupa'da son 30 yıl içinde her yıl 600 km demiryolu hattının kapanmış olmasıdır. Demiryolu payının artırılabilmesi amacıyla 2020'ye kadar tek Avrupa demiryolu sisteminin oluşturulması yönünde çalışmalara başlanmıştır. Bu çerçevede; AB'nin temel demiryolu politikaları dört başlıkta özetlenebilir:

İdari Bağımsızlık Üye ülkeler, demiryolu kuruluşlarının pazar ihtiyaçlarına ve ticari şirket normlarına uygun faaliyetlerde bulunabilecekleri bağımsız bir yapıya kavuşmaları için gerekli önlemleri almalıdırlar.

Altyapı ve İşletmeciliğin Ayrılması Altyapı ve işletmecilikle ilgili faaliyetler asgari muhasebe bazında birbirinden ayrılmalıdır.

Finansman Yapılarının İyileştirilmesi Üye ülkeler kamuya ait ya da kamu denetimi altındaki mevcut demiryolu şirketlerinin iyi bir mali yapıya kavuşmasını güvenceye almalıdırlar.

Demiryolu Altyapısına Erişim Hakkı Üye ülkelerin demiryolu şirketlerinin bir araya gelerek oluşturduğu uluslararası gruplara üye ülkelerin altyapısına erişim ve geçiş hakkı verilmelidir.

Ülkemizde Ulaştırma ve Demiryolu Sistemi

Ülkenin ulaştırma sistemleri açısından tercihleri

Ülkemiz Marshal Planı çerçevesinde 1940'lı yılların 2. yarısından itibaren karayolu öncelikli bir yaklaşım geliştirmiş, özellikle 1980'den sonra otoyol yapım çalışmaları hızlandırılmış ve otoyollar

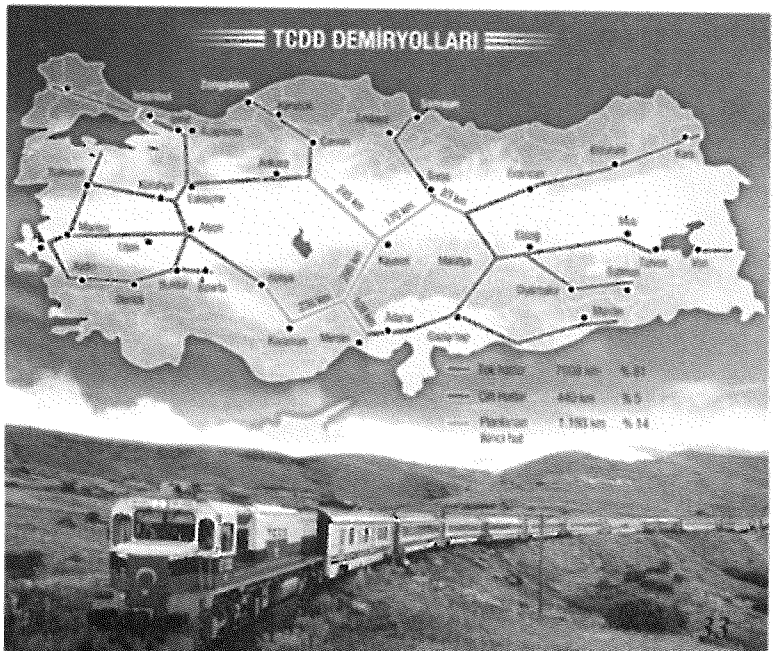
ülkemizin GAP ve turizmden sonra üçüncü büyük projesi haline gelmiştir. Halen bölünmüş yol uygulamaları ile karayollarının bu önceliği sürdürülmektedir.

Buna karşın, 20. yüzyıl başlarındaki teknoloji ile inşaa edilen mevcut demiryolu ağının geometrik ve fiziki standartlarının düşük olması önemli sorunlar yaratmakta ve gelişime paralel yeterli demiryolu inşaa edilmediği için de ülke boyutlarına ve nüfus yoğunluğuna göre yeterli hizmet üretilememektedir. Buna bağlı olarak ta işletme faaliyetlerinde gelirin gideri karşılama oranı hızla gerilemiş ve 2007 sonu itibariyle %41 olarak gerçekleşmiştir. Alt-yapı sorunlarının yanında yönetim yapısı da zaman içerisinde hantallaşarak gerekli koordinasyonu sağlamakta yetersiz kalmıştır. Dolayısı ile birimler zaman içinde hızlı tren vb. kendi hedeflerini oluşturarak bu hedeflere ulaşmayı amaçlamaya başlamış bu da demiryolları için sonun başlangıcı olmuştur.

Avrupa Birliği'nin 2007 yılı Türkiye'ye ilişkin İlerleme Raporunda taşımacılık

Özetle; ulaştırma sektöründe bir miktar ilerleme kaydedildiği söylenebilir. Karayolu sektörü büyük ölçüde müktesebata uyumludur. Demiryolu ulaştırması alanında ise ilerleme kaydedilmemiştir. Mevcut mevzuat topluluk müktesebat şartlarıyla uyumlu

Ülkemiz Marshal Planı çerçevesinde 1940'lı yılların 2. yarısından itibaren karayolu öncelikli bir yaklaşım geliştirmiş, özellikle 1980'den sonra otoyol yapım çalışmaları hızlandırılmış ve otoyollar ülkemizin GAP ve turizmden sonra üçüncü büyük projesi haline gelmiştir. Halen bölünmüş yol uygulamaları ile karayollarının bu önceliği sürdürülmektedir.



değildir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) tekel olduğu için bir demiryolu piyasası mevcut değildir. TCDD, önemli miktarda zararlar işlemekte ve devlet sübvansiyonuna dayanmaktadır. Bu sektördeki hazırlıklar geri kalmış, yeniden yapılanma ile ilgili adımlar atılamamıştır. Türkiye, ulaştırma araçları üzerindeki kısıtlamalar dahil olmak üzere, malların serbest dolaşımı bağlamındaki tüm kısıtlamaları kaldırmamıştır. Türkiye'nin ulaştırma sektöründe idari kapasitesini güçlendirmeye devam etmesi gerekmektedir.

TCDD'de Yeniden Yapılanma

TCDD'yi yeniden yapılanma sürecine taşıyan temel bulguları şu ana başlıklarda özetlemek mümkündür:

1. Ciddi ölçülere ulaşan mali zararlar ve tırmanan borçlar,
2. Pazar ihtiyaçlarına uyum gösteremeyen ürün ve hizmetler,
3. Ulaştırma politikası ve yasal düzenlemelerin rakiplerden yana işlemesi,
4. Karar alma sürecinde ve hedefe yönelme konusunda yaşanan iç uyumsuzluklar,
5. Yönetimin karar alma sürecine siyasal müdahaleler.

Özellikle 1950'lerden sonra ülkemizde demiryolu sisteminin reorganizasyonuna ilişkin pek çok çalışmanın yapıldığı ve çalışmaların bütünlüklü bir yeniden yapılanma perspektifi ile 1990'lı yıllarla birlikte yoğunlaştığı görülmektedir. Ticaretin serbestleştirilmesi ve küreselleşme çerçevesinde atılan ilk önemli adım; 1995-1996 tarihleri arasında Dünya

Bankası (DB) fonlarından sağlanan hibe ile **Booz-Allen & Hamilton Firması'nca** yürütülen çalışmalardır. Çalışmalar Kurum içerisinde önemli tartışmalara neden olmuşsa da lokal uygulamalar dışında bütünlüklü bir uygulama yapılmamıştır.

2000'li yıllarla birlikte yeniden yapılanma süreci aynı gerekçelerle tekrar gündeme taşınarak hızlandırılmıştır. 2002 yılında AB desteği ile Halcrow Firması'na, Booz-Allen & Hamilton Firması'nın çalışmaları sonradan yürürlüğe giren AB müktesebatına uyum açısından değerlendirilmiştir. Yapılan farklılık analizi sonuçlarına göre 2003-2008 yıllarını kapsayan bir eylem planı hazırlanmış ve buna uygun olarak AB'nin finansal desteğiyle (4.264.000 €'su AB hibesi, 477.000 €'su ulusal kaynak olmak üzere 4,741.000 €) yeniden yapılanma çalışmaları başlatılmıştır.

İki etapta yürütülen çalışmalarda öncelikli olarak; Demiryolu sektörünü ve TCDD'yi düzenleyen kanunların ve hukuki altyapının hazırlanmasını içeren Eşleştirme Projesi çalışmaları ihaleyi kazanan Almanların koordinatörlüğünde yapılmıştır. Bu kapsamda "Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu" ile "TCDD Kanunu" tasarıları ile bu kanun tasarılarını tamamlayıcı nitelikte "Demiryolu Emniyeti Yönetmelik", "Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmelik", "Lisans Yönetmelik" ve "Demiryolu Altyapısına Erişim (Altyapı Tahsis ve Ücretlendirilmesi) Yönetmelik" tasarıları da hazırlanmış ve proje liderleri tarafından onaylanarak bir paket halinde Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir.

İkinci aşamayı oluşturan TCDD'nin yeniden yapılanması konusundaki ihaleyi EUROMED liderliğindeki konsorsiyum kazanmış ve çalışmalar 2007 yılı itibarıyla tamamlanmıştır. Bu kapsamda; TCDD'nin iş birimleri ve alt sektörler bazında yeni organizasyonunun oluşturulması, ekonomik olmayan yolcu taşımacılığı hizmetleri için Kamu Hizmeti Yükümlülüklerinin belirlenmesi ve sözleşme tasarılarının hazırlanması ile TCDD yönetiminin yeni organizasyon yapısında etkili kararlar almasına destek vermek üzere Mali Yönetim Bilgi Sistemi (MYBS) oluşturulmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır.

Öte yandan, 2004 yılında TCDD'de devam eden yeniden yapılanma çalışmalarını desteklemek amacıyla, DB'nin Ülke Destek Stratejisi (CAS) kapsamında sağlanacak kaynağın kullanımına yönelik ola-



rak “işgücünün yapılandırılması ve sosyal plan hazırlığı” başlığıyla CANAC Firması'na bir çalışma yaptırılmıştır.

Firmalara ilişkin genel bilgiler

Değişik finans kuruluşlarının ve değişik ülkelerin anlayışlarının yansıtıldığı çalışmalar incelendiğinde temelde; bir bütün halinde (girişte de belirtildiği üzere) serbestleşme ve ticaretin önündeki engellerin kaldırılması olarak özetlenebilecek genel mantığın yer aldığı açıkça gözlenmektedir. Bu çalışmalarda konsorsiyum içindekiler de düşünüldüğünde İngiliz, Amerikan, Kanadalı, Alman, İsveçli firmalar görev almış ve sistem tekrar tekrar detaylı olarak irdelenmiştir.

Çalışmaların dikkat çeken ortak noktası yapılan harcamaların hibe olarak karşılanmış olmasıdır. Yani; Yeniden yapılanma projelerine finansman sağlayan kuruluşlar, en küçük bir yatırımı bile faizsiz desteklemezken konu yeniden yapılanma olduğunda fonlarını ücretsiz kullandırmaktan kaçınmamaktadırlar. Yapılan bu 4 çalışma için yaklaşık olarak 7 milyon \$'lık bir hibe sağlanabilmiş olması dikkat çekicidir. (Tablo-1)

Bu kısacık tahlil bile aslında bu çalışmaların birbirinden genel olarak bağımsız olmadığını açıkça göstermektedir.

Hedeflere Göre Firmaların Önerileri

Bir diğer ilginç durum hedeflere doğru adım atılırken ortaya çıkan ürünün aynılığıdır. Aynılık aslında önemli bir soruyu da beraberinde getirmektedir. TCDD aynı sonuçları duymak için neden bu kadar kaynak tüketmektedir? Bu aynılığı önerilerin örgüsü içinde görmek mümkündür:

- Demiryolu sisteminin ülke içerisinde alması gereken rol hiçbir çalışmada tartışılmamakta ve demiryolu sektörüne ilişkin optimum bir büyüklük tasarımı bulunmamaktadır.
- Çalışmaların olmazsa olmazı bilgi teknolojileri ve özelleştirme.

Tablo 1 Proje Liderlerine İlişkin Bilgiler

Adı	Orijini	Destekleyen Kuruluş	Maliyet	Tarih
Booz-Allen & Hamilton	ABD	Dünya Bankası	1.000.000 \$	1995-1996
CANAC	Kanada	Dünya Bankası	700.000 \$	2004-2005
Eşleştirme	Almanya	AB	835.600 €	2005-2006
EUROMED	Almanya	AB	3.430.000 €	2006

- Yük tren işletmeciliği için sübvansiyon tümünde dışlanmıştır. Yolcu trenleri ise ancak Devletin ödediği kadar çalıştırılabilir. Yani ekonomik olmayan hatlar kapatılmalı, trenler ise seferden kaldırılmalıdır.
- Bölgesel yapılanmadan vaz geçilerek, bilançoları üzerinden hesap verecek ve performansları yine bilançoları üzerinden değerlendirilecek iş birimleri kurulmalıdır.
- TCDD'ye ait atıl durumda bulunan taşınmaz mallar hızla satılarak değerlendirilmelidir.
- Tüm çalışmalar doğal bir sonuç olarak personel sayısının hızla azaltılmasını ve yüksek iş gücü verimliliğine ulaşılmasını önermektedir.

Yeniden yapılanma projelerine finansman sağlayan kuruluşlar, en küçük bir yatırımı bile faizsiz desteklemezken yeniden yapılanma olduğunda fonlarını ücretsiz kullandırmaktan kaçınmamaktadırlar.

Demiryolu sisteminin orta ve uzun vadeli projeksiyonlarını bir yana bıraksak bile bir yeniden yapılanma projesinin makro bazda ulaştırma sektörünün bir analizi üzerine oturtulması ihtiyacı yadsınamaz bir gerçekliktir. Yılda ortalama %5 düzeyinde büyüyen bir ekonomi içerisinde geleceğin demiryolu sisteminin sektör içerisindeki payı ne olmalıdır? Maalesef milyonlarca \$'lık çalışmaların hiç birisi bu konuya ilişkin ciddi ve kalıcı bir öneri getirmemiştir. (Tablo-2)

Hedef Yıl Projeksiyonları

Tüm çalışmalar sonunda mali performansla taçlandırılmakta ve bulgulara paralel olarak yeni oluşacak demiryolu sistemi-

Tablo 2 Firmalara Göre Öneriler

Öneri	Booz-Allen & Hamilton	CANAC	EUROMED
Performans yönetimi	Var	Var	Var
MIS Projeleri	Var	Var	Var
Yasal Düzenleme	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı
Özeleştirme	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı
Bölgesel Yapılanma	Kalksın	Kalksın	Kalksın
Hat kapatma	Var	Var	Var
Tren kaldırma	Var	Var	Var
İş Birimleri bazında yeni organizasyon	Geçilmeli	Geçilmeli	Geçilmeli
Birim konsolidasyonu	Var	Var	Var
İş Gücü Azaltımı	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı

Tablo 3 İşletmecilik faaliyetlerinde İşletme Oranı (Gider/Gelir)

	Booz-Allen & Hamilton 2005	CANAC 2010	EUROMED 2011
Sübvansiyon Hariç	1,33	1,48	1,20
Sübvansiyon Dahil	0,85	0,92	0,98

Tablo 4 Yıllar İtibariyle İşletme Oranları ve Zarar

Yıllar	Taşıma Faaliyetlerinde İşletme Oranı	Genel İşletme Oranı	Toplam Zarar (Milyon \$)	Toplam Personel
1996	416	269	741	43.584
1997	370	235	697	42.278
1998	378	196	511	41.819
1999	439	195	521	42.721
2000	433	190	526	41.285
2001	415	195	454	39.856
2002	413	163	334	37.165
2003	361	144	353	34.526
2004	370	150	430	34.384
2005	361	111	158	30.991
2006	357	133	360	31.950
2007	353	138	514	32.936
TOPLAM			5599	

nin Avrupa'nın en etkin demiryolu sistemlerinden biri olacağı genel varsayımı ile sonuçlanmaktadır. (Tablo-3)

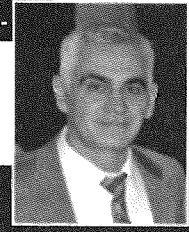
Hesaplamalara bakıldığında; tüm çalışmalarda, hedef yıl için Kurumun kara geçeceği ön görüşünün yapıldığı gözlenmektedir. Bilanço üzerinde gelirin gideri karşılama oranının pozitif çıkması bir an için doğru kabul edilebilirse de bir sistemin sadece kar edebildiği için "...Avrupa'nın en etkin demiryolu sistemlerinden biri olma ..." savının inandırıcılığı bulunmamaktadır. Çünkü etkinlik bir anlamda düzenleyicilik gücünü de içermektedir. Dolayısıyla; önerilerin hayata geçirilmesi ile hızla küçülmesi kaçınılmaz bir yapının etkinliği nasıl sağlayacağı düşündürücüdür. Buna karşın Booz-Allen & Hamilton'la başlayan süreçte TCDD'nin finansal sonuçlarına baktığımızda ise akla nasıl bir senaryonun içinde olduğuna dair sorular gelmektedir. (Tablo-4)

Sonuç

Çalışmaların başladığı yıldan itibaren bütünlüklü olarak bir yeniden yapılandırma prosesi uygulanmamış gibi görünse de bu güne kadar raporlarda yer alan pek çok uygulamanın hızla hayata geçirildiği görülmektedir.

Uygulamaların en önemli etkisi çalışan sayısında gözlenmektedir. 1996-2007 arasında toplam çalışan sayısı % 25 oranında azaltılmıştır. Öte yandan başka görevlerde çalışan 1000'e yakın personel, unvan değişimi yapılmak suretiyle faal personel olarak kullanılmaya başlanmıştır. Yük ve yolcu birimleri oluşturularak faal personelin bu birimlere göre dağılımı gerçekleştirilmiştir.

Bu süreçte, 15 adet yol atölyesinden 8 adedi tamamen, 7 adedinin ise inşaat bölümleri kapatılarak mekanik atölyeye dönüştürülmüştür. Ayrıca 40'a yakın lokomotif ve vagon bakım onarım atölyesi, 100'e yakın durak ve istasyon değişik gerekçelerle kapatılmış, işletilen 10'larca tren değişik bahanelerle ekonomik olmadıkları için seferden kaldırılmıştır. Ayrıca mevcut kısım şefliklerinin birleştirilerek



mekanize yol ekipleri haline getirilmesi ile ilgili çalışmalar ise sonuçlanma aşamasına gelmiştir.

13.12.2004 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu'ndan (YPK) 2004/T- 36 sayılı Karar çıkartılarak, özel işleticilerin kendi trenleri ile demiryolu hatları üzerinde işletmecilik yapabilmeleri sağlanmış, ancak bu uygulama Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın (BTS) Danıştay kararıyla durdurulmuştur.

Yeni demiryolu bağlantılarının gerçekleştirilmesi amacı ile Kamu Özel Sektör Ortaklığı (PPP) çerçevesinde çeşitli finansman modelleri (Yap-İşlet, Yap-İşlet-Devret vb.) konusunda araştırmalar yapılarak İhale Dokümanları hazırlanmıştır. Banliyö yolcu taşıma hizmetlerinin belediyelerce ortak işletilmesi veya devredilmesine yönelik başlatılan çalışmaların sonucunda; İzmir banliyö hizmetlerinin belediye ile müşterek işletecek şirketin kuruluş çalışmaları tamamlanmıştır.

Samsun, Kayseri, Adapazarı ve Balıkesir başta olmak üzere kentsel dönüşüm projeleri kapsamında Belediyelerle işbirliğine gidilerek yük merkezlerinin kent dışına çıkartılarak, buradan boşalacak alanların sosyal amaçlı cazibe merkezleri haline getirilmesi çalışmaları devam etmektedir. TCDD hatlarında işletilen özel sektöre ait vagon sayısı hızla artarak 300-400 adetden yaklaşık 2000 adede ulaşmıştır.

TCDD tarafından işletilen 7 limandan Haydarpaşa limanı hariç 6 adedi (Mersin, İskenderun, İzmir, Bandırma, Samsun, Derince) Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 Tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile Özelleştirme programına alınmıştır. Yılda ortalama 41 Milyon \$ kar eden Mersin Limanı'na ilişkin özelleştirme işçi memur tüm çalışanlar TCDD'ye bırakılmak üzere 36 yıllığına ve 750 milyon \$ bedelle tamamlanırken, Yılda ortalama 60 milyon \$ kar eden İzmir Limanı'nın özelleştirme ihalesi ise yine tüm personel kurumda kalmak üzere 49 yıl süreyle 1.275 milyon \$'la sonuçlandırılmıştır.

Sol parti adayları belediye istihdamı üzerine düşünüyor mu?

AKP Hükümeti döneminde yeniden düzenlenen belediye mevzuatı belediye istihdamını köklü bir biçimde değiştirmiştir.

En önemli değişiklik 5393 sayılı Belediye Kanunu ile düzenlenen norm kadro uygulamasıdır. Kanun gereği çıkarılan Yönetmelik'te yapılan düzenlemeler, belediye hizmetlerini belediye personeli eliyle sürdürmek isteyen belediye yönetimlerinin elini kolunu bağlamış ve dışarıdan hizmet almayı zorunlu hale getirmiştir.

Belediye Kanununda belediyelerin görev, yetki ve sorumlulukları sayıldıktan sonra "Belediye, kanunlarla başka bir kamu kurum ve kuruluşuna verilme-yen mahallî müşterek nitelikteki diğer görev ve hizmetleri de yapar veya yaptırır" denilerek, belediyelere ucu belirsiz ve tanımsız bir alan açan neo-liberal AKP Hükümeti belediye istihdamında ise son derece kısıtlayıcı ve zorlayıcı bir yöntem seçmiştir.

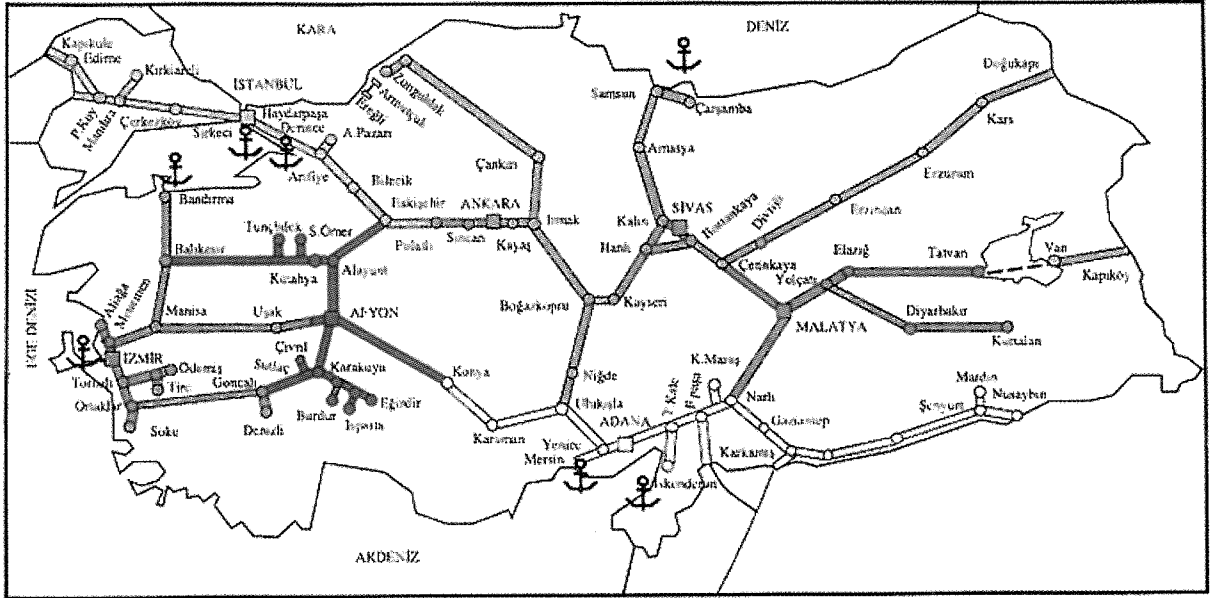
Piyasa dostu olan AKP Hükümetleri, işçilerin yaşam ve çalışma koşulları söz konusu olunca aynı dostluğu göstermemektedir. Yapılan düzenlemeler bu gerçeğe işaret etmektedir. Çıkarılan bir Yönetmelik ile Belediye Kanunu'na bile aykırı olarak dışarıdan hizmet satın alınmasının zorunlu kılınması belediye hizmetlerinde hem niteliksizleşme hem de belediye hizmetlerinde çalıştırılan işçilerin en temel ekonomik-sosyal ve sendikal haklarının sürekli ihlal edilmesi için temel hazırlamıştır.

Bu koşullarda belediye yönetimlerine talip olan sol parti adayları belediye hizmetlerini hangi yöntemlerle vereceklerini; emek sömürüsü üzerine kurulmaya çalışılan belediye istihdam sistemini hangi araçlarla değiştireceklerini gündem konusu yapmak zorundadırlar.

Sol partiler dışarıdan hizmet satın alma zorunluluğuna karşı hangi araçları geliştireceklerini; bu düzenlemeye karşı nasıl bir tavır sergileyeceklerini ve nasıl mücadele edeceklerini de ortaya koymak durumundadırlar.

Belediye istihdamı ve bunu doğrudan etkileyen dışarıdan hizmet satın alma yöntemi konusunda tavır geliştirmeyen sol parti adaylarının diğer partilerle farklarını ortaya koyma açısından çok önemli bir olanağı yitirecekleri kuşkusuzdur.

TCDD ŞEBEKESİ



TCDD'nin Adapazarı'ndaki bağlı ortaklığı TÜVASAŞ'ın kullanılmayan boş arazileri üzerinde, TCDD'nin iştiraki ile demiryolu araçları üretmek üzere yeni bir fabrika kurulmuştur. Öte yandan Çankırı Makas, Afyon ve Sivas Beton Travers Fabrikalarında iştirak kurma çalışmaları sürdürülmüştür.

Taşınmaz malların değerlendirilmesi adı altında yürütülen çalışmalar ise kesintisiz olarak sürdürülmüştür. Özetle ekonomik olmayan yolcu trenlerinin seferden kaldırıldığı, vagon sahipliği özendirilerek sahibine ait vagon uygulamasının yaygınlaştırıldığı ve hatta ana statü değişikliği ile (ERDEMİR örneğinde olduğu gibi) özel sektörün tren işletmeciliğinin önündeki engellerin kaldırıldığı bir dönem yaşanmıştır. Bu süreçte tahkim vb. uygulamalarla Kuruluşa ait borçlar birkaç kez sıfırlanmıştır.

Bu perspektiften bakıldığında aslında raporların tümüyle rafa kaldırıldığını söylemek mümkün değildir. Pek çok önerme, yaratabileceği hasar dikkate alınmadan ve çalışanlarla paylaşılmadan uygulamaya geçirilmiştir. O halde firmaların öngördüğü finansal sonuçlar neden gerçekleşmemekte ve/veya amaç kar etmek olduğuna ve tüm danışmanlar aynı noktalarda yoğunlaştığına göre istenen sonuçlara bir an önce ulaşabilmek için TCDD yönetimleri neden hızlı hareket etmemekte ve/veya uygulamaya biran önce geçmemektedirler?

Hızlandırılmış tren, hızlı tren projeleri ve yatırımları, yeni iş merkezi-gar karışımı yapılar, prestij tre-

ni adlandırmaları, lojistik köyleri vb. hep bu tutum ve sürecin örgütlenmesine yardımcı olacak dil ve kültür oluşturma çabalarının sonucudur. Yeniden Yapılandırma çalışmaları başlangıcından bu yana kurumun kendi kaderine terk edilme hali günden güne artarak devam etmektedir.

Bu sonuçlar göstermektedir ki yeniden yapılanma çalışmaları, TCDD'yi ya da demiryolu işletmeciliğini olumlu bir noktaya taşımanın aksine başıboşluğa, kayırmacılığa, kötü kamu yönetimine, seyrü sefer emniyetini tehlikeye düşüren uygulamalara, iş güvenliğini ve güvencesini azaltmaya yönelik bir işlev üstlenmiştir.

Kaynaklar

- [1] TCDD 1996-2007 İstatistik Yıllıkları
- [2] TCDD 1996-2007 Faaliyet Raporları
- [3] Avrupa Birliği 2007 Yılı Türkiye'ye İlişkin İlerleme Raporu
- [4] Booz-Allen & Hamilton Raporları "Yayımlanmamış"
- [5] CANAC Raporları, "Yayımlanmamış"
- [6] EUROMED Raporları, "Yayımlanmamış"
- [6] Avrupa Birliği Genel Sekreterliği WEB Sayfası, www.abgs.gov.tr
- [7] Avrupa Komisyonu Türkiye Delegasyonu WEB Sayfası, www.avrupa.info.tr
- [8] Dünya Bankası WEB Sayfası, www.worldbank.org
- [9] White Paper, (2001), "European Transport Policy for 2010: time to decide".
- [10] Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi 2005, "Yayımlanmamış"
- [11] Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Gelişim Raporu, Mart 1987, "Yayımlanmamış"

TASLAK DEMİRYOLU KANUNLARI TASFİYE SÜRECİNİN SATIR BAŞLARI

BTS Genel Merkezi



Demiryollarında 1995 yılında başlayan “yeniden yapılanma” çalışmaları, TCDD Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanıp Ulaştırma Bakanlığına gönderilen iki yasa tasarısı çalışması ile yeni bir boyut kazanmış durumdadır.

Aslında yeniden yapılanma çalışmaları adı altında tasfiye ve özelleştirme çalışmaları hiç durmadı. Bütün bu olanlarla yetinmeyenler “altın vuruş”la nihai hedefe varmayı düşünüyorlar. Şimdiye kadar tasfiye ve özelleştirme anlamında hangi olumsuzlukları yaşamıştık. Bunları hatırlamaya çalışalım:

- Kuruma kalifiye personel yetiştiren TCDD Meslek Lisesi kapatıldı.

- Meslek hastalıklarıyla boğuşan kurumumuzda, hastaneler devredildi.
- Kurumun, çeken-çekilen araç ihtiyacını karşılayan ve üretim merkezleri olan TULOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEM-SAŞ birçok noktada devre dışı bırakıldı. Piyasadan yada yurt dışından alımlara/kiralamalara başlandı.
- Birçok unvan devre dışı bırakıldı ve esnek çalışma dayatıldı. Önce yol bekçiliği, akabinde tren şefliği, makasçılık, manevracılık, gardıfrenlik kaldırıldı yada tek bir unvanda bileştirildi. Özel sektöre devredilen birimlerdeki tüm unvanlar iptal edilerek, personel başka işyerlerine ve işlere sürgün edildi. Aynı zamanda birçok işyeri de kapatıldı.

- Yemekli-yataklı vagon hizmetleri, gişeler, İzmir'de banliyö hizmetleri, tesis işletmeleri, temizlik hizmetleri, işyeri araçlarının işletmesi özel sektöre devredildi.
- Birçok istasyon ve gar kapatıldı. İşletmecilik özellikle Doğu ve Ege bölgesinde bitme noktasına geldi.
- TCDD'nin taşınmaz malları, binaları, arazileri haraç mezat satıldı, satılmaya devam ediyor.
- İşletmecilik güvenliği, demiryolları kurulduğu tarihten bu yana, hiç olmadığı kadar güvenilirliğini kaybetti. Ve yakın zaman içinde, ülke gündemine de oturduğu üzere, 3 tane ölümlü büyük kaza meydana geldi(Pamukova, Tavşancıl, Kütahya).
- Personelin birçok sosyal hakkı elinden alındı.
- Kurum mevzuatı ile yapılan sürekli oynamalar, yapılan birleştirmeler ve siyasi kadrolaşmalar nedeniyle kurum içi huzur tamamen bozuldu.
- Entegre taşımacılık konusunda büyük bir yere sahip olan TCDD limanları bir bir satıldı, satılıyor. Sırf bu satışlar nedeniyle birçok çalışan işyerlerinden ve yerlerinden olurken, TCDD, gelirlerinin %48'ini oluşturan limanlardan elde ettiği geliri de kaybetti.
- Kuruma tek bir çivi çakılmaz iken, vitrine dönük yapılan harcamalar ile kurumun mali dengesi daha da içinden çıkılmaz hale geldi.
- İstasyonlar ve garlar demiryolu işletmeciliği için değil, otel ve lokanta olarak planlanmaya ve bu yolla devredilmeye/satılmaya başlandı.



- Birçok tren kaldırıldı. Özellikle Doğu ve İç Anadolu bölgesinde çalışan birçok bölgesel tren seferden kaldırıldı, İzmir'de senelerdir banliyö trenleri çalıştırılmıyor.

Yasa tasarılarının ilki “**Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı**” olup bu yasa tasarısı ile; “*Demiryolu hizmetlerinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde kaliteli, sürekli, emniyetli ve uygun ücretle kullanıcılara sunulmasını, sektörün serbestleştirilerek güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir yapının oluşturulmasını ve bağımsız düzenleme ve denetim yapılmasını sağlamaktır.*” amaçlanmaktadır.

Yasa tasarılarından ikincisi “**Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı**” olup bu yasa tasarısı ile;

- Altyapı yöneticisi olarak, devletçe verilen demiryollarını inşa etmek, iyileştirmek, yenilemek, bakım ve onarımını yapmak, bu demiryollarının altyapısını işletmecilere tahsis ederek işletmekle görevli Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün yeniden yapılandırılmasını,*
- Demiryollarında ticari esaslara göre yük ve yolcu taşımacılığı hizmetleri yapmakla görevli Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğünün kurulmasını,*
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğünün hukuki ve mali yapılarını, faaliyetlerini, personele ilişkin hükümleri ve ilgili diğer hususları düzenler.”* amaçlanmaktadır.

Çalışmada kolaylık sağlaması ve karışıklığa neden olmamak için 1. yasa tasarısına **Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı**, 2. ise **Demiryolu Kanun Tasarısı** olarak adlandırmak uygun olacaktır.

İki kanun tasarısı dikkatle incelendiğinde amacın özelleştirme ve kamunun demiryolu alanından tasfiyesi olduğu açıkça görülmektedir. Bunu gerçekleştirmek için;

TCDD İkiye Bölünüyor

Demiryolu Kanunu tasarısına göre; TCDD Genel Müdürlüğünden ayrı olarak yük ve yolcu taşımacılığını yapmak üzere ayrı bir bağlı ortaklık olarak Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü (DETAŞ) kuruluyor. Yani 152 yıllık kurum ikiye bölünüyor.

Demiryolu Kanunu tasarısında DETAŞ'ın görevleri şöyle sıralanmaktadır.

- Demiryollarında ticari esaslara göre yük, yolcu ve kombine taşımacılık yapmak,*
- Yük, yolcu ve kombine taşımacılığını tamamlayıcı diğer hizmetleri yapmak, yaptırmak,*
- Yükleme, boşaltma ve depolama ile diğer lojistik hizmetlerini yapmak, yaptırmak,*
- Çeken ve çekilen araçlar ile diğer araçları temin etmek, bakım ve onarımını yapmak, yaptırmak,*
- Kendi ihtiyaçları ile sınırlı kalmak üzere kablolu veya kablosuz haberleşme ağını kurmak, geliştirmek, işletmek,*
- Ana statüsündeki görevleri yapmak.*

DETAŞ'ın görevleri sayılırken daha en başta "ticari esaslara göre yük, yolcu ve kombine taşımacılık yapmak," denilmek suretiyle temel bir kamu hizmeti olması gereken demiryolu ulaştırmasının ticari esasla yani "kâr" güdüsüyle çalışacağı belirtiliyor.

TCDD ve DETAŞ'ın Yapacağı İşlerin Önemli Bir Kısımının 3. Şahıslar Tarafından Yaptırılmasının Yolu Açılıyor

Yine kanun tasarısında gerek TCDD'nin gerekse DETAŞ'ın görevleri sayılırken bir çok işinde 3. şahıslara hizmet alımı veya işletme hakkının devri vb. yöntemlerle yaptırılmasının önü açılıyor. Bunlar nelerdir, sırasıyla görelim:

TCDD'nin görevleri yasa tasarısına göre şunlardır.

- Devletçe yapım görevi verilen konvansiyonel ve yüksek hızlı demiryollarını inşa etmek, ettirmek,*
- Demiryolu altyapısını yenilemek, iyileştirmek, bakım ve onarımını yapmak, yaptırmak,*
- Demiryolu trafiğini düzenlemek, yönetmek ve demiryolu altyapısının trafikle ilgili olan alanlarını tekel olarak işletmek,*
- İstasyon, gar, yükleme ve boşaltma merkezleri ile benzeri tesislerin demiryolu trafiği ile ilgili olma-*



yan alanlarını tekel olmamak üzere işletmek, işlet-tirmek,

- Altyapı yöneticisi olarak demiryolu altyapısını, demiryolu işletmelerine tahsis etmek, ücretleri belirlemek ve tahsil etmek,*
- Kendi ihtiyaçları ile sınırlı kalmak üzere kablolu veya kablosuz haberleşme ağını kurmak, geliştirmek, işletmek,*
- Ana Statüsündeki görevleri yapmak.*

Buna göre TCDD;

- Devletçe yapım görevi kendisine verilen konvansiyonel ve yüksek hızlı demiryollarını 3. şahıslara yaptıracaktır.
- İstasyon, gar, yükleme ve boşaltma merkezleri ile benzeri tesislerin demiryolu trafiği ile ilgili olma-yan alanlarını 3. şahıslara işlettirecektir.
- Demiryolu altyapısını yenilemek, iyileştirmek, bakım ve onarımını 3. şahıslara yaptıracaktır.

Alt yapı çok geniş bir ifade olup, kanun tasarısına göre altyapı deyiminden neyin anlaşılması gerektiğine bakmakta yarar vardır. (**Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı M.3**)

"Demiryolu altyapısı: Saydıklar dâhil olmak üzere, demiryolu bakım atölyeleri, depolar ve lokomotif depoları dâhilindeki yollar ve özel iltisak hatları ile yan yollar hariç, demiryolunun bir parçasını oluşturmak koşuluyla,

1. Zemin;
2. Özellikle imlâlar, yarmalar, drenaj kanalları, hendekler, menfezler, koruma duvarları, şev

koruma amaçlı ağaçlandırmalar ve benzerleri olmak üzere, yol ve yol altyapısını; yolcu ve yük peronları ile yürüme yollarını; ihatalar, çitler ve yangın koruma şeritlerini; makaslar ve benzerleri için ısıtma tertibatlarını; kar siperlerini;

3. *Köprüler, menfezler, üst geçitler, tüneller, üstü kapalı yarmalar, alt geçitler; istinat duvarları ile çık, heyelan veya taş düşmesi gibi afetlere karşı korunma yapıları dâhil olmak üzere sanat yapılarını;*
4. *Raylar, traversler, küçük yol bağlantı malzemeleri, balast, makaslar dâhil olmak üzere yol üstyapısını; lokomotifler için özel tahsis edilmiş olanlar hariç döner köprüleri ve aktarma köprülerini;*
5. *Karayolu ile erişim dâhil yolcu ve yük bağlantı yollarını;*
6. *Ana hat, istasyon ve manevra sahalarındaki elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesisleri ile sinyalizasyon ve telekomünikasyon için elektrik akımı üreten, dönüştüren ve dağıtan tesisleri; bu tür tesislere veya fabrikalara ait binaları ve yol boyu tren durdurma tertibatlarını;*
7. *Trafik ve emniyet amaçlı aydınlatma tesislerini;*
8. *Trafo merkezleri, trafo merkezleri ile seyir telleri arasındaki iletim kabloları, katenerler ve destekleri; üçüncü ray ve destekleri gibi tren çekişi için elektrik gücünü dönüştüren ve taşıyan tesisleri;*
9. *Bilet satış gişeleri de dâhil olmak üzere, altyapı yönetimi tarafından kullanılan binaları;*
10. *Diğer istasyon tesisleri ve alanlarını,*

Yukarıda belirtilen bütün tesis, malzeme, yol, bina, aydınlatma tesisleri vb.nin yenilenmesi, iyileş-

tirilmesi, bakım ve onarımını 3. şahıslar yapacaktır. Yani daha yalın anlatımla şu anda kuruluşumuzda çalışan yol işçileri, tesisler işçilerinin yaptıkları (trafo,sinyal,) işlerin 3. şahıslar tarafından yapılmasından sonra kendileri de emekli edilecekler veya başka işyerlerinde istihdam edileceklerdir.

Demiryolu Kanununun gerekçesi madde 9'da "Demiryolu altyapı işletmesinde tekel olarak yürütülen hizmetler demiryolunun yapılması, trafik işletimi olacaktır." denilerek bu işler dışındaki işlerin özel sektöre devrinin düşünüldüğü açıkça ifade edilmektedir.

DETAŞ'ta Yük, yolcu ve kombine taşımacılığı- nı tamamlayıcı diğer hizmetleri, yükleme, boşaltma ve depolama ile diğer lojistik hizmetlerini, çeken ve çekilen araçlar ile diğer araçların, bakım ve onarım- larını 3. şahıslara yaptıracaktır.

Bütün bunların ışığında şunu kolaylıkla söyleye- biliriz. Eğer tasarı yasalaşırsa yük, yolcu taşımacılığı yapan firmaların dışında kurumun her tarafında özel firma ve taşeronları görmek şaşırtıcı olmayacaktır.

Kanun tasarıları ile Demiryolu taşımacılığındaki tekel kalkıyor. Özel Firmalara Demiryolu Altyapısına Erişim Hakkı Tanınıyor

Çerçeve kanun tasarısının 23. maddesi ile özel demiryolu firmaları kendi lokomotif, vagon ve per- soneli ile birlikte demiryolu altyapısına erişim hak- kı tanınıyor. Özel sektör çalışmalarında kâr güdüsü egemen olacağı taşımacılıkta halkın kamusal olarak yararlanması gereken alan sermayenin insafına bira- kılmaktadır.

1. *Türk mevzuatına göre kurulmuş kamu ve özel demiryolu işletmelerine demiryolu altyapısına erişim hakkı tanınır.*
2. *Bunların dışında kalan demiryolu işletmelerine ise erişim hakkı aşağıdaki şekilde verilir.*
 - a. *AB üyesi ülkelerin demiryolu işletmeleri ile uluslararası gruplara transit taşıma için erişim hakkı verilir.*
 - b. *Uluslararası gruplara bir Türk demiryolu işletmesinin katılması halinde bu gruba, Türkiye ile AB*



üyesi ülkeler arasındaki taşımacılık hizmetleri için erişim hakkı verilir.

- c. AB üyesi ülkelerin demiryolu işletmelerine tüm şebekede her tür yük taşımacılığı hizmetleri için eşit ve adil şartlarda altyapıya erişim hakkı verilir.

3. Türkiye'deki demiryolu altyapısına erişim hakkına sahip demiryolu işletmelerine, geçerli bir lisansa ve geçerli bir emniyet sertifikasına sahip olmaları kaydıyla altyapı kapasitesini kullanma hakkı tanınır.
4. Altyapı erişimine ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

Kanun tasarısı ile TCDD personelinin tasfiyesi düşünülüyor.

Bunu yapmak içinde değişik yöntemler kullanılıyor. Bunları sırayla inceleyelim:

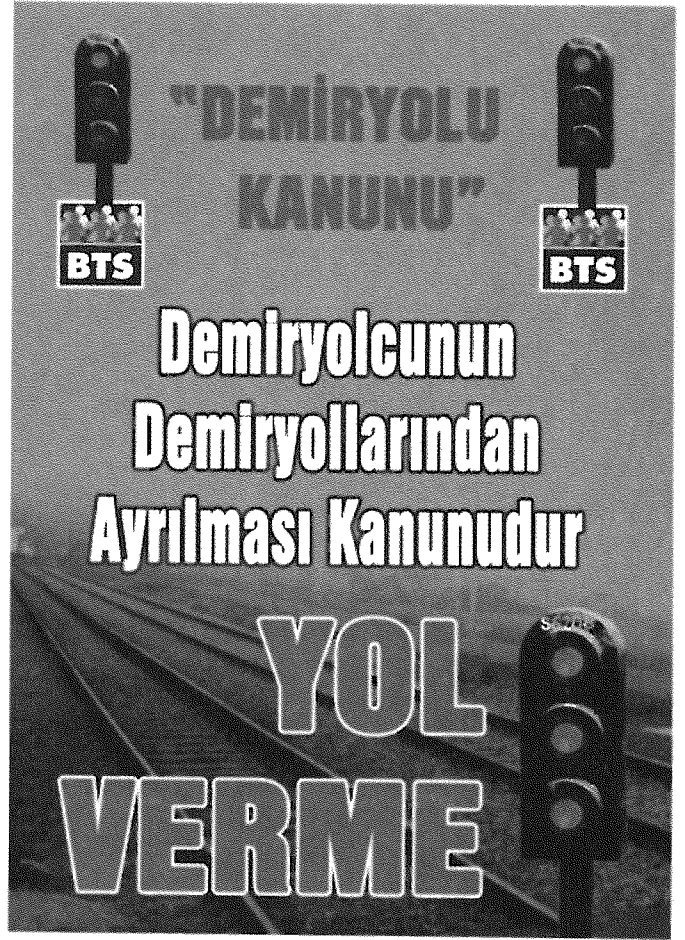
Demiryolu Kanunu Geçici Madde: 7'de;

"TCDD, DETAŞ ve Teşekküllerde kanunun yürürlüğe girdiği tarihte emeklilik hakkını elde eden memur ve sözleşmeli personelden, üç ay içinde emeklilik isteğinde bulunanların emekli ikramiyesine ilave olarak ödenecek yüzde otuz tutarındaki miktar, ödeme yapılmasından sonra, T.C. Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü'nün talebi üzerine Hazine tarafından karşılanır"

% 30 Teşvik İkramiyesi vermek suretiyle azaltacak personeli yeterli görmeyenler bu defada personeli Kuruludan uzaklaştırmak için rüşvet öneriyor. Bu da öyle bir gözü karalıkla yapılmaktadır ki anlaşılması güçtür. Çünkü siyasal iktidar çalışanlara bir yandan "Mezarda Emeklilik" dayatılırken bu defada Demiryolu Kanunu Geçici Madde 8'de;

"(1) TCDD ve Teşekküllerin norm kadrolarının belirlenmesinden sonra görev yapan memur ve sözleşmeli personelden;

- a) 8/6/1949 tarihli ve 5434 sayılı Kanun ile emekli aylığı bağlanması için belirlenen asgari fiili hizmet süresini tamamlamış olduğu halde, Kanundaki yaş sınırlaması nedeniyle emekli olamayanlar hakkında, 3 ay içinde yazılı istekleri halinde Kanunda öngörülen yaş sınırına bakılmaksızın emeklilik hükümleri uygulanır.



- b) 5434 sayılı Kanun ile emekli aylığı bağlanması için belirlenen asgari fiili hizmet süresinin dolmasına 7 yıl ve daha az süre kalmış olanlar, 3 ay içinde yazılı olarak istekte bulunmaları halinde, ücretli izinli sayılırlar. Bu personelin terfileri hiçbir işleme gerek kalmaksızın yapılır. Fiili hizmet süresini doldurdıkları tarihte emeklilik isteğinde bulunmuş sayılır ve Kanunda öngörülen yaş sınırına bakılmaksızın emeklilik hükümleri uygulanır.
- c) 399 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi sözleşmeli personele, ücretli izinli sayıldıkları süre içinde sözleşme brüt ücretinden kanuni kesintiler yapıldıktan sonra belirlenen net ücretinin yüzde altmış beşi üzerinden, (I) sayılı cetvelinde belirtilen kadrolarda görev yapan personele, kanuni kesintiler yapıldıktan sonra gösterge, ek gösterge, taban ve kıdem aylığı üzerinden belirlenen aylık ücret ödenir. Bu personel, ücretli izinli oldukları süre içinde bu Kanunda belirtilen ikramiyelerden yararlanamaz.

demek suretiyle emeklilik çalışma süresini bitirmeye 7 yıl kalanları bile kuruluştan uzaklaştırmaya çalışmaktadır.

Buda yetmiyor. Norm kadro çalışması sonucunda **“ihtiyaç fazlası”** kadro ve pozisyonlarda görev yapanlardan emekliliklerini istemeyenlerin başka kurumlara gönderilmesi istenilmektedir. (Demiryolu Kanunu Tasarısı: Geçici 9. Madde)

“(1) Norm kadroların yürürlüğe girmesinden sonra, TCDD ve Teşekküllerde ihtiyaç fazlası kadro ve pozisyonlarda görev yaptıkları belirlenen ve emeklilik hakkını kazanmış memur ve sözleşmeli personelden, üç ay içinde emeklilik isteğinde bulunmayanlar, on beş gün içerisinde Devlet Personel Başkanlığına liste halinde bildirilir. Devlet Personel Başkanlığınca 24.11.1994 tarihli ve 4046 sayılı Kanunun 22 nci maddesinin iki, üç, dört ve beşinci fıkralarında belirtilen esas ve usuller çerçevesinde diğer kamu kurum ve kuruluşlarına nakledilirler. Ancak, 4046 sayılı Kanunun 22 nci maddesi uyarınca Özelleştirme Fonundan karşılanması öngörülen ödemeler TCDD tarafından karşılanır.”

TCDD’de personel sıkıntısı olduğu özellikle de faal personel sıkıntısı olduğu herkesin malumdur. Buna rağmen niçin personelin tasfiyesi istenilmektedir. Bunun anlamı olsa olsa zaman içerisinde demiryolu işletmeciliği yapacak özel sektör ve yine 3 şahıslara yaptırılacak hizmetler ve devredilecek işletmecilik hakları ile bu personele ihtiyaç duyulmayacağına ilan edilmesi olabilir.

Personel bu kadar pervazsızca tasfiye edilmeye çalışılırken bu arada ihtiyaç belirlenen görevlere de açıktan atama ile karşılanacağını belirtilerek çelişkiye düşülmektedir.



Kanun tasarısı ile TCDD arazilerinin yağmasının önü açılıyor

Kanun tasarısında demiryolları taşınmazlarına özel bir yer ayrılıyor ki Demiryolu Kanunu tasarısındaki 6, 7 ve 8. maddeleri taşınmazlarla ilgili hususları düzenlemektedir.

Taşınmaz malların (şuan TCDD’nin yaptığı gibi istasyon ve gar binaları ile arazileri hedefte olacak şekilde) satışı için hukuki zemini sağlamlaştırmak (kanun maddesi haline getirerek) amacıyla özel hükümler konulmuş ve özelleştirme kanununun dışına çıkartılarak TCDD Yönetim Kuruluna yetki verilmiş.

Daha önceden imar planı yapılmayan yerler için de (ki bu durum TCDD açısından şehir dışındaki birçok arazi ve istasyon binasını kapsayacak niteliktedir), planlama durumunda bu yerlerin “işletmecilik kapsamı” dışında ele alınması söz konusu edilerek, gözden çıkartıldığı belirtiliyor.

“Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) Genel Müdürlüğü’nün mülkiyetindeki işletmecilik fazlası taşınmazların satışına, satış bedellerinin yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakım ve onarımı, iyileştirilmesi ile demiryolu araçlarının temininde kullanılmak üzere, TCDD Yönetim Kurulu yetkilidir.” (Demiryolu Kanunu Tasarısı: Mad. 6)

Kanun tasarısında neden 3 madde ile özel önem atfedildiği sorusuna cevabı kanun tasarısı gerekçesinde açıkça görülmektedir. *“Getirilen bu düzenleme ile mahkeme kararının gerekçesi karşılanmakta olup, TCDD’nin devam etmekte olan işlemlerinin kesintiye uğramaması için düzenleme yapılmıştır.”* Devam etmekte olan işlemlerin ne olduğunu hepimiz bizzat yaşayarak gördük. Bu demiryolu arazilerinin, içinde personelin oturduğu lojmanların müzayede salonlarında satılması, “kentsel dönüşüm” adı altında demiryollarının 8n kent dışına atılarak rant yaratılmasıdır. Taşınmaz malların satışının Liman-İş sendikası ve Sendikamız tarafından yapılan hukuki girişimler sonucunda Anayasa Mahkemesi kararıyla engellenmesi önündeki engelde bu düzenleme ile aşılmaya çalışılmaktadır.

Demiryolu Kanun Tasarısı Madde 8’de: *“TCDD’nin görüşü alınmadan yapılan, demiryolu ve demiryolu ile bağlantılı imar planları veya imar değişiklik planları geçersizdir”* denilerek TCDD’nin

taşınmazlar konusundaki etkinliği vurgulanıyor. Ancak Kayseri Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın Kayseri Gar'ın kentin dışına taşınarak sağlı sollu 25 km'lik bir demiryolu kesiminin ranta dönüştürülmesi ve Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığının Ankara Gar önünde yaptığı kavşağa önce TCDD'nin izin vermemesine rağmen sonradan izin vermesi gibi örneklerin düşünülmesi sonucunda bununda fanteziden öte bir anlamının olmadığı anlaşılmaktadır.

Özelleştirmenin Rahat Yapılması İçin Yetki TCDD Yönetim Kuruluna Bırakılıyor

İşletmeciliğin, süreli devredilmek suretiyle özelleştirilmesi ve taşeronlaştırılmasının tamamen önü açılıyor. Ve yetki de, Özelleştirme Kanunundan muafiyet yaratılarak, TCDD Yönetim Kuruluna bırakılıyor. Yine madde hükümleri arasında yer alan bir gerekçe ile de, özelleştirmenin yeni yol yapımı, mevcutların iyileştirilmesi amacıyla yapılacağı beyan edilerek kendi çelişkili görüntü yaratılıyor.

Mevcut Bağlı Ortaklıkların Özelleştirilmesinin Yolu Açılıyor

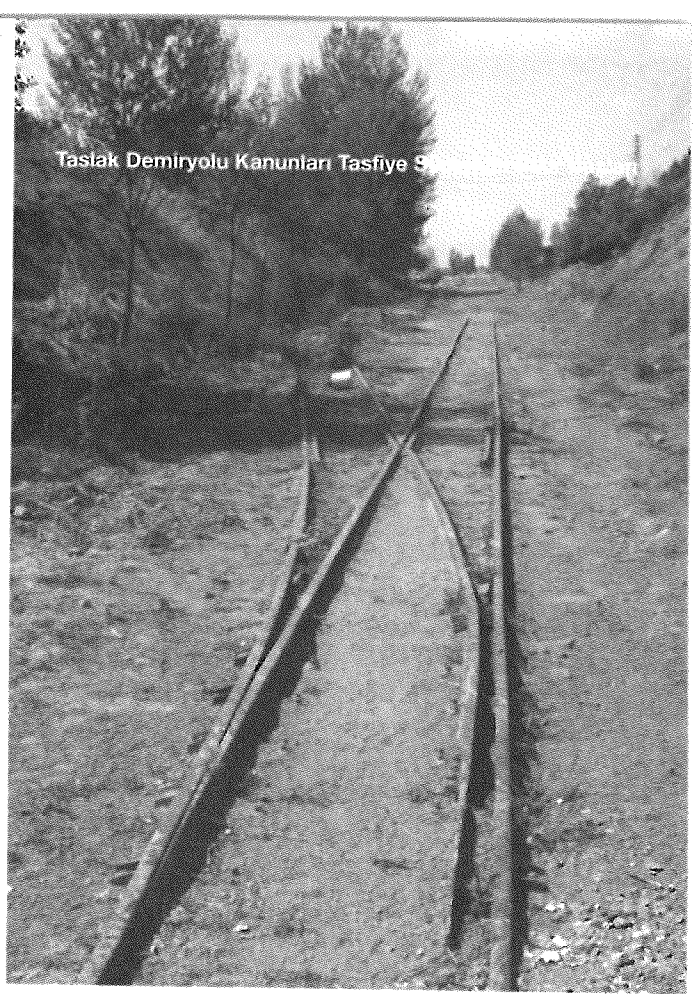
Kanun tasarısı ile mevcut bağlı ortaklıklar Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. (TÜVASAŞ), Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ) ve Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ) kamusal hizmet özelliği taşıyan Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) niteliğinden çıkartılarak, ticari hale getiriliyor ve İktisadi Devlet Teşekkülüne (İDT) dönüştürülüyor. Bunun özelleştirmenin ilk adımı olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz.

"Değiştirilen ve eklenen hükümler"

MADDE 12 - (2) 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin "A- İKTİSADİ DEVLET TEŞEKKÜLLERİ (İDT)" cetvelinde, "İlgili Bakanlık: MİLLİ SAVUNMA BAKANLIĞI" ndan sonra gelmek üzere "İlgili Bakanlık: ULAŞTIRMA BAKANLIĞI" ilave edilmiş ve altına sırasıyla teşekkül olarak "1. Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. (TÜVASAŞ)", "2. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ)" ve "3. Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ)" eklenmiştir."

Özel İşletmeciliğin Rahat Olarak Faaliyet Yürütmesi İçin Yeni Kurullar Oluşturuluyor

Kanunla, demiryollarının işletmeciliğinin, özelleştirilen kurumlardaki gibi, üst kurullar aracılığıyla



gıyla yönetilmesi sağlanıyor. Bunun için de 2 ayrı Makam (Kurul) kuruluyor. Bunlar *Demiryolu Emniyet Makamı* ve *Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamıdır*. Bu Makamların görevleri Çerçeve Kanun tasarısına göre şöyledir:

"Demiryolu Emniyet Makamı"

MADDE 4 - (1) Demiryolu emniyetini düzenleyen genel yapıyı oluşturmak ve denetlemek, demiryolu işletmeleri ile altyapı yönetimlerine lisans ve ilgili emniyet belgelerini vermek üzere *Demiryolu Emniyet Makamı* kurulur."

"Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı"

MADDE 5 - (1) Demiryolu pazarına serbest, şeffaf ve ayrımcı olmayan bir şekilde erişilmesini düzenlemek, denetlemek ve demiryolu işletmeleri ile altyapı yönetimleri arasındaki ihtilafları çözümlmek üzere, işlevsel olarak Demiryolu Emniyet Makamından bağımsız *Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı* kurulur."

Kazalarla ilgilide "bağımsız" bir kurulun kurulması, kazaların bu kurul tarafından araştırılması öngörülüyor. Bu kurul bağımsız olmaktan öte, idari ve bağımlı bir kurul olacak, çünkü resmi bir kurum olarak çalışacak.

“Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

MADDE 6 - (1) Demiryolu emniyetinin iyileştirilmesi amacıyla, meydana gelen kaza ve olayları incelemek, araştırmak ve gerektiğinde emniyete ilişkin önerilerde bulunmak üzere, demiryolu işletmelerinden ve altyapı yönetimlerinden bağımsız Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu kurulur. “

Çerçeve kanun tasarısında, bu maddelerin haricinde; özel şirketlere(işleticilere), lisans verilmesi ve bunların kurumlarla(TCDD-DETAŞ) ilişkilerini düzenleyen maddeler ile oluşturulan 3 ayrı kurulun görevleri ve yetkileri içeren maddeler yer alıyor.

Demiryolu Hatlarının Kapatılması ve Kapasitesinin Azaltılmasının Önü Açılıyor

Bu konu, 13 yıldır sürdürülen “yeniden yapılanma” çalışma raporlarında da belirtildiği gibi amaç, sübvans edilmeyen ve kâr getirmeyen hatların kapatılmasıydı, kanunla bu konu yasallaştırılıyor.

“Demiryolu altyapısının sürekli olarak kapatılması veya kapasitesinin azaltılması

MADDE 39 -

(1) Kamu altyapı yönetimi, bir hattı veya bir istasyonu işletmeye kapatma veya yüzde otuzdan az olmamak üzere bir hattın kapasitesini azaltma niyetini, planlanan kapanış veya kapasite azaltma tarihinden en az bir yıl önce ilan eder ve Bakanlığa bilgi verir.

(2)Kapatılması veya kapasite azaltması planlanan hattın işletmesinin üçüncü şahıslara devir imkânları araştırılır. Çalışmaların başarısız olması durumunda kamu altyapı yönetimi, gerekçeleri ile birlikte Bakanlığa başvurur.

(3)Bakanlık, kapatılması veya kapasite azaltılması planlanan hatta ilişkin başvuruyu aldığı tarihten itibaren üç ay içinde kararını verir. Kapatma veya kapasite azaltılmasının reddedilmesi halinde hattın işletilmesine ilişkin maliyetler Bakanlık bütçesinden karşılanır.”

Kamu hizmeti verecek hatların ayrıca belirlenmesi sağlanıyor, bu konuda da bakanlığa yetki veriliyor. Bu durum kamu hizmeti verecek, ticari olacak hatlar diye bir ayırım yaratacak ki, kanunun temel prensibi kamu hizmeti statüsünü kaldırıp ticari statü kazandırmak olduğu için gerçekçi bakıldığında bu hatların(kamu hizmeti verecek hatların) sınırlı ve prestije yönelik olacağı ortada(Ankara-İstanbul hızlı tren hattı gibi-ki bu hattın da özelleştirileceği TCDD Genel Müdürü tarafından açıklandı)

“Kamu Hizmeti Yükümlülükleri

MADDE 40 –

(1) Kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamındaki demiryolu yolcu taşımacılığı ihtiyaçları Bakanlık tarafından belirlenir.

(2) Kamu hizmeti yükümlülükleri, Bakanlık ile demiryolu işletmeleri arasında sözleşme yapılarak gerçekleştirilir. Bu sözleşmelerde, yerine getirilecek yükümlülükler ile hat kesimleri açıkça tanımlanır. Ayrıca, bilet gelirlerinin paylaşımı ile karşılığının nasıl ödeneceğinin esasları belirtilir.

(3)Kamu hizmeti sözleşmeleri en fazla on beş yıl süre ile yapılabilir. Ancak, kamu yararının söz konusu olduğu durumlarda bu süre yüzde elliye kadar artırılabilir.

(4)Kamu hizmeti yükümlülükleri için ihtiyaç duyulan ödenek Bakanlık bütçesine konur.

(5)Kamu hizmet yükümlülükleri ve sözleşmeleri-ne ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.”

Personelin Yasa Tasarılarına İtiraz Etmemeleri İçin İlgi Çekecek Düzenlemeye Gidiliyor

Demiryollarını parçalayıp yok etmeyi hedefleyen ve 13 yıldır planlanan bu yasa tasarısının çalışanlar tarafından kabul edilmesi için de açıkçası rüşvet dağıtılması hedefleniyor.

Bu rüşvetler, özetle; yılda 2 defa tam ikramiye, yönetim kurulunun belirleyecekleri personele(!!!) yılda 2 tane teşvik ikramiyesi...





“Bazı” Varlıklar Milli Ekonomiye Nasıl Kazandırılır

Gün 24 saat, ay 30, yıl 365 gün. Zamanı belirleyen, güneşin doğuşu ve batışı ise dünya kurulduğundan beri değişen bir şey yok. Galiba aynı zaman içinde yaşananlar çoğaldı, teknoloji değişmeyen zamanı hızlandırdı ve biz bıraktık ayda biri her gün yazsak da gündemi yakalayamayacağız. Çok değil bir-iki hafta önce bir kanun yayınlandı: Bazı Varlıkların Milli Ekonomiye Kazandırılması Hakkında Kanun. Aslında büyük gürültü koparılması gereken düzenlemeler getiriyorken üzerinde fazla konuşulmadan tam da hükümetin istediği gibi sessiz sedasız geçti.

Neydi bu kanun? Amacı, gerçek ve tüzel kişilere ait olup yurt dışında bulunan para, döviz, altın, menkul kıymet ve diğer sermaye piyasası araçlarının ekonomiye kazandırılması ve taşınmazların kayda alınması ile yurt içinde bulunan ancak işletmelerin özkaynakları içinde yer almayan bu türden varlıkların sermaye olarak konulmak suretiyle işletmelerin sermaye yapılarının güçlendirilmesini sağlamak olan bu kanun, para, döviz, altın, menkul kıymet ve diğer sermaye piyasası araçları ile taşınmazların yurda getirilmesi veya beyan üzerine kayda alınmasına ilişkin usul ve esasları kapsıyor. Anlaşılmayacak bir tarafı yok da, gene de biz örnekleyelim.

1.örnek: 1 Ekim 2008 tarihinden önce nasıl kazandığınızı sormayacağımız bir miktar para, altın gibi menkul denilen varlıklarınız ya da varlığı kanaat verici bir belgeyle ispat edilen taşınmazlarınız var ve bunlar yurt dışında bulunuyor. Fırsat bulup da ülkenize getirememişsiniz ve bu nedenle üzülmüyorsunuz. Ama bırakın artık üzülmeyi, gülümseyin. Devlet Baba ne için var. Bakın yeni yıl yaklaşıyor, 2009 yılı size uğur getirecek. Siz de bu caanım varlıklarınızı Şubat sonuna kadar Yeni Türk Lirası cinsinden rayiç bedelle banka veya aracı kuruma bildirin ya da vergi dairelerine beyan edin. Vallahi de billahi de Unuakıtan beyan ettiğiniz varlıklar nedeniyle hiçbir suretle vergi inceleme ve vergi tarhiyatı yapmayacak. Öyle çok bişey de istemiyor sizden, beyan ettiğiniz değer üzerinden % 2 oranında vergi tarh edecek o kadar. Kızmayın canım, önemli değil ödemeseniz de olur, onun için de bir af çıkar nasılsa. Zaten burada önemli olan o küçücük payın tahsili değil ki.

2.örnek: Gelir veya kurumlar vergisi mükellefisiniz ve ülke içinde değerli varlıklarınız var, ancak bu varlıklarınızı 1 Ekim 2008 tarihinden önce kanuni defter kayıtlarınızda işletmenin özkaynakları arasında göstermemişsiniz. Hay Allah muhasebeniz unutmış olmalı. Önemli değil canım, aynen Yurt Dışında varlıkları olanlar gibi siz de Şubat sonuna kadar Yeni Türk Lirası cinsinden rayiç bedelle vergi dairelerine beyan ediverin. Herhalde yerli olduğunuzdan beyan ettiğiniz değer üzerinden % 5 oranında vergi tarh edilecek. Arada neden 3 puanlık bir fark olduğunu bana sormayın vardır bir teknik açıklaması. Yoksa da yabancıya iyi davranmak kültürümüzde var, olsun o kadar.

Bu kanunun kara parayı aklayacağı yolundaki münafık düşüncelere karşı meclisteki görüşmelerde AKP Grubu adına yapılan konuşmalarda “.. olağan dışı bir dönemde ve olağan dışı hükümler içeren bir düzenleme olduğu, yaşanan global krizin doğal sonucu olarak tüm dünyada ve ülkemizde ciddi bir likidite ihtiyacı ortaya çıktığı ve likiditenin her zamankinden çok daha fazla kıymetli hâle geldiği” belirtilerek tasarı savunulmuş. Yani Başbakanın teğet geçtiğini söylediği krize sığınmış. Likidite olsun da nerden gelirse gelsin.

IMF'nin yaptığı araştırmalara göre dünya üzerinde 1 trilyon dolar civarında kara para dolaşıyor. Uyuşturucu, silah kaçakçılığı, terör, çocuk-kadın ticareti, adam kaçırma, tarihî eser kaçakçılığı, naylon fatura, banka hortumlama, benzeri yasa dışı paralar yani. Bunun Türkiye'ye düşen kısmı ise 50 milyar dolar civarındaymış. MASAK (Mali Suçları Araştırma Kurulu) adını birçoğumuz duymuşuzdur. 1996 yılında kurulan ve doğrudan Maliye Bakanlığına bağlı olan bu Kurulun görevi suç gelirlerinin (eski adıyla kara paranın) aklanmasının önlenmesi için gerekli çalışmaları yapmak. Vaktiniz olur da Masak gov. tr sitesine bakarsanız kara paranın nasıl amlandığı konusunda ayrıntılı bilgi sahibi olursunuz. Nasıl amlandığına ilişkin bilgilere bir de “TBMM’nde görüşülerek kabul edilen Kanun ile” notunu eklemeyi site yöneticilerine öneririm. En kolay ve zahmetsiz olan budur. Devlet-mafya elele, yürüyoruz geleceğe, ne mutlu bize.

“İkramiye ve teşvik ikramiyesi

MADDE 11 –

(1) TCDD ve DETAŞ sözleşmeli personeline, çalıştıkları günlerle orantılı olarak kanuni izinleri dâhil Ocak ve Temmuz aylarında birer aylık ikramiye ödenir.

(2) TCDD ve DETAŞ’ın memur ve sözleşmeli personelerinden, üstün gayret ve çalışmaları sonucunda emsallerine göre başarılı çalışma yaptıkları tespit edilenlere Genel Müdürün teklifi, Yönetim Kurulunun onayı ile Nisan ve Ekim aylarında birer aylık brüt ücreti tutarı kadar teşvik ikramiyesi ödenebilir.

(3) İkramiye ve teşvik ikramiyeleri; sözleşmeli personele brüt ücreti üzerinden, memurlara gösterge, ek gösterge, taban ve kıdem aylıkları, zam ve tazminatları üzerinden ödenir.”

Ayrıca 08/01/2002 Tarihli: 4736 sayılı Kamu Kurum Ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal Ve Hizmet Tarifeleri İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun’la elimizden alınan Permi (ücretsiz taşıma) hakkımızın geri verilmesi öngörülmüyor.

Sonuç olarak, 13 yıldır Sendika olarak yalnız kalmamıza, uğradığımız baskılara rağmen karşı mücadele verdiğimiz “yeni-den yapılanma” adı altındaki özelleştirme ve tasfiye çalışmalarında istediklerinin tümünü elde edemeyen egemenler bu yasa tasarıları ile “zafer”e ulaşmak istiyorlar.

Bizler ise işimizin iş yerlerimizin elimizden alınmasına gelen bu kanun tasarılarına karşı birlikte mücadele vermek zorundayız. Bunun başka yolu da yoktur.

YENİ DEMİRYOLU YASA TASARILARI

N. Şamil ŞİRVAN
Kamu Yönetimi Uzmanı

Hemen tüm sektörlerde olduğu gibi ulaştırma sektöründe de kamusal alanın daraltılmasına ve neo-liberal politikaların yerleştirilmesine yönelik kalıcı adımlar atılmaya devam edilmektedir.

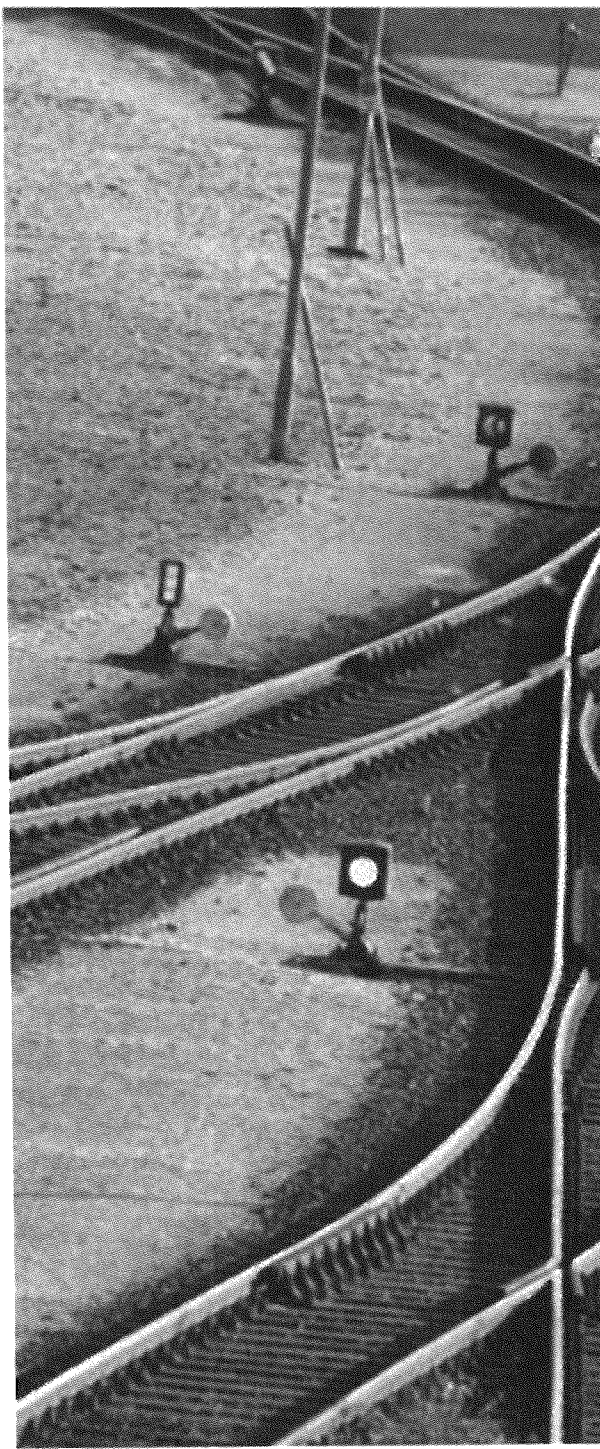
1980 sonrası hızla gelişen taşeronlaşma ve alınabilecek tüm hizmetlerin dışarıdan alınmasına yönelik adımlar sonrasında bu kez de Avrupa Birliği süreci bahane edilecek demiryolu işletmeciliği özelleştirilmeye çalışılmaktadır.

1990'lı yılların 2. yarısı ile hızla gündeme oturan demiryollarının yeniden yapılandırılması projesi Kurumun uzun uğraşlar sonrası hazırlamış olduğu Kurumu ve Demiryolu Sektörünü düzenleme iddiasındaki 2 yasa ile yeni bir boyut kazanmış durumdadır.

Bu kapsamda yasaların içeriği ve sivil toplum örgütlerinin getirdiği itirazlar ayrıca tartışılmak üzere temel amacın üzerinde durulması ihtiyacı bulunmaktadır.

Yasaların birlikte değerlendirilmesi ile asıl amacın özel tren işleticilerinin hatlara erişimini sağlamak olduğu açıkça görülebilmektedir. Aslında sahibine ait vagon vb. uygulamalarla zaten önemli ölçüde kurumsallaşan bu yapı hazırlanan taslakların yasalasmasından sonra amaçlanan noktaya ulaşmış olacaktır.

Ulaştırma tüm ekonomiler açısından vaz geçilmez bir önem taşımaktadır. Çağımızda gelişmişliğin en önemli göstergelerinden biri erişilebilirlik olarak kabul edilmektedir. Bu nedenledir ki kamu otoritesinin makro dengeleri sağlamak adına ulaştırmayı adeta



bir düzenleyici olarak kullanması kaçınılmazlaşmaktadır.

Çünkü ulaştırma hemen tüm sektörler üzerinde bir hızlandırıcı etkisi oluşturmaktadır. Süreç içerisinde ulaştırma politikalarında yaşanan kırılmalar, yolun eriştiği noktada yaşanan genel hareketlilik vb. tümüyle ulaştırmanın önemine işaret eden gerçekliklerdir.

Özetle ifade etmek gerekirse ülke ihtiyaçlarına uygun olarak doğru biçimde örgütlenmiş ulaştırma sistemi ülkelerin

**1990'lı yılların
2. yarısı ile
hızla gündeme
oturan
demiryollarının
yeniden
yapılandırılması
projesi
Kurumun
uzun uğraşlar
sonrası
hazırlamış
olduğu Kurumu
ve Demiryolu
Sektörünü
düzenleme
iddiasındaki
2 yasa ile
yeni bir boyut
kazanmış
durumdadır.**

nülen daha radikal önlemler ve yaptırımlar yüksek sesle tartışılmaktadır.

Yaptırımlar içerisinde; uygulamalara karşı duran ülkelerin izole edilmesi ve bu ülkelerle yapılan ticaretin durdurulmasından, silahlı bir emisyon gücünün oluşturulmasına kadar pek çok öneri tartışılmaktadır. Yaptırımlara paralel olarak bir emisyon borsası kurulması da üzerinde durulan önemli konulardan birisini oluşturmaktadır.

Bu çerçevede; özellikle Avrupa Birliği bir yandan, ciddi şekilde emisyondan sorumlu görülen fosil yakıt kullanımını başta karayolu araçlarına yönelik aldığı yasaklama ve kota uygulaması gibi kararlarla engellemeye çalışırken bir yandan da belirlediği yeni demiryolu koridorlarına yaptığı yatırımlarla karayolu taşımacılığının payını azaltmaya çalışmaktadır.

Öte yandan, (her ne kadar ülkemizde araç öncelikli kavşak çalışmaları yoğun olarak sürdürülmekte ve bu yaklaşıma müdahale edilmemekte ise de) Avrupa Birliği perspektifi ile kent ve otomobil kentli hakları çerçevesinde bir arada yaşayamaz olarak değerlendirilmeye başlanmıştır.

Tüm bu gelişmeler ışığında ülkemiz açısından da ilk kez duyulan ve kolayca göz ardı edilebilecek gelişmeler değildir.

Yatırım kararlarının alınmasında, dışsal maliyetlerin de göz önünde tutulması ve makro ekonomik hedeflerle uyumun gerekliliği ülkemizde de önemli tartışma konularının başında gelmektedir.

Buna rağmen hedefleri ve varılmak istenen sonuçları ile ülkemiz açısından belirgin bir ulaştırma politikasından söz etmek mümkün değildir. Daha açık bir ifade ile ülkemizin uzun vadeli çıkarları ile örtüşecek, iddialarımızla uyumlu bir planlama çalışması halen yapılamamıştır.

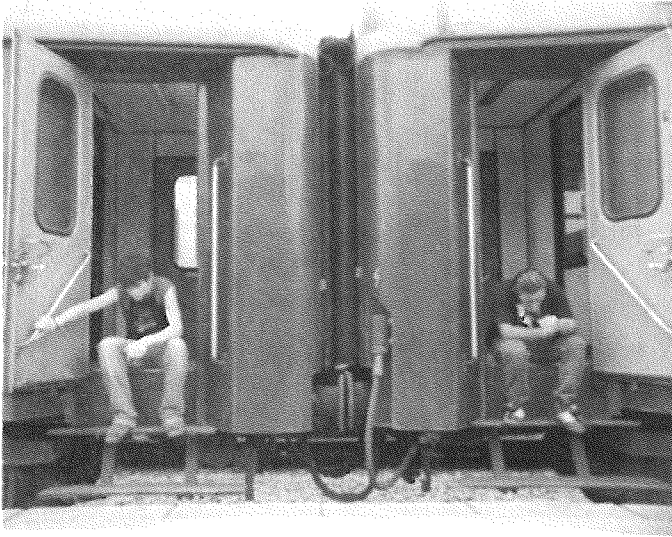
Özetle söylemek gerekir ki hazırlanan yasa tasarıları böylesi bir makro perspektifi sağlamak amacından çok parçacı bir anlayışla kartları yeniden dağıtmayı hedeflemektedir. Ulaştırma'yı bir bütün halinde değerlendirmeden ve temel sorunlara gerek-

Ülkemiz açısından ciddi bir farkındalık sorunu bulunan Kyoto sözleşmesi bile artık yetersiz bulunmakta ve Kopenhag randevusunda alınması düşünülen daha radikal önlemler ve yaptırımlar yüksek sesle tartışılmaktadır.

makro ekonomik dengelerinin kurulabilmesinde etkin bir rol üstlenmektedir.

Buna milenyumla birlikte öncelikli tehdit haline gelen küresel iklim değişikliğinin eklenmesi, gelişmiş ya da az gelişmiş tüm ülkeleri, özellikle ulaştırmanın yeniden tasarımı konusunda tetiklemiş ve yeni yaklaşımları gündeme taşımıştır.

Öyle ki; henüz ülkemiz açısından ciddi bir farkındalık sorunu bulunan Kyoto sözleşmesi bile artık yetersiz bulunmakta ve Kopenhag randevusunda alınması düşün-



li ve kalıcı çözümler üretilmeden yürütülen çalışmaların ülkemiz ulaştırma sistemi açısından daha kaotik bir durum yaratacağı açıktır.

Taslaklar kamusal alanı ilgilendiren özelleştirme, istihdam, taşınmazların değerlendirilmesi vb çok önemli konularda tasarımı yapılan yapıyı büyük yetkilerle donatırken en büyük hastalığımız olan ve uzun yıllardır üzerinde tartışılan politik baskılardan uzakta bir özerkliği sağlayamamaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nden bağımsız olarak oluşturulması planlanan demiryolu ulaştırması birimi daha karmaşık bir yapıya işaret etmektedir.

Avrupa Birliği perspektifi dokunulmazlığı altında yürütülen çalışmalarda,

- Taslakların bir ulaştırma ana planı hazırlanmadan oluşturulmaya çalışılması,
- Taslakların hazırlanması süresince gerek paydaşlardan ve gerekse bilim çevrelerinden etkin destek alınmaması,
- Yönetimin paydaşların temsilcilerinin yer almasına olanak tanımayacak şekilde tanımlanmış olması,
- Hedeflerden sapmayı engelleyecek performans kriterlerinin tanımlanmamış olması,
- Geçiş sürecinde Kuruma aktarılacağı ön görülen milyarlarca YTL tutarındaki kaynağın kullanımına yönelik olarak, (demiryolu ile yük taşıma payının %25'e çıkartılması vb.) gerekli, anlamlı ve ölçülebilir bir tanımlamanın yapılmamış olması,

- Geçiş süreci sonrasında ulaşılabilecek hedefler gözetilerek norm kadro için yapıldığı gibi bir taşınmaz mal ihtiyaçları ve hizmetlere yönelik büyüklük gereksinim çalışması öngörülmemiş olması,
- Norm kadro belirlenmesi sürecinde çalışanların katkısının öngörülmemiş olması,
- Demiryolu yan sanayisi ve eğitilmiş insan kaynağı ihtiyacının karşılanmasına yönelik çalışmaların göz ardı edilmesi,

vb. çoğaltılabilecek pek çok sorunun çözümüne yönelik gerekli ve yeterli açılımlara yer verilmemesi nedeniyle taslakların demiryolu gereksinimlerine uygun olmadığı düşünülmektedir.

Üzerinde durulması gereken temel noktalardan birisi de iş gücünü emekliliğe özendirilmeye yönelik olarak taslakta yer alan hükümlerdir. Son dönemde hazırlanan yasalarda sıklıkla görülen bu durum inandırıcılığı zayıflatmakta ve haklı olarak önemli soru işaretlerini de beraberinde getirmektedir.

Kaba hatlarıyla şöyle bir özetleme uygun olacaktır.

Ülkemiz, ulaştırmada sistem tercihleri ile ilgili olarak gerek petrole olan bağımlılık ve gerekse trafik sıkışıklığı ve kazaları vb. dışsalıklar nedeniyle katlanmak zorunda kalınan maliyetler ve gerçeklikleri gözden uzak tutmadan, Dünya genelindeki açılımları ve beklenen değişimleri yakından izlemek durumundadır. Bunun anlamı ulaştırma probleminin makro bazda yürütülecek planlama çalışmaları ile çözülebileceğidir. Problemin temel kısıtı ulaştırmaya ilişkin altyapı sorunlarının çözümlenememiş olması ve bu yaklaşımla da çözümlenemeyeceği gerçeğidir.

Bugün için her ne kadar bilimsel kriterlere göre yeterince sınıdıkları söylenemese de ülkemizin ulaştırma sistemi açısından iki önemli gereklilikten söz etmek mümkündür.

1. Demiryolu ile taşımacılığın, özellikle yük taşımacılığının, payının hızla artırılması,
2. Transit bir ana ağın ülkemiz üzerinden oluşturulmasının sağlanması,

Bu nedenle stratejisi çizilen ana plan hazırlıklarının zaman geçirilmeden tamamlanması kaçınılmaz bir gereklilik olarak karşımızda durmaktadır. Ancak bundan sonra ve bu planın ihtiyaçlarına uygun bir yasal ve yapısal düzenleme çalışması yapılmasının daha uygun olacağı düşünülmektedir.

TCDD'YE AİT TAŞINMAZLARIN SATIŞI İLE İLGİLİ YENİ YASAL DÜZENLEME VE KISA BİR DEĞERLENDİRME

Ali Rıza YÜCEL
İnşaat Mühendisi-Hukukçu

6 Ağustos 2008 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren ve kamuoyunda Torba Yasa olarak bilinen 5793 sayılı, "Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" un 43. maddesine göre TC Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü'ne ait taşınmazların satışına karar verilmesinde ve satışının onaylanmasında TCDD Yönetim Kurulu yetkili olacaktır.

Esasen, 27 Nisan 2005 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 5335 sayılı Yasa'nın 32. maddesi de benzer hükümler taşımakta idi. Ancak yeni yasa ile (5793 sayılı yasa) 5335 sayılı yasa'nın ilgili maddesinin birinci fıkrası ile son fıkrasının ilk iki cümlesi değiştirilmiş ve yeni fıkralar eklenmiştir.

5793 sayılı yeni yasa'da şöyle denilmektedir; "TC Devlet Demiryolları İşlet-



mesi (TCDD) Genel Müdürlüğü'nün mülkiyetindeki taşınmazlardan yatırım planları, işletmecilik esasları ve bu konuda oluşturulacak komisyonun teknik değerlendirmesi dikkate alınarak, işletmecilik fazlası taşınmazların satışına karar verilmesine TCDD Yönetim Kurulu yetkilidir.

İmar Planı'nda TCDD alanı veya TCDD hizmet alanı olarak ayrılan taşınmazlar ,ancak imar planı değişikliği yapılarak satışa konu edilebilir.

Satış bedelleri TCDD tarafından yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakımı, onarımı ve iyileştirilmesi ile demiryolu araçlarının temininde kullanılır.” Denilmektedir.

İş bu yasaya göre, taşınmazların satışı ile ilgili TCDD Yönetim Kurulu'nun karar almasıyla birlikte, satılacak taşınmazın öncelikle değerinin tespit edilmesi için Yönetim Kurulu'nca bir değer tespit komisyonu oluşturulacaktır. Komisyon, 4046 sayılı Özelleştirme Yasası'nda belirtilen değer tespit yöntemlerinden en az birini uygulamak suretiyle taşınmazın değerini tespit edecektir. Değer tespiti TCDD Yönetim Kurulu onayı ile kesinlik kazanacaktır.Daha sonra TCDD Yönetim Kurulu taşınmazın niteliği ve değer tespit sonuçlarını dikkate alarak 4046 sayılı Özelleştirme Yasası'ndaki ihale usullerinden birini tespit ederek, taşınmazın satışı ile ilgili tespit edilen ihale usulüne göre ihale komisyonuna ihale yapma yetkisini verecektir.

İhale Komisyonu belirlenen ve ilan edilen ihale usulü çerçevesinde taşınmazın satışı ile ilgili ihaleyi gerçekleştirecektir.İhale komisyonunca alınan ihale kararı, TCDD Yönetim Kurulu onayı ile kesinlik kazanacaktır.Kesinleşen ihale kararı daha sonra kamuoyuna duyurulacaktır.

Ancak bir noktaya değinmekte yarar görüyorum o da şu; Daha önce vurgulandığı üzere 5793 sayılı yasa ile 5335 sayılı yasanın 32. maddesinde bazı değişiklikler ve eklemeler yapılmaktadır.Yani 5335 sayılı yasanın 32. maddesi bu değişiklikler ve ilavelerle birlikte yürürlüktedir.Nitekim ilgili madde; “TCDD Genel Müdürlüğü, taşınmazların satışı ve değerlendirilmesi uygun görülen yerler için 4/1/2002 tarihli ve 4734 sayılı Kanuna tabi olmaksızın, 28/7/1981 tarihli ve 2499 sayılı Kanuna tabi ekspertiz şirketlerine rayiç bedel tespit ettirmeye, gerçek ve özel hukuk kişilerine her ölçekteki imar planlarını yaptırmaya, ilan, reklam, proje, kontrol-

lük, danışmanlık veya pazarlama gibi konularda hizmet satın almaya ve bütün bu giderler için satılan ve değerlendirilen taşınmazları tahsil edilen bedellerinin % 2'sini geçmemek üzere bu bedellerden ödeme yapmaya yetkilidir” denilmek suretiyle Kamu İhale Yasası devre dışı bırakılmaktadır.

Yeni düzenleme ile getirilen bir diğer değişiklik ile, TCDD'ye, taşınmazlarını almaya istekli olan kamu kurum ve kuruluşlarına taşınmazlarını ihalesiz olarak satmasına olanak sağlanmaktadır.Kamu kurumlarına yapılacak satışta, satış bedelinin dörtte birinin peşin olarak, kalan bedele yasal faiz uygulanmak suretiyle iki yılı geçmemek üzere taksitlendirilmesi şeklinde ödenmesi sağlanacaktır.

Bu arada Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'na (TOKİ) yapılacak satışlarda ise mülkiyet devrinin TCDD tarafından teminat alınmaksızın ve herhangi bir koşul konulmaksızın peşinatın ödenmesinden sonra yapılması öngörülmüyor.

TOKİ'ye tanınan bu ayrıcalık; “Acaba TCDD taşınmazları, TOKİ aracılığı ile peşkeş mi çekilecek?” sorusunu akla getirmektedir.

Nitekim yasa'da hüküm altına alınan; “İmar Planı'nda TCDD alanı veya TCDD hizmet alanı olarak ayrılan taşınmazlar ancak imar planı değişikliği yapılarak satışa konu edilebilir.” Denilmesi, TCDD alanlarının imar planlarında yapılacak değişikliklerle iş ve alışveriş merkezleri, rezidanslar, oteller, eğlence merkezleri vb haline getirilerek, TOKİ aracılığı ile yurt içi ve yurt dışı rant ve finans çevrelerine pazarlamanın yasal zemini mi oluşturuluyor kuşkusunu çağrıştırıyor.

Ülkeyi pazarlamakla övünen AKP iktidarında, özelleştirmelerin ulusal kaynaklarımızı nasıl kuruttuğuna hep birlikte tanık olduk. O nedenle, şimdi de sıranın, ülkemizin en büyük arsa ve arazilerine sahip KİT'lerden biri olarak bilinen TCDD'nin taşınmazlarına geldiğini söylemek olanaklıdır.

Kaldı ki, daha önce TCDD'nin taşınmazlarının satışıyla ilgili olarak 4046 sayılı Özelleştirme Yasası ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın, ihale usulleri devreye sokulmuş, ancak bazı taşınmazların satışına ilişkin alınan kararlar Danıştay'a yapılan itirazlar sonucu durdurulmuştu.

KENTSEL DÖNÜŞÜM VE DEMİRYOLU UYGULAMALARI

Selahattin NESİPOĞLU, Hasan BEKTAŞ, İlker ÖNAL
BTS, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası

Kentsel Dönüşüm Nedir?

En basit şekilde kentsel dönüşüm, giderek bozulan kentsel alanın ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullarının kapsamlı ve bütünlük yaklaşımlarla iyileştirilmesine yönelik olarak uygulanan strateji ve eylemlerin bütünü olarak tanımlanabilir. Doğaldır ki bu eylemlilik, mevcut şehrin yapısına ve burada yaşayan insanların fiziksel, sosyal ve ekonomik geleceği üzerine ve buna bağlı olarak da kentin bütün geleneklerine etki etmektedir. Bu nedenledir ki kentsel dönüşüm planlama çalışmalarında, pek çok farklı disiplinin birlikte çalışma zorunluluğu bulunmaktadır.

Bugün hemen hemen kentlerimizin tümünde temel olarak Toplu Konut İdaresi (TOKİ) ve büyükşehir belediyeleri öncülüğünde yürütülen değişik ölçekte kentsel dönüşüm projeleri bulunmaktadır. Hatta bu projeler uluslararası finans çevrelerince yakından izlenmekte ve finanse edilmektedir.

Uzun vadeli makro planlardan bağımsız olarak yürütülen bu projelerin kentsel rantı artırmak ve artan rantın yeniden paylaşımı olarak ülkemizde aldığı biçim düşündürücüdür. Durum öylesi bir noktaya gelmiştir ki daha önce yapılaşmamış alanlar bile bu kapsamda anılır hale gelmiştir. Bu durum kent bütünlüğünü ve ulaşım öngörülerini yok etmekle kalmamış pek çok projede sorunlar daha da derinleşmiş ve içinden çıkılmaz hale gelmiştir. Nitekim, günümüzde mantar gibi ortaya çıkan lüks konut projeleri bu anlayışın ve örgütlenme biçiminin devamı niteliğindedir.

Bu projeler gerçekte dönüşüm projeleri değildir. Bir gecekondu alanının çok katlı konut alanı haline getirilmesinin dönüşümle olan ilgisi; rantın artırılması ve yeniden paylaştırılmasından ibaret kalmaktadır.

Kentsel Dönüşüm ile İlgili Yasal Düzenlemeler

1950'li yıllarda sanayileşme ile birlikte İstanbul, İzmir ve Ankara başta olmak üzere büyük kentler aldıkları yoğun göçün etkisiyle kontrolsüz bir biçimde büyüdü. Bu büyüme beraberinde yapısal boyutta gecekondu sorununu getirmiştir. 1970'ler uydu kentleri öne çıkarırken kent merkezlerinden bu kaçış hareketi 80'lerde dönüşüm kavramını gündeme taşımıştır.

Kentsel dönüşüm kavramı açıkça ifade edilmese de bu anlamda ilk yasal düzenleme olarak 1984 yılında çıkarılan, 2981 sayılı "İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 sayılı İmar Kanunu'nun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkındaki Kanun"

Bugün hemen hemen kentlerimizin tümünde temel olarak Toplu Konut İdaresi (TOKİ) ve büyükşehir belediyeleri öncülüğünde yürütülen değişik ölçekte kentsel dönüşüm projeleri bulunmaktadır. Hatta bu projeler uluslararası finans çevrelerince yakından izlenmekte ve finanse edilmektedir.



sayılabilir. Söz konusu kanun ile gecekondulan alanları için ıslah imar planları yapma imkanı doğsa da, sonuçta gerçekleştirilen fiziksel dönüşümün ötesine geçemedi. 1980'lerin sonunda, ıslah imar planlarının yanı sıra kentsel dönüşüm projeleri de belediyelerin gündeminde yer almaya başladı. Dikmen Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi, gecekondulan bölgeleri için hazırlanan ilk kentsel dönüşüm projesi örneğidir. Bu tarz projeler, neo-liberal anlayışa uygun olarak, kamu ve özel girişimin işbirliğini öngören bir şekilde "Proje Demokrasisi" adı altında piyasaya sunulmuştur.

Kentsel dönüşüm başlığında çıkarılan ilk yasa, 5104 sayılı "Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu"dur. Kanunun amacı, Kuzey Ankara girişi ve çevresini kapsayan alanlarda kentsel dönüşüm projesi çerçevesinde fiziksel durumun ve çevre görüntüsünün geliştirilmesi, güzelleştirilmesi ve daha sağlıklı bir yerleşim düzeni sağlanması ile kentsel yaşam düzeyinin yükseltilmesi olarak tanımlanmıştır.

Yine 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 73. maddesi, çok net hükümler içermese de "Kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanlarında bulunan yapıların boşaltılması, yıkımı ve kamulaştırılmasında anlaşma yolu esastır. Kentsel dönüşüm ve gelişim projesi kapsamında bulunan mülk sahipleri tarafından açılacak davalar, mahkemelerde öncelikle görüşülür ve karara bağlanır" ifadesi yer almaktadır.

Yine oldukça tartışılan ve 2005 senesinde yürürlüğe giren 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun bu çerçevede sayılabilir. Kanunun amacı "..., yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş; kültür ve tabiat varlıklarını koruma kurullarınca sit alanı olarak tescil ve ilan edilen bölgeler ile bu bölgelere ait koruma alanlarının, bölgenin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restore edilerek, bu bölgelerde konut, ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanları

oluşturulması, tabii afet risklerine karşı tedbirler alınması, tarihi ve kültürel taşınmaz varlıkların yenilenerek korunması ve yaşatılarak kullanılması" olarak belirlenmiştir.

2006 yılında TBMM'ye gönderilen "Dönüşüm Alanları Hakkında Kanun Tasarısı" ile de bu anlamda son nokta konulmak ve ülkenin her yerindeki her nitelikteki alanın, pazarlanabilir bir mal haline getirilmesi istenmektedir. Bunu anlamak için yasanın amaç ve kapsam maddelerine bakmak yeterlidir. Maddeler birlikte incelendiğinde, "planlı gelişme" anlayışının yerine neo-liberal "proje gelişme" anlayışının, ikame edilmek istendiği açıkça görülmektedir. Bu anlamda büyük tehlikeleri de içerisinde barındırmaktadır. Çünkü "Proje"ci" anlayışın temelinde piyasanın istekleri vardır. Dolayısıyla doğal veya kültürel çevreye yapılacak katkı, kazanılan para ile orantılı olmalıdır.

TCDD'nin Kentsel Dönüşüm Projelerinin Dinamiği

Kentsel dönüşüm uygulamalarına paralel olarak, TCDD bünyesinde kısa zamanda Taşınmaz Mallar Dairesi'nin kurulduğu gözlenmektedir. Yeni birime verilen görevler şöyle özetlenebilir:

- TCDD'nin mülkiyetinde veya kullanımında bulunan arsa arazi ve binalara ait tüm bilgileri tek bir merkezde toplamak,
- Taşınmaz mallar üzerindeki gelişmelerin ve değer artışlarının yakından izlenmesi,
- Kiralama ve çeşitli şekillerde değerlendirilerek ihale edilecek taşınmaz mallar için gerekli işlemlerin gerçekleştirilmesi ve bunların her aşamada takibi,
- Taşınmaz malların değerlerini ve gelirlerini artıracak daha etkin ve verimli kullanımını sağlayacak düzenlemeler ve projeler hazırlayarak bunların uygulamaya konulmasını sağlamak,

Bu temel yaklaşımın 2000'li yıllarla birlikte ülkemizdeki kentsel dönüşüm uygulama-

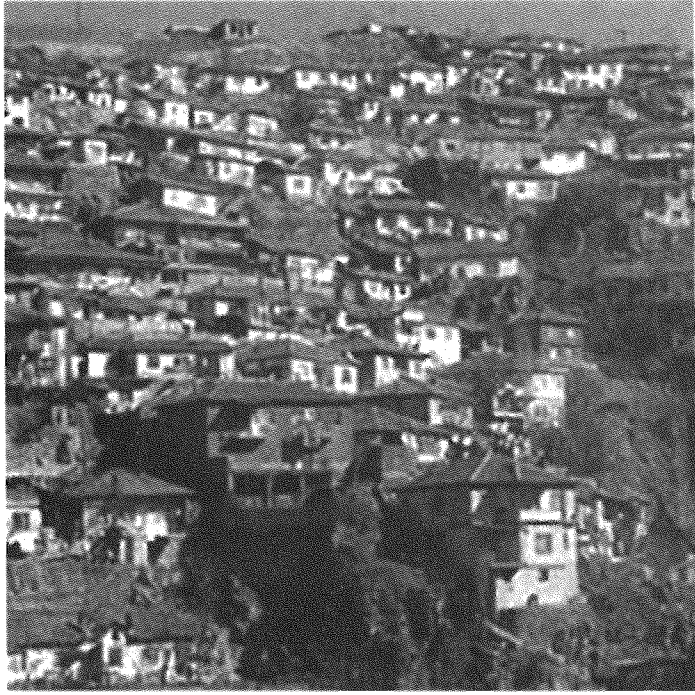
2006 yılında TBMM'ye gönderilen "Dönüşüm Alanları Hakkında Kanun Tasarısı" ile de bu anlamda son nokta konulmak ve ülkenin her yerindeki her nitelikteki alanın, pazarlanabilir bir mal haline getirilmesi sağlanmak istenmektedir.

malarına hakim olan anlayışla uyum içerisinde değiştiği görülmektedir. Artık kurumsal hedeflerin içerisinde;

- İhtiyaç fazlası taşınmaz malların değerlendirilerek satılması,
- Tüm gar ve istasyonların gelir getirecek şekilde alışveriş ve kültür merkezine dönüştürülmesi,
- Taşınmaz mallardan elde edilen gelirlerin % 400'ün üzerine arttırılması,
- Kentle bütünleşen en az 10 garın cazibe merkezi haline getirilebilmesi için imar planlarının tamamlanması,
- Taşınmaz mallardan elde edilen gelirin % 100 artırılması,
- Tüm garların kentle bütünleştirilmesi için gerekli çalışmaların sonuçlandırılması ve 16 garın imar planlarının tamamlanması,

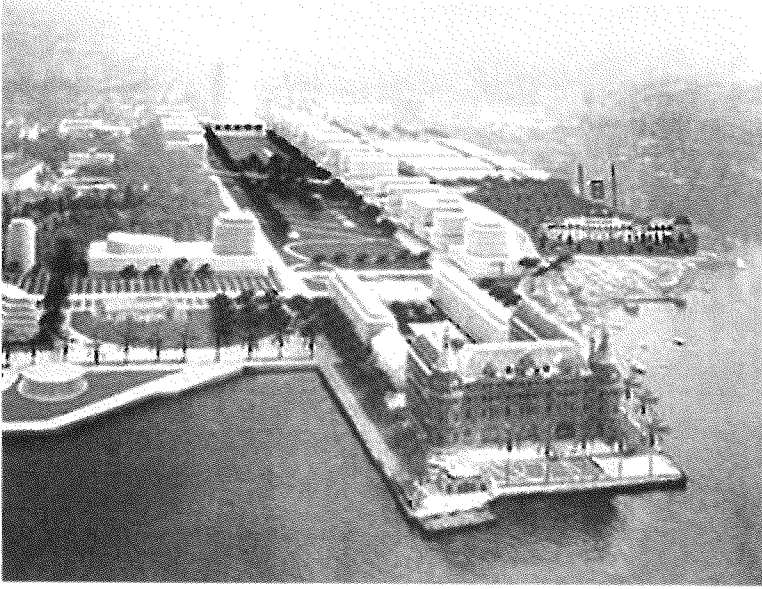
vb. hedefler sıkça yer alır hale gelmiştir.

Bu anlamda 27.04.2005 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 5335 sayılı "Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun" 32. maddesi büyük önem taşımaktadır. Buna göre; TCDD mülkiyetindeki işletmecilik fazlası taşınmazların satılarak veya devredilerek satış veya devir bedellerinin yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakım ve onarımı ile iyileştirilmesinde kullanılması kaydıyla, taşınmazların satış veya devrine ilişkin konularda TCDD Yönetim Kurulu yetkilendirilmiştir. Yasa ile bazı vergi, resim, harç ve İmar Kanunu'nun bazı maddelerinden muafiyet sağlanmış bu kapsamda TCDD Genel Müdürlüğü, ekspertiz şirketlerine rayiç bedel tespit ettirmeye, gerçek ve özel hukuk kişilerine her ölçekteki imar planlarını yaptırmaya, ilan, reklam, proje, kontrollük, danışmanlık veya pazarlama gibi konularda hizmet satın almaya ve bütün bu giderler için satılan ve değerlendirilen taşınmazların tahsil edilen bedellerinin %2'sini geçmemek üzere bu bedellerden ödeme yapmaya yetkilendirilmiştir.

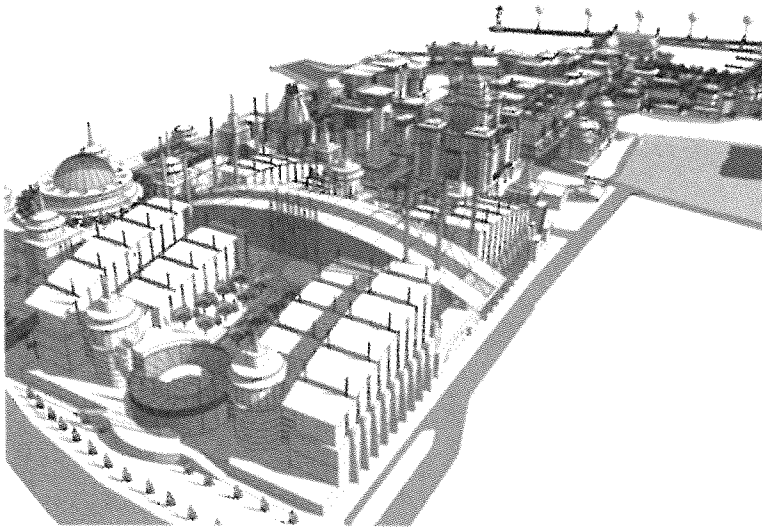


Kanun kapsamında; yaklaşık 20 milyon m² taşınmaz üzerinde ekspertiz hizmeti alınmıştır. İşletmecilik açısından ihtiyaç fazlası olan ve etaplar halinde satışı planlanan 520 adet taşınmazın satışının gerçekleşmesi halinde yaklaşık 190 milyon YTL gelir elde edilmesi hedeflenmiştir. Kanunun 07 Nisan 2007 tarihli Anayasa Mahkemesi kararı ile yürütmesi durdurulmuştur.

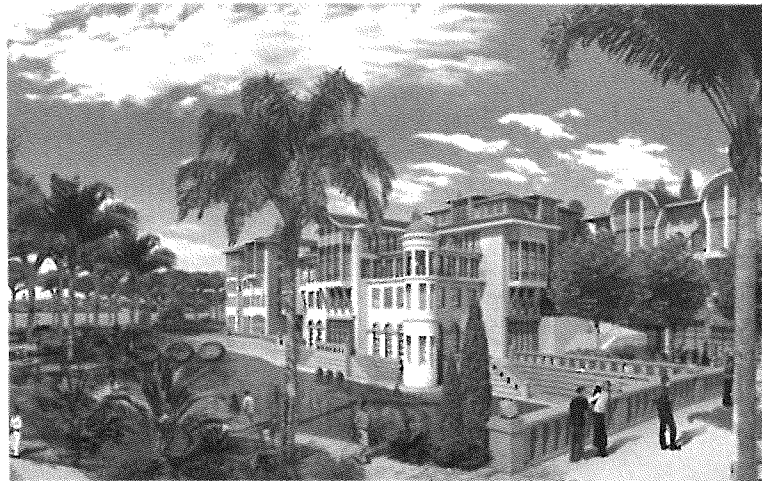
Aynı paralelde 13.01.2005 tarihli TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Taşınmaz İha-



Haydarpaşa dönüşüm projesi



Haydarpaşa dönüşüm projesi



Projenin simülasyonu

le Yönetmeliği Danıştay 10. Dairesi'nin 18.04.2006 tarihli kararı ile 09.11.2006 tarihli TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait Taşınmazların Satışı ve Değerlendirilmesi Hakkında Yönetmelik ise Danıştay 13. Dairesi'nin 07.12.2007 tarihli kararı ile yürütmesi durdurulmuştur.

Bu süreçte imar plan ve ekspertiz bedeli olarak yaklaşık 1 milyon YTL tutarında harcama yapılmıştır. Yine bu dönemde iki ayrı müzayedede satışı yapılan toplam alanı yaklaşık 150.000 m²'lik, 60'ın üzerindeki taşınmaz maldan elde edilen toplam gelir yaklaşık 65 milyon YTL olmuştur. Bu amaçla yerel yönetimlerle kurulan ilişkilerle Samsun, Kayseri, Adapazarı ve Balıkesir başta olmak üzere kentsel dönüşüm projeleri kapsamında Belediyelerle işbirliğine gidilerek yük merkezlerinin kent dışına çıkartılarak, buradan boşalacak alanların sosyal amaçlı cazibe merkezleri haline getirilmesine yönelik çalışmalar yapıldığı görülmektedir.

Kentsel dönüşüm projelerinin altyapısını oluşturacak 22 il bazındaki imar plan çalışmalarından 6 ilin (Kayseri, Kütahya, Gaziantep, Amasya, Sivas ve Kahramanmaraş) planları onaylanmış olup geriye kalan 16 ilin plan çalışmaları yerel yönetimlerle birlikte yürütülmektedir.

Buna paralel şekilde lojistik köy projeleri oluşturulmuştur. Her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb faaliyetleri gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlara sahip bir bölge olarak lojistik köyler ana amacın saklanması güçlü bir kılıf hazırlanmış gibi görünmektedir.

Çünkü uzun yıllardır devam eden uğraşlara karşın ilginç bir şekilde Türkiye'nin ilk Lojistik köyü Samsun (Gelemen)'de inşa edilmiş ve 06.07.2007 tarihinde açılışı yapılmıştır. Buda göstermektedir ki TCDD tarafından kentsel dönüşüm başlığı altında

yürütülen çalışmaların dinamiğini taşınmaz mallar üzerinden yaratılacak rant ve bu rantın bölüşüm kaygısı oluşturmaktadır.

TCDD'nin Kentsel Dönüşüm Projelerinin İncelenmesi

Bazı projeler ve bu projeler kapsamında yapılması planlanan işler incelendiğinde kentsel dönüşümden ne anlaşıldığı daha açık bir şekilde anlaşılmaktadır.

Haydarpaşa Projesi

Haydarpaşa demiryolu işletmeciliğinde sıfır noktası olarak büyük önem taşımaktadır. Aslında Anadolu'da ki demiryolu macesinin da başlangıcı yine Haydarpaşa'dır. Haydarpaşa aynı zamanda Anadolu insanının İstanbul'a giriş kapısı olarak ta simgeleşerek toplumsal hafızanın bir parçası haline gelmiştir. Haydarpaşa bu anlamının yanı sıra yerleşik limanı ile gerek kent özelinde ve gerekse kamusal anlamda üstlendiği katalizör rol ile büyük ve güçlü bir ekonomik değeri de ifade etmektedir.

Proje temel olarak Haydarpaşa Garı ve liman sahasındaki TCDD işletme faaliyetlerinin durdurulması ile bu alanda mevcut tarihi gar binasını da içerecek şekilde yeni rant merkezleri oluşturulmasını hedeflemektedir. Proje yeni yapılacak dolgu alanları ile birlikte toplam 1.300.000,00 m²'lik bir alanı kapsamaktadır. Bu alanda yat limanı, yat kulübü, cruise gemi limanı, hastane, oteller, kongre merkezleri, fuar merkezi ve alanları, ticaret alanları, alışveriş merkezleri, ofisler, konutlar, parklar ve spor merkezleri yapımı planlanmıştır.

Tüm dokuyu tahrip etmeye yönelik bu çaba bugün için Haydarpaşa Dayanışması'nın yaptığı eylem etkinlik ve girişimler sonucunda durdurulabilmiş ve Haydarpaşa Gar ve Çevresi İstanbul 5 Nolu Koruma Kurulu'nun 24.06.2006 tarih ve 85 sayılı kararıyla, "Kentsel ve Tarihi SİT alanı" olarak tescil edilmiştir. Konuyla ilgili olarak, ilgili kurumlarca "SİT kararının" kaldırılması için İstanbul 5 Nolu Koruma Kurulu'na yapılan itirazların ilki

21.06.2006 tarih ve 167 sayılı kararla, ikincisi ise 07.03.2007 tarih ve 457 sayılı kararla reddedilmiştir.

Haydarpaşa Gar ve çevresini "kentsel dönüşüm" açmak isteyen TCDD, bu kararın iptali için İstanbul 1. İdare Mahkemesi'ne 25.06.2007 tarih ve 2007/1294 esas sayılı dosyası ile dava açmıştır.

Kayseri Kentsel Dönüşüm Projesi

Kayseri Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile TCDD Genel Müdürlüğü arasında 29.07.2005 tarihinde imzalanan protokol ile Kayseri Gar'da bulunan mevcut TCDD taşınmazlarının kentsel dönüşüm adı altında yeniden değerlendirilmesi konusu gündeme alınmıştır.

Proje ile Kayseri şehir merkezinden geçmekte olan 25 km'lik demiryolu hattının Kayseri Kuzey Çevre Yolu paraleline, mevcut yük, yol, cer ve tesisler birimlerine ait işyerlerinin Boğazköprü'ye (yaklaşık 1,5 milyon m²) yolcu garının ise Erkilet kavşağı mevkiine (yaklaşık 100 bin m²) nakledilmesi hedeflenmiştir. Demiryolunun boşalttığı alanlar imar planları yapılmak suretiyle yeni rant alanları olarak değerlendirilecektir.

Projenin iptaline ilişkin olarak Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın (BTS) Kayseri 1 nolu Bölge İdare Mahkemesi'ne açmış olduğu 2005/2756 esas nolu davaya kurum avukatının verdiği cevapta projenin ibret verici gerekçesi şöyle tarif edilmektedir:

- Ankara-Sivas demiryolu'nun 25 km'lik bölümünün Kayseri şehir merkezinden geçmesi nedeni ile trafiğin olumsuz olarak etkilenmesi ve can ve mal kaybı doğuran kazalara neden olunması,
- Bu alandaki yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin çevreyi olumsuz yönde etkilemesi,
- Mevcut gar binası ve tesislerin bu günün ihtiyaçlarına cevap verecek yeterlilikte olmaması,

Haydarpaşa Projesi temel olarak Haydarpaşa Garı ve liman sahasındaki TCDD işletme faaliyetlerinin durdurulması ile bu alanda mevcut tarihi gar binasını da içerecek şekilde yeni rant merkezleri oluşturulmasını hedeflemektedir.

- Yük garı ile yükleme boşaltma tesislerinin organize sanayi bölgesine yapılması halinde kuruluş gelirlerinin artacak olması.

Aslında üzerinde tartışılmaya bile gerek olmayacak şekilde demiryolu işletmeciliği mantığını kavramamış bir anlayışla kaleme alınan tüm bu gerekçelere karşın Kayseri 1. İdare Mahkemesi BTS'nin iptal talebini uygun görmüş 22.11.2006 tarihinde oy birliği ile esastan verdiği kararla işlemi iptal etmiştir. Ancak bu karar bile TCDD ve Kayseri Büyükşehir Belediyesi'ni durduramamış, bu kapsamdaki çalışmalar sürdürülmüştür.

Samsun Kentsel Dönüşüm Projesi

Samsun Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile kentsel dönüşüm kapsamında 10.03.2004 tarihinde bir protokol imzalanmıştır. Protokol çerçevesinde hazırlanan proje ile Samsun Garı'ndaki yük hizmetlerinin şehir dışına çıkartılarak kent içi ulaşımını rahatlatmak gerekçesiyle Gelemen Mevkiine, Lokomotif Deposu, Vagon Atölye Binası, Lojistik Müdürlüğü Binası, döner köprü ve yeni yollar yapılmış olup, ayrıca lokomotif ve vagon yıkama tesisi kurularak yük operasyonları Gelemen'e çekilmiş ve 2007 yılı içerisinde işletmeye açılmıştır.

Samsun Garı'nda boşaltılan alanların rekreasyon alanlarına dönüştürülerek şehrin çekim ve yaşam alanları haline getirilmesi çalışmaları ise Belediye Başkanlığınca sürdürülmektedir.

Konya Kentsel Dönüşüm Projesi

Konya Gar'da bulunan TCDD alanlarının kentsel dönüşüm projeleri çerçevesinde değerlendirilmesi amacıyla Konya Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile müşterek çalışmalar sürdürülmektedir. Proje kapsamında diğer örneklerle benzer şekilde yolcu taşımaları dışındaki diğer tüm faaliyetlerin Gar dışına çıkartılması, Gar sahasında 30.000 m²'lik alanın "TCDD Özel Proje Alanı" olarak ilan edilmesi ve bu alanın

25 yıllığına irtifak hakkı (yap-işlet-devret) yöntemi ile Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından kullanılarak, elde edilecek gelirin belirlenecek oranlar dahilinde paylaşılması planlanmaktadır. Yük operasyonları ise Kayacık Mevkii'nde kurulması planlanan lojistik köyüne aktarılacaktır.

Balıkesir Kentsel Dönüşüm Projesi

Proje ile Balıkesir il merkezinde yer alan gar binası ve diğer hizmet binalarının bir kısmının muhafaza veya rehabilite edilerek yolcu indirme bindirme ünitelerinin günün koşullarına uygun olarak yeniden ele alınması, Gar sahasındaki arazi ve tesislerin iyileştirilerek kent merkezinde yer alan yükleme ve depolama alanlarının Gökköy Mevkii'ne nakledilmesi amaçlanmıştır. Bu çerçevede bu amaç doğrultusunda yapılacak işlere ilişkin ilkeleri belirlemek amacıyla 09.05.2005 tarihinde TCDD ile Balıkesir Belediyesi arasında bir protokol akdedilmiştir.

Protokole göre yükleme ile ilgili birimlerin istimlak ve inşaatı Belediye'ce yapılacak olup, tesislerin Gökköy'e taşınmasından sonra eski tesislerin bulunduğu 50.000 m²'lik alanda Balıkesir Belediyesi'nce "ticaret alanı" olarak imar plan değişikliği yapılacak ve bu alan Balıkesir Belediyesi'ne 25 yıllığına kiralanarak gelir yarı yarıya paylaşılacaktır. Bu çerçevede finansman noktasında Belediye'ce yaşanan sıkıntı nedeniyle protokolün yeniden gözden geçirilmesine ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

Adapazarı Uygulaması

İstanbul'un Adapazarı üzerinden Karadeniz'e ve buradaki limanlara bağlanması amacıyla yapımı düşünülen Arifiye - Kdz. Ereğli - Zonguldak demiryolu hattı Adapazarı'na kadar yapılmıştır. Adapazarı garı, 1899 yılında işletmeye açılmış olup, 1980'de yeniden inşa edilmiştir. 1990'lı yıllarla birlikte Adapazarı Gar sahası ve buradaki TCDD alanları ticaret merkezleri olarak dizayn edilmek istenmiş Kurum

**Kayseri
1. İdare
Mahkemesi
BTS'nin iptal
talebini uygun
görmüş
22.11.2006
tarihinde
oy birliği ile
esastan verdiği
kararla işlemi
iptal etmiştir.**

yöneticilerinin haklı karşı duruşları ile bu çerçevede her hangi bir uygulama yapılamamıştır.

02.03.2004 tarihinde; siyasi bir kararla, Adapazarı Merkez Belediyesi ile yapılan protokol çerçevesinde, TCDD operasyonlarını 2005 yılı içerisinde; Mithatpaşa İstasyonu'na kadar geri çekerek mevcut Adapazarı Gar sahası ve bu kesimdeki demiryolu koridoru öncelikle yeşil alan olarak değerlendirilmek üzere Belediye'ye kiralanmıştır.

Öne Çıkan Özellikler

Kuşkusuz tüm demiryolu şebekesine yaygın olarak yürütülen bu çalışmalar için daha pek çok örnek vermek mümkündür. Diyarbakır, Erzurum, Bozanönü-Eğirdir hattı, Armutçuk-Ereğli hattı, Eskişehir Garı'nın yeraltına alınması, İzmir'de Karşıyaka ve Şirinyer'de demiryolunun yeraltına alınması, Ankara Hızlı Tren Garı ve mevcut halde Ankara Gar'da işlevsiz hale getirilen taşınmazlar vb. örnekleri çoğaltabiliriz. Kaba hatları ile tüm bu örnekler irdelendiğinde görülen en temel sorun hiç birinin kamusal anlamda her hangi bir kaygı taşımadığı gerçeğidir.

Projelerin dikkati çeken bir diğer özelliği ise ülkemizdeki demiryolu işletmeciliği ile ilişkilendirilmemiş olmasıdır. Yapılan bunca işe, taşınmaz malların değerlendirilmesine yönelik bunca çabaya karşın, ülkemizde demiryolu sistemi için öngörülen orta ve uzun vadeli taşıma payına göre ihtiyaç duyulacak alan gereksinimi üzerinde hiçbir şekilde kafa yorulmamıştır. Gerek Ulaştırma Bakanlığı ve gerekse TCDD'nin tüm çalışmalarında toplam taşımalar içerisinde özellikle yük taşımacılığındaki demiryolu payının % 25'ler düzeyine yükseltilmesi gerekliliği sürekli tekrarlanmaktadır. Bugünkü düzeyinden yaklaşık 6-7 kat daha büyük bir operasyon genişliğinden söz ettiğimize göre işte tam bu noktada hat kesimi bazında sistemin duyduğu alan ihtiyaçlarının belirlenmesi bir zorunluluktur.

Aynı şekilde özellikle daha önce konteyner kara terminali şimdi ise lojistik köy olarak adlandırılan birimlerin karayolu ve lojistik sektörle ilişkisi karayolu bağlantısı olup olmadığından öte kurulmamaktadır. Bu kaygıların tamamen göz ardı edildiği ve sorunun belirginleşerek belgelendiği uygulamalar ise kentiçi raylı sistemlerle entegrasyon projeleridir. Gerek İzmir (EGERAY)

Yapılan bunca işe, taşınmaz malların değerlendirilmesine yönelik bunca çabaya karşın, ülkemizde demiryolu sistemi için öngörülen orta ve uzun vadeli taşıma payına göre ihtiyaç duyulacak alan gereksinimi üzerinde hiçbir şekilde kafa yorulmamıştır.



Adapazarı

**Haydarpaşa
Limanı ve
Garı'nın
olduğu
alana yoğun
yapılaşma
önermek,
yolcu garları
ile birlikte
demiryolu
sistemlerini
kent dışına
taşımak
ve bunları
"kentsel
dönüşüm"
adı altında
sunmak
kabul
edilemez bir
tutumdur.**

ve gerekse İstanbul'da (MARMARAY) yürütülen projelerde demiryolu koridorları adeta hovardaca yerel yönetimlerin hizmetine sunulurken ana demiryolu işletmeciliğine yönelik alan ihtiyaçları tamamen göz ardı edilmekte, oluşan kapasite darboğazları barınma yolları vb. önermelerle aşılmaya çalışılmaktadır.

Özellikle hızlı tren projelerinin banliyö güzergahları ile kesişen başlangıç ve bitim noktalarında yaşanan darboğaz milyarlarca € tutarındaki bu projeler için bile daha önceden planlanmadığı için önemli kısıtlılıklar yaratmaktadır. Ancak belki de en önemli sorun tüm bu projelerin hukuka takılmaktan kaçınmamaları yani hukuksuzluklarıdır. Buna rağmen hukuki süreç işleyene kadar geçen süreye sıkıştırılan uygulamalar geriye dönüşü güç tahribatları da beraberinde getirmektedir.

Sonuç

Kentsel dönüşüm kavramının üzerinde dikkatle durulması gereken bir konu olduğu açıktır. Yürütülen tartışmalar göstermiştir ki kentin ne olduğundan başlayıp kentin tarihine, toplumların yaşamında üstlendiği kimlik ve role, sonrasında da kentleşme süreçlerini açıklayan nedenlere bakmadan kentsel dönüşümle ilgili bir perspektif oluşturmak kolay olmayacaktır. İnsanlık tarihinin başlangıcından bu yana sürekli olarak değişen koşullar ve ülkelerin tercihleri kentsel mekanın sürekli olan dönüşümünde doğrudan belirleyici olmuştur.

Bu anlamda 1980 sonrasında küreselleşmeye paralel olarak yeni alışveriş ve iş merkezleri, gecekondu alanlarındaki yoğun apartmanlar, tarihi ve doğal alanlardaki oteller artık içselleştirilmiş görünmektedir. Bununla birlikte; birinci sınıf tarım alanlarında toplu konut üretmek, orman alanında formula pisti yapmak, Haydarpaşa Limanı ve Garı'nın olduğu alana yoğun yapılaşma önermek, yolcu garları ile birlikte demiryolu sistemlerini kent dışına taşımak ve bunları "kentsel dönüşüm" adı altında sunmak kabul edilemez bir tutumdur.

Finansman ve büyüme ile ilgili sorunları yalnızca sahip olunan gayrimenkuller üzerinden çözümlenmek mümkün değildir. Unutulmamalıdır ki kentsel dönüşüm tarif edilirken; "sürdürülebilirlik", "insan odaklılık", "katılım", "stratejik yaklaşım, program ve planlama" gibi kavramlarla birlikte anılmaktadır.

Kayseri örneğinde açıkça görülebileceği üzere kentsel dönüşüm adı altında terk edilen alanlardan oluşabilecek rant yeni demiryolu bağlantısının finansmanına bile yetmemektedir. Buda göstermektedir ki TCDD'nin Kurumsal bazda belediyelerle iş birliği içerisinde yürüttüğü kentsel dönüşüm projeleri sisteme dönük bir finansman kaygısının ötesine geçmiş ve bir anlamda talan niteliğine bürünmüş durumdadır.

Kaynaklar

- [1] Bayram, A. Müfit, Kentsel Dönüşüm Sorunu Hakkında
http://www.yayed.org/resimler/ekler/45117b0e0a11a24_ek.doc?tipi=7&turu=X&sube=0
- [2] Bayram, A. Müfit, Kentsel Dönüşüm Yasa Tasarısı Üzerine, http://www.yayed.org/genel/bizden_detay.php?kod=227&tipi=7&sube=0, Eylül 2006
- [3] Prof. Dr. Zekai Görgülü, YTÜ Mimarlık Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Başkanı Cumhuriyet Gazetesi, 21.10.2005
- [4] Dr. Ethem Torunoğlu, "Kentsel Dönüşüm" Pazarlamanın Dayanılmaz Hafifliği – 25.10.2005 http://www.sendika.org/yazi.php?yazi_no=3681
- [5] Derya Karadağ, Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Tanımı Nedir? www.arkitera.com, 14 Aralık 2007
- [6] Prof. Dr.-Ing. Ergin, Şenel DEÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İzmir ve arkadaşları, Hedeflenen Kentsel Dönüşüm Sürecinde Planlamanın Sosyal-Ekonomik ve Ekolojik İçerikle Yeniden Tanımlanması, *International Gazimagusa symposium: Akdeniz üçlemesi değişim dönüşüm bildirimi, Famagusta, Turkish Republic of Northern Cyprus; Eastern Mediterranean University, 2004* Edited by: Uğur Ulaş Dağlı
- [7] Prof. Dr. Ekler, Cüneyt Çankaya Üniversitesi, Türkiye Kent Merkezlerinin Dönüşümünde Kullanılabilir Yöntemler *International Gazimagusa symposium: Akdeniz üçlemesi değişim dönüşüm bildirimi, Famagusta, Turkish Republic of Northern Cyprus; Eastern Mediterranean University, 2004* Edited by: Uğur Ulaş Dağlı
- [8] Şehir Y. Plancısı Kiper, H. Perihan, Küreselleşme Çağında Kentlerin Tarihsel-Kültürel Kimliklerinin Korunması Sorunu *International Gazimagusa symposium: Akdeniz üçlemesi değişim dönüşüm bildirimi, Famagusta, Turkish Republic of Northern Cyprus; Eastern Mediterranean University, 2004* Edited by: Uğur Ulaş Dağlı

ŞEHLA¹ BAKIYORUM DEMİRYOLLARINA HÜZNÜMDEN

Alparslan PARLAK
Kamu Yönetimi Uzmanı

“SAMAN SARISI

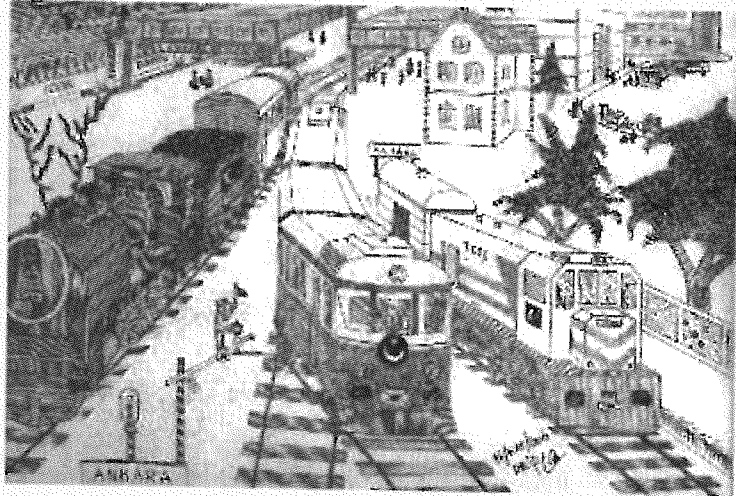
Vera Tulyakova'ya derin saygılarımla

I
Seher vakti habersizce girdi gara ekspres
kar içindeydi
ben paltomun yakasını kaldırmış perodaydım
peronda benden başka da kimseler yoktu
durdu önümde yataklı vagonun pencerelerinden biri
perdesi aralıktı
genç bir kadın uyuyordu alacakaranlıkta alt
ranzada
saçları saman sarısı kirpikleri mavi
kırmızı dolgun dudaklarıysa şımarık ve somurtkandı
üst ranzada uyuyanı göremedim
habersizce usulcacık çıktı gardan ekspres
bilmiyorum nerden gelip nereye gittiğini
baktım arkasından
üst ranzada ben uyuyorum/....”

Nazım Hikmet RAN

Bir tren garını ve orada yaşanan, oradan hayata yayılan öyküleri Nazım Hikmet'in Saman Sarısı şiirinden daha iyi ne anlatabilir ki? Demiryollarının soluklanma yerleridir garlar. İçinde sessiz ve derin uykular barındıran, içinde kavuşmanın sarhoşluğuyla dört nala koşan. Günlerin olanca acımasızlığına rağmen, içinde kanayan kesikle her yeni güne büyüyen, belki de, sigarasının dumanını ayışığına savuran, gözleri şehla adamların, kadınların hayata bakışıdır garların tarihi. Çünkü garlar dört zaman diliminin vazgeçilmez özneleridir demiryollarında.

Demiryolları nasıl bir öykünün ilhamıdır? Bu öyküde demiryolları ne ifade eder? Soğuk, fırtınalı bir havada solgun mintanıyla sevdiğinden ayrılan adamın sessiz



bestesidir. Her yolculuk boyunca, yoksul ama onurlu Anadolu insanının yeşeren bahar dalları gibi rengârenk kaynaşmasıdır. Buharlı lokomotifin kazanına atılan memleket kömürüdür. Bacasından maden-

¹ Siyaha çalan mavi gözlü



**Ben
gecenin o
ısıtan
dinginliğinde
şehla
bakıyorum
raylara
uzun uzun ve
uzanıyorum
sevdamin
hayaliyle
kompartıma-
nıma. Bur-
numda belli
belirsiz bir
leylak
koku...**

ci selamı duyulur. Gecenin koynuna doğru ilerlerken saatler, yanan sarma cigaranın yanbaşındaki demli kaçak çaydır. Gözleri umut pınarlarıyla nemli kadınların, ikinci mevkide çocuklarına daha bir güçlü sarılışıdır. Sınırboylarına katar katar Memet taşıyan bağımsızlık gönüldeşidir. Manda ve himayeyi sevmeyen nazlı seher yeli gibi yürüyen Cumhuriyet Ceylanıdır. Bir selamlaşma coşkusudur, ne çok köy, kasaba, kent dolaşan. Beraberliklere ve ayrılıklara sığınma evi olan gar binalarıdır, sığınanı ele vermeyen, halk aşığı, zor gün dostudur. Her türlü olanaksızlığın içinde “Yapabiliriz” denilerek ortaya çıkarılan DEVRİM otomobildir. Her türlü “İç Kuşatma”ya rağ-

men DEVRİM’i yapmaya gönül koymuş, çalışkan, inançlı yurtsever kadrolardır.

Sesim titriyor Afyon ovasından geçerken tren. Buharının boğazını çatlatırcasına çıkarttığı duman, içimde gezinen milyonlarca düşüncenin saçlarını okşuyor, öylece şımarık. Tarihi kanla yazılmış bir kente saygı duruyor buharlının düdüğü. Yine yağmurlar yağdı ruhumun belli belirsiz caddelerinde. Issız sokaklar gözlerimden su olup aktı. Ben gecenin o ısıtan dinginliğinde şehla bakıyorum raylara uzun uzun ve uzanıyorum sevdamin hayaliyle kompartımanına. Burnumda belli belirsiz bir leylak kokusu...



Röportaj

Röportaj: Tekin AVANER

DEMİRYOLLARIMIZIN DÜNÜ, BUGÜNÜ VE YARINI

Yunus AKIL;

1971 yılında Ardahan'ın Göle ilçesinde doğdu.. İlk ve ortaokulu Göle'de, liseyi 1989 yılında Eskişehir Demiryolu Meslek Lisesi'nde tamamladı. Ardında aynı yıl TCDD Genel Müdürlüğünde memuriyete başladı, memuriyeti esnasında Gazi Üniversitesi İİBF Maliye Meslek Yüksek Okulu'nu 1993 yılında, Hacettepe Üniversitesi Belge Bilgi Yönetimi bölümünü 2002 yılında tamamladı. Yöresel birçok gazete ve derginin yayınlanmasında yer aldı.

Kamu emekçilerinin mücadelesinde BTS çatısı altında Ankara Şube Başkanlığı dahil her türlü görevde bulundu. Şubat 2007 tarihinden beri BTS Genel Başkanlığı görevini sürdürmektedir. Evli ve bir çocuk babasıdır.

Projenin başlangıcından bu güne bir göz attığımızda projenin bir düşünsel alt yapının, ürünü olmadığını rahatça görebilmekteyiz.

lilerine yönelttim. Ama cevabını alamadım. Daha doğrusu onlar da bilmiyor. Çünkü proje bütünlüklü değil. Kervan yolda dizilir misali yürütülen bir proje.

8 Haziran 2003 tarihindeki hızlı tren temel atma töreninde Başbakan Erdoğan 5

Aralık 2005 tarihinde Ankara-İstanbul arası hızlı trenin eş zamanlı olarak işletmeye açılacağını ifade etmişti. Ama o tarih geçti. Ardından 29 Ekim 2006 denildi. Ardından 23 Nisan 2007 denildi. En son 2008 ortalarında Ankara-Eskişehir etabının işletmeye açılacağı söylendi ama o tarih de geçti. İşletmeye konulan herhangi bir hızlı tren ortalarında görünmüyor.

AKP 22 Temmuz öncesi seçim bildirgesinde hükümet ise hükümet programında Ankara-Eskişehir etabının tamamlandığını yazmıştı. Ankara-İstanbul'u bırakan, tamamlandı dedikleri hat bile halen tamamlanmış değil. Ankara-Esenkent ve Hasanbey-Eskişehir arasında eksiklikler çok, Eskişehir hızlı tren garına daha yeni başlandı. Ankara hızlı tren garını ise mahkeme durdurdu. Oysa Ankara İstanbul arasının en sorunsuz kısmı bu kesimdir. Eskişehir İstanbul arasında ise henüz ortada bir şey yok. Gerek arazi yapısı gerekse güzergâh oldukça sorunlu.

Zaten projenin başlangıcından bu güne bir göz attığımızda projenin bir düşünsel alt yapının, ürünü olmadığını rahatça görebilmekteyiz. Önce rehabilitasyon projesi olarak başlıyor. İhale aşamasında 200 km/s hızlı tren projesine çevriliyor. Proje yürürken sürat sonradan 250 km/s çıkarılıyor.

Kimse neden 160 km daha kısa olan Ayaş'tan geçen güzergâhtan vazgeçildiğini sorgulamıyor.

Gebze'den öte nasıl gidileceği konusundaki soruların cevap-



ları ise alınabilmiş değil. Hızlı trenlerin Marmaray'dan geçip geçmeyeceği ise ayrı bir sorun! Kısaca önceki proje hızlandırılmış tren projesiydi. Trajedi ile noktalandı. Bu proje ise sulandırılmış hızlı tren projesine döndü.

MM: Anlaşılan Marmaray projesi konusunda eleştirilerin var? Bu projeyi neden eleştiriyorsunuz?

Genelde ulaşım özelde ise demiryolu projelerine baktığımızda bütünlüklü bir çaba göremiyoruz. Hızlı tren projesi böyle bir projeydi ne siyasi partilerin seçim bildirgelerinde ne de hükümetlerin programlarında bununla ilgili tek cümle yok. Ama bakıyorsunuz bu proje uygulamaya konuluyor! Ülkenin kaderini etkileyecek projeler kamuoyunda yeterince tartışılmıyor. Marmaray projesine baktığımızda projenin asıl hedefinden her geçen gün saparak İstanbul'un şehiriçi ulaşımına hizmet edecek bir şekle büründüğünü görmekteyiz. Bizim 1. eleştirimiz bu noktada. Biz sendika olarak projenin başlangıcında olduğu gibi Avrupa ve Asya'daki ulusal ve uluslararası demiryollarımızı birbirine bağlayan amacı olsun diyoruz. 2. eleştirimiz bu proje ile Haydarpaşa gar ve limanı by pas edilecek ve buralar Ticaret merkezi yapılarak demiryollarından koparılacaktır. 3. eleştirimiz Gebze-Haydarpaşa arası hatlar 2 den 3'e çıkarılmasıyla buradaki tarihi doku yıkılmak zorunda kalacaktır. 2 hattın banliyölere tahsis edilmesiyle de tek hat üzerinde hem hızlı tren, hem yük trenleri, hem de yolcu ekspreslerinin nasıl işleyeceği önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

MM: Son süreçte demiryolları özelliklerle kazalarla gündeme gelmeye başladı. Bu kazaların altında yatan nedenler nelerdir?

Aslında kazaların artış süreciyle TCDD'nin yeniden yapılanma süreci birbirine paralel gidiyor. Dünya bankası ve AB finansıyla uygulamaya konulan yeniden yapılanma projeleri beraberinde demiryolu güvenliğini de tartışılır hale getirmiştir.

Yeniden yapılanma projeleri en fazla AKP hükümetleri zamanında uygulamaya konmuş ve beraberinde demiryolları tarihinin en büyük kazaları da bu süreçte meydana gelmiştir. Pamukova Hızlandırılmış tren faciası, İlk özel tren olan Erdemir treninin uçması, Tavşancıl karambolu, Temelli hemzemin geçit kazası, Kütahya'daki Pamuk-kale ekspresi kazası vb.

Diğer yandan iş kazaları da beraberinde artmış, özellikle makasçı, manevracı ve gard fren unvanlarının Tren teşkil memuru adı altında birleşmesinden sonra tersanelerle yarışarcasına ölüm ve yaralanma (Bacak kopma vb) ile sonuçlanan kazalar olağanlaşmıştır.

MM: Bir rakam verebilir misiniz?

Sadece 2007 Mart ayından bu yana iş kazası sonucunda 4 manevracı arkadaşımız tren altında kalarak canlarını kaybetmiş 5 manevracı arkadaşımız da sakat kalmıştır.

MM: Haydarpaşa yasası olarak da bilinmeyen bir yasa meclisten geçti? Sizce bu yasa demiryollarını nasıl etkileyecek?

AKP iktidarı döneminde Demiryolu taşınmazları haraç mezat satılması, garların yerleşim yerlerinin dışına taşınma düşüncesi ile yeni rant alanları yaratılmaya çalışılmasıyla sürekli gündeme gelmiştir. Bunu gerek sendikamız gerekse liman iş sendikası açtığı davalarla durdurmuştur. Hükümet bunu aşmak için çıkardığı bir torba yasayla Haydarpaşa Garı'nın ve önemli merkezlerdeki taşınmazların satılarak karayolu yapımı için kullanılmasının önü açılmıştır. TCDD demiryolu işletmesi adeta emlakçı kimliğine bürünmüştür. Demiryolu taşınmazları satılırken demiryollarının gelecekteki ihtiyaçları düşünülmeden beklenen fiyat sloganıyla satılıyor.

MM: Bir de Demiryolu Kanunu gündemde. Sizce bu kanun ne getirip ne götürcek? Hangi ihtiyaç üzerine böyle bir kanun çıkarılıyor?

Bu kanun demiryollarının ve ülkemizin ihtiyaçları üzerinden değil, IMF ve Dünya

Sadece 2007 Mart ayından bu yana iş kazası sonucunda 4 manevracı arkadaşımız tren altında kalarak canlarını kaybetmiş 5 manevracı arkadaşımız da sakat kalmıştır.

bankası diğer bir deyişle uluslararası sermayenin ihtiyaçları üzerinden hazırlanan bir kanun taslağıdır. Demiryolcular açısından bu kanun demiryolcuların demiryollarından atılmasını, demiryollarının özelleştirilmesi işyerlerinin kapatılması ya da tasfiye edilmesi, TCDD taşınmazlarının peşkeş çekilmesini ifade etmektedir. Diğer yandan çalışanların örgüt-süzleştirilmesini yani sendikasılaştırılmasını ifade etmektedir. Demiryolcular Mersin Limanında bunu çok iyi gördüler.

MM: Mersin limanında ne oldu?

Biliyorsunuz limanlar TCDD'nin en önemli finans kaynaklarından biridir. AKP Hükümeti 2005 yılında gelirleri demiryollarının yatırımlarında kullanılacak iddiasıyla TCDD Limanlarını özelleştirme kapsamına alarak, Uluslararası tekellerin beklediği fırsatı yaratmış oldu. Mersin Limanı göz açıp kapanana kadar mevcut kurulu düzende yıllık ettiği kardan daha düşük taksitlerle satılıverdi. Limanın özelleştirilmesi ile sadece demiryolları ve kamu bu kaynaktan mahrum bırakılmadı. Özelleştirme sonrasında Mersin Limanı'nın 1500 e yakın çalışanı bir günde limandan ayrılmak zorunda bırakıldı ve liman 0 (sıfır) personelle devredildi. Çalışanlar aileleri ile perişan oldu. Çoğu emekli olmak zorunda bırakıldı. Diğerleri ise yurdun dört bir yanına dağılmak zorunda bırakıldı.

MM: Diğer Limanlarda durum nedir?

Maalesef özelleştirmeler aynı mantıkla hızla devam ediyor. İzmir, Bandırma ve Derince'de süreç işliyor. İskenderun ise Mersin'e alternatif yaratabileceği kaygısıyla işlevsizleştirilmiş durumda. Haydarpaşa'da ise rant hırsıyla bambaşka projeler üretiliyor. Sadece liman değil Anadolu'dan İstanbul'a girişin sembolü haline gelen gar binası da bu hırsa kurban edilmek isteniyor.

MM: Çalışanların buna tepkisi yok mu?

Bu tasarı bünyesinde çalışanların dirençlerini ortadan kaldıracakları düşünülen hükümler de içeriyor. Bu hükümlerle çalışanları tepkisiz kılmaya kanun çıkmasına taraf yapmaya çalışıyorlar.

MM: Ne gibi hükümler var yasa da?

Emekliliği gelenlerin %30 daha fazla emekli tazminatı verilerek emekli edilmesi, emekliliğine 7 yıl kadar kalanlarınsa maaşlarının %60 kadarını alıp

ücretli izinli sayılmaları ve emeklilik tarihleri geldiğinde ise emekli olmaları. Bunlarla teşvik etmeye çalışıyor. Bunları kabul etmeyenleri ise havuza alıp başka kurumlara nakil ederek emekliğe zorlayacaklar. Yani verilen rüşveti kabul etmeyeceklerle aba altından sopa gösteriliyor.

Ancak demiryolu çalışanlarının sahnelenmeye çalışılan bu oyunu bozacak birikim ve kararlılığa sahip olduğu göz ardı ediliyor.

MM: Buna Sendikanızın tepkisi ne olacak?

Sendikamız başından beri yeniden yapılanma adı altındaki çalışmaları genelde kamu hizmetlerinin, özelde ise demiryollarının tasfiye süreci olarak görmüş, bu girişimlere karşı olmuş ve kurulduğu günden beri demiryollarında bu anlamda yalnız kalmış olsa da bunun onurlu mücadelesini vermiş, uygulamaları fiili ve meşru mücadelesi ile durdurmaya çalışmıştır. Hukuksuz uygulamaları ise yargıya taşıyarak durdurmuştur. Çeşitli kampanyalar düzenlemiş ve bu uygulamaları demiryolculara ve kamuoyuna teşhir etmiştir. Demiryolu kanuna karşı da aynı kararlılıkla mücadelesini sürdürmektedir.

Bu kanun bizlere iki seçenek sunmuştur ya teslim olup susmak ya da teslim olmayarak mücadele etmek. BTS teslim olmamayı, mücadele etmeyi seçmiştir.

MM: Son olarak vermek istediğiniz bir mesaj var mı?

Sizin aracılığınızla bir kez daha siyasi iktidara ve TCDD yönetimine sesleniyoruz. Demiryollarındaki yıkımı durdurun. Demiryolu yasa tasarısını geri çekin. Taşınmazların haraç mezat satışından vazgeçin. Siyasi kadrolaşmaya ve hukukuz uygulamalara son verin. IMF ve Dünya bankasının talimatlarını değil halkın taleplerini dikkate alın.

Genelde ülkemiz ulaşımının girdiği çıkmazın aşılması, özelde ise demiryollarımızın mevcut durumunun iyileştirilmesi günü birlik çözüm ve siyasi şovlarla değil ülkenin gerçekliğine uygun bir Ulaştırma Ana Planının uygulanmasıyla sağlanıp gerçeğini görün.

Görüşlerimizi ifade etme olanağı verdiğiniz için derginize teşekkür eder çalışmalarınızda başarılar dilerim.

Çok teşekkür ederiz.

MARMARAY PROJESİ ULAŞIM PROJESİ DEĞİL, KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİDİR

Soner ÖNAL
Demiryolu Çalışanı

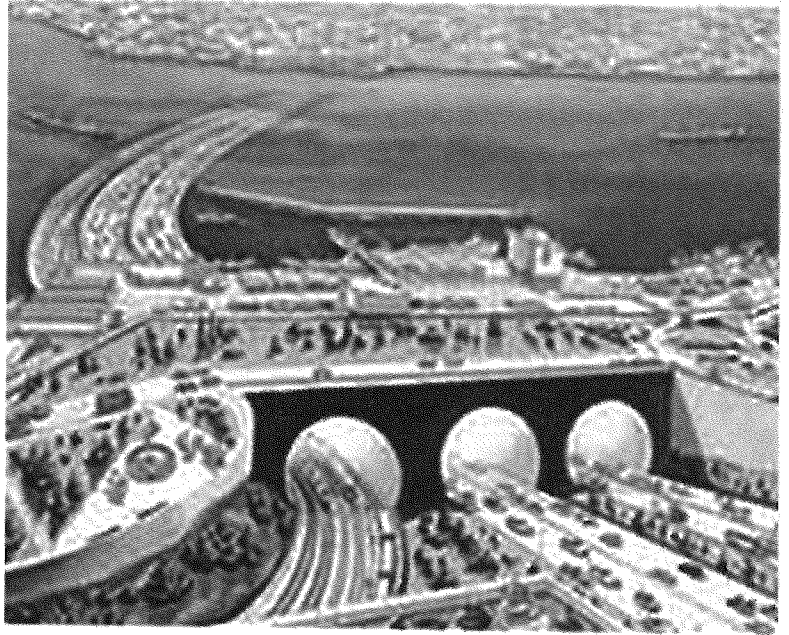
“Yüzyılın Projesi”, “Yüzyıllık Hasret Sona Eriyor” gibi vitrine dönük sözlerle kamuoyuna tanıtılan Marmaray Projesi, şu ana kadar projeyi işleme koyan ve yürüten DLH Genel Müdürlüğü ve Ulaştırma Bakanlığı yetkililerince kamuoyuna tek taraflı olarak tanıtıldı. Sanal ortamda hazırlanmış verilere dayanılarak, İstanbul’un ulaşım sorununun çözüleceği yönünde vaatlerle süslendi. Peki bu proje gerçekten sanıldığı gibi, bir çözüm getirecek mi? İşte Marmaray gerçekleri.

İstanbul’da planlama ve kentleşme ile ulaşım ağının oluşum süreci

Kentin gelişiminde demiryolu, gar ve liman yapımı ile kentin batı yakasında Şişli’ye kadar uzanan tramvayın işletmeye sokulması etkili olmuştur. İstanbul; batıda Halkalı, kuzeyde Levent ve doğuda Tuzla’ya kadar uzanan doğu-batı koridoru üzerinde genişlemiştir. 1973 yılında ilk boğaz köprüsünün yapılması ve faaliyete geçmesi ile E-5 karayolunun yapımı sonucu İstanbul; doğuda Gebze’ye, batıda Silivri’ye kadar genişleyen çok uzun bir koridora yayılmış, TEM otoyolu ve ikinci boğaz köprüsünün yapımı ile de kent sahilinden uzaklaşarak kuzeye doğru kaymıştır. Sonuçta, İstanbul’un kentleşme sürecini tayin eden ulaşım ağının oluşturulma süreci olmuş ve geline nokta İstanbul trafik keşmekeşi ile anılan, yaşanılmaz bir kent haline getirmiştir.

Günümüzde İstanbul Trafik ve Karayolu Ulaşımının Durumu

İstanbul’un geçmişten bugüne devam eden yatırımları açıkça göstermektedir ki,



ulaşım sektörü karayolu ağırlıklıdır. 700 km’yi aşkın bir karayolu ağına sahip olan İstanbul’da, karayolu trafiği, aynı zamanda uluslararası bağı da olan TEM ile E-5 yolları ve bu yolların bağlantıları ile her iki boğaz köprüsü üzerine kuruludur. Karayolunun tüm yolculuklar içindeki payının % 91 civarında olduğu görülmektedir. Bunu % 3 ile denizyolu, % 6 ile de demiryolu (diğer raylı sistemlerle birlikte) takip etmektedir.

Sanayi ve ticaret alanlarının dağılımına bakıldığında ise; bu bölgelerin Avrupa yakasında kuzeyde TEM ve bağlantı yolları üzerinde doğu-batı ekseninde dağılım gösterirken, E-5 üzerinde de Bakırköy’den Şişli’ye kadar uzanan kuzey yönünde bir yay şeklinde yoğunlaştığı görülmektedir. Anadolu yakasında ise, sanayi ve ticaret alanlarının daha çok Kadıköy’den Tuzla’ya



**Bir deniz
şehri olan
İstanbul'da
1990-2005
döneminde
şehir hatları
vapurlarının
yolcu kaybı
% 42'ye
ulaşmıştır.**

kadar E-5 üzerinde kurulu olduğu, Dudullu-Ümraniye-Sultanbeyli gibi merkezlerin de TEM bağlantılı yollar üzerinde kurulu olduğu görülmektedir.

İETT'nin 2005 yılı verilerine göre 33 hat boğaz geçişinde çalışmaktadır. Bu hatlardan 19'u 1.köprüyü kullanırken, 14'ü 2.köprüyü kullanmaktadır. Yine İETT'nin verileri istatistiksel olarak değerlendirdiğinde, günde ortalama 100.131 kişi İETT araçlarıyla (Özel Halk Otobüsleri de dahil) (eşit yolcu dağıtımı hesabı üzerinden) boğazdan geçiş yapmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2005 yılı verilerine göre ise her iki boğaz köprüsünden günde toplam 374.437 araç geçiş yapmaktadır. İETT ve Özel Halk Otobüsleri(ÖHO) hariç günde yaklaşık 170.000 otomobilin tek yönde olmak suretiyle boğazdan geçiş yaptığını rahatlıkla söyleyebiliriz. Bu da tek yönde geçişin %93'ünü otomobillerin (ticari taksiler de dahil) oluşturduğu sonucuna götürür bizi.

Araştırmalarda elde edilen bilgilere göre otomobil kullanımında araç başına düşen yolcu sayısı 1,5-2,0 aralığında gözükmektedir. Bu noktadan hareketle, köprülerden tek yönde 255.000-340.000 aralığındaki yolcunun 170.000 otomobil ile köprüden geçtiği gibi korkunç bir rakam karşımıza çıkmaktadır. Halbuki İETT'nin verilerine

göre 33 hattın gün içinde yaklaşık 1.600 olan tek yön geçişleriyle yaptığı yolcu taşımaması 50.000 civarındadır.

İstanbul'da Denizyolu ile Yolcu Taşımacılığı

İstanbul'da deniz üzerindeki yolcu taşımacılığında, İDO deniz otobüsleri, yine İDO'ya ait olan şehir hatları vapurları ve Ro-Ro'lar ile özel motorlar kullanılmaktadır. Ro-Ro'lar daha çok araç taşımacılığı için tasarlanmış olmakla birlikte, yolcu taşımacılığı da yapmaktadır. İDO tarafından yapılan açıklamalar, denizyolu ile taşınan yolcu sayısının her geçen gün azaldığını göstermektedir ki, 2005 yılı itibariyle, özel motorlar ve deniz otobüsleri de dahil, günde taşınan yolcu sayısı 160.000 olarak gerçekleşmiştir.

Bir trend dahilinde bakıldığında bir deniz şehri olan İstanbul'da 1990-2005 döneminde şehir hatları vapurlarının yolcu kaybı % 42'ye ulaşmıştır.

Sonuçta, İBB yönetimi; yanlış ve yanlış politikaları ile denizyolu taşımacılığına darbe vururken, aynı zamanda da ulaşım da karayoluna öncelik vermesi nedeniyle, İstanbul trafiğinin bugünlere gelmesine sebep olmuştur.

Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı banliyö hatları ile merkezi garlar ve H.Paşa limanının bugünkü mevcut durumu ve işlevleri

Haydarpaşa Limanının bugünkü durumu

Haydarpaşa Limanı, işlevi itibariyle ülkenin en büyük 3.limanı olup, liman sahası dışında Göztepe'de, yıllık tutma kapasitesi 52.800 TEU olan 55 bin metrekarelik ayrı bir konteynır kara terminali olması açısından da ülkede tektir. Bu terminalde konteynır içi doldurma/boşaltma ve gümrükleme işlemleri yapılmaktadır. Haydarpaşa Limanı Türkiye'nin dış ticaret hacminin yarısını karşılamaktadır.

Boğaz geçişlerinde herhangi bir kaza veya olağanüstü bir durum olması duru-

munda, Haydarpaşa Limanının ilk müdahalede bulunan yer olması ve bu konudaki yeterliliği açısından da, stratejik bir öneme sahiptir. Bu liman ile ilgili BİMTAŞ'a bağlı İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu ve İBB'nin itirafları da açık olup, limanın her hangi bir nedenle devre dışı kalması sadece İstanbul için değil, bölge ve ülke açısından ciddi riskler taşımaktadır.

Sirkeci Gar ve Sirkeci-Halkalı arası banliyö hattının bugünkü durumu

Sirkeci Garı aradan geçen 135 yıla ve her türlü yanlış ulaşım politikasına rağmen, işlevini korumakta, tarihi ve endüstriyel özelliklerini yansıtır, İstanbul'un Avrupa kapısı olmaya devam etmektedir.

Sirkeci-Halkalı arasında günde karşılıklı 114 banliyö çalışmaktadır. Sirkeci varış ve kalkışlı olmak üzere günde Çerkezköy'e 1 adet, Uzunköprü'ye 1 adet, Kapıkule'ye 2 adet bölgesel tren çalışmaktadır. Yine Sirkeci kalkış ve varışlı olmak üzere her gün Yunanistan dostluk ekspresi ile Romanya treni ve yılda 1 kez de Orient ekspresi çalışmaktadır. Bunların haricinde Halkalı-Sirkeci arasında günde karşılıklı 4 adet yük treni çalışmakta, ayrıca yaz aylarında yurt dışına Ro-la taşımacılığı yapılmaktadır.

Sirkeci-Halkalı arasında 2006 yılı verilerine göre, günde 57.577 yolcu taşınmaktadır. Bölgesel trenlerin ise doluluk oranı normal zamanlarda % 60-70 olarak gerçekleşirken, hafta sonu ve bayram gibi tatil günleri ile yaz mevsiminde bu oran % 100'e ulaşmaktadır.

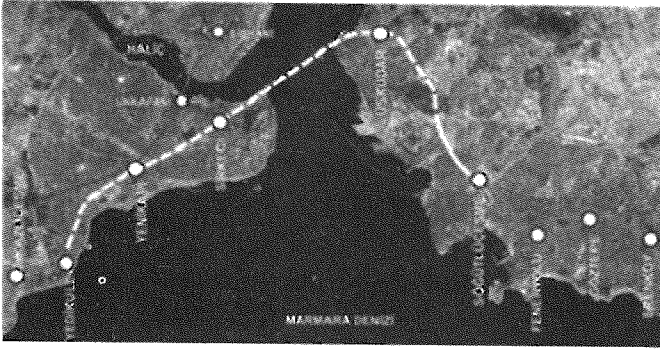
Haydarpaşa Gar ve Haydarpaşa-Gebze arası banliyö hattının bugünkü durumu(19)

101 yaşındaki dev bir çınar olan Haydarpaşa Garı, İstanbul'un gözbebeklerinden biri olmaya devam etmektedir. Yaklaşık 660.000 m²'lik bir alana kurulu olan Haydarpaşa Garı, içinde atölyeleri, müstemi-latları, işyerleri ve limanı ile birlikte tam bir ulaşım kompleksidir. Ve ulaşım entegrasyonunun sağlandığı en iyi örneklerden birisidir.

Haydarpaşa-Gebze arasında günde karşılıklı 116 banliyö treni çalışmaktadır. Kocaeli/İzmit ve Adapazarı merkezli çalışan 22 adet bölgesel treni mevcuttur. Türkiye'nin değişik illerine giden 10 Adet şehirlerarası tren (günlük) mevcuttur. Günde tarifeli



Sirkeci Garı



olarak çalışan 5 adet yük treni vardır. Bunların haricinde değişik zamanlarda özel trenler de çalıştırılmaktadır. Sefer sayıları özellikle bayram günlerinde ek seferler konularak artırılmaktadır. H.paşa-Gebze arasında çalışan banliyö trenlerinde günde ortalama 52.592 yolcu taşınmaktadır. Bölgesel tren olan Adapazarı Ekspresi ile de günde ortalama 20.000 yolcu taşınmaktadır.

Marmaray Projesi nedir?

Marmaray projesinden sorumlu kuruluş olan DLH'nın sitesinde proje şu şekilde tanıtılmaktadır:

“Dünyadaki en önemli projelerden biri olan Marmaray Projesi, İstanbul’un kentsel yaşantısını sağlıklı olarak sürdürebilmesi, kentlilere çağdaş bir kent yaşamı ve kentsel ulaşım imkânları sunabilmesi, kentin doğal tarihi özelliklerinin korunabilmesi için yüksek kapasiteli elektrik enerjisi kullanarak çevreyi kirliletmeyen bir projedir.

Proje, Avrupa yakasında bulunan Halkalı ile Asya yakasında bulunan Gebze ilçelerini kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle bağlamak amacıyla İstanbul’daki banliyö demiryolu sisteminin iyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçisi inşasına dayanmaktadır. Projenin tamamlanması ile birlikte öngörülen süreler;

- Gebze ve Halkalı arası 105 dakika
- Bostancı ve Bakırköy arası 37 dakika
- Söğütözü ve Yenikapı arası 12 dakika
- Üsküdar ve Sirkeci arası 4 dakika

MARMARAY projesinin hizmete girmesi ile Gebze-Halkalı arasında 2-10 dakikada bir sefer yapılacak ve bir yönde saatte 75.000 yolcu taşıma kapasitesi sağlanacaktır. Yolculuk süreleri kısıllanacak, Mevcut Boğaz Köprülerinin yükü hafifletilecek, İş ve kültür merkezlerine kolay, rahat ve çabuk ulaşım sağlayarak kentin değişik noktalarını birbirlerine yaklaştıracak ve kentin ekonomik yaşamına da canlılık katacaktır...”

Marmaray Projesinin Gerçek Kesiti

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı gibi Marmaray Projesi; nesnel verilere dayanmaksızın, İstanbul’un planlama sürecini, ulaşım koridorları ile meskenler ve işyerleri arasındaki ilişkiyi, İstanbul’un trafik sorununun nerelerde yaşandığını, yolculukların profilini araştırmadan, tahlil etmeden gündeme gelmiş bir projedir. Ayrıca, proje sayesinde elde edilecek faydalar ile ilgili veriler de gerçeği yansıtmamaktadır.

Ana hatları ile projenin iddialarının gerçeklerle karşılaştırılması konunun daha açık anlaşılmasını sağlayacaktır.

Yolculuk süresi teknik açıdan kısalıyor, tersine uzuyor!

Marmaray projesinin toplam parkur süresi 105 dakika olarak gösterilmektedir. Oysaki mevcut güzergahın verileri çok farklıdır. Kıyaslamalı Tablo-1’deki, bu farklılık açık bir şekilde görülmektedir.

DLH Genel Müdürlüğünün, proje tanıtımı için internet ortamında yayınladığı bilgilerde, mevcut hat

Tablo-1

Parkurlar	TCDD (mevcut) (max.dk)	Marmaray Projesi (max.dk)
S.çeşme-Gebze (banliyö)	55 (H.Paşa varış)	60
S.çeşme-Gebze (Bölgesel tren)	35-37 (H.Paşa varış)	60
S.çeşme-Gebze (şehirlerarası trenler)	30-32 (H.Paşa varış)	60
Kazlıçeşme-Halkalı (banliyö)	29,7	27 (bir durak eksiltilerek- bir durağın ort. kaybı 2-3 dk)
Kazlıçeşme-Halkalı (bölgesel ve anahat)	21-22	27

üzerinden yolculuk süresi 185 dakika gibi, astronomik bir rakamda gösterilmiş olup, bu bilgi tamamen yanıltıcıdır. Çünkü, bu veriler arasında “Sirkeci’den HAREM’e FERİBOT ile geçiş” gibi ilgisiz bir süre dahil edilme hatası yada kasti vardır. DLH’nın ne amaçla süre toplamına dahil ettiği belli olmayan Harem-sirkeci arasında çalışan İDO’ya ait feribot taşımacılığının ise, güzergah ile hiçbir ilgisi yoktur. Dolayısıyla, DLH’nın 185 dakika verisi, ilgisiz ve mesnetsizdir.

Marmaray Projesinde yeni olan sadece boğaz geçişidir

Bu proje kamuoyuna, İstanbul’a yeni bir raylı sistem projesi yapıyormuş gibi aksettirilerek, bundan hem siyasi prim elde edilmekte, hem de halk açıkça kandırılmaktadır. Projenin yeni olarak yapılan tek bölümü tüp geçit ile tüm geçidin mevcut TCDD hatlarına bağlantısına kadar olan yol olup, Marmaray’la ilgili kuruluşların, “Marmaray ile raylı sistemler artacak” savı gerçek dışıdır. Ve bunun DLH’nın verileriyle anlatımı 13,3 kilometredir.

Geri kalan 63 km’lik hat kesimi TCDD’ye ait mevcut hatların rehabilite edilmesi ile projeye dahil edilmiş olup, bu proje; İstanbul’un tıkanan trafiğinin olduğu yerde değil, mevcut demiryolu hatlarının üzerindedir. Boğazdan geçen yolcu ile sadece güzergah içinde yolculuk yapan kişi sayısının toplamı iddia edildiği gibi yüksek olmayıp, Marmaray Projesi ile taşınacağı iddia edilen sayının sadece yaklaşık “2/5’i” kadardır!

Marmaray projesinde bahsi geçen “saatte tek yönde 75.000 yolcu taşınacak” iddiasının günlük karşılığı 2.700.000 yolcuya (iki yönde) tekabül etmektedir. Bu iddianın gerçek dışı ve sanal olduğu Tablo-2’de açıkça görülmektedir:

Bu tabloda geçen veriler maksimum değerler dikkate alınarak ve yolcuların (boğazdan geçiş yapan) sadece Gebze-H.Paşa arasında karşılıklı olarak Sirkeci-Halkalı demiryolu güzergahındaki herhangi bir yere gitmek istediği (boğaz geçişi olmadığı için, karayolunu tercih ettiği iddiasından hareketle) ve muhakkak suretle boğazdan geçiş yaptığı varsayımından hareketle bulunmuştur. Dolayısıyla bu veriler, normal şartlarda çok daha alt düzeyde çıkacaktır.

Bu veriler ışığında, Marmaray projesiyle taşınacağı iddia edilen 2.700.000 yolcu sayısının ne kadar

Boğazdan geçen tüm ulaşım araçları	Her iki yönde günlük toplam yolcu sayısı
Deniz yolu geçişi	114.084
Boğaz köprüleri-İETT ve ÖHO	101.131
Boğaz köprüleri-otomobil	510.000-680.000
Boğaz köprüleri-dolmuş, kamyon vb.	18.000-20.000
Demiryolu (boğazdan geçtiği varsayılan)	13.793
Demiryolu (güzergah içinde yolculuk yapan)	96.207
(Belirli aralıkta olan sayılar en üst seviyeden alınarak elde edilen) TOPLAM	1.025.215

gerçek dışı olduğunun ortaya çıkması bir kenara, abartılı bir şekilde bulduğumuz 1.025.215 sayısının bile bir an gerçek olduğunu varsaydığımızda; “her iki boğaz köprüsünde hiçbir araç kalmayacaktır, boğazın her iki yakası arasında çalışan tüm vapur seferleri(ilgili hangi iskele olursa olsun) hiçbir yolcusu kalmayacağı için iptal edilebilecektir.

O halde 3. köprü, lastik tekerlekli için boğaz tüp geçişi projeleri neye hizmet etmektedir.

Rapor boyunca ortaya koyduğumuz veriler de açıkça göstermektedir ki, mevcut TCDD hatlarının sorunu kapasite sorunu değil, yolcu sayısının sürekli olarak azalmasıdır ve TCDD’nin banliyö hatlarında çalıştırdığı diziler, taşıma kapasitelerinin çok altında çalışmaktadır. Ve bunun başlıca nedeni de, yolcu akış profili doğru tahlil edildiğinde bulunmaktadır.

Karayolunu ve deniz yolunu kullanan yolcuların gittikleri güzergahın, TCDD güzergahı ile bir ilgisi yoktur

Abartılı rakamlarla ve ulaşım yönünün aynı olduğu varsayımından hareketle elde ettiğimiz 1.025.215 yolcu sayısının bile, hali hazırdaki İstanbul gerçeği karşısında nasıl bir hayal olduğu açıkça görülebilmektedir.

İETT hatlarının boğaz geçişleri, Kartal bölgesinden Esenler'e kadar uzanan bir güzergah üzerinde yapılmakta olup, yapılan taşımacılık doğu-batı ekseninde ve kentin kuzey kısmına yöneliktir. Dolmuşlar da, Bostancı-Kadıköy ile Beşiktaş-Taksim-Şişli arasında çalışmaktadır.

Yani E-5 üzerinden giden bu hatlar da, kentin kuzey tarafına yolcu transferleri için kullanılmaktadır. Boğazdan geçiş yapan minibüs güzergahı yoktur. Boğazdan günde karşılıklı olarak geçtiği tahmin edilen 340.000 otomobilin (ticari taksiler dahil) kullandığı güzergah, doğal olarak TEM ve E-5 üzerinden olup, kentin kuzeyinde kalmaktadır. Bu durum dahilinde, bu araçların demiryolu güzergahı yakınlarına ulaşmaya çalıştığını düşünmek, hiç de akılcı olmayacaktır.

2005 yılı verilerine göre günde 160.000 yolcu taşıyan şehir hatları ile deniz otobüsü ve özel motorların, güzergahları itibariyle %44'ü Eminönü'ne gidip gelmektedir. %56'lık kısmı ise, tarihi yarımada'nın kuzey tarafı(%44'ü Karaköy-Kabataş-Beşiktaş) ile boğaz boyunca çalışmaktadır.

Sanayi ve ticaret alanlarının dağılımına bakıldığında ise; bu bölgelerin de ana ulaşım aksları(karayolu) üzerinde olduğu görülmektedir. Bu bölgeler Avrupa yakasında kuzeyde TEM ve bağlantı yolları üzerinde doğu-batı ekseninde dağılım gösterirken, E-5 üzerinde de Bakırköy'den Şişli'ye kadar uzanan kuzey yönünde bir yay şeklindedir.

Anadolu yakasında ise, sanayi ve ticaret alanlarının daha çok Kadıköy'den Tuzla'ya kadar E-5 üzerinde kurulu olduğu, Dudullu-Ümraniye-Sultanbeyli gibi merkezlerin de TEM bağlantılı yollar üzerinde kurulu olduğu görülmektedir.

İstanbul'un tek merkezli bir yapıya sahip olduğu yönünde birçok veri ve yorum vardır ki, bu merkezin kendi içinde merkezi ise, Taksim ve civarıdır. Anadolu yakasında ise, çekim merkezi olarak Kadıköy görülmektedir.

Verilerden de görüleceği üzere; ilk ve direkt olarak Sirkeci ve Haydarpaşa'dan banliyöye binen yolcu sayısı toplamı (serbest geçişlerle birlikte), 16.793'tür. Böyle bir durumda, serbest geçişler düşürülerek (ortalama 3.000), 13.793 rakamı elde edilir.

Bu rakam üzerinden sorulması gereken asıl soru; bu 14.000'e yakın yolcunun tamamının Haydarpaşa

açısından Kadıköy, Sirkeci açısından Eminönü gibi bir merkeze gitmeyerek boğazdan geçtiği düşünülebilir mi? Böyle bir düşünce hiç de nesnel değildir!

Gözlemler ışığında denilebilir ki, boğaz geçişi yapan yolcular genelde Haydarpaşa-Gebze banliyö parkurunu kullanan yolculardır. Ve ulaşım sisteminin örnek kombinasyonlarından olan tren+vapur bağlantısının olduğu Haydarpaşa'dan, Avrupa yakasına geçen yolcular genelde Karaköy vapuruna binmekte, Eminönü yönüne çok fazla bir akım olmamaktadır.

Kaldıkı, Eminönü-Karaköy/Haydarpaşa-Kadıköy arası geçişlerin süresi şehir hatları vapurlarıyla 20 dk'dır. Marmaray Projesinde bu süre Söğütlüçeşme-Sirkeci için 13 dk. olarak gözükmemektedir (yerin 50 mt. Altındaki bir istasyondan yukarı çıkış süresi ortalama 3 dk. varsayılırsa, bu rakam 16 dk.'ya tekabül eder.) Yani ortada 4 dakikalık bir kazanç vardır.

Bu kazançtan yola çıkarak; demiryolu+vapur kombinasyonunu kullanmak suretiyle yolcuların kıtalar arasında geçiş yapmasındaki bu 4 dakikalık yavaşlık nedeniyle, yolcuların demiryolunu değil de boğaz köprüleri üzerinden karayolunu kullandığını ve 4 dakikalık kazanç sağlayınca yolcuların Marmaray'a geleceğini düşünmek açık bir hayalpe-restlik, İstanbul'un ekonomik, kültürel ve yaşamsal dinamiklerini bilmemezlik olacaktır.

TCDD'nin mevcut banliyö hatlarına tüp geçidin eklenmesi sonrasında hesaba katılması gereken asıl veriler ise; Bostancı, Kadıköy ve Üsküdar'dan Eminönü'ne giden vapurlardaki günlük yolcu sayısı ile TCDD'nin banliyö hatlarının mevcut yolcu(günlük) sayısının toplamından ibarettir(Buna Karaköy vapurunun taşıdığı yolcu sayısı da eklenebilir).

Ve bu toplamın bugünkü karşılığı ise yaklaşık olarak (Karaköy ile birlikte); 225.500'dür. Bunun saatte tek yön karşılığı da; 6.263'dür. Maksimum değerlerle bu rakamlara ulaşılmasına rağmen, aslında projenin yapısı mevcut yolcunun da kaçmasına neden olacaktır.

Marmaray projesindeki güzergahların, mevcut güzergahlarda yapacağı değişiklikler de yolcu kaybını artıracaktır

Yapılmak istenen projeye göre, bazı yerlerde yeni istasyonlar eklenirken, bazı yerlerde de istasyonlar kapatılmaktadır. Yine projede öngörüldüğü üzere,

mevcut hat üzerinde yapılan kamulaştırmalarla insanlar evlerinden, sosyo-kültürel yaşamlarından kopartılacağı gibi, güzergahın değiştirildiği yerler yüzünden de, birçok kent sahibinin evi yıkılacaktır.

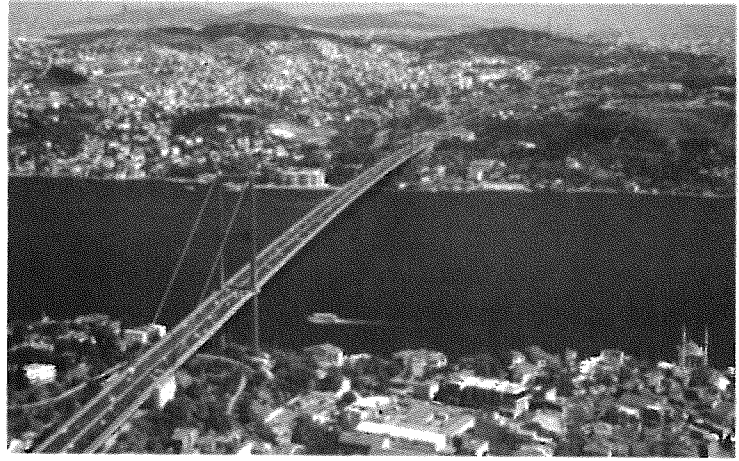
Projeye göre yeni eklenen istasyonlar; Sirkeci-Halkalı arasında; Ataköy ve Mustafa Kemal İstasyonu, Haydarpaşa-Gebze arasında; Başak istasyonu iken; Sirkeci-Halkalı arasında; Kanarya, Soğuksu, Menekşe, Yedikule, Kocamustafapaşa, Kumkapı, Cankurtaran, mevcut halleriyle yüzeydeki Sirkeci ve Yedikule istasyonları kaldırılmaktadır.

Projede gözle görülür parkur değişikliği, Kartal-Atalar arasına konan “Başak” istasyonuna giden yol ile görülmekte olup, bu güzergah değişikliği yüzünden mevcut hattın güneyinde(sahil tarafı) kalan birçok ev yıkılacaktır. Ancak, proje ile ilgili kamulaştırmalar gizlendiği ve CR1 olarak adlandırılan “mevcut TCDD Banliyö hatlarının rehabilite edilmesi ve 3 yola çıkartılması” inşaatı ile ilgili proje çizilip çizilmediği belli olmadığı için, güzergah değişiklikleri ile ilgili detaylı bilgi mevcut değildir.

Proje, transit taşımacılık için yapılmamaktadır

Marmaray Projesi ile ilgili inşaat çalışmaları başlayana kadar anlamını koruyan, “boğazın raylı taşımacılıkla kesintiye uğramadan aşılması” konusundaki fikrin asıl kaynağı “kıtaların birbirine bağlanmasıdır.” Böyle bir hedef aslen, transit taşımacılık için konulmuş olup, kent içi taşımacılık olgusu öncelik değildir. Ancak ne zaman ki bu fikir ile ilgili olarak merkezi hükümet, Marmaray projesini hazırlayıp inşaat çalışmalarını başlatmıştır, işte o zaman, bu projeye kaynaklık eden asıl fikir devre dışı bırakılmıştır. Ancak gerçeği yansıtmayan söylemler devam ettirilmekte olup, bu projenin AB uyum süreci ile bağı da kurulmaktadır.

Projeye göre, Marmaray’ın mülkiyetinin kimde olacağı da belli olmadığı gibi, böyle stratejik bir boğaz geçişinin yabancı ortaklı



bir konsorsiyuma devredileceği muhtemel bir gerçektir. Projenin taşımacılık ile ilgili düzenine göre, gece yarısı 00.00-05.00 saatleri arasında TCDD araçlarına, “Marmaray dizilerinin geçişlerinin bitmesi ile günlük bakım” haricinde izin verilebileceği söylenmektedir. Kaldı ki, bu bir anlaşma ile yapılacak olup, tüpten geçişin, anlaşmanın tarafı olan tüp geçit sahibinin iznine tabi olacağı açıktır!

Marmaray Projesi, trafik sorunu çözmeyecek, köprülerin trafiğini rahatlatmayacaktır

İstanbul’un ulaşım güzergahı, ulaşım koridorları arasındaki farklılık, ulaşım koridorlarındaki farklı yerleşim ve işyerleri göz önüne alındığında, projenin güzergahının yanlış olduğu ortaya çıkmaktadır.

Projenin uygulanması durumunda ortaya çıkacak yolcu sayısı belli olup, bu şartlar dahilinde boğaz köprülerindeki trafiğin rahatlayacağı yönündeki iddia da mesnetini yitirmektedir. Dolayısıyla proje yapısı itibarıyla, İstanbul Trafikine çözüm sunmayan bir projedir. Projenin çözüm olmayacağı daha başından bellidir ki, Lastik Tekirlekli Tüp Geçiş projesi ihale edilmiştir ve yakında inşaatına başlanacaktır.

Tarihi ve kültürel çevre iddia edilenin aksine yok olacaktır

Marmaray projesinin, İstanbul’a vereceği zararlardan birisi de, doğal ve kültürel değerlerin yok edilecek olmasıdır. DLH

Marmaray Projesi, trafik sorunu çözmeyecek, köprülerin trafiğini rahatlatmayacaktır

Proje, transit taşımacılık için yapılmamaktadır



tarafından bu konu iki noktada işlenmektedir. Bunlar; yüksek kapasiteli elektrik enerjisi kullanarak çevreyi kirletmeyen bir sistem getirileceği, tarihi ve kültürel çevrenin korunmasına katkı sağlanacağı iddialarıdır. Marmaray Projesinden sorumlu olan bir kurumun, kamuoyuna bilgi aktarırken, mevcut bilgileri doğru aktarması gereklidir. Ancak, proje ile ilgili olarak verilen bilgiler, bu gerekliliğe uyulmadığını göstermektedir. Şöyle ki;

Marmaray projesinin yüzeydeki güzergahı olan TCDD banliyö hatlarında zaten elektrikli işletmecilik yapılmaktadır ve çevre kirletilmemektedir. Bir inşaat projesi olan bu proje için, “tarihi çevrenin korunmasına katkı sağlanacak” ifadesi kullanılması, bilimsel değerlerle hiç örtüşmediği gibi, bu söylem aksi bir şekilde tezahür edecektir. Projenin inşaatı nedeniyle birçoğu tescilli bina olan gar ve istasyon binaları, köprüler, korunması gereken yeşil alanlar zarar görecektir, hatta yok olacaktır. Proje kapsamında, 28 istasyon binası yıkılacak, 14 istasyon binası ise yenilenecek yada devre dışı bırakılacaktır. Proje dahilinde yıkılacak sanat yapısı (alt geçit-üst geçit köprü vb.) ise, 156 olarak açıklanmıştır.

Sonuç itibarıyla bu projenin inşaatı nedeniyle, 150 yıla yaklaşan bir tarihin ve kültürün geri dönüşü olmayan bir şekilde yok edileceği açıktır.

Bir demiryolu projesi olan Marmaray Projesinde TCDD Muhatap değildir!

Demiryolu projesi olarak gösterilen Marmaray projesi ile ilgili olarak yapılan resmi sözleşmelerde

TCDD taraf/muhatap kabul edilmemiştir! Böylesi bir durum, proje ne için yapılıyor sorusunu da çok canlı hale getirmektedir.

Proje ile ilgili yapılan ihale sözleşmeleri ve şartnamelerde, TCDD’nin sözleşmenin tarafı olmadığı, “arayüz ortağı” olduğundan bahisle, sadece firmaların inşaat çalışmalarına yardımcı olan bir rol verilmiştir. Konunun asli muhatapı olan TCDD’nin, sözleşmelerde taraf görülmemesi beraberinde; gar ve istasyon oluşumları ile işletmecilik hakkındaki tüm taleplerinin dikkate alınmamasını, Gebze ve Halkalı’dan tüp geçit hattına yapılacak girişler için kontrol ve onay zorunluluğu getirilmesini, TCDD’ye ayrılan bir adet yolun dışında Marmaray dizilerinin çalışacağı yollara giriş izni verilmemesini, 00:00-05:30 saatleri dışında tüp geçide TCDD araçlarının girmesine izin verilmemesini de getirmiştir. Projenin mevcut durumunda, mühendislik ve kontrol hizmetleri dahi TCDD tarafından değil, özel bir şirket tarafından yapılmaktadır.

TCDD’ye ait olacağı söylenen ve TCDD’nin işletmecilik yapacağı iddia edilen bir projede TCDD’nin muhatap alınmamasının kabul edilebilir tarafı yoktur ve böylesi bir durum, niyeti sorgulatmaktadır.

Marmaray Projesinin vereceği zararlar ve demiryolu taşımacılığına olacak olumsuz etkileri

- Haydarpaşa ve Sirkeci Garları devre dışı bırakılarak, “kentsel dönüşüm” projelerine kurban edilecektir
- Deniz kenti İstanbul’da vapurlar yok edilecektir
- Tüp geçit iddia edildiğinin aksine ekolojik dengeyi bozacaktır
- Ülkenin dış ticaret hacminin % 50’sini karşılayan Haydarpaşa Limanı kapatılacaktır
- Eğer projede ısrar edilirse, banliyö hatları en az 2 yıl süreyle kapatılacak ve halk mağdur edilecektir. İstanbul bir kaosa sürüklenecektir.
- Yanlış güzergah seçiminden vazgeçilmez ve inşaat başlanırsa, ciddi rakamlarda toplumsal ve ekonomik maliyet oluşacaktır.
- o Yüzeyde yapılacak inşaat nedeniyle demiryolunun yakınında yaşayan on binlerce insanın yaşamı, en az iki yıl boyunca şantiyeye dönecektir.

- o Bir çok bölgede demiryolunun yanından giden sokak ve cadde yolları kullanılamaz hale geleceği için ayrı bir mağduriyet oluşacaktır.
- o Demiryolu güzergahı üzerindeki yaya ve karayolu alt-üst geçitleri de yıkılacağı için, ulaşım her yönü ile aksayacaktır.
- o Demiryolu hatlarını iki yıl süreyle kapatmanın İstanbul trafiğine olacak etkisi ile bunun ülke ekonomisine, çevreye ve toplum psikolojisine çok büyük olumsuz etkileri olacaktır.
- o Güzergahta bir çok tarihi yapı ve eser olduğu için, bunların taşınması, yıkılıp yeniden yapılması, vb. durumlar artı maliyettir.
- o Mevcut hatların sökülmesi ve taşınması artı maliyettir.
- o Yanlış güzergah seçimi yüzünden bir çok yerde kamulaştırmaya gidilmek zorunda kalınmış olup, bu da artı maliyettir.
- o İnşaat nedeniyle çalıştırılmayacak hatlardan ötürü TCDD'nin 180 milyon YTL zararı olacaktır.
- o Farklı bir güzergahta 2 hat olarak inşa edilebilecek olan hattın, mevcut hatta yapılması, 3 yol olması zorunluluğunu getirecek olup, artı maliyettir.
- o İnşaat sürecinin yaratacağı artı mağduriyet sebebiyle oluşacak hukuki ihtilaflar nedeniyle kamunun zararı artacaktır.

Güzergahı yanlış olan, yüksek ve onarılamaz maliyetler yaratacak ve İstanbul trafiğine çözüm getirmeyecek olan Marmaray Projesi için şimdi sorulması gereken soru şudur;

Marmaray Projesi ne için yapılıyor?

Marmaray Projesi, İstanbul'u "insansızlaştırma-yı" amaçlayan İstanbul İl Çevre Düzeni Planıyla da uyumlu hale getirilmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yetkisinde olmasına rağmen, BİMTAŞ A.Ş bünyesinde oluşturulan İMP tarafından usule aykırı yetki kullanımı ile hazırlanan "1/100.000" plan, tüm itirazlara rağmen, İBB Meclisi tarafından onaylanarak yürürlüğe sokulmuştur.

Konuyla ilgili olarak Mimarlar Odası ile Şehir Plancıları Odası tarafından İPTAL davası açılmış ve

bu plan iptal ettirilmiştir. Ancak, İBB yönetimi plan doğrultusunda fiili uygulamalarına devam etmiş ve bugünlerde de bu planı yeniden belediye meclisi gündemine getirmiştir. Ve TCDD de, belediye ile ortak hareket etmektedir. Planın ulaştırma ile ilgili öngörülerini bize bu gerçekliği açıkça göstermektedir.

Öncelikle planda, gerekçelerden biri olarak gösterilen, "kentin kuzeye doğru genişlemesinin durdurulması ve kuzeyde kalan yeşil alanların da korunması" savının samimi olmadığı, ulaştırma ana planı hazırlanmadan yapılan bu planda, ulaşım ile ilgili temel kararların "ileride değişebilir" şeklinde belirtilmesi ile hemen ortaya çıkmaktadır.

Daha bu planın yargı sürecinin devam etmesi nedeniyle uygulanabilirliği tartışmalı iken, Karadeniz Sahilini yok eden "Karadeniz Otoyolu ile İstanbul'un bağlantısının kurulması için 3.boğaz köprüsünün" merkezi hükümetçe gündeme getirilmesi ve bunun yerel yönetimce desteklenmesi de bu samimiyetsizliğin açık bir göstergesidir.

Kamuoyunun tepkisini çekmemek için de, 3.köprü planda gösterilmemiş ancak, "ulaştırma ilgili konularda planda değişiklik yapılabilir" şeklinde getirilen açık kapı ile 3.köprü için zemin oluşturulmuştur. Yine, gündeme taşınan "Lastik Tekerlekli Araçlar için Boğaz Tüp Geçidi" de bu planda gösterilmemiştir.

Planın ulaşım ile ilgili öngördüğü düzenlemeler yine karayolu ağırlıklıdır. Bunu da, Maltepe-Kartal arasında E-5 ile TEM arasına yeni bir yolun yapılması düşüncesinin plana işlenmiş olması örneğinde görmek mümkündür.



Lojistik merkezler oluşturulmasını hedefleyen bu hukuk dışı plan ile deniz ve liman kenti olan İstanbul'dan, "aynı zamanda boğazda subap görevini de gören" Haydarpaşa Limanının uzaklaştırılması hedeflenirken, kentin batı tarafına yapılacak olan yeni limanla, özel sektör limanları ilişkilendirerek, belirli bir kesime çıkar sağlanacaktır.

Yine planda da, açıkça gösterilen "öneri demiryolu" ile demiryolu sisteminin, yolcu değil yük taşıması yapmasının hedeflendiği açıktır. Çünkü planda önerilen demiryolu hatlarının güzergahları, lojistik merkezleri olarak gösterilen bölgelerle bağlantı sağlar bir niteliğe sahiptir.

Planın, "merkezi iş alanları, çekim merkezleri" olarak gösterilen güney sahili üzerindeki büyük kolu Marmaray güzergahındadır ve "MARMARAY PROJESİ NE İÇİN YAPILIYOR?" sorusu bu planla ortaya çıkmaktadır!

Planda "merkezi iş alanı, 1.derece merkezler, hizmet alanları, ticaret kongre ve turizm merkezleri" olarak adlandırılan "Kentsel Dönüşüm (Yağma)" alanlardır. Tuzla'nın kuzeyinden başlayıp, sahil şeridi üzerinden Bakırköy'e giden koridor ile bu koridorun Taksim-4.Levent ile bağlantısı arasındaki bölge Kentsel Dönüşüm yapılmak istenen bölge olup, Tuzla-Bakırköy arasındaki hattının, TCDD Banliyö güzergahına denk gelmesi tesadüf değildir.

Bu bölgelerde "Kentsel Dönüşüm (Yağma)" yapılabilmesi için, ciddi bir arazi potansiyeline ihtiyaç vardır ve bu arazi ihtiyacının karşılanabileceği tek yer, TCDD arazileridir. Bölge düzeyinde TCDD'nin hem gar ve istasyon arazileri, hem de istismak edilmiş alanları açısından 10 milyon metrekareye yaklaşan arazisi vardır ve bu arazi 76 km'lik Marmaray güzergahı boyunca uzanmaktadır.

Bu gerçeklik dahilinde, Marmaray güzergahının belirlenmesinde TCDD arazilerine el konulmak istenmesinin baz alındığı bir gerçektir. Marmaray Projesi kapsamında, İBB ve TCDD yönetimleri arasında yapılan toplantıların tutanakları, projenin TCDD arazilerinin yağmalanması amacını güttüğünü göstermektedir.

Bu tutanaklara göre hazırlanan taslak protokole, 1:100.000 planda yer alan bölgelerdeki TCDD arazilerinin belediye ile birlikte kentsel dönüşüm alanları olarak planlanmaları ve arazinin bir avuç zengine peşkeş çekilmesi öngörülmektedir.

Taslak protokole "kentsel dönüşüm alanı" olarak kullanılmak üzere istenen TCDD arazileri; "Yunus, Kartal, Maltepe Gar ve çevresi, Bostancı, Erenköy, Fenerbahçe, Söğütöççe, Haydarpaşa, Altunizade, Sirkeci, Yedikule, Yenimahalle, Zeytinburnu, Bakırköy, Yeşilköy, Halkalı, Bahçeşehir"dir.

Bu protokolün amacı; belediyenin kentsel dönüşüm projeleri yapması için arazi temin etmesini sağlamaktır. Marmaray Projesi ilk olarak gündeme geldiğinde, Haydarpaşa ve Sirkeci Garları proje kapsamında iken, 1:100.000 plan dahilinde projeden çıkartılması da buna en açık örnektir.

Sonuç ve çözüm;

Marmaray Projesi, İstanbul trafiğine çözüm olmayacak olan, "kentsel yağma (dönüşüm) amaçlı bir projedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul trafiğinden sorumlu kuruluşlar ile merkezi idarenin yanlış ve yanlış ulaşım politikaları yüzünden İstanbul trafiği bu duruma gelmiş olup, hali hazırda ortaya atılan projeler de göstermektedir ki, bu kurum ve kuruluşlar İstanbul trafiğini daha kötü hale getirecek projelere devam etmektedirler.

Ancak, bu yanlış, yanlış ve ranta dönük politikalarla rağmen, İstanbul trafiğinin sıkışıklığını gidermenin ve etkin bir ulaşım ağı oluşturulmasının yolları da vardır. Bunları başlıklar halinde sıralamak gerekirse;

3. boğaz köprüsü ve lastik tekerlekli araçlar için düşünülen boğaz tüp geçişinden derhal vazgeçilmelidir.

“Kentsel dönüşüm” projeleri derhal durdurulmalıdır.

- ✓ Marmaray projesi derhal durdurulmalı, ulaştırma alanındaki yetkin akademisyenler, konuya muhatap odalar ve kurum çalışanlarının örgütleri olan sendikalarla mutabakat sağlanarak yeniden ele alınmalıdır.
- ✓ Karayolunda faaliyet gösteren toplu taşıma araçlarının aynı güzergah üzerinde çalışması engellenmeli, dikey ve çapraz entegrasyon dahilinde güzergahlar yeniden tespit edilmelidir. Toplu ulaşım araçları arasında rekabet ortamı yaratacak uygulamalardan derhal vazgeçilmelidir.
- ✓ 3.boğaz köprüsü ve lastik tekerlekli araçlar için düşünülen boğaz tüp geçişinden derhal vazgeçilmelidir.
- ✓ “Kentsel dönüşüm” projeleri derhal durdurulmalıdır.
- ✓ Kent içine otomobil girişine sınırlama getirilmeli, kent merkezlerinin dışına kurulacak ve ücretsiz olacak otoparklardan yolcu transferleri toplu taşıma araçları ile sağlanmalı, belediye resmi değnekçiliğe son vermelidir.
- ✓ Otomobil kullanımını özendirecek yeni yol, kavşak, köprü yapımları ile “yedi tepe-yedi tünel projesi” durdurulmalı, toplu taşıma araçlarının etkin dağılımı hedef alınmalıdır. Kenti çirkinleştiren, yaşam alanlarını daraltan, meskenleri yaşanmaz hale getiren tüm köprülülükler, battı-çıktı tüneller kapatılmalı ve yıkılmalıdır.
- ✓ Toplu taşıma ucuzlatılmalı, kısa mesafe indirimleri getirilmelidir.
- ✓ Boğaz Köprülerinden geçişlerde, toplu taşıma araçlarına öncelik verilerek, tercihli yol uygulamasına gidilmelidir. Toplu taşıma araçlarına tercihli yol uygulaması, E-5 ve ana arterler için düşünülmelidir.
- ✓ İETT’nin organizasyon ve ekonomik yapısında yaratılan bozulmanın önüne geçilmeli, İETT güçlendirilmelidir.
- ✓ Deniz ulaşımının, kent içi ulaşım payının artırılması için, şehir hatlarının iskeleleriyle dikey entegrasyon sağlanan toplu ulaşım hatları kurulmalıdır.
- ✓ Deniz ulaşımında dışa bağımlı politikalardan vazgeçilmeli, yeni deniz otobüsü ve vapur alımı yerine, Haliç Tersanesi işler hale getirilerek, öz kaynaklar kullanılmalıdır.
- ✓ Deniz taşımacılığının özendirilmesi için yeni güzergahlar oluşturulmalıdır.
- ✓ Kente ulaşmada en büyük ihtiyaçlar olan; okul, hastane vb. gibi kurumların bölgeler bazında yenilerinin yapılarak etkin dağılımı sağlanmalı, bu kurumların tek merkezde toplanmasına son verilmelidir.
- ✓ Havaray ve metrobüs gibi, yine dışa bağımlı ve yüksek maliyetli, kenti de bozacak olan sistemlerden derhal vazgeçilmelidir.
- ✓ Metro ve tramvay hatlarının yapımında kent kuruluşları ve odalarla birlikte hareket edilmeli, konunun siyasi ve ekonomik rant malzemesi olarak kullanılmasının önüne geçilmelidir.
- ✓ Mevcut banliyö hatlarının çeken-çekilen araçları öz kaynaklar kullanılarak yenilenmeli, bu konuda yetkin sanayi kuruluşları olan TÜVASAŞ, TULOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ la birlikte çalışılmalı, günün koşullarına uygun, güvenli, konforlu ve seri araçlar kullanılmalıdır.
- ✓ Haydarpaşa Limanı kapatılmak yerine genişletilmeli ve geliştirilmelidir.

Kaynakça:

- (1) İBB’nin düzenlediği 1.Kent içi Ulaşım Şurası Taslak Kitabı
- (2) Ulaşım Raporu-2006
- (3) İBB’nin düzenlediği 1.Kent içi Ulaşım Şurası Taslak Kitabı/ Ulaşım Raporu-2006
- (4) Karayolları Genel Müdürlüğü sitesi
- (5) TCDD/Demiryolu Dergisi
- (6) Haydarpaşa Paneli kitabı-BTS yöneticisi Tugay KARTAL’ın sunumu
- (7) TCDD Genel Müdürlüğü verileri
- (8) DLH Genel Müdürlüğü sitesi
- (9) Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesinin 1/100.000 plana itiraz yazısı
- (10) DLH Genel Müdürlüğünün Marmaray tanıtım broşürü

12. HALK SAĞLIĞI KONGRESİ

Ankara'da Yapıldı

12. Halk Sağlığı Kongresi 21-24 Ekim 2008 tarihleri arasında Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı ve Halk Sağlığı Uzmanları Derneğinin (HASUDER) ev sahipliğinde Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Morfoloji binasında yapıldı.

İlk günün kurslara ayrıldığı ve ana temasının 'Cumhuriyet'ten bugüne ve geleceğe sağlık' olan kongreye ülkemizin çeşitli bölgelerinden 400'ün üzerinde halk sağlığı akademisyeni, uzmanı ve birinci basamak hekimi katıldı. Kongrede 21 panel yapıldı ve sözlü bildiriler 6 oturumda tartışıldı.

Kongre sırasında HASUDER tarafından bu yıl ikincisi verilen 'halk sağlığı dostu yönetici' ödülü İzmirli iki belediye başkanına; Balçova Belediye Başkanı Mehmet Ali Çalkaya ile Dikili Belediye Başkanı Osman Özgüven'e verildi. Dokuz Eylül Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı'nda Balçova'da yürüttüğü 'Balçova'nın Kalbi' (BAK) projesi ile en iyi bildiri ödülünü kazandı.

Kongre sonunda yayımlanan bildiri ile 'cumhuriyetin sağlık deneyimi ve kazanımlarından' yararlanılması gerekliliği bir kez daha vurgulandı. Bildiride şöyle dendi:

'Dünya çok ciddi bir ekonomik krizle sarsılırken, Türkiye'de de sağlık alanında çok hızlı değişimler yaşanmaktadır. Sağlıktaki bu değişimler krizle sonuçlanan politikaların bir parçasıdır. Halkın sağlığı alınan politik kararlarla çok yakından ilgilidir. Hükümetler sağlıkla ilgili kararları verirken halk sağlığı biliminden yararlanmalıdır. Mevcut uygulamalar akıla, kanuta dayalı olmayıp, ülkemizin koşullarına uygun değildir. Sağlık politikamız daha çok uluslararası güçlerin etkisinde kalmıştır. Uygulanan sağlık politikalarının gelecekte toplumumuzda bir sağlık krizine yol açması kaçınılmazdır. Bu kaygılarımızın başlıca gerekçeleri aşağıda özetlenmiştir:

Sağlık ticarileştirilmektedir. Hizmet sunan kurumlar kar amacı güden kurumlara dönüştürülmektedir. Sağlık, parası olanın alabileceği bir hizmete dönüşmektedir. Bu durum toplumsal barış açısından da tehlikelidir. Sağlık kaynakları verimsiz kullanılmaktadır. Sağlık hizmetlerinde gereksiz ve kötüye kullanım önemli boyutlardadır. Sağlık sektörü büyük ölçüde dışa bağımlı hale getirilmiştir ve kaynaklarımız dışarı akıtılmaktadır. Ulusal gelirin %7'sine ulaşan sağlık harcamalarının bu şekilde kullanımı sürdürülebilir değildir. Sağlık hizmetinin yükü dar ve orta gelirli insanlara yüklenmiştir. Genel sağlık sigortası ile sağlık harcamaları prime dayandırılmakta, toplanan primler, kişilerin geliri ile doğru orantılı olmamaktadır. Ayrıca primin ek bir vergi olduğu unutulmamalıdır. Dar gelirli açısından, sağlık ek vergisi, varolan gelir vergisi adaletsizliğini daha da büyütecektir. Koruyucu hizmetler unutulmuştur. Tedavi edici hizmetlere öncelik verilmiştir. Oysa Cumhuriyet tarihimiz bu konuda örnek olacak nitelikte uygulamalarla doludur. Refik Saydam ve Nusret Fişek'in sağlık hizmeti uygulamaları çok değerli örneklerdir. Çok kıt kaynaklarla, ağır koşullarda çok büyük başarılar elde edilmiştir. Bu dönemlerden ders alınmalıdır. Sağlık düzeyi göstergelerinin bugün istenen düzeyde olmaması, Cumhuriyetin halkçılık ve devletçilik ilkelerinden uzaklaşmasından kaynaklanmıştır. Sağlığı koruma ve geliştirme alanında toplumsal düzeyde eğitim, bilgilendirme, katılım sağlanacak şekilde program ve projeler üretilmelidir var olanlar geliştirilerek sürdürülmelidir. Dengeli ve yeterli beslenme, fiziksel aktivite, madde kullanımı, temiz içme ve kullanma suyu, kronik hastalıklar ve bulaşıcı hastalıklar öncelikle ele alınmalıdır. Çalışma koşulları sağlığın ve sağlıkta eşitsizliklerin önemli belirleyicilerindendir. Bu koşulların düzeltilmesi, işin yarattığı stres faktörlerinin azaltılarak, çalış-



Konut Hamlesi, Konut Vurgunu

Ekonomi yönetimini bütünüyle IMF denetimine bırakan AKP'nin Kemal DERViŞ'ten farklı olarak yaptığı şey, 2000 krizi sonrası ciddi bir durgunluk içine girmiş olan inşaat sektörünü canlandırarak konut projelerini TOKİ'nin öncülüğünde devreye sokmak olmuştur.

Bu dönemde, ekonomik büyüme içerisinde inşaat sektörünün payı hızla artmış, 2005'de % 21,5, 2006 da ise % 19,4 olmuştur. Medyanın da yönlendirmesi sonucunda yaşanan bu konuta hücum döneminde, konut fiyatları ortalama olarak %80 oranında artmıştır.

İnşaat sektöründe yaşanan bu plansız büyüme, inşaat ve bankacılık sektörünün dış borcunun kontrolsüz şekilde artması sonucunu doğurmuştur. 2004 yılı sonunda yaklaşık 13 milyar YTL düzeyinde olan konut kredileri Eylül 2008'de 35 milyar YTL düzeyine yükselirken, aynı dönemde inşaat sektörünün bankacılık sistemine borcu 4,5 milyar YTL düzeyinden 23,5 milyar YTL düzeyine çıkmıştır.

İnşaat sektörü, büyük mevkilerde oturan kişilerce bize teğet geçtiği söylenen krize toplam 60 milyar YTL'lik bir borçla ve satılmayan yaklaşık 600.000 konutluk bir stokla yakalanmış durumdadır.

Sektörün bu durumu şüpheşiz ki ekonominin genel durumu açısından çok büyük olumsuzluklar taşımaktadır. Ancak bizi esas ilgilendiren bu gelişmelerin vatandaşımızın ekonomisini nasıl etkilediğidir.

2004-2007 döneminde, dünya ortalamalarının çok üzerinde bir faizle bankalara borçlandırılarak konut almaya teşvik edilen vatandaşlarımız, yaşanan bu sürecin asıl mağdurları olmuşlardır.

Somut bir örnekle açıklarsak, 2006 yılında Ankara/Eryaman I. Etapta iki oda ve salondan oluşan bir daireyi, 20.000 YTL'lik birikimine 60.000 YTL'lik banka kredisi ekleyerek 80.000 YTL fiyatla satın alan vatandaşımızın aldığı bu dairenin fiyatı, bu gün itibarı ile 55.000-60.000 YTL düzeyine düşmüş durumdadır.

60.000 YTL krediyi, 2006 yılındaki ortalama konut kredisi faizi olan aylık 1.20 oranıyla ve 120 ay vadeyle bankaya borçlanan vatandaşımızın aylık ödemesi, komisyon ve masraflarla birlikte yaklaşık 800 YTL, 120 ay sonunda yapacağı toplam ödeme 96.000 YTL'dir.

Bu konutun 2006 yılı başında satın alındığını varsaydığımızda, bu kişinin aldığı kredinin karşılığı olarak bugüne kadar bankaya yapmış olduğu ödeme (34 ay) 27.200 YTL'dir.

Şimdi hesabı yeni baştan yapalım. 2006 yılında 80.000 YTL bedelle, Eryaman'da başlarını sokacak, iki odalı bir ev alan Ahmet Bey veya Fatma Hanım, şu anda 60.000 YTL eden evlerine bu güne kadar 47.200 YTL ödemişlerdir ve önümüzdeki 86 ay daha ödeyecekleri toplam 68.800 YTL daha borçları bulunmaktadır.

20.000YTL (Peşinat) + 96.000 YTL (Toplam taksit tutarı) = 116.000 YTL (Konutun Toplam Maliyeti)

116.000 YTL (Toplam maliyet) - 47.200 YTL (Bu güne kadar ödenen) = 68.800 YTL (Kalan borç)

68.800 YTL (Kalan borç) - 60.000 YTL (Konutun şu anki fiyatı) = 8.800 YTL

Sonuç olarak, Ahmet Bey veya Fatma Hanım aylık 800 YTL olan kredi borçlarını ödeyemedikleri için şu anda evlerini satıp, sokakta yaşamaya razı olsalar ve şimdiye kadar ödedikleri 47.200 YTL'nin üstüne soğuk bir su içseler dahi borçtan kurtulamamakta, 8.800 YTL daha borç ödemek durumunda kalmaktadırlar.

Sözün özü, AKP'nin konut hamlesi; vatandaşın cebindeki parayı alıp, üstüne üstlük uzun yıllar sürecek bir borcun altına sokarak henüz kazanmadıkları paralara dahi ortak olup, sokakta yaşamaya veya akrabalarının yanına sığınmaya mahkum ederken, ülkeyi borç batağına sokan, bankacılık sistemini zora sokan ve yandaş müteahhitleri zengin eden bir vurguna dönüşmüştür.

manın insanın yaşamına olumlu katkılarının ortaya çıkarılması toplum sağlığı açısından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle iş sağlığı hizmetleri bütün çalışanları kapsayacak şekilde düzenlenmeli ve geliştirilmelidir Bilimsel araştırmalar pek çok açıdan önemlidir. Bilimsel araştırmalara destek olunmalıdır ve kolaylaştırılmalıdır. Hükümet ve bakanlıklar başta olmak üzere araştırma sonuçlarından kimse korkmamalıdır.

Sağlık hizmeti temel bir insan hakkıdır. Hiçbir ayırım gözetilmeksizin herkese sunulmalıdır ve bu hakkın sunulması en başta devletin görevidir. Bu alanda toplumun ve tek tek bireylerin sağlık hizmetlerine katılım ve sağlıklı yaşam için gerekli düzenlemeleri politika yapımcılardan ve kamu yöneticilerinden istemesinin önemi büyüktür. Halk sağlığı alanında yapılan çalışmaların çok disiplinli ve çok sektörlü bir bakış açısı ile gerçekleştirilmesinde zorunluluk vardır. Sağlık çalışanları düşük ücretle aşırı çalışma, güvencesiz çalışma ve uygun olmayan koşullarda çalışmaya zorlanmaktadır. Bu geçiş sürecinde bazı hekimlerin aldığı yüksek ücret geçici ve aldatıcıdır. Sağlık Bakanlığı ve yerel yönetimler başta olmak üzere, sağlıkla ilgili tüm kurum ve birimlerde halk sağlığı çalışanları mutlaka istihdam edilmelidir.

12 Ulusal Halk Sağlığı Kongresi katılımçıları olarak bu duygu ve düşüncelerimizi kamuoyu ile paylaşıyoruz.'

13. Halk Sağlığı Kongresi 12. Dünya Halk Sağlığı Kongresi ile birlikte Nisan 2009 da İstanbul'da yapılacaktır.

ANAYASA MAHKEMESİ KARARI

Anayasa Mahkemesi Başkanlığından:

Esas Sayısı : 2008/34

Karar Sayısı : 2008/25 (Yürürlüğü Durdurma)

Karar Günü : 31.10.2008

R.G. Yayın Tarihi : 18.11.2008- 27058

YÜRÜRLÜĞÜN DURDURULMASI İSTEMİNDE BULUNANLAR:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Anamuhalefet (Cumhuriyet Halk) Partisi Grubu adına Grup Başkanvekilleri Hakkı Suha OKAY, K. Kemal ANADOL ve Kemal KILIÇDAROĞLU

YÜRÜRLÜĞÜN DURDURULMASI İSTEMİNİN KONUSU:

6.3.2008 günlü, 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un, 1. maddesinin (1) numaralı fıkrasının 11., 17., 18., 19., 20., 21., 22., 23., 24., 25. ve 26. bentlerinin, 2. maddesinin birinci, ikinci, üçüncü ve dördüncü fıkralarının ve Geçici 1. maddesinin birinci fıkrasının, Anayasa'nın 2., 5., 10., 13., 36., 67., 90., 126. ve 127. maddelerine aykırılığı savıyla iptalleri ve yürürlüklerinin durdurulmasına karar verilmesi istemidir.

YÜRÜRLÜĞÜN DURDURULMASI İSTEMİNİN İNCELENMESİ

Yürürlüğün durdurulması istemini de içeren dava dilekçesi ve ekleri, bu konudaki esas inceleme raporu ile ekleri, iptali istenilen kurallar, dayanan Anayasa kuralları ve bunların gerekçeleri ile öteki yasama belgeleri okunup incelendikten sonra gereği görüşülüp düşünüldü:

6.3.2008 günlü, 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un:

A - Geçici 1. maddesinin (1) numaralı fıkrasının;

Yasa'ya ekli 44 sayılı listede gösterilen belediyelerden,

- 1- Türkiye İstatistik Kurumu tarafından gerçekleştirilen adrese dayalı nüfus sayımı sonuçlarına yasal süresi içinde iptal davası açanlar,
- 2- Yasa'nın yürürlüğe girdiği 22.3.2008 tarihinden önce 5393 sayılı Yasa'nın 8. maddesi uyarınca yapılan katılma işlemi ile nüfusu 2000'in üzerine çıkanlar,
- 3- "Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın önerisi ve Bakanlar Kurulu kararı ile ilan edilmiş turizm bölge, alan ve merkezleri ve kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri" kapsamında kalanlar ile "Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca saptanan 2008 yılı turizm öncelikli yöreler" listesinde yer alanlar, yönünden, 31.10.2008 günlü, E. 2008/34, K. 2008/153 sayılı kararla iptaline karar verildiğinden, uygulanmasından doğacak sonradan giderilmesi güç veya olanaksız durum ve zararların önlenmesi ve iptal kararının sonuçsuz kalmaması için kararın Resmî Gazete'de yayımlanacağı güne kadar YÜRÜRLÜĞÜNÜN DURDURULMASINA,

44 sayılı listede kalan bölüme ilişkin iptal istemi 31.10.2008 günlü, E.2008/34, K.2008/153 sayılı kararla reddedildiğinden, YÜRÜRLÜĞÜN DURDURULMASI İSTEMİNİN REDDİNE,

B - 1. maddesinin (1) numaralı fıkrasının 11., 17., 18., 19., 20., 21., 22., 23., 24., 25. ve 26. bentlerine,

C - 2. maddesinin (1), (2), (3) ve (4) numaralı fıkralarına,

ilişkin iptal istemi, 31.10.2008 günlü, E. 2008/34, K. 2008/153 sayılı kararla reddedildiğinden, bu fıkra ve bentlere ilişkin YÜRÜRLÜĞÜN DURDURULMASI İSTEMİNİN REDDİNE, 31.10.2008 gününde OYBİRLİĞİYLE karar verildi.



ANAYASA MAHKEMESİ NE DEDİ? ANLAYAN BERİ GELSİN

Av. Zühal DÖNMEZ

Türkiye’de gündem çok hızlı değişiyor. Bu yılın Mart ayında bir kanun geçti ve bu kanun 862 belediyenin kapatılmasına karar verdi. Yani belediye teşkilatı olan 862 adet yerleşim yeri köy olacaktı. O günlerde çok konuşulan bu konu medya gündeminden düştü ama 862 adet yerde konuşulmaya devam etti. İlk günler ne yapmalıyız diye düşünenlerden bazıları nüfuslarının 2000 nin altında olmadığını ileri sürerek davalar açtı. Bazıları, konu nasıl olsa Anayasa Mahkemesinde deyip beklemeyi yeğledi. Ve nihayet Mahkeme kararını verdi. Gerekçesi henüz açıklanmayan kısa kararın 862 belediye için 3 seçenekli olduğu görüldü. Yani bir madde hakkında “eğer”li karar verildi. Anayasa Mahkemesinin buna benzer bir kararının olmadığını sanıyoruz. 3 madde ve 3 Geçici maddeden oluşan 5747 Sayılı Kanun, Eklere atıf yapıyordu, kapatılanları ilgilendiren Ek de (44) sayılı listeydi.

862 belediyeyi ilgilendiren Geçici 1. maddenin 1. fıkrası şöyle diyor: *Ekli (44) sayılı listede adları yazılı belediyelerin tüzel kişilikleri, ilk genel mahalli idareler seçiminden geçerli olmak üzere kaldırılarak köye dönüştürülmüştür.*

Mahkeme bu fıkra için Oy Çokluğu ile şöyle karar verdi: Yasa’ya ekli 44 sayılı listede gösterilen belediyelerden,

- 1- Türkiye İstatistik Kurumu tarafından gerçekleştirilen adrese dayalı nüfus sayımı sonuçlarına yasal süresi içinde iptal davası açanlar,
- 2- Yasa’nın yürürlüğe girdiği 22.3.2008 tarihinden önce 5393 sayılı Yasa’nın 8. maddesi uyarınca yapılan katılma işlemi ile nüfusu 2000’in üzerine çıkanlar,
- 3- “Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın önerisi ve Bakanlar Kurulu kararı ile ilan edilmiş turizm bölge, alan ve merkezleri ve kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri” kapsamında kalanlar ile “Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’nca saptanan 2008 yılı turizm öncelikli yöreler” listesinde yer alanlar,

yönünden Anayasa’ya aykırı olduğuna ve **İPTALİNE**, 44 sayılı listede kalan bölümün Anayasa’ya aykırı olmadığına ve iptal isteminin **REDDİNE**.

Anayasanın 153.maddesi diyor ki; *Anayasa Mahkemesi bir kanun veya kanun hükmünde kararnamenin tamamını veya bir hükmünü iptal ederken, kanun koyucu gibi hareketle, yeni bir uygulamaya yol açacak biçimde hüküm tesis edemez.* Bu kararla epeyce hüküm tesis ettiğini görüyoruz da kararın usule uygunluğu tartışmasını bir yana bırakalım, belediyeler ne yapmalı ona bakalım.

Eğer 1: 2577 sayılı İYUK’nun 7.maddesine göre Dava açma süresi, özel kanunlarında ayrı süre gösterilmeyen hallerde Danıştay’da ve idare mahkemelerinde altmış gündür, 8. maddeye göre de süreler tebliğ, yayın veya ilan tarihini izleyen günden itibaren işlemeye başlar.

Adrese dayalı Nüfus sayımını yapan idare, Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığıdır. Bu kurum kendiliğinden tüm belediyelere sayım sonuçlarını tebliğ etmediğine göre sayıma itiraz etmek isteyen belediyenin dava açma süresi nedir: Birinci seçenek TÜİK’e başvurmak. TÜİK cevap verirse cevabın belediyeye tebliğinden itibaren 60 gün içinde dava açmak. Belediyenin başvurduğu tarihten itibaren 60 gün içinde TÜİK cevap vermezse 60. günden sonraki 60 gün içinde dava açmak.

Şu ana kadar dava açmış olanlarda bir sorun yok. Peki açmayanlar ne yapacak.

- 1) Daha önce sayım sonucunu sormamış ve resmi bir tebligat almamış belediyeler TÜİK’e başvurarak nüfusunun ne kadar olduğunu sorabilir ve yukarıda açıkladığımız süreler içinde açabilir. (Kanunun yayımı tarihinde öğrenmiştin süreyi geçirdin, diyerek red kararı verecek idare mahkemeleri çıkacaktır, uygulamada sürelerle ilgili Danıştay’ın farklı kararları bulunmaktadır)
- 2) TÜİK’e sormadan doğrudan doğruya dava açabilir ve öğrenme tarihi olarak son 60 gün içinde bir günü gösterebilir.
- 3) Bizim görüşümüze göre; hukuken yerel seçimlerin yapılacağı tarihe kadar tüzel kişilikleri devam ettiğinden tüzel kişiliğin sona erdiği tarihten itibaren 60

gün içinde de dava açılabilir. Yani 28 Mayıs tarihine kadar dava açma hakkı bulunmaktadır. (Bu şekilde düşünmeyen hukukçular da olabilir)

Tabii, Belediyelerin bu kadar beklemeyip hemen dava açmak isteyeceklerini söylemek için kahin olmaya gerek.

Mahkeme, dava açanlar yönünden bu maddeyi iptal ettiğine göre davanın sonucunda belediyenin nüfusunun gerçekten 2000'e ulaşmadığı ortaya çıkarsa ne olacak. *Dava açanlar yönünden iptaline* dediğini göre, iptal edilmiş bir hükme dayanarak davayı gören mahkeme nasıl karar verecektir. Görüşümüze göre; Anayasa Mahkemesinin İptal kararı ile kanun hükmü ortadan kalkmıştır, dolayısıyla davanın sonucunun hiçbir önemi yoktur, bu belediyeler kapatılamaz.

Eğer 2: 22.3.2008 tarihinden önce 5393 sayılı Yasa'nın 8. maddesi uyarınca yapılan katılma işlemi ile nüfusu 2000'in üzerine çıkanlar, seçeneğine gelince; Mahkeme burada olmayan bir kural daha getirmiştir, çünkü Belediye Yasasının 8.maddesini 4.maddeden ayrı düşünmek mümkün değildir ve bu maddelerde nüfusun 2000'e çıkmasına ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır, aksine kıstas 5000'dir. Tüzel Kişiliğin kaldırılmasını düzenleyen 11.maddede nüfusu 2000'nin altına düşen belediyelerin müşterek kararname ile köye dönüştürülmesi vardır. Anlaşılan Yüksek Mahkeme oldukça karmaşık ve çelişkili olan Belediye Yasasını henüz anlamamış ve hiç ilgisi olmayan bir şey söylemiş, böylece kendisi de eşitlik ilkesine aykırı bir karar vermiş. Oysa şunu diyebilirdi; *belediye tüzel kişiliğinin kaldırılması konusu 5393 Sayılı Kanunda düzenlenmiştir, dolayısıyla bu Kanuna göre işlem yapılması gerekirken özel bir kanunla bazılarını kapatmak Anayasaya aykırıdır.* Böyle söylemek çok daha anlaşılır olacakken Mahkeme acayip bir "eğer" yapmış.

Eğer 3: Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununda şöyle tanımlanmış: *Tarihi ve kültürel değerlerin yoğun olarak yer aldığı ve/veya turizm potansiyelinin yüksek olduğu yöreleri korumak, kullanmak, sektörel kalkınmayı ve plânlı gelişimi sağlamak amacıyla değerlendirmek üzere sınırları Bakanlığın önerisi ve Bakanlar Kurulu kararıyla tespit ve ilân edilen bölgeleri ifade eder.*

Turizm Merkezlerinin tanımı ise şu: *Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri içinde veya dışında, öncelikle geliştirilmesi öngörülen; yeri, mevki ve sınırları Bakanlığın önerisi ve Bakanlar Kurulu kararıyla tespit ve ilân edilen, turizm hareketleri ve faaliyetleri yönünden önem taşıyan yerleri veya bölümleri ifade eder.*

Bakanlar Kurulu bir yeri/alani turizm merkezi veya kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgesi ilan ede-

cekse kararında şöyle diyor: Örnek: *Ekli I sayılı listede belirtilen ve sınırları krokilerde gösterilen alanların turizm merkezi (veya kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgesi) olarak ilanı, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 1/10/2004 tarihli ve 26669 sayılı yazısı üzerine, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 3 üncü maddesi ile 16/4/2004 tarihli ve 2004/7253 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri ile Turizm Merkezlerinin Belirlenmesine ve İlanına İlişkin Yönetmelik hükümlerine göre, Bakanlar Kurulu'nca 22/10/2004 tarihinde kararlaştırılmıştır.*

Yüksek Mahkeme yeni davalar açılmasını teşvik eden bir anlayışta görünüyor. Baksanıza hangi belediye bu krokilere giriyor bir de buna bakmak lazım. Mesele Kapadokya KTKGB (24.Grup) Nevşehir'e bağlı 20 adet belediye (44) sayılı listede var, peki acaba hangileri Kapadokya Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesine dahil? Ha bir de Bakanlar Kurulu kararı ile turizm merkezlerinin sınırlarının değiştirilmesine veya tümüyle kaldırılmasına karar veriliyor, hadi bakalım sor Turizm Bakanlığına ben listede var mıyım diye. Hele Yüksek Mahkemenin sözünü ettiği Bayındırlık listesinden Bakanlığın bile haberi yok.

Bundan sonra ne olacak:

1) Seçimlere kadar Anayasa Mahkemesinin Gerekçeli kararı yayınlanmazsa listedeki bütün belediyeler seçimlere giremez, kapatılması gerekir, çünkü karar Resmi Gazete'de yayınlanana kadar Kanun yürürlüktedir.

2) Karar yayınlanırsa Kanunlar Kararlar Daire Başkanlığının iptal edilen hükümleri Kanuna işlemesi gerekiyor. Bunun için de İçişleri Bakanlığının kapatılacak belediyeleri tespit etmesi lazım. Tespit işi epey uzun sürebilir.

Öneri: 1) İçişleri Bakanlığına başvurup hukuki durumunuzun ne olacağını/olduğunu sorun.

(Gelecek cevap yeni bir dava konusu olabilir.)

2) Yüksek Seçim Kuruluna başvurup seçimlere katılıp katılmayacağınızı sorun.

3) Dava açmamış olanlar, TÜİK'e başvurup nüfusunuzun ne olduğunu sorun.

(Yukarıda Eğer 1 başlığı altındaki seçeneklere göre dava açılabilir)

4) Kültür ve Turizm ile Bayındırlık Bakanlığına başvurup listelerde/krokilerde olup olmadığınızı sorun. (Gelecek cevap gene bir dava konusu olabilir.)

BASINDAN SEÇMELER

Özgün Millioğulları

BİTLİS (DİHA)
Online Gündem
10 Ekim 2008

AKP'Lİ BİTLİS BELEDİYESİ'NİN HALİDİR

AKP'li belediyenin kent merkezinin birçok noktasında biriken çöpleri toplamaması üzerine Bitlis, çöp yığınlarıyla doldu. Doğu Anadolu ile Güneydoğu Anadolu Bölgelerini birbirine bağlayan, İran'a transit geçişlerin yapılacağı en önemli güzergah yollarından birisi olan Bitlis, tarihi görünümüyle tezat oluşturan çöp dağlarına tepki gösteren vatandaşlar, belediyeden çöpleri derhal kaldırılmasını istedi. 7 bin yıllık bir geçmişe sahip olan ve tarihi İpek Yolu'nun en önemli durak noktalarından biri olan tarihi ve doğal güzelliklere sahip bulunan Bitlis, toplanmayan çöplerin oluşturduğu çöp dağlarıyla tanınmaz hale geldi. AKP'li Bitlis Belediyesi'nin uzun süredir birçok noktada çöplerin toplamaması üzerine birçok nokta çöp yığınlarıyla oluştu. Bitlis'in en işlek caddelerinden biri olan Kazım Dirik Caddesi'nde dere yatağı üzerine kurulmuş 500 yıllık tarihi köprü'nün yanı başında biriken çöpler ise ineklerin en gözde beslenme alanlarından biri haline geldi. Yaşanan çöp yığınlarına tepki gösteren Bitlisliler, çöplerin sağlık açısından da ciddi sorunlar doğurduğuna dikkat çekerek, belediyenin çöpleri derhal kaldırmasını istedi.



'Belediye telefonlarımıza bile cevap vermiyor'

Biriken çöp yığınların işlerini dahi etkilediğini belirten esnaf Emrullah Ülkü, Belediye yaptıkları başvuruların ise çözüm olmadığını aktardı. Çöp yığınlarından dolayı insanların artık işyerlerine gelerek alışveriş bile yapmadığını aktaran Ülkü, 'Bulunduğumuz Kazım Dirik Caddesi'nde uzun zamandır çöpler toplanmıyor. Buralar tamamen çöp yığınlarına dönüşmüş durumdadır. Artık pislik yüzünde müşteri bile bu bölgeye gelmiyor. Biz bir haftadır üst üste belediye telefon açıyoruz. Ancak sürekli görev olmadığı bize söyleniyor. Ne belediye başkanı nede başka bir görevliye ulaşamıyoruz. Belediye tamamen bizi pislik içinde yaşamaya mahkum etmiş durumdadır' dedi. Belediyenin Bitlis için kara bir leke olduğunu belirten esnaf Kazım Dirik, 45 yıldır ilk defa kentin bu kadar hapisiz kaldığına tanıklık ettiğini aktardı. 45 yıllık ömründe kentin ilk defa bu kadar sahipsiz kaldığını gördüğünü de belirten Dirik, 'Bitlis'in tarihinde Cevdet Özdemir başkanlığındaki AKP'li Bitlis Belediyesi'nin kara bir leke olarak kaldı. Bitlis tamamen kaderine terk edilmiş durumda iş yerlerimizin önü bile çöp yığınlarıyla doldu. Artık bu soruna bir çözüm bulunması gerekiyor' diye konuştu.

MİLLİYET
18 Ekim 2008

AKP'Lİ BELEDİYEDE 'PEŞKEŞ' İDDİASI

Adana'nın metropol Seyhan Belediyesi'nin CHP'li meclis üyeleri, AKP'li Belediye Başkanı Azim Öztürk'ün, görev süresinin bitmesine az bir süre kala belediyeye ait işletmeleri yandaşlarına 'peşkeş' çektiğini ileri sürdü. CHP Seyhan İlçe Başkanı Reşit Karakuş ile birlikte parti binasında basın açıklaması yapan meclis üyeleri, Belediye Başkanı Azim Öztürk'ü, yandaşlarına çıkar sağlamakla suçladı. CHP Grup Başkanvekili Adil Paşa, 2005'de hizmete giren ve o dönemin parasıyla 12 milyon YTL'ye mal olan Hayal Dünyası kompleksinde yer alan kafeterya, kapalı ve açık havuz ile seyir kulesinin 3 yıllığına 90 bin YTL muhammen bedelle ihale açılarak kiralanmak istendiğini ileri sürdü. Yeni oluşturulan merkez Çukurova İlçesi sınırlarında kalan işletmelerin, yerel seçimlere az bir süre kala AKP yandaşlarına peşkeş çekilmeye çalışıldığını iddia eden Adil Paşa şunları söyledi:

"Belediye Başkanı Azim Öztürk uydurma bir ihale ile Hayal Dünyası'nı kiralamaya çalışıyor. İhale şartnamesine göre, 3 yıllığına 90 bin YTL'ye kiralanmak istenen tesisin elektrik ve su gideri de belediye tarafından karşılanacak. Buraya çok daha fazla fiyat önerenlerin talebi kabul edilmedi. AKP yandaşlarına verilmeye çalışılan Hayal Dünyası'nın ihalesi CHP'nin girişimleri ile iptal edildi. Ancak biz işin takipçisi olacağız." Paşa, AKP'li belediyelerin Türkiye'nin bir çok yerinde yolsuzluğa bulaştığını da ileri sürdü.

HÜRRİYET
23 Ekim 2008

AKP'Lİ BAŞKANDAN ECEVİT HEYKELİ

Onur ÇAKIR/İZMİR, (DHA)



İzmir'in eski DSP'li şimdiki AKP'li Buca Belediye Başkanı Cemil Şeboy, ilçesinde 4.70 metrelik Bülent Ecevit heykeli ve park yaptırdı. AKP'li Buca Belediye Başkanı Cemil Şeboy, Buca'nın Barış Mahallesi'ne DSP'nin merhum Genel Başkanı Bülent Ecevit'in adına park ve 4.70 metrelik heykelini yaptırdı. Heykelin ve rekreasyon alanının açılış törenine Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül, DSP Genel Başkanı Zeki Sezer, Buca Belediye Başkanı Cemil Şeboy, İzmir İl Emniyet Müdürü Hüseyin Çapkın, DSP İzmir Milletvekili Harun Öztürk, AKP ve DSP İl Başkanları ile vatandaşlar katıldı. Törende konuşan Başkan Şeboy, parkı yaparken bazı eleştiriler aldığını belirterek, "Sen AKP'li Belediye Başkanı'sın. Nasıl olurda DSP Genel Başkanının heykelini yaptırır, parka adını verirsin? Sana partin bir şey demez mi?" diye bazı örümcek kafalılar eleştiride bulundu. Başta AKP İl Başkanımız, İzmirli bakanlarımıza ve milletvekillerimize bu konuyu danıştım. Siyasette ahde vefanın olması gerektiğini, yaptığım işin doğru olduğunu söylediler.

Yıllarca Türk siyasi hayatına hizmet eden, damgasını vuran, Başbakanlık yapmış bir insanın burada adının yaşatmak, heykelinin benim ilçemde olması bana gurur verir. Bu ülkeye kim çivi çaktıysa heykeli dikilmelidir. Siyasete emeği geçmiş, ekmeğini benle bölüşen birini unutmamamız gerekiyor. 'Politikada ahde vefa olmaz' derler. Ben bunun böyle olduğunu düşünmüyorum" dedi.

‘Efsaneydi’

Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül de, Ecevit'in Türk siyasi, fikri ve edebi hayatına katkılarda bulunduğunu anlattı. Ecevit'in Türkiye'nin en ücra köşesine Karaoğlan olarak ulaştığını belirten Gönül, Ecevit'le ilgili anılarını anlatıp, şunları söyledi: "1978'de Emniyet Genel Müdüriyüm. Sayın Ecevit de Başbakan. O zaman 38 yaşındayım. Ne zaman karşılaşsak, yerinden kalkar. Önünü ilikler ve nezaketle eğilir. Sayın Başbakan'ın bu nezaketi adeta bir efsane idi. Sayıştay Başkanlığı seçimine giriyorum. Ecevit o dönemde Meclis'te söz sahibi. 'Acaba beni destekler mi?' diye yanına gittim. 'Biz seni tanıyoruz. Dürüst olduğunuz için destekleyeceğim' dedi. Benim belki çocuklarıma, torunlarıma bırakacağım nadir bir hatıra. Çünkü bunu sıradan birisi söylemiyor. Türk siyasi hayatında dürüstlüğü ile tanınan birisi söylüyor."

‘Kahraman bir adamdı’

Gönül'den sonra kürsüye gelen DSP Genel Başkanı Zeki Sezer, 20 yıl beraber çalıştığı Bülent Ecevit'in bir devlet adamı olduğunu söyledi. Sezer, "İtiraf etmeliyim onu çok özliyorum. Ecevit devlet adamıydı. Aynı zamanda bir gönül adamı, doğa ve insan severdi. Ecevit bir barış adamıydı. Kıbrıs'taki kardeşlerimizin birliği tehdit altına girdiğinde savaş kararı verirken o, savaşa barış adını verebilen bir barış severdi. Ecevit aynı zamanda bir sanatçıydı. Siyasete ülke yönetimine bazen siyasetin dışına çıkarak şiirle bakardı. Ecevit herkes için şiir yazardı. Tabii Rahşan Ecevit'e de sevgi dolu şiirler yazardı. Bazen oturup sonsuzlukta kendini bulurdu. 'Öylesine düzenliydi ki Tanrı'nın kurgusu! Tanrı'ya ne gerek var diyenler boşlukta bir başına kaldılar' diye şiirler yazardı. Ecevit, ömrünü siyaset yoluyla halkına hizmete adamıştı. 50 yıl aktif siyasette kaldı bir tek gazeteciyi mahkemeye vermedi. Yani demokrasiye içtenlikle bağlıydı. Türk insanına dönük tehditlere karşı dimdik durabilen bir kahraman adamdı" diye konuştu.

Protokol krizi

Törende kısa süreli olsa protokol krizi yaşandı. DSP Genel Başkanı Zeki Sezer, programa yaklaşık yarım saat geç kaldı. Sezer'le birlikte açılış için parka gelen DSP Genel Başkan Yardımcısı Melda Bayer ayakta kaldı. AKP İzmir İl Başkanı Aydın Şengül'ün yanının boşalması üzerine buraya yönlendirilen Bayer, Şengül'ü görünce boş koltuğa oturmak istemedi. Bunun üzerine DSP İzmir İl Başkanı Özdemir Sökmen, Şengül'le yer değiştirmek istedi fakat Şengül bu teklifi kabul etmedi. Bayer ve Şengül konuşmaları birlikte dinlemek zorunda kaldı. Öte yandan DSP Genel Başkanı Zeki Sezer'in konuşması sırasında DSP İzmir İl Başkanı Özdemir Sökmen'in ağladığı görüldü.

VATAN
04 Ekim 2008

'BİT' BENZETMESİ

CHP'li Ateş'ten Gökçek'e ağır eleştiri: "Tam bir bit olmuşlar, Ankara halkının kanını emiyorlar."

ANKA



CHP Genel Başkan Yardımcısı ve Ankara Milletvekili Yılmaz Ateş, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin kaynaklarının, sermayesinin yüzde 100'nün Büyükşehir Belediyesi'ni ait olan 9 şirket üzerinden AKP yandaşlarına peşkeş çekildiğini öne sürdü. Belediye varken söz konusu şirketler üzerinden hizmet alımı yapılmasını eleştiren Ateş, bu şirketlerin hesaplarını açıklamaktan kaçınan İçişleri Bakanlığı'na da tepki gösterdi. Ateş, İçişleri Bakanı'nı Gökçek'e kalkan olmakla suçladı. CHP'li Ateş'in, Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı 9 şirketin harcamalarına ilişkin soru önergesine verilen yanıt tartışmaları da beraberinde getirdi. Ateş'in, soru önergesine Ankara Valiliği aracılığıyla yanıt veren İçişleri Bakanı Beşir Atalay, söz konusu şirketlerin ticari faaliyetleri ve kar zarar durumlarına ilişkin bilgi veremeyeceğini bildirdi.

yükşehir Belediyesi'ne bağlı 9 şirketin harcamalarına ilişkin soru önergesine verilen yanıt tartışmaları da beraberinde getirdi. Ateş'in, soru önergesine Ankara Valiliği aracılığıyla yanıt veren İçişleri Bakanı Beşir Atalay, söz konusu şirketlerin ticari faaliyetleri ve kar zarar durumlarına ilişkin bilgi veremeyeceğini bildirdi.

179 milyon YTL'lik hizmet alımı

Büyükşehir Belediyesinin Portaş, Halk Ekmek, Başkent Doğalgaz, Metropol, Bel Beton, Anket ve Tobas AŞ ile Belko Ltd Şti ile birlikte 9 şirketten hizmet aldığı ve aynı zamanda bu şirketlerin hissedarı olduğunu bildiren Bakan Atalay, Türk Ticaret Kanunu'na göre söz konusu şirketlerin kar/zarar durumlarına ilişkin bilgi veremeyeceğini istenilen bilgilerin sadece şirketler tarafından açıklanabileceğini belirtti.

Bakan Atalay, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin 2004-2007 yılları arasında 68 firmadan 179 milyon 294 bin 96 YTL'lik hizmet alımı yaptığını söz konusu hizmet alımlarının ise kültürel etkinlikler, basın yayın, güvenlik, muhtaç ailelere gıda yardımı yapılması gibi alanlarında gerçekleştiğini kaydetti.

Gökçek'e kalkan oluyor

İçişleri Bakanlığı'nı Ankara Büyükşehir Belediyesini korumakla suçlayan CHP'li Ateş, bir milletvekili olarak denetim görevi yaptığını ancak kamuoyunun yanıt beklediği soruların yanıtsız kaldığını söyledi. Ateş, ANKA'ya yaptığı değerlendirmede "Maalesef İçişleri Bakanlığı Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek'e kalkan olmuş. Danıştay'ın hakkında yargılanabilir kararı olmasına rağmen Bakanlık bu karara uymuyor. İkinci kez Danıştay'a başvurduk. Sonucunu göreceğiz" diye konuştu. Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin Hazine'ye en borçlu belediye olmasına karşın İçişleri Bakanı'nın "Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin kamu kurum ve kuruluşlarına borcu" yoktur şeklinde kamuoyunu yanıltıcı bilgi vermesini eleştiren Ateş, belediye şirketlerine ilişkin yolsuzluk iddialarını hatırlattı. Ateş, şunları söyledi:

"Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin kaynakları, sermayesinin yüzde yüzü Büyükşehir Belediyesi'ni ait olan 9 tane şirket üzerinden yandaşlarına peşkeş çekildiğine dair ciddi iddialar var. Bir milletvekilli olarak benim görevim böyle bir iddia doğru mudur, değil midir? Gerçekten Ankara Büyükşehir Belediyesi Ankara halkından alınan vergileri yerli yerinde kullanıyor mu kullanmıyor mu? Bu şirketlere aktarılan para yerinde kullanıyor mu kullanılmıyor mu? Belediye varken niye bunlar üzerinden hizmet alınıyor. Ben bunları öğrenmek istiyorum. Ancak sorularımıza yanıt alamıyoruz."

Devlet sırrı mı?

Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin 2004 - 2007 arasında 179 milyon 294 bin 96 YTL'lik, hizmet alımı yaptığını hatırlatan Ateş, şunları söyledi:

"Bu paralar nereye gitti. Bunun karşısında ne alındı? Maalesef bunun bilgileri bize verilmiyor. Gerçekten tam bir bit olmuşlar, Ankara halkının kanını emiyorlar. Buna da İçişleri Bakanı kalkan olmuş. Ne Melih Gökçek'e dokunduruyor ne de Ankara'nın kanını emen bu bitlere dokunuyor. Bu devlet sırrı mıdır? Bu şirketler kar mı ediyor, zarar mı ediyor? Nereye, kime hizmet ediyor bunlar? Bunlar AKP yandaşlarına belediye kaynaklarını aktarıyorlar."

CUMHURİYET
10 Ekim 2008

ANTALYA'NIN GELECEĞİ İPOTEK ALTINDA

Gürsü KUNT

Antalya Büyükşehir Belediyesi, raylı sistem projesinin birinci aşaması için 101 milyon 500 bin Avroluk dış kredi aldı. Banka ile yapılan sözleşme gereği kentin geleceği de ipotek altına alındı.

Anlaşmayla bankaya belediyenin en önemli gelir kaynaklarından toptancı hali gelirinin yüzde 40'ına, tramvay gelirinin ise yarısına 2028 yılına kadar el koyma hakkı tanındı.

Konu, Büyükşehir Belediye Meclisi'nde de tartışma yarattı. CHP'li meclis üyesi **Fahrettin Köken**, bu durumun kapitülasyonlardan farklı olmadığını söyledi. Alınan dış kredinin faizinin ve geri ödemelerinin bilinmediğini vurgulayan Köken, **"Osmanlı da çöküşü sırasında dış kredi aldı. Bu borç, tuzundan vapur işletmelerine kadar tüm gelirlerinden tahsil edildi. Büyükşehir Belediyesinin bu sistemi de bana kapitülasyonları çağrıştırıyor. Sizin gelirlerinize doğrudan al konuyor. Geçmişte gelir kalemlerine el koymanın örneği yoktur"** dedi.

CHP'li meclis üyesi Mehmet Yönden ise "Antalyalılar 20 yıl boyunca faiziyle birlikte ne kadar borç ödeyecek?" diye sordu. Yönden'in sorusuna AKP'li meclis üyeleri ve belediye bürokratları yanıt veremedi. Uzun süreli tartışmaların ardından kredinin 8 yıl geri ödemesiz, 20 yıl vade ile alındığı, borcun faizinin ise yüzde 2 ile 4.5 arasında olduğu belirtildi. Ancak toplam borç ve aylık ödeme planı yine açıklanmadı.

GERÇEK
GAZETESİ
08 Ekim 2008

AYDIN BELEDİYESİ ÇÖPTEN ELEKTRİK ÜRETECEK

Organik katı çöplerden elektrik üretmeye hazırlanan aydın belediyesi heyeti, Avusturya'da örnek projeyi inceleyecek.

Aydın Belediyesi; Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından maliyet ve teknolojik özellikleri bakımından örnek proje ilan edilen Katı Atık Bertaraf Tesisleri'nde toplanan çöplerden elektrik enerjisi elde etmeye hazırlanıyor. Benzer bir projeyi görmek için Ekim ayı içerisinde Avusturya'daki bir tesise çalışma gezisi düzenleyecek olan Belediye Başkanı İlhami Ortekin başkanlığındaki sekiz kişilik heyet, proje kapsamındaki çalışmaları yerinde görecektir. Bu konuda bazı firmalarla görüşmelerini sürdüren belediye yetkilileri, enerji sıkıntısının hat safhada hissedildiği son dönemde en kısa sürede bu projeyi Aydın'da hayata geçirmeye hazırlanıyor.

Bu ay içerisinde gerçekleştirmeyi düşündükleri Avusturya gezisi hakkında Ekim ayı meclis toplantısında meclis üyelerine bilgiler veren Belediye Başkanı İlhami Ortekin; Aydın Belediyesi Katı Atık Bertaraf Tesisleri'nde Avrupa'daki bazı ülkelerde olduğu gibi çöpleri değerlendirerek elektrik enerjisi üretmeyi planladıkları söyledi. Bu projenin Aydın Belediyesi'nin hazırladığı önemli projelerden bir tanesi olduğuna işaret eden Başkan Ortekin, "Ben şahsen 1999 yılından beri çalışmalar yapıyorum. Katı atık bertaraf tesisimizin faaliyetlerine başlamasıyla birlikte bu hayalimizi gerçekleştirme fırsatı doğdu. Sürekli olarak gündemimizde olan ve Avusturya'da bir benzerini göreceğimiz projeyi en kısa sürede Aydın'da uygulamak istiyoruz. Bu sayede depolama alanında biriken organik çöpleri değerlendirerek, elektrik enerjisi üreteceğiz. Yıllardır birçok gelişmiş ülkede bu teknoloji kullanılıyordu. Ama şimdi bu teknoloji daha da gelişti. Bu gezimizde teknolojinin ulaştığı son noktayı yerinde göreceğiz. Projenin hayata geçmesi ve bizim bir karar verebilmemiz için bu gezi çok önemli" dedi.

Avusturya gezisine kendisiyle birlikte ilgi başkan yardımcısı, ilgili bürokratlar ve belediye meclis üyelerinden oluşan sekiz kişilik bir heyetin katılacağını açıklayan Başkan Ortekin, "Çalışma gezisine katılacak olanlar Belediye Meclisimiz tarafından belirlendi. Firma temsilcileriyle birlikte Avusturya'da evsel katı atıklardan elektrik enerjisi üretilmesi konusunda çalışmalar yapacağız. Yurt dışında yerinde göreceğimiz uygulamadan elde edeceğimiz sonuçları Belediye Meclisimiz ve kamuoyu ile paylaşacağız. Daha sonra projenin ilimizde hayata geçebilmesi için gerekli proje ve alt yapı çalışmalarını başlatacağız" diye konuştu.



haberler.com
03 Ekim 2008**ÜSKÜDAR BELEDİYE MECLİSİ EKİM AYI TOPLANTISI
GERGİN BAŞLADI**

Üsküdar Belediye Meclisi Ekim ayı toplantısı gergin geçti. Belediye Meclisinde Üsküdar Gülfem Hatun Mahallesi'nde mülkiyeti Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne ait arazi üzerinde bulunan, Avni Başman İlköğretim Okulu'nun depreme dayanıklı olmadığı gerekçesiyle yıkılarak mahallede bulunan tek parka yeniden yapılması, arazinin Aziz Mahmut Hüdai Vakfı'na dini tesis yapılmak üzere tahsis edilmesi görüşüldü. Meclis toplantısını izlemeye çevre sakinleri de geldi. Meclis CHP'lilerin karşı oylarına rağmen AKP'lilerin oyları ile arazinin vakfa verilmesini kararlaştırdı. Toplantıyı izleyen çevre sakinleri AKP'li meclis üyelerine tepki gösterdi. CHP'li üyelerle AKP'li üyelerin sert tartışmalarının ardından oylamaya geçildi. El kaldırma yöntemiyle yapılan oylamada karar kabul edilince, toplantıyı izlemeye gelen çevre sakinlerinden biri "Fatih'te Çarşamba'yı Üsküdar'da Perşembe yaptırmayacağız" şeklinde bir kaç kez bağırdı. Bir başka çevre sakini ise "Aziz Mahmut Hüdai Efendi ile esnafı karşı karşıya getireceksiniz. Okulun yapılacağı yer çevredeki tek yeşil alan. Üstelik o okul sapasağlam" dedi. Meclis toplantısını izlemeye gelen Avni Başman İlköğretim Okulu öğrencilerinden Nilay Kaçar ise meclis tartışmaları sırasında ağladı. Kaçar "Okulumuza sahip çıkmaya geldik. Ancak meclis üyeleri yıkım kararı aldı" dedi.



08 Ekim 2008

AKP'Lİ BAŞKAN BASTI KÜFÜRÜ

Belediye Başkanı AKP'li Mesut Apaydın ağzını fena bozdu: "Bu parayı alan da, bu iddiayı ortaya atan da o... çocuğudur"

UŞAK Belediye Başkanı AKP'li Mesut Apaydın Belediye Meclis toplantısında, CHP grubunun Uşak KİPA AVM'nin plan tadilatı karşılığında usulsüz para alındığı konusunda iddiaları karşısında "Bu parayı alan da, bu iddiayı ortaya atan da o... çocuğudur" diyerek sert çıkış yaptı. Başkan Apaydın'ın bu çıkışı CHP'lilerin tepkisine neden oldu. Belediye Meclisi ekim ayı olağan toplantısının gündem dışı olan bölümünde tartışma yaşandı. Uşak Belediye Başkanı AKP'li Mesut Apaydın hakkında Uşak KİPA AVM'nin plan tadilatı karşılığında 350 bin YTL para alındığı, bunun belediye kayıtlarına girmediğini iddialarını yaklaşık 1.5 ay önce gündeme getiren CHP'liler meclisin sonunda konuyu yeniden gündeme taşıdı. Gündem dışı söz alan CHP'li Belediye Meclis Üyesi Ramazan Karahan ve Kudret Erdem bu paranın ne olduğunu sorunca ortalık karıştı. Tartışma sırasında sinirlenen ve kürsüyü yumruklayan Başkan Apaydın, "Bu parayı alan da, bu iddiayı ortaya atan da o... çocuğudur" dedi. Bu sırada CHP'li meclis üyeleri Apaydın'a "Oturduğun makama yakışmıyorsun? Ağzını topla, sana yakışmıyor" diye uyarılarda bulundu. Tartışmaların uzaması üzerine Başkan Apaydın, salonu terketti. Olaya tepkisi gösteren CHP Meclis Grup Başkan Vekili Ramazan Karahan, "Uşak Belediye Başkanı ağzından çıkan bu yakışıksız cümlelerle kendi kalitesini göstermiştir. CHP olarak, Uşak Belediyesi'nin bütçesindeki açıktan ve buna istinaden müfettiş raporlarından ve KİPA'dan alınan paranın kayıt altına alınmadan aktarılmasından yana birçok kez hem başkana hem de kamuoyuna ve basına açıklamalarda bulunduk. Bu açıklamalarımıza karşı Başkan Apaydın da hemen cevap vermek sureti ile basın açıklaması yaptı. Fakat gerçeklerin karşısında şaşkına dönen Başkan Apaydın ne gariptir ki meclis toplantısı daha başlamadan kavga etmeye çaba gösterdi. Toplantı başladıktan sonra yine gündem dışı olarak bu konuyu açan Başkan Apaydın üslubunun nasıl olduğunu herkese göstermiştir. Biz gerçekleri anlatmaya çalışırken, kendini savunamayan başkan bize 'Bu iddiayı ortaya atanlar o... çocuğudur' dedi. Bu beklemediğimiz tavırla birlikte mahalle kabadayısı gibi masaya vurarak bardağı yere fırlattı" dedi. 'Yaptığı ayıp' Başkan Apaydın'ın bu konuşmasının affedilecek bir konu olmadığını söyleyen CHP'li üye Kudret Erdem ise, "Biz her zaman toplantılara katılarak Uşak halkının menfaatine olan her şeyde tavrımızı ortaya koyduk. Hiçbirimiz bu terbiye sınırını aşan cümleler için hak edecek bir şey yapmadık. Uşak halkının menfaatlerini korumak suç değildir. Kendini bu hareketi ile başkan iyice ortaya çıkarmıştır. Herkes bunu görsün" diye konuştu. 'Uşak, köpeksiz köyde değneksiz gezenlerin yeri değil' Belediye Başkanı Mesut Apaydın'ın küfür dolu sözlerinin ardından açıklama yapan CHP İl Başkanı Talat Arca ise şunları söyledi: "Belediye Başkanı Mesut Apaydın bu yaptığı açıklama ile haddini aşmıştır. Biz parti olarak kendisine gereken cevabı layıkıyla vereceğiz. Hukukçularımız başkan Apaydın'ın terbiye sınırlarını aşan konuşmalarını incelemeye başladılar. Bu bir ilin belediye başkanına yakışmayan sözlerdir. Uşak tarihinde hiçbir belediye başkanından bu tür sözler duymamıştır.



DEĞİŞEN MEVZUAT...

YASALAR, BAKANLAR KURULU KARARLARI, TÜZÜKLER,
YÖNETMELİKLER, TEBLİĞLER, GENELGELER

01.10.2008–31.10.2008

İsmail BİNGÖL
İçişleri Bakanlığı Başkontrolörü

NO	KONU	RESMÎ GAZETE	
		TARİH	SAYI
KANUNLAR			
5804	2009 Yılında İstanbul Şehrinde Yapılacak Beşinci Dünya Su Forumunun Organizasyonu ile Katma Değer Vergisi Kanununa Bir Geçici Madde Eklenmesine Dair Kanun	23.10.2008	27033
MİLLETLERARASI ANDLAŞMA			
2008/14233	Kırıkkale Belediyesi Tarafından Yürütülecek Olan “Kırıkkale Atıksu Arıtma Tesisi Projesi”nin Finansmanı İçin Türkiye Cumhuriyeti ile Kreditanstalt Für Wiederaufbau (Kfw) Arasında İmzalanan Anlaşma’nın Yürürlüğe Girmesi Hakkında Karar	22.10.2008	27032
BAKANLAR KURULU KARARLARI			
2008/14200	2009 Yılı Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Karar	18.10.2008	27028
YÖNETMELİKLER			
	Binalarda Isı Yalıtımı Yönetmeliği	09.10.2008	27019
	İller Bankası Kanunu Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik	12.10.2008	27022
	Genel Sağlık Sigortası İşlemleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik	23.10.2008	27033
TEBLİĞLER			
Devlet Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığından			
	Danışmanlık Tedbiri Kararlarının Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Tebliğ	25.10.2008	27035
TEBLİĞLER			
Başbakanlık Devlet Personel Başkanlığından			
	Kamu İktisadi Teşebbüslerinde 2008 Yılında Uygulanacak Ücretlerin Tespitine İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2008/1)	12.10.2008	27022
TEBLİĞLER			
Dışişleri Bakanlığından			
	4982 Sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu ve Buna Bağlı Yönetmelik Uyarınca Karşılıklılık İlkesi Kapsamında Bulunan Ülkeler Hakkında Tebliğ	17.10.2008	27027

TEBLİĞLER Maliye Bakanlığından			
	Milli Emlâk Genel Tebliği (Sıra No: 319)	14.10.2008	27024
	Tedavi Yardımına İlişkin Uygulama Tebliği (Sıra No: 6)	23.10.2008	27033
	Genel Yönetim Mali İstatistikleri Genel Tebliği (Mahalli İdareler Mali Verileri) (Sıra No: 1)	25.10.2008	27035
	Tahsilat Genel Tebliği Seri: B Sıra No: 4	30.10.2008	27039
	Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği Seri No: 15	30.10.2008	27039
TEBLİĞLER Kültür ve Turizm Bakanlığından			
	Turizmi Teşvik Kanununun Cezai Hükümlerinin Uygulanması Hakkında Yönetmelik	15.10.2008	27025
TEBLİĞLER Sosyal Güvenlik Kurumu Başkanlığından			
	Kamu Görevlilerinin Maluliyet İşlemleri Hakkında Tebliğ	09.10.2008	27019
	Kamu Görevlilerinin Tahsis Yardımlarına İlişkin Tebliğ	09.10.2008	27019
	Kamu Görevlilerinin Tahsis Yardımlarına İlişkin Tebliğ	09.10.2008	27019
	2008 Yılı Sosyal Güvenlik Kurumu Sağlık Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ	22.10.2008	27032
	Sosyal Güvenlik Prim Borçlarının KDV İade Alacağından Mahsup Edilmesi Suretiyle Ödenmesi Hakkında Tebliğ	22.10.2008	27032
	Ruhsat Vermeye Yetkili Mercilerce Verilen Ruhsatların Sosyal Güvenlik Kurumuna Gönderilmesi ile Geçici İskan veya Yapı Kullanma İzin Belgesinin Verilmesinde İlişiksizlik Belgesinin Aranılması Hakkında Tebliğ	22.10.2008	27032
TEBLİĞLER Kamu İhale Kurumundan			
	Kamu İhale Genel Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ	25.10.2008	27035
GENELGELER Maliye Bakanlığından			
	375 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Ek 3 üncü Maddesi Uyarınca Yapılacak Ek Ödemenin Uygulanmasına İlişkin Genelge	25.10.2008	27035

Binalarda Isı Yalıtımı Yönetmeliği

180 sayılı Bayındırlık ve İskân Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi ile 30/A maddesine dayanılarak hazırlanan bu yönetmelik 09.10.2008 tarih ve 27019 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmeliğin 1. maddesine göre;

- (1) Bu yönetmeliğin amacı; binalardaki ısı kayıplarının azaltılmasına, enerji tasarrufu sağlanmasına ve uygulamaya dair usul ve esasları düzenlemektir.
- (2) Bu Yönetmelik, 10/7/2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu kapsamındaki belediyeler dahil olmak üzere, bütün yerleşim birimlerindeki binalarda uygulanır.
- (3) Münferit olarak inşa edilen ve ısıtılmasına gerek duyulmayan depo, cephanelik, ardiye, ahır, ağıl ve benzeri binalarda bu Yönetmelik hükümlerinin uygulanması zorunlu değildir.
- (4) 180 sayılı Bayındırlık ve İskân Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararnamenin 32 nci maddesi kapsamına giren kamu kurum ve kuruluşları, il özel idareleri ve belediyeler, bu Yönetmeliğe uymak ve bu Yönetmeliği uygulamakla yükümlüdürler.

Yönetmeliğin 3. maddesine göre Türkiye’de binalarda ısı yalıtımı uygulamaları bakımından oluşturulan dört bölgede yer alan il ve ilçeler EK 1-A’da listede ve EK 1-B’de harita üzerinde gösterilmiştir. Listede yer almayan belediyeler, bağlı oldukları ilçe değerlerini esas alır.

İller Bankası Kanunu Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

12.10.2008 tarih ve 27022 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan adı geçen yönetmeliğin 1. maddesi ile İller Bankası Kanunu Uygulama Yönetmeliğinin 18. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinin dördüncü paragrafı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Kamu İhale Genel Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ

25.10.2008 tarih ve 27035 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan adı geçen Tebliğ ile 25.07.2005 tarihli ve 25886 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Kamu

Yönetmeliğin 8. maddesine göre belediye sınırları ve mücavir alanlar içindeki mevcut binalarda, ısı yalıtımı yapılacaksa, TS 825’de belirtilen hesap metodu kullanılarak binanın ısı yalıtımı projesi hazırlanmalıdır.

Bunun dışındaki özel durumlar için dikkat edilecek hususlar ayrıntılı bir şekilde maddede açıklanmıştır.

Yönetmeliğin 12. maddesine göre EK 3’te örneği verilen “Isı İhtiyacı Kimlik Belgesi”, yetkili ısı yalıtımı projecisi ve uygulamayı yapan makina mühendisleri tarafından doldurulup imzalandıktan ve Belediye veya Valilik tarafından onaylandıktan sonra yapı kullanma izin belgesine eklenmelidir. Bu belge, bina yöneticisinin dosyasında bulundurulur ve bir kopyası da bina girişine asılır.

Yönetmeliğin 18. maddesine göre inşaatın her safhasında ısı yalıtımı ile ilgili denetimler 29/6/2001 tarihli ve 4708 sayılı Yapı Denetim Hakkında Kanun kapsamındaki illerde, yapı denetim kuruluşları ile beraber belediye sınırları ve mücavir alanlarda belediyeler; belediye ve mücavir alan sınırları dışında il özel idareleri ve ruhsat verme yetkisine sahip diğer idarelerce yapılır.

Binanın ısı yalıtımının kontrolü ile ilgili teknik sorumlu; inşaatın taban, döşeme, duvar ve tavan yapımı safhalarında uygulanan yalıtımın, projede verilen detaylara uygunluğunun kontrolünü yaparak, belediye veya il özel idarelerine rapor verir.

“Kredilerin vadesi içerisinde tamamen kapatılması esastır. Herhangi bir sebeple tahsil edilemeyen anapara ve faizler cari ay sonunda kapitalize edilerek, müteakip ay içerisinde tahsil edilir.”

İhale Genel Tebliğinde önemli ve kapsamlı değişiklikler yapılmış olup, ilgililerin Tebliği ayrıntılı bir şekilde incelemeleri gerekmektedir.

2009 Yılı Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Karar

18.10.2008 tarih ve 27028 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 2008/14200 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 2. maddesine göre bu Karar, 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununa ekli (I), (II), (III) ve (IV) sayılı cetvellerde belirtilen kuruluşları, özelleştirme kapsamındaki kuruluşları (kamu payı yüzde elli (%50)’nin üzerinde olanlar), Kamu iktisadi teşebbüsleri (KİT) ve bağlı ortaklıklarını, İller Bankasını, fon idarelerini, **mahalli idareler** ile diğer kamu kuruluşlarını kapsar.

Kararın 8. maddesine göre genel ve özel bütçeli kuruluşlar, kamu iktisadi teşebbüsleri ve bağlı ortaklıkları ile döner sermayeli kuruluşlar ve **mahalli idarelere** açılan dış kredilerin tamamının kullanılmaması durumunda bu kredilerin, ihtiyacı olan kuruluşlara tahsisi Hazine Müsteşarlığınca sonuçlandırılmadan önce Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığının uygun görüşü alınır.

Kararın 9.maddesinin 2.bendine göre programların uygulama aşamasında etkin biçimde yürütülmesi, izlenmesi ile proje uygulamalarının tamamlanmasını müteakiben yapılacak değerlendirme çalışmaları ve etki analizleri için ilgili kamu kuruluşları ve **mahalli idareler**; bölgelerde Program/Proje Uygulama ve Koordinasyon Birimleri ve Kalkınma Birlikleri, merkezde ise Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı ile yakın işbirliği içinde çalışırlar ve bunun için gerekli her türlü tedbiri alırlar.

Kararın 10.maddesine göre (1) **Mahalli idarelerin (il özel idareleri ve belediyeler ile bunların kurdukları birlik ve idareler)** dış kredili projelerinin belirlenmesinde, dış borç limitleri içinde kalınması esastır. **Mahalli idarelerin** dış finansman (kredi ve/veya hibe) kullanımı söz konusu olan projeleri; makro politikalar, sektör programları, bölgesel planlar ve yatırım öncelikleri ile stratejik plan ve performans programı dikkate alınarak bu Karardaki esaslara göre Yatırım Programına alınır. Dış finansman kullanımı olan projelerden İller Bankası Yatırım Programında yer almak üzere teklif edilenlere öncelik verilir. Dış kredi kullanımından doğacak yükümlülükler ilgili **mahalli idarelerce** yerine getirilir.

(2) Köylerin altyapı sorunlarını çözmeye yönelik Köylerin Altyapısının Desteklenmesi Projesi (KÖY-DES) kapsamındaki yatırımlar için 2009 yılı bütçesinden ayrılan ve 2009 Yılı Yatırım Programında

yer alan ödeneğin, **79 İl Özel İdaresi ile İstanbul ve Kocaeli Büyükşehir Belediyelerine il bazında** dağılımı, 2009 Yılı Yatırım Programının Resmî Gazete’de yayımlanmasını müteakiben Yüksek Planlama Kurulu tarafından karara bağlanır.

Kararın 11. maddesine göre Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığınca yürütülen **Mahalli İdarelere Yapılacak Yardımlar ödeneği 2009 yılı bütçesinde kaldırılmıştır.** Söz konusu ödenekten destek almış ve uygulaması devam eden projeler süratle tamamlanarak, valiliklerce bu projeler için il düzeyinde tek bir kapatma bildirimi hazırlanarak Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığına gönderilir.

Kararın 12/3 maddesine göre 5467 sayılı Kanunla kurulan 15 devlet üniversitesi, 5662 sayılı Kanunla kurulan 17 devlet üniversitesi ile 5765 sayılı Kanunla kurulan 9 devlet üniversitesinin kampüs yerinin seçimine Maliye Bakanlığı Müsteşarının koordinatörlüğünde, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarı, Milli Eğitim Bakanlığı Müsteşarı, YÖK temsilcisi ve Yükseköğrenim Kredi ve Yurtlar Kurumu Genel Müdürü, ilgili üniversitenin kurulduğu ildeki Vali ve **Belediye Başkanı** ile Üniversitenin Rektöründen müteşekkil bir Kurul karar verir. Kurul hazırlık çalışmalarını yapmak üzere bir teknik heyet görevlendirilir.

Kararın 19. maddesine göre ülkemizin komşu ülkeler ve bölgelerle yürüttüğü Bölgelerarası İşbirliği Programı çerçevesinde, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı bütçesinden ayrılan kaynaklar, programın kapsadığı bölgelerde **il özel idareleri, belediyeler**, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve diğer gerçek ve tüzel kişilerin Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı tarafından uygun bulunan program ve projelerinin desteklenmesi için kullanılır.

Kararın 21/5 maddesine göre yerel ve bölgesel nitelikli yatırım uygulamalarında koordinasyonu güçlendirmek, etkinliği artırmak, bütüncül uygulamayı kolaylaştırmak ve yerelde kurumsal kapasitelerin gelişimine katkıda bulunmak amacıyla merkezi kamu idareleri, projelerin mahiyeti uygun düştüğü ölçüde, yatırım uygulamalarının **5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanununun 6. maddesi** hükümleri gereğince gerçekleştirilmesine öncelik verecektir.

Kararın 23. maddesine göre kamu iktisadi teşebbüsleri ve bağlı ortaklıklarının, fon idarelerinin, sosyal

güvenlik kurumlarının, **büyük şehir belediyeleri ile diğer belediyelerin, belediyelerin iştiraki ve bağlı ortaklığı olan idare ve işletmelerin, il özel idareleri ve İller Bankasının**, Türkiye Radyo-Televizyon Kurumunun, Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğünün, Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğünün, Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı ve döner sermayeli kuruluşların Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığınca belirlenen kabullere ve formlara uygun olarak hazırlayacakları 2008 yılı gerçekleştirmeleri ile 2009 yılı birinci gerçekleştirme tahmini konsolide yatırım ve finansman tabloları 15 Mayıs 2009 tarihine kadar, 2009 yılı ikinci gerçekleştirme tahmini konsolide yatırım ve finansman tabloları ise Temmuz 2009 sonuna kadar, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığına gönderilir.

Kararın 27. maddesinin (b) bendine göre yatırım Uygulama Raporu: Yatırımcı kamu kuruluşlarının **(projeleri Programda yer alan belediye ve il özel idareleri dahil)** yatırım projeleri kuruluş, sektör ve proje bazında yatırım uygulama raporları ile izlenir. Yatırım Uygulama Raporlarında her yatırım projesinin, uygulama yılı başından dönem sonuna kadar ve dönem içinde harcama ve gerçekleştirme durumları ve bunların finansman ayrıntısı (genel bütçe, fon, döner sermaye ve/veya dış krediden -nakit ve makina teçhizat olarak- hangilerinin kullanıldığı) belirtilir.

Ruhsat Vermeye Yetkili Mercilerce Verilen Ruhsatların Sosyal Güvenlik Kurumuna Gönderilmesi ile Geçici İskan veya Yapı Kullanma İzin Belgesinin Verilmesinde İlişiksizlik Belgesinin Aranılması Hakkında Tebliğ

5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanununun 11. ve 90. maddelerine istinaden hazırlanarak 22.10.2008 tarih ve 27032 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan ve valilikler, belediyeler, il özel idareleri ve ruhsat vermeye yetkili diğer mercileri kapsayan bu Tebliğ’in amacı; valilikler, belediyeler, il özel idareleri ve ruhsat vermeye yetkili diğer kamu ve özel hukuk tüzel kişilerinin;

a) Yapı ruhsatı ve diğer tüm ruhsat veya ruhsat niteliği taşıyan işlemlerine ilişkin bilgi ve belgeler ile varsa bunların verilmesine esas olan istihdama ilişkin bilgileri Sosyal Güvenlik Kurumuna bildirmesinin,

b) Geçici iskan veya yapı kullanma izin belgesi verilmeden önce ilgililerden, yapılan inşaat dolayısıyla borçlarının bulunmadığına dair Sosyal Güven-

Aynı maddenin (c) bendine göre dış Kredi İzleme Raporu: Yatırım projelerinde dış kredi kaynakları kullanan kuruluşlar ve **mahalli idareler**, kredi kullanım durumlarını, belirlenen formlara uygun olarak hazırlayarak, (b) bendinde belirtilen dönemler itibarıyla dönem sonunu izleyen 30 gün içinde Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı ve Hazine Müsteşarlığına gönderirler. Genel ve özel bütçeli kuruluşlar ile **mahalli idareler** bu formları ayrıca Maliye Bakanlığına da gönderirler.

Aynı maddenin (n) bendine göre İstanbul Depreme Hazırlık Çalışmaları İzleme Raporu: **İstanbul İl Özel İdaresi** tarafından İstanbul’un depreme karşı hazırlanması amacıyla yürütülen, Yatırım Programında yer almayan, İstanbul’da Sismik Riskin Etkilerinin Azaltılması ve Acil Durum Hazırlık Projesi (ISMEP) çalışmalarıyla ilgili her dört ayda bir gelişme raporu Başbakanlığa, Bayındırlık ve İskan Bakanlığına, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığına ve Hazine Müsteşarlığına gönderilir.

Kararın 29. maddesine göre **mahalli idarelerin** bütçe ve kesin hesap durumlarını belirleyen bilgiler İçişleri Bakanlığı ve Türkiye İstatistik Kurumu kanalıyla 15 Temmuz 2009 tarihine kadar Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığına gönderilir.

lik Kurumunca düzenlenmiş ‘ilişiksizlik belgesi’nin aranılmasının,

usul ve esaslarını düzenlemek olarak belirtilmiştir.

Tebliğin 5. maddesine göre Valilikler, belediyeler ve ruhsat vermeye yetkili diğer kamu ve özel hukuk tüzel kişileri, yapı ruhsatı ve diğer tüm ruhsat veya ruhsat niteliği taşıyan işlemlerine ilişkin bilgi ve belgeler ile varsa bunların verilmesine esas olan istihdama ilişkin bilgileri, verildikleri tarihten itibaren bir ay içinde Sosyal Güvenlik Kurumuna bildirmekle yükümlüdür.

Yapı ruhsatı ve diğer tüm ruhsat veya ruhsat niteliği taşıyan işlemlerine ilişkin bilgi ve belgeler ile varsa bunların verilmesine esas olan istihdama ilişkin bilgileri içerir belgelerin birer nüshası veya tasdikli birer fotokopisi, verildikleri tarihten itibaren bir ay

içinde valilikler, belediyeler ve ruhsat vermeye yetkili diğer kamu ve özel hukuk tüzel kişilerin ilgilili Üniteye gönderilir.

Tebliğin 7. maddesine göre Valilikler, belediyeler, il özel idareleri ve ruhsat vermeye yetkili diğer merciler tarafından geçici iskan veya yapı kullanma izin belgesi verilmeden önce, yapılan inşaat dolayısıyla ilgililerden Kuruma borçlarının bulunmadığına dair Kurumca düzenlenmiş ilişiksizlik belgesinin istenilmesi zorunludur. Bu nitelikteki yazı ibraz edildikçe ilgililere geçici iskan veya yapı kullanma izin belgesi verilmeyecektir.

Tebliğin 8. maddesine göre, Kanunun 11. maddesinin altıncı fıkrasında belirtilen ve bu Tebliğde açıklanan yükümlülükleri yerine getirmeyen kurum ve kuruluşlara, yerine getirilmeyen her bir bildirim yükümlülüğü için Kanunun 102. maddesi birinci fıkrası (h)

2009 Yılında İstanbul Şehrinde Yapılacak Beşinci Dünya Su Forumunun Organizasyonu ile Katma Değer Vergisi Kanununa Bir Geçici Madde Eklenmesine Dair Kanun

23.10.2008 tarih ve 27033 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 5804 sayılı adı geçen Kanun, 24.01.2008 tarihli ve 5732 sayılı Kanun ile uygun bulunan Beşinci Dünya Su Forumu Organizasyonu İçin Çerçeve Anlaşma ve Anlaşma Mektubu’na uygun olarak 2009 Yılı Mart Ayında İstanbul Şehrinde Yapılacak Beşinci Dünya Su Forumunun organizasyonundan sorumlu Forum Sekretaryasının görev, yetki, çalışma usul ve esasları ile diğer düzenlemeleri kapsamak amacıyla çıkarılmıştır.

Kanunun 2. maddesine göre Çevre ve Orman Bakanlığı, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü bütçelerine Beşinci Dünya Su Forumu Organizasyonu için konulan ödenekler Forum Sekretaryası hesabına aktarılır.

Danışmanlık Tedbiri Kararlarının Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Tebliğ

25.10.2008 tarih ve 27035 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan adı geçen Tebliğ; korunma ihtiyacı olan veya suça sürüklenen çocuklar hakkında verilen danışmanlık tedbirlerinin uygulanmasına ilişkin usûl ve esasları düzenlemek amacıyla çıkarılmış ve bu Tebliğ; korunma ihtiyacı olan çocuklar ile suça sürüklenen çocuklar hakkında verilen danışmanlık tedbirinin uygulama usul ve esaslarına, bu kararların

bendi uyarınca aylık asgari ücret tutarında idari para cezası uygulanacaktır.

Geçici iskan ve yapı kullanma izin belgelerinin verilmesi ile ilgili olarak Kanunun 90. maddesinde belirtilen yükümlülüklerin valilikler, belediyeler, il özel idareleri ve ruhsat vermeye yetkili diğer merciler tarafından yerine getirilmemesi halinde, sorumlular hakkında genel hükümler çerçevesinde idari ve cezai işlem yapılacaktır.

Tebliğin 9. maddesine göre 21.04.2005 tarihli ve 25793 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan “Yapı Ruhsatlarının Sosyal Sigortalar Kurumuna Gönderilmesi ve Yapı Kullanma İzin Belgesinin Verilmesinde Kurumca Düzenlenmiş “Borcu Yoktur” Yazısının Aranılması Hakkında Tebliğ” yürürlükten kaldırılmıştır.

Forum Sekretaryasının yapacağı alım, satım ve ihale işleri, ceza ve yasaklama hükümleri hariç olmak üzere 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu ve 4735 sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu hükümlerine tabi değildir.

Kanunun 3. maddesi ile 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununa aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 27 – (1) 2009 yılı Mart ayında İstanbul’da yapılacak Beşinci Dünya Su Forumunun Organizasyonundan sorumlu Forum Sekretaryasına bu Forumun gerçekleştirilmesi için yapılacak mal teslimleri ile hizmet ifaları katma değer vergisinden müstesnadır.

(2) Maliye Bakanlığı, istisnanın uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemeye yetkilidir.”

yerine getirilmesinde kurumların görev ve sorumluluklarına, danışmanlık hizmeti verecek uzman kişilerin uygulayacakları meslekî çalışmalar ve programlara ilişkin standartlar, uygulama esasları ve değerlendirme ölçütlerine ilişkin hükümleri kapsar.

Tebliğin 7. maddesine göre danışmanlık tedbiri, Millî Eğitim Bakanlığı, Sosyal Hizmetler ve Çocuk

Esirgeme Kurumu ve yerel yönetimler tarafından yerine getirilir.

...

Yerel yönetimlerce uygulanmasına karar verildiği hallerde, bu amaçla açılmış danışmanlık ya da aile eğitimi hizmeti veren merkezler tarafından yerine getirilir.

Danışmanlık tedbirini yerine getirmekle sorumlu Millî Eğitim Bakanlığı, Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu ve **yerel yönetimler** bu hizmeti öncelikle kurumsal kapasiteleri kapsamında gerçek-

leştirirler. Kurumsal kapasitelerinin desteklenmesi gerektiği durumlarda ise bu hizmeti danışmanlık ve aile eğitimi alanında hizmet veren sağlık kuruluşları, özel danışmanlık merkezleri, dernek ve vakıflar gibi özel ve resmî kişi, kurum ve kuruluşlarda bulunan, Tebliğin 6 ncı maddesinde belirtilen nitelikte görevliler tarafından protokol yaparak ya da hizmet satın alma suretiyle de yerine getirebilirler. Ancak, danışmanlık tedbirinin uygulanması amacıyla verilecek bu hizmetler, sorumlu Bakanlığın taşra biriminin ya da yerel yönetimin denetiminde yürütülür.

Genel Yönetim Mali İstatistikleri Genel Tebliği (Mahalli İdareler Mali Verileri) **(Sıra No: 1)**

25.10.2008 tarih ve 27035 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan adı geçen Tebliğ; belediyeler, il özel idareleri (Gökçeada ve Bozcaada ilçe özel idareleri dâhil) ile bunlara bağlı veya bunların kurdukları veya üye oldukları birlik ve idareler bu Tebliğ hükümlerine tabi olup, Tebliğ; genel yönetim kapsamındaki kamu idarelerine ait mali istatistiklerin üretilmesine esas teşkil etmek üzere, mahalli idareler mali verilerinin derlenmesindeki usul ve esasları, veri derleme sürecindeki sorumluları ve mali verilerin süresinde gönderilmemesi halinde uygulanacak yaptırımları belirlemek amacıyla düzenlenmiştir.

Tebliğin 5-12 maddelerini kapsayan bölümde; mali verilerin derlenme biçimi ve kapsamı, mali verilerin derlenmesi sürecinde veri giriş dönemleri ve mahalli idarelerce yapılacak işlemler, mali verilerin derlenmesi sürecinde valiliklerce yapılacak işlemler, mali verilerin derlenmesi sürecinde defterdarlıklarca yapılacak işlemler, mali verilerin derlenmesi sürecinde defterdarlık muhasebe müdürlükleri ve malmüdür-lüklerince yapılacak işlemler, Bakanlıkça yapılacak işlemler, mahalli idareler muhasebe işlemleri ve mali tablolarının denetimi, hesap bilgilerinin süresinde gönderilmemesi halinde uygulanacak yaptırımlar konularında düzenlemeler yapılmıştır.

Tahsilat Genel Tebliği Seri: B Sıra No: 4

30.10.2008 tarih ve 27039 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanana adı geçen Tebliğ ile 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanunun 48. maddesinde düzenlenen tecil ve taksitlendirme müessesesinden, zor durumda olan borçluların yararlanarak borçlarını ödemelerine imkan tanımak ve amme alacaklarının bir an önce Hazineye inti-

kalini sağlamak amacıyla anılan maddenin Maliye Bakanlığına verdiği yetkiye dayanılarak istinaden adı geçen Bakanlığa bağlı vergi dairelerince takip ve tahsil edilen amme alacaklarının talep edilmesi halinde tecil ve taksitlendirmeye tabi tutulması şartları düzenlenmiştir.

Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği Seri No: 15

30.12.2008 tarih ve 27039 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan adı geçen Tebliğin 2.1. sırasına göre genel ve özel bütçeli idareler, il özel idareleri, belediyeler ve sermayesinin % 51’i veya daha fazlası bunlara ait olan kuruluşlar ile özelleştirme kapsam ve

programına alınmış olup hisselerinin yarısından fazlası yukarıda sayılan kuruluşlara ait olan kuruluşlara İstisna Kapsamında Fuel Oil Satın Alma İzin Belgesi verilmesinde maddede belirtilen şartlar ve belgeler aranılmayacaktır.