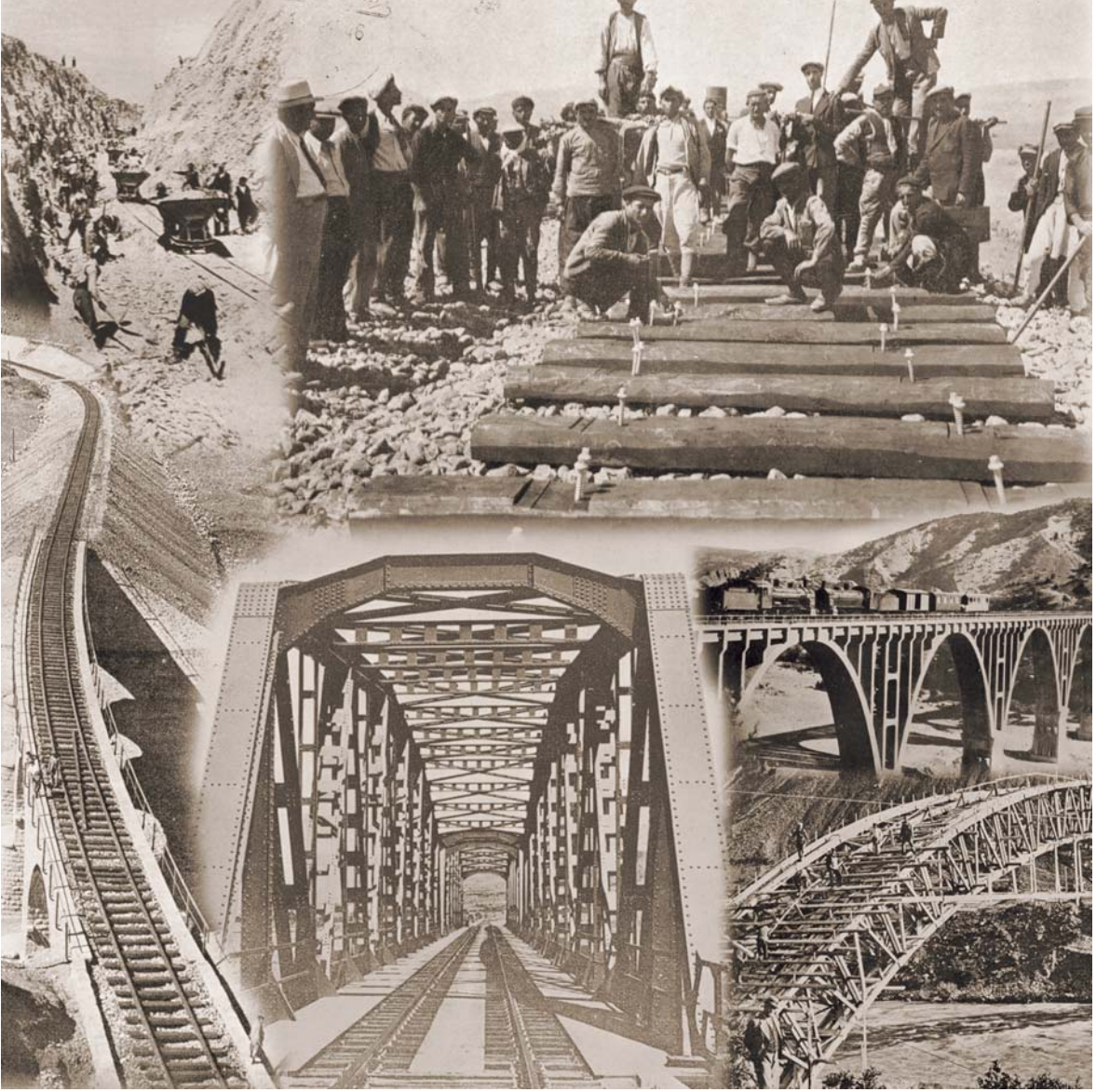


1923 - 1940 Dönemi Demiryolları



Ülkeyi demirağlarla örmeyi amaçlayan demiryolu politikası, ulusal pazar yaratma sürecinin önemli sacayaklarından biri olmuştur. Savaş sırasında tahrip edilen hatların onarılması, düşük kapasiteyle de olsa demiryollarının işletilmesi ile başlayan çabalar, ülkenin önemli yerleşim, üretim-tüketim merkezlerini birbirine bağlayan bir ağın oluşturulması doğrultusunda kararlılıkla sürdürülmüştür.

Tarihçe ve Özellikler

Osmanlı Devleti döneminde çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilerek işletilen demiryollarının 4000 kilometreye yakın bir bölümü Cumhuriyetin ilanı ile çizilen ulusal sınırlar içerisinde kalır. Türkiye sınırları içinde inşa edilen ilk demiryolu, 23 Eylül 1856 tarihinde bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla 1866 yılında tamamlanan 130 kilometre uzunluğundaki İzmir-Aydın hattıdır.

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki egemen ekonomik ve politik anlayış, ulusal bütünlüğün sağlanması ve ulaşım ağının yaygınlaştırılması yönünde başlatılan çalışmalarla kendisini gösterir. Bu çerçevede özellikle demiryolu politikası öne çıkar. Ülkenin başlıca yerleşim ve üretim-tüketim merkezlerinin birbirine bağlanmasının, iç pazarda canlanmaya yol açacağı, bunun da ülke ekonomisi üzerinde olumlu etkiler yaratacağı düşünülür.

Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmesidir. Bu ekonomik yönelim, sanayi için gerekli yükün ucuz yollarla taşınması hedefini de beraberinde getirir, dolayısıyla da demiryolu yatırımlarına ağırlık verilir. Sanayi yatırımlarını ülke geneline yaymak hedefi ulaşım ağı seçimde etkili olur.

1923 yılında yayımlanan bir yasa ile hatların devlet tarafından inşa ve işletmesi kararlaştırılır. İlk ihale 1927'de, ikinci ihale ise 1933'te gerçekleştirilir. İlk ihalede yapımçı yabancı, taşeron ise Türk'tür. İkinci ihalede ise ilk kez bir Türk firması yapımıcılığı üstlenir.

Böylelikle demiryollarının inşa ve işletmesi Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi adlı kuruluşa devredilerek, Devlet Demiryolları dönemi başlatılır.

Bütün olanaksızlıklara karşın demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşına kadar büyük bir hızla sürdürülür, savaş nedeniyle

1940'tan sonra çalışmalar yavaşlar. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3.578 kilometrelik demiryolunun 3.208 kilometresi, 1940 yılına kadar tamamlanır. Bu dönemde ayrıca, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilir.

Mevcut demiryolu hatlarının büyük bölümü ülkenin Batı bölgesinde yoğunlaştığından, Orta ve Doğu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısının sağlanması amaçlanır ve ana hatlarla sağlıklı bir yapıya kavuşması sağlanır.

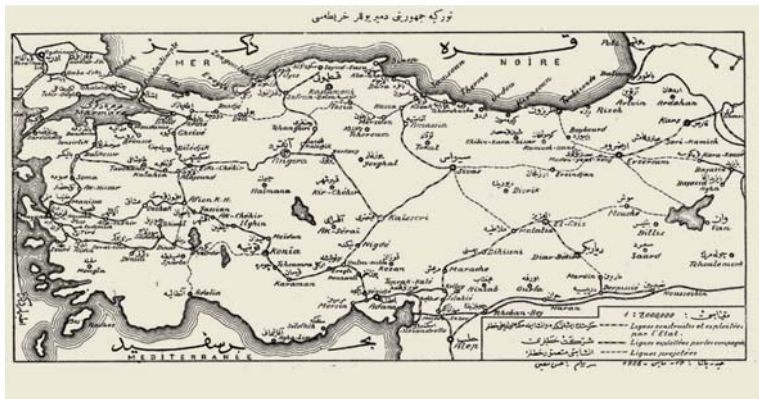
Yer	: Türkiye geneli
Tarih	: 1923-1940
İşveren	: TCDD / Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü
Statik Tasarım	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Mimari Tasarım	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Yapım	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Müşavir	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Bedel	: Bilgiye Ulaşılamamıştır

Bu dönemde yapılan ana hatlar şunlardır: Ankara-Kayseri-Sivas, Sivas-Erzurum, Samsun- Kalın (Sivas), Irmak-Filyos (Zonguldak kömür hattı), Adana-Fevziye-Diyarbakır (Bakır hattı), Sivas-Çetinkaya (Demir hattı).

Cumhuriyet öncesinde demiryollarının yüzde 70'i Ankara- Konya doğrultusunda batısında kalırken, Cumhuriyet döneminde yolların yüzde 78,6'sı, doğuya kaydırılır ve günümüzdeki batı ve doğu arasındaki (yüzde 46 batı, yüzde 54 doğu) oransal dağılım elde edilir. Ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasını sağlayan hatların yapımına ağırlık verilir ve 1935-45 yılları arasında ise hatların birleştirilmesine çalışılır.

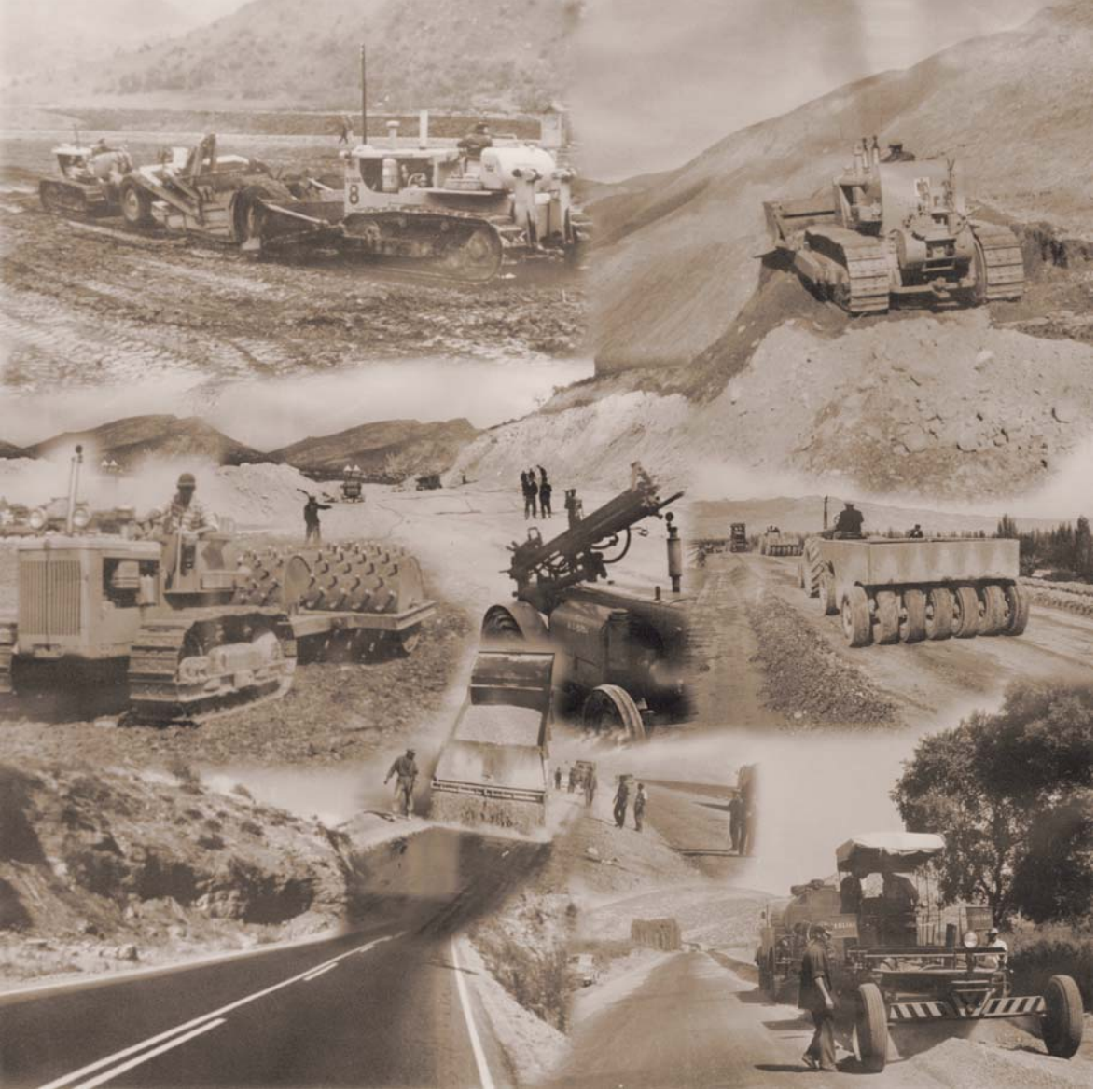
Cumhuriyetin başlangıcındaki ağ tipi demiryolları, 1935'te Manisa-Balıkesir- Kütahya-Afyon ve Eskişehir-Ankara-Kayseri- Kardeşgediği-Afyon olmak üzere iki adet döngüye sahip hale getirilir. Ayrıca İzmir- Denizli-Karakuyu- Afyon-Manisa ve Kayseri- Kardeşgediği-Adana-Narlı- Malatya-Çetinkaya döngüleri elde edilir. Birleştirilen hatlar ile gerçekleştirilen döngülerle uzaklıkların azaltılması amaçlanır.

1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde de, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamaz. 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 kilometre yeni hat yapılabilir.



1928'de öngörülen Demiryolu Hatları

1948 - 1957 Dokuz Yıllık Karayolu Programı



1948-1957 Dokuz Yıllık Karayolu Programı, ülkemizde yol yapım teknolojisi açısından bir sıçrama noktası olarak kabul edilmiş, aynı zamanda program özel sektörü teşvik edici birikimin açığa çıkmasını sağlamıştır. Programın başarısı Birleşmiş Milletler Örgütü'nün dikkatini çekmiş, örgüt 1954 yılında ülkemize başvurarak bir karayolu eğitim merkezi açılmasını ve bu merkezde gelişmekte olan ülkelerin mühendislerine bilgi ve deneyim aktarılmasını istemiştir. Gelen bu talebi değerlendiren Türkiye Cumhuriyeti Karayolları, altı haftalık eğitim programları düzenlemiş, 1958 yılında 5'inci tamamlanan program sonunda 12 ülkeden toplam 70 mühendis eğitilmiştir. Bu gelişmelerin sonucunda aynı yıl Güneydoğu Avrupa Ülkeleri 3. Uluslararası Yollar Konferansı İstanbul'da toplanmıştır.

Tarihçe ve Özellikler

Ülkemizde Cumhuriyet sonrası hızlı ve planlı kalkınma için sanayi, tarım ve ulaşım alanlarında yatırımlara verilen önem, inşaat sektörünün de temellerinin atılmasını sağlamıştır. Bu dönemin ilk inşaat faaliyetleri, ulaşım sektöründe görülmüş, özellikle yol çalışmaları önemli bir yer tutmuştur.

1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti 4.000 kilometresi iyi durumda olan 18.350 kilometre yol ağı devralmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşım, dönemin en çağdaş teknolojisi olarak kabul edilen demiryolu yapımı ağırlık kazanmış, ancak bir süre sonra demiryolunun tek başına yeterli olmadığı, ülke genelinin ulaşım ihtiyacını karşılamadığı görülerek, karayolu yapımı da gündeme alınmıştır.

Bu çerçevede, yol yapımıyla ilgili bir kanun çıkarılması gerekmiş ve Haziran 1929'da Şose ve Köprüler Kanunu kabul edilmiştir. Bu kanunla, devlet ve il yollarının birleştirilmesine dair uygulamadan vazgeçilmiş ve eski sisteme dönülmüştür: Devlet yolları, il yolları ve köy yolları.

İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik ve sosyal sıkıntılar karayolu çalışmaları için yeni bir atılımı zorunlu kılmıştır. Karayolu atılımını işaret eden yıl 1948'dir. Atılımın ana ilkesi, yol yapımının tamamlanmasının yeterli olmadığı, önemli olanın yolların bakım altında tutulması olarak tespit edilmiştir.

Türkiye Dokuz Yıllık Karayolu Programını hazırlamış ve 8 Ağustos 1948 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla uygulamaya almıştır. Bu programa göre; üç yıllık programın uygulanması sonucunda, 22.548 kilometrelik devlet yolu yapımı ve 18.000 kilometrelik bölümün asfaltlanması öngörülmüştür. Özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da ulaşım, yaşanan sıkıntılar ve çözüm yolları programda yer almış ve bu bölgeler için geçit yolları yapılmasına öncelik verilmiştir.

Türkiye bu programı gerçekleştirmek için bütçesinden büyük yatırım fonları ayırmıştır. 1950 yılında bütçenin yüzde 3,6'sı karayolu yatırımlarına ayrılıyorken, bu oran 1957'de yüzde 10,75'e yükselmiştir. Dokuz yıllık uygulama sonucunda 24.624 kilometre devlet yolu yapılmıştır.

Bu, planlanandan yüzde 8 daha fazladır. Bu yollardan ancak yüzde 92'si bakım altına alınmış, asfaltlamada ise planlanandan yüzde 30

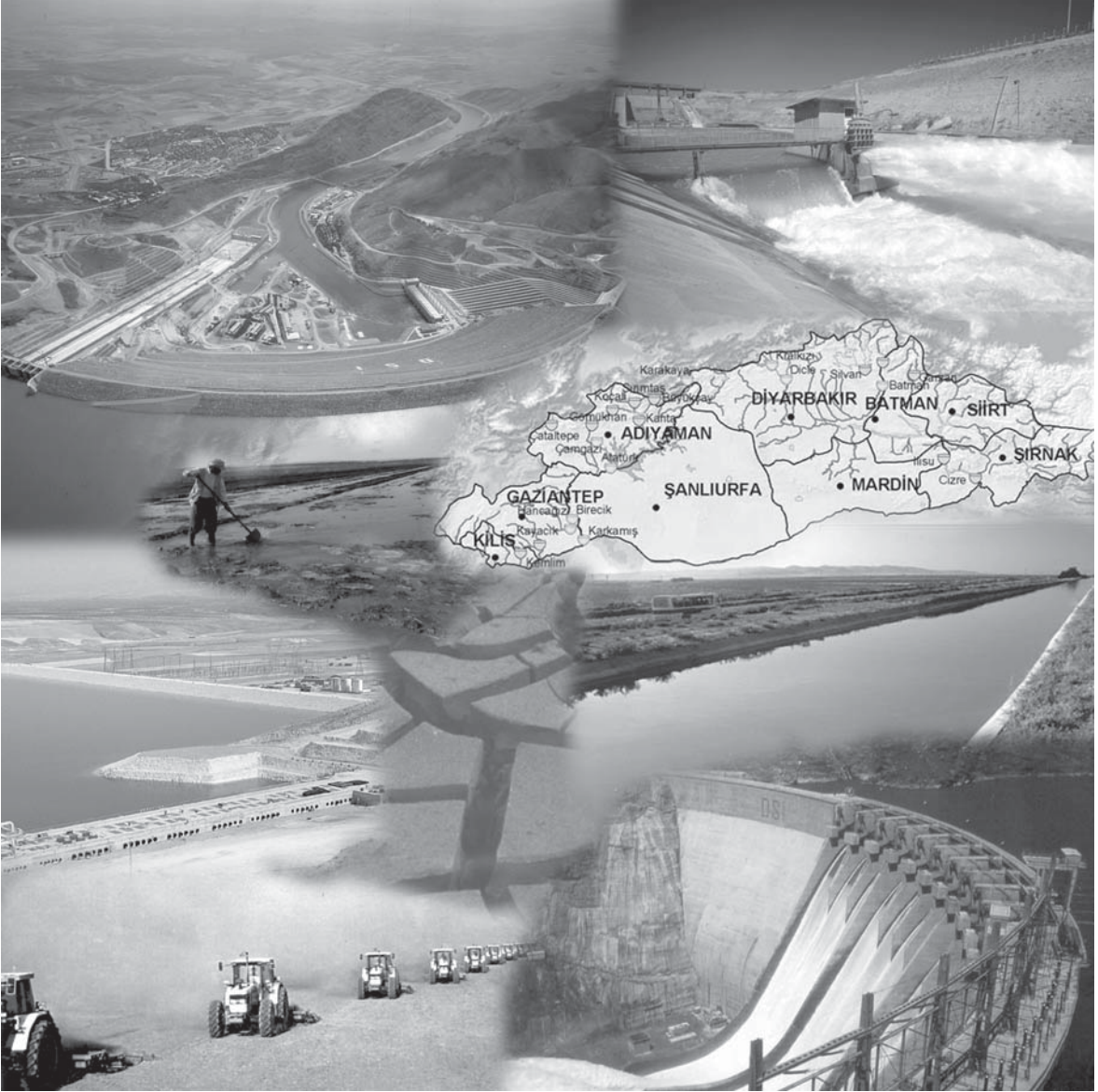
Yer	: Türkiye geneli
Tarih	: 1948-1957
İşveren	: Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği
Statik Tasarım	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Mimari Tasarım	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Yapım	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Müşavir	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Bedel	: 774 Milyon ABD Doları

daha az iş gerçekleştirilmiştir. Batman rafinerisinde MC4 tipi asfalt yapılmasıyla bu dar boğaz aşılıma çalışılmıştır. Dokuz yılda TCK'ya ayrılan kaynak 2.168.427.359 Lira olmuştur. Programın uygulanması sırasında TCK, il yollarının yapımında da görev almış ve bu kaynağın 533.144.409 Lirası il yollarına ayrılmıştır. Dokuz Yıllık Karayolu Programının öngörülen maliyetler içinde kalarak uygulandığı söylenebilir.

Dokuz Yıllık Karayolları Programı, ülke bütünlüğünü geliştirmek, izole yerel ekonomileri ulusal ve uluslararası pazarlara açmak, bölgeler arası zamanlaşmayı teşvik etmek bakımından önemli işlevler görmüştür. Dokuz yılda karayollarındaki yolcu-km miktarı 10 misli, ton-km miktarları yedi misli artış göstermiştir. Türkiye, Dokuz Yıllık Karayolu Programının uygulamasını bitirdiğinde yalnız yol yapmakla kalmamış, aynı zamanda da dünyada saygınlığı kabul edilen bir karayolu mühendisliği potansiyeli yaratmıştır. Kendi kendine yeten kapalı ekonomik bölgelerden oluşan ülkemizde, ulaşımın gelişmesi, ekonomik hareketliliği sağlamış ve böylece bölgeler arası farklılık azalmaya başlamıştır.



Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP)



Projenin temel hedefi, bölge halkının gelir düzeyiyle beraber hayat standardını yükselterek, Güneydoğu Anadolu'yla diğer bölgelerimiz arasındaki gelişmişlik farkını ortadan kaldırmak, kırsal alandaki verimliliği ve istihdam olanaklarını arttırarak, sosyal istikrar, ekonomik büyüme gibi hedeflere katkıda bulunmaktır. GAP, çok sektörlü, entegre ve sürdürülebilir kalkınma anlayışı ile ele alınan bölgesel bir projedir.

Tarihçe ve Özellikler

Mustafa Kemal Atatürk'ün direktifleri ile Fırat Nehri üzerindeki araştırmalar 1936 yılında başlamış, aynı yıl Keban ve Kemaliye Gözlem İstasyonları (AGİ) ve 1945 yılında da Dicle üzerinde Diyarbakır AGİ açılmış, sonraki yıllarda kullanılacak veriler toplanmaya başlamıştır.

DSİ tarafından 1967 yılında yayınlanan Fırat İstikşaf Raporunda Keban mansabında Yüksek Taşüstü ve Hisarköy olmak üzere iki baraj ve toplam 1900 MW gücünde iki santral ile 8,1 TWh/yıl elektrik enerjisi üretimi ve 480.000 hektar arazinin sulanması öngörülmüştür. 1968 yılında yayınlanan DSİ'nin Dicle Havzası İnkişaf Raporunda ise çeşitli boyutlarda 20 baraj ile 190.000 hektar arazinin sulanması; toplam 770 MW gücünde 16 santral ile 3,9 TWh/yıl elektrik enerjisi üretiminin gerekliliği üzerinde durulmuştur.

Proje önce Aşağı Fırat ile sınırlı tutulmuş ve daha sonra Dicle Havzasının da dahil edilmesiyle, Fırat ve Dicle Havzalarında Su ve Toprak Kaynaklarını Geliştirme Projesi olarak isimlendirilmiş ve zaman içerisinde de Güneydoğu Anadolu Projesi veya kısaca GAP adını almıştır.

Kuruluş amacı, kapsamındaki yörelerin süratle kalkındırılması, yatırımların gerçekleştirilmesi için; plan, altyapı, ruhsat, konut, sanayi, maden, tarım, enerji, ulaştırma ve diğer hizmetleri yapmak veya yaptırmak, yöre halkının eğitim düzeyini yükseltmek için gerekli tedbirleri almak veya aldirmek, kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyonu sağlamak olan Güneydoğu Anadolu Projesi Bölge Kalkınma İdaresi Teşkilatı, 6 Kasım 1989 tarih ve 20334 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 388 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile kurulmuştur.

Güneydoğu Anadolu Projesi Bölge Kalkınma İdaresi Teşkilatının en yüksek karar organı olan GAP Yüksek Kurulu, Başbakan veya görevlendireceği bir Devlet Bakanının başkanlığında, GAP'tan Sorumlu Devlet Bakanı, DPT Müsteşarlığının bağlı olduğu Devlet Bakanı ile Bayındırlık ve İskân Bakanından oluşmakta, her türlü plan, proje ve programları inceleyerek karara bağlamaktadır. GAP İdaresi Başkanlığı Ankara'da, Bölge Müdürlüğü Şanlıurfa'da bulunmaktadır.

Kalkınma programı; sulama, hidroelektrik, enerji, tarım, kırsal ve kentsel altyapı, ormancılık, eğitim ve sağlık gibi sektörleri kapsamaktadır. Kaynakları Programı; 22 baraj, 19 hidroelektrik santrali ve 1,7 milyon hektar alanda sulama sistemleri yapımını öngörmektedir. Enerji santrallerinin toplam kurulu gücü 7476 MW olup yılda

Yer	: 1) Dicle ve Fırat Havzaları 2) Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Mardin, Siirt, Şanlıurfa, Şırnak
Tarih	: 1977-2010
İşveren	: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü ve GAP İdaresi
Statik Tasarım	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Mimari Tasarım	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Yapım	: Bilgiye Ulaşılamamıştır
Müşavir	: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü ve GAP İdaresi
Bedel	: 26,2 Milyar ABD Doları

27 milyar kW saat enerji üretimi planlanmaktadır. Artık günümüzde GAP, sadece su ve toprak kaynaklarının geliştirilmesi projesinden çok, bölgenin ekonomik ve sosyal hayatını büyük ölçüde etkileyici karaktere sahip olan entegre kalkınma projesi olarak nitelendirilmektedir.

GAP sulamalarının 214.000 hektarı işletme halindedir. İnşaatı devam eden sulamalar ise 156.000 hektardır. Toplam 14 baraj ve 8 hidroelektrik santral tamamlanmıştır. Ayrıca 1 baraj ve 1 hidroelektrik santral inşaatı devam etmektedir.

Bakanlar Kurulu kararı ile GAP'ın tamamlanması için hedef 2010 yılı olarak belirlenmiştir. Bu hedefe ulaşmak amacıyla, ilgili tüm kamu kurum ve kuruluşların, GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığının çalışmalarına katkı vermesi ve bu çerçevede GAP 2010 Entegre Planı ve Uygulama Programının hazırlanması öngörülmüştür.

Proje, gelecek kuşaklar için kendilerini geliştirebilecekleri bir ortam yaratılmasını amaçlayan sürdürülebilir insani kalkınma felsefesi üzerine kurulmuştur. Kalkınmada eşitlik ve adalet, katılımcılık, çevrenin korunması, istihdam, mekânsal planlama ve alt yapının geliştirilmesi GAP'ın temel stratejisidir.

