

Programlı Kalkınma Projeleri

Multidimensional
Development
Programs

Programlı Kalkınma Projeleri

Multidimensional Development Programs

1923 - 1940 Dönemi

Demiryolları

1923 - 1940 Period Railways

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.

Railway policy which aims to weave the country with iron webs has been one of the important trivets of nation-state progression of Turkey. Repair of the lines destructed during the war, efforts started by operating the railways despite with low capacity have been sustained decisively in direction of forming a network which connects important settlement, production-consumption centers of the country with each other.

Yer
Türkiye geneli

Location
All over Turkey

Tarih
1923-1940

Date
1923-1940

İşveren
TCDD / Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü

Employer
TCDD/ The General Directorate of State Railways

StatikTasarım
Bilgiye Ulaşlamamıştır

Structural Design
Not available

Mimari Tasarım
Bilgiye Ulaşlamamıştır

Architectural Design
Not available

Yapım
Bilgiye Ulaşlamamıştır

Contractor
Not available

Müşavir
Bilgiye Ulaşlamamıştır

Consultant
Not available

Bedel
Bilgiye Ulaşlamamıştır

Price
Not available

Tarihçe

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.

Cumhuriyet öncesi dönemde yabancı şirketlere önemli ölçüde ayrıcalık tanınır, mevcut demiryolu ağı, yabancıların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere hizmet edecek şekilde yapılandırılır. Cumhuriyet sonrası dönemde ise "milli ekonomi"nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenir.

Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planları'nda, 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 seçiminde etkili olur.



Türkiye coğrafyasının boyutları, demiryolu taşımacılığını zorunlu kılacak büyüklüktedir.

Avrupa ülkeleriyle karşılaştırıldığında Anadolu coğrafyası demiryollarının etkin hizmet vermesini sağlayacak özellikler taşımaktadır. Genç Cumhuriyetin çağdaşlık iddiasıyla, demiryolu ağının yaygınlaştırılması arasında doğrudan bir ilişkisi kurmak da olanaklıdır.

1923 yılında yayımlanan bir yasa ile "inşa edilecek hatların devlet tarafından inşa ve

işletmesi" kararlaştırılır. İlk ihale 1927'de, ikinci ihale ise 1933'te gerçekleştirilir. İlk ihalede yapımçı yabancı, taşeron ise Türktür. İkinci ihalede ise ilk kez bir Türk firması yapımçılığı üstlenir.

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



1928'de öngörülen Demiryolu Hatları

Demirağlar Örülüyor

Bütün olanaksızlıklara karşın demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülür, savaş nedeniyle 1940'tan sonra çalışmalar yavaşlar. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3578 kilometrelik demiryolunun 3208 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 bu doğrultuda demiryolu ağının üretim merkezlerini doğrudan birbirine bağlayacak ana hatlarla sağlıklı bir yapıya kavuşması sağlanır.

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

Cumhuriyet öncesinde demiryollarının yüzde 70'i Ankara- Konya doğrultusunun 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.

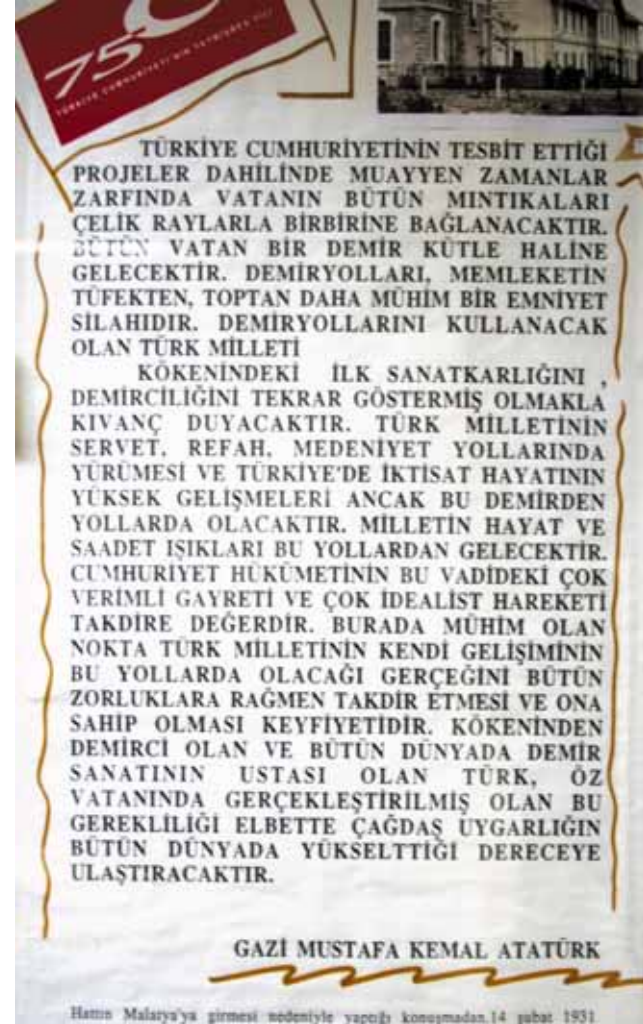
Cumhuriyetin başlangıcındaki ağ tipi demiryolları, 1935'te Manisa-Balıkesir-Kütahya-Afyon ve Eskişehir-Ankara-Kayseri-Kardeşgediği-Afyon olmak üzere iki adet

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. Örneğin; Çetinkaya-Malatya hattı ile Ankara-Diyarbakır arasındaki uzaklık 1324 kilometreden 1116 kilometreye indirilerek 208 kilometrelik bir azalma sağlanır.

1935 yılında inşaatı sürdürülen demiryolu hattı uzunluğu 754 kilometre, yapımı tamamlanarak mevcut demiryolu ağına eklenen hat uzunluğu ise 615 kilometredir. Bu bilgiler Cumhuriyet döneminde demiryolu başarısının en çarpıcı örneğidir.

Bu başarının anlamını, Falih Rıfki Atay 1942 yılında kaleme aldığı "Demiryolculuğumuzun XV. Yılı" başlıklı yazısında şöyle dile getirir:

"Türk demiryolculuğu, yeniçağ Türkiye'sinin başarı iradesini yoğurmakta amil olmuştur. Demiryolcular yalnız ray döşemediler, tünel açmadılar, köprü kurmadılar, taraf taraf fabrikalar açan, sulama işlerini halleden, bu memleketi asrımıza ulaştıran teknik ve iman kadrosunun da habercisi oldular. 15 yıl öncesinden bugün bir rüya idi. Bugünden 15 yıl öncesi bir kâbustur."



Demiryolları İhmal Ediliyor

Cumhuriyet'in başlangıcındaki demiryolu atılımının, İkinci Dünya Savaşı sonrasında sürdürülemediği bir gerçektir. Bu durum yalnız yeni hatlar yapılması açısından değil, aynı zamanda bakım, modernizasyon ve dolayısıyla mevcut hatlar üzerinde etkin bir işletmenin sürdürülmesi için de geçerlidir.

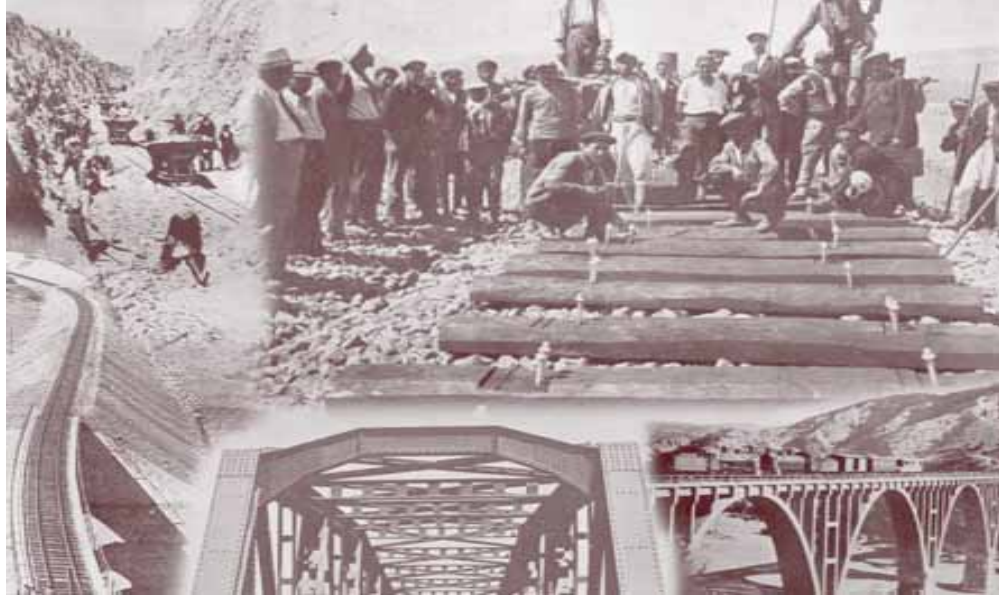
1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde de, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşılamaz. 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 kilometre yeni hat yapılabilir.

1980'li yılların ortalarında ise, ülkemizde hızlı bir karayolu yapım seferberliği başlatılır; otoyollar, GAP ve turizmde sonra ülkenin 3. büyük projesi olarak kabul edilir. Bu çerçevede 1990'lı yılların ortalarına kadar otoyollar için yılda yaklaşık 2 Milyar Dolarlık yatırım yapılır, buna karşılık, özellikle önemli demiryolu altyapı yatırımları konusunda herhangi bir proje hayata geçirilmez. Mevcut demiryollarının büyük bölümü yüz yılın başında inşa edilen geometride kalır. Ayrıca, ülkemizde yapılmış tek ulusal ulaştırma planı olan, ulaştırma sistemimizin iyileştirilmesi yönünde bir adım olarak görülen, karayolu ulaşım payının yüzde 72'den yüzde 36'ya düşürülmesini hedefleyen "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" da uygulanmaz ve 1986 yılından sonra tamamen rafa kaldırılır. Demiryollarımızın ulaştırmadaki payı, 1955 yılında yolcu taşımacılığında yüzde 24, yük taşımacılığında yüzde 61,7 iken, 2000'li yıllarda yüzde 5'lerin altına düşer.

1923 - 1950 Döneminde İşletmeye Açılan Hatlar

Hat Adı	İşletmeye Açılış Yılı	Uzunluk (km)
Ankara - Yerköy	1925	203,784
Samsun - Kavak	1926	47,492
Yerköy-Kayseri, Kavak-Amasya	1927	176,471+85,523=261,994
Amasya-Bağlar,Alayurt-Güzelyurt	1928	78,836+45,491=124,327
FevziPaşa-Gölbaşı	1929	137,800
Güzelyurt-Demirli,Kayseri-Yapı,Bağlar-Uluslu	1930	44,304+125,660+52,797=321,761
Demirli-Balıkesir, Irmak-Km92, Gölbaşı-Malatya	1931	174,426+91,976+112,409=378,811
Uluslu-Kalın, Malatya-Fırat, Kardeşgediği-Niğde	1932	118,053+32,531+59,096=209,680
Yapı-Tecer, Niğde-Boğazköprü	1933	49,710+112,713=162,423
Fırat-Yolçatı-Elazığ	1934	86,244
Km92-Balıksık,Yolçatı-Diyarbakır	1935	227,307+158,556=385,863
Tecer-Çetinkaya,Balıksık-Çatalağzı, Gümüşgün-Burdur,Bozanönü-Isparta, Afyon-Karakuyu, Malatya-Kesikköprü	1936	68,467+85,597+23,892+13,360+112,175+56,159=359,650
Çetinkaya-Divriği, Çatalağzı-Zonguldak, Kesikközü-Çetinkaya	1937	64,847+10,249+83,227=158,323
Divriği-Erzincan	1938	155,570
Erzincan-Uzunahmet	1939	223,444
Diyarbakır-Bismil	1940	47,382
Bismil-Sinan	1942	28,424
Sinan-Batman	1943	14,726
Batman-Tunçbilek, Batman-Kurtalan, Malatya-Bez Fabrikası	1944	12,391+68,818+5,584=86,793
Elazığ-Palu	1946	69,947
Palu-Genç	1947	62,741
Köprüağzı-Maraş	1948	27,903
Uzunahmet-Yekabat	1949	32,716
	Toplam:	3587,834

1923 - 1940 Period Railways



The young Turkish Republic inherited from the Ottoman Empire 2282 km normal tracks and 70 km narrow tracks owned by foreign companies, 1,378 km normal tracks owned and operated by the Ottoman Empire.

TCDD was founded as a state company in 1927 by the new Turkish Republic to take over existing railways in Anatolia and to develop them in accordance with the needs of the country.

A development program was prepared by the Republic government and entrusted to TCDD to carry it over. On average, TCDD doubled the size of the network (from about 4000 km in 1924 to 7500 km in 1940).

Railway construction continued until Second World War rapidly in spite of all impossibilities, but the works slowed down after 1940 due to the war. 3208 km of 3578 km railway constructed between 1923 and 1950 has been completed until 1940. In this

period railway lines under foreign companies' control have also been purchased and nationalized. Since the majority of existing railway lines concentrate in Western part of the country, it has been aimed to provide connecting Middle and Eastern regions with the center and coastal area, and in this direction railway network has been ensured to obtain a healthy structure with arterial railways which will directly connect production centers with each other.

Arterial railways constructed in this period are as follows: Ankara-Kayseri-Sivas, Sivas-Erzurum, Samsun-Kalın (Sivas), Irmak-Filyos (Zonguldak coal line), Adana-Fevzipasa-Diyarbakır (Copper line), Sivas-Çetinkaya (Iron line).

Before the establishment of the Republic, 70 % of the routes were in the west of Ankara-Konya, after the Republic 78.6 % were constructed in the east, so that a balance of 46 % to 54 % was reached.

Programlı Kalkınma Projeleri

Multidimensional Development Programs

1948 - 1957 Dokuz Yıllık Karayolu Programı

1948–1957 Nine Year Highway Program

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'incisi tamamlanan program sonunda 12 ülkeden toplam 70 mühendis eğitilmiştir. Bu gelişmelerin sonucunda aynı yıl Güneydoğu Avrupa Ülkeleri 3. Uluslararası Yollar Konferansı İstanbul'da toplanmıştır.

1948–1957 Nine Year Highway Program has been considered as a jumping point in our country in terms of highway construction technology, and also ensured an encouraging accumulation for private sector to come out. The success of the program has drew of United Nations Organization, and the organization applied our country in 1954 and requested that a highway training center should be founded and knowledge and experience should be conveyed to engineers of developing countries in this center. The General Directorate of Turkish Republic Highways has evaluated this demand, and organized six-week-period training programs, and total 70 engineers coming from 12 different countries have been trained with the completion of 5th program in 1958. As a result of these developments, 3rd International Highways Conference of Southeastern European Countries has been held in İstanbul in the same year.

Yer
Türkiye geneli

Location
All over Turkey

Tarih
1948-1957

Date
1948-1957

İşveren
Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği

Employer
Ministry of Public Works, Headquarter of Roads and Bridges

Statik Tasarım
Bilgiye Ulaşlamamıştır

Structural Design
Not available

Mimari Tasarım
Bilgiye Ulaşlamamıştır

Architectural Design
Not available

Yapım
Bilgiye Ulaşlamamıştır

Contractor
Not available

Müşavir
Bilgiye Ulaşlamamıştır

Consultant
Not available

Bedel
774 Milyon ABD Doları

Price
774 Million US Dollar

Tarihçe

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 4000 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.

Bu, aynı zamanda makineli çalışma dönemine geçiş anlamına gelmiştir. Öyle ki, Cumhuriyet dönemindeki yol tarihimiz, kazma, kürek ve insan gücüne dayanan 1948 yılı öncesi dönem ve 1948 yılından sonraki Makineli Çalışma Dönemi olarak ikiye ayrılabilir.

1948 Sonrası Dönem

Truman Doktrini'nin ilanı sonrasında 20 Nisan 1948'de Bayındırlık Bakanlığı'yla Amerikan Yardım Teşkilatı Yollar İdaresi Grubu arasında bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre; Türkiye için uzun erimli bir karayolu programı hazırlanacak ve ABD, Türkiye'de bir karayolu idaresinin kuruluşunda yardımcı olacaktır. Ayrıca bu programın uygulanması için askeri yardımdan 5 Milyon Dolar, Marshall Yardımından da 5 Milyon Dolar kredi sağlanacaktır.



Gerek bu programın hazırlanmasında gerek Türkiye Cumhuriyeti Karayolları İdaresi'nin kuruluş biçiminin saptanmasında ve programın uygulanmasında iki isim öne çıkmıştır. Türkiye'den Vecdi Diker ve ABD'den Amerikan Federal Yollar Teşkilatı Genel Müdür Yardımcısı M.G. Hiltz.

Hiltz "Türkiye'nin Yol Durumu" başlıklı bir karayolu programı önerisi hazırlamıştır. Hiltz raporunda 35,000 kilometre uzunluğunda devlet yolu, 55,000 kilometre uzunluğunda il yolu yapılmasını ve kademeli inşaat ilkesinin uygulanmasını önermiştir. Bu ilkeye göre bir yolun yapılmasına karar verildiğinde, öncelikle sadece geçidi sağlayacak nitelikte bir yol yapılarak trafiğe açılacak, eğer varolan bir

yolsa bakıma alınarak kullanılması sürdürülecek, trafik belli düzeylere ulaştıkça yolların standartları bir üst düzeye çıkarılacaktır. Yolların yapılmasına az şeritli düşük standartlı olarak başlanmasına karşın istimplâk genişliklerinin 55 metre olması öngörülerek gelecekteki gelişmelere açık olması sağlanacaktır.





Hilts Raporu'nu da değerlendirmeye alan Türkiye, Dokuz Yıllık Karayolu Programı'nı 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 ulaşımında yaşanan sıkıntılar ve çözüm yolları programda yer almış ve bu bölgeler için geçit yolları yapılmasına öncelik verilmiştir.

Dokuz yıllık programda il ve köy yollarına değinilmemiştir. Ancak bu dönemde siyasal söylem içinde 200,000 kilometre karayolu yapılması hedefinden sık sık söz edilmiştir. Bu şebekenin 24,000 kilometresi devlet yolu, 26,000 kilometresi il yolu, 150,000 kilometresi köy yolu olarak düşünülmüştür.

Dokuz yıl sonunda tüm devlet yolları Karayolları İdaresi'nin bakımı altına alınacak, yapılacak toplam harcama miktarı 1,5 Milyar Lira olacaktır.

Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluyor

Amerikan Yardım Teşkilatı Türkiye'nin yol programının daha çok müteahhitler eliyle gerçekleştirilmesini önermiştir. Oysa Hilts Raporu'nda "Doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanına mesul bir Yollar Genel Müdürü'nün idaresinde tüzel kişiliğe sahip bağımsız bir yollar genel müdürlüğü ve bu genel müdürlüğe bağlı olarak en çok 10 bölge müdürlüğünün" kurulması öngörülmüştür. Bu öneriler doğrultusunda 11 Şubat 1950'de kabul edilen 5539 sayılı kanunla Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuş ve Kurucu Genel Müdürlük görevini Vecdi Diker üstlenmiştir.

Türkiye bu programı gerçekleştirmek için bütçesinden büyük yatırım fonları ayırmıştır. 1950 yılında bütçenin yüzde 3,6'sı karayolu yatırımlarına ayrılmışken, bu oran 1957'de yüzde 10,75'e yükselmiştir.

Dokuz yıllık uygulama sonucunda 24.624 kilometre devlet yolu yapılmıştır. Bu rakam planlanandan yüzde 8 daha fazladır. Bu yollardan ancak yüzde 92'si bakım altına alınmış, asfaltlamada ise planlanandan yüzde 30 daha az iş gerçekleştirilmiştir. Batman rafinerisinde MC4 tipi asfalt yapılmasıyla bu dar boğaz aşılmaya 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 Programı'nın öngörülen maliyetler içinde kalarak uygulandığı söylenebilir.

Dokuz Yıllık Karayolları Programı, ülke bütünlüğünü geliştirmek, izole yerel ekonomileri ulusal ve uluslararası pazarlara açmak, bölgeler arası uzmanlaşmayı teşvik etmek bakımından önemli işlevler görmüştür. Örneğin, yüklerin ortalama taşıma mesafesi 1949 yılında 30,4 kilometre iken 1956'da 98 kilometreye yükselmiştir. Dokuz yılda karayollarındaki yolcu-km miktarı 10 misli, ton-km miktarları yedi misli artış göstermiştir.

Türkiye, Dokuz Yıllık Karayolu Programı'nın 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.

1948–1957 Nine Year Highway Program



The Republic of Turkey founded in 1923 turned over 18,350 km road network, 4,000 km of which was in good condition. In the first years of Republic, railway construction which was accepted as the most contemporary technology in that era was important for the transportation sector. However, it was understood that just railway was not sufficient and highway was needed for the transportation system so Paved Ways and Bridge Presidency under the body of the Ministry of Public Works was founded in 1929 and highway construction works gained momentum with the road law in force.

After the World War II a new leap for highways was required due to the depression caused by long war period and world economic crises.

After 1948 it was underlined that road construction was not the only consideration, continuous

maintenance of the existing road was also a serious matter. It also indicated passing to mechanized work period. Furthermore, the history of roads during the Republic period may be categorized as the period based on human power and digging implements before 1948 and Mechanized Work Period after 1948.

When the mechanized work period started in the construction of highways, the implementation of a fast and cheap system initiated gradually on the state highways and provincial roads. Besides, the inventory of current roads was prepared and then a road network to meet the transportation need of Turkey was determined. Moreover, another emphasized matter was to realize those works within the framework of specific plans and programs fixed.

Nine Year Highways Program have played important roles in terms of developing the integrity

of the country, opening isolated local economies to national and international markets and encouraging inter-regional specialization. For example, average carriage distance of loads was 30.4 km in 1949, this number raised to 98 km in 1956. Passenger-km amount on the highways has increased 10 times, and ton-km amounts 7 times in 9 years.

This program provided the road construction technology and ability development and the necessary experience for special contractors to come out. The success of network project drew attention of United Nations, and they offered Turkey to open a road education center where Turkish experience would be transferred to engineers from developing countries. General Directorate of Highways took the responsibility and started to provide educational six-week programs periodically

Programlı Kalkınma Projeleri

Multidimensional Development Programs

Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP)

Southeastern Anatolia Project (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 bulunmaktadır. GAP, çok sektörlü, entegre ve sürdürülebilir kalkınma anlayışı ile ele alınan bölgesel bir projedir.

Main objective of the project is to remove development difference between Southeastern Anatolia and other regions by increasing both income level and life standard of people in Southeastern Anatolia Region, and to contribute development objectives like social stability and economic growth by increasing efficiency and employment opportunities in rural area. GAP is described as an integrated and sustainable development project directly affects the economic and social life of the region.



Yer	Location
1) Dicle ve Fırat Havzaları 2) Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Mardin, Siirt, Şanlıurfa, Şırnak	1) Basins of the Tigris and Euphrates 2) Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Mardin, Siirt, Şanlıurfa, Şırnak
Tarih	Date
1977-2010	1977-2010
İşveren	Employer
Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü ve GAP İdaresi	General Directorate of State Hydraulic Works (DSİ) and the General Directorate of the Southeastern Anatolia Project (GAP)
Statik Tasarım	Structural Design
Bilgiye Ulaşlamamıştır	Not available
Mimari Tasarım	Architectural Design
Bilgiye Ulaşlamamıştır	Not available
Yapım	Contractor
Bilgiye Ulaşlamamıştır	Not available
Müşavir	Consultant
Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü ve GAP İdaresi	General Directorate of State Hydraulic Works (DSİ) and the General Directorate of the Southeastern Anatolia Project (GAP)
Bedel	Price
26,2 Milyar ABD Doları	26.2 Billion US Dollar

Tarihçe

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 Raporu'nda 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 Raporu'nda 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 Havzası'nın da dahil edilmesiyle, Fırat ve Dicle Havzaları'nda 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 Gazete'de

yayınlanan 388 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile kurulmuştur.

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

Özellikler

Kalkınma programı; sulama, hidroelektrik, enerji, tarım, kırsal ve kentsel altyapı, ormancılık, eğitim ve sağlık gibi sektörleri kapsamaktadır. u 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 27 milyar kWh 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.

Proje tamamlandığında, yılda 50 milyar m³'ten fazla su aktılan Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde kurulan tesislerle, Türkiye'nin toplam su potansiyelinin yüzde 28'i kontrol altına alınacak, 1,7 milyon hektardan fazla arazinin sulanması ve 7485 MW'ın üzerinde kurulu kapasiteyle yılda 27 milyar kWh saatlik elektrik üretilmesi sağlanacaktır. GAP'ın meydana getireceği yüksek tarım ve sanayi potansiyeli

bölgede gelir düzeyini 5 kat arttıracak, bölge nüfusunun yaklaşık 3,5 milyonuna iş olanağı yaratılacaktır.

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.

Güneydoğu Anadolu Bölge Kalkınma Planı'nın (GAP BKP) makro çerçevesini 27. 6. 2000 tarih ve 697 Karar sayılı Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (BYKP) belirlemektedir. Ayrıca, Avrupa Birliği'ne tam üyelik doğrultusunda hazırlanan Ulusal Program ve son olarak Türkiye'nin Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı çalışmalarının çerçevesini oluşturmaktadır.

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 Başkanlığı'nın çalışmalarına katkı vermesi ve bu çerçevede "GAP 2010 Entegre Planı ve Uygulama Programı"nın hazırlanması öngörülmüştür.

"GAP 2010 Entegre Planı"nda belirlenen temel esaslar; sağlık ve eğitim göstergelerinin ülke ortalamalarına yükseltilmesi, kentlerin nüfus emme kapasitelerinin artırılması, istihdam açığının karşılanması ile GAP'ın değerleri ve ilkeleri itibarıyla evrenselliğinin ortaya konmasıdır.

GAP'ın 2010 yılı itibarıyla tamamlanabilmesi için yılda ortalama en az 2 Milyar Dolara gereksinim duyulmaktadır. Bugüne kadar ulaştığı düzey itibarıyla GAP'ın, Güneydoğu



Anadolu Bölgesi'nin ekonomik ve sosyal yaşamında anlamlı değişimler yarattığı açıktır. GAP, suyun sosyo-ekonomik gelişmeye yapacağı katkılar konusunda Türkiye sınırlarını aşan özgün bir model oluşturmaktadır.

GAP Master Planı

Bölge kalkınmasının çerçevesini çizen GAP Master Planı, özellikle su ve toprak kaynaklarının geliştirilmesini, mali ve teknik kapasiteleri dikkate alarak, bir takvime bağlamış, bu değişimin 2005 yılı itibariyle ekonomik ve sosyal sektörlerde yol açacağı gelişmeyi, yaratacağı istihdamı, bunun

getireceği nüfus büyüklüğü ile bu nüfusun kent ve kır itibariyle olası dağılımını saptamış, eğitim ve sağlık hizmetleriyle konut ve kentsel altyapı ihtiyaçlarını makro düzeyde belirlemiş ve yıllara göre finans ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.

Planda en belirgin ilke sürdürülebilir insani kalkınma yaklaşımıdır. Bu yaklaşımla, kamu

Programlı Kalkınma Projeleri

kaynak ve potansiyelinin rasyonel kullanımı sağlanacak, halk katılımı güçlendirilecek ve insani gelişme hedefleri yakalanacaktır.

İdare tarafından araştırma, planlama ve uygulama süreçlerinden geçmek üzere başlatılan bir dizi sosyal proje halen devam etmektedir. İlk aşamada 1992-1994 yılları arasında bölgenin sosyo-ekonomik yapısını anlamaya ve belirli toplumsal grupların (kadın, genç, çocuk, sokakta çalışan çocuk, kent yoksulları, göçerler, topraksızlar, az topraklılar, barajlardan etkilenen nüfus vb.) sorun, ihtiyaç ve beklentilerini belirlemeye yönelik bir dizi sosyal araştırma, sivil toplum kuruluşları tarafından yapılmıştır.

Sosyal Eylem Planı ışığında, gençler arasında iletişimi geliştirilmek, inisiyatif sahibi olmalarını sağlamak, örgütlü davranmalarının önemini kavratmak, her bir gencin toplumsal kalkınmanın aktif bir üyesi haline getirmek amacıyla 1999 yılında Mardin’de “Gençten Gence Sosyal Gelişim Projesi” başlatılmıştır. Bu projeden elde edilen deneyimler ışığında, UNDP ile işbirliği içinde yürütülen “GAP’ta Sürdürülebilir Kalkınma Programları” çerçevesinde İsviçre Hükümeti’nden sağlanan fonlarla tüm bölgeyi kapsayacak “Gençlik için Sosyal Gelişim Projesi” tanımlanmış ve 2001 yılı içinde uygulamaya geçirilmiştir. Habitat ve Yerel Gündem 21 Gençlik Derneği liderliğinde uygulanan proje, GAP illerinde gençlik merkezlerinin açılmasını, gençler arasında iletişim ağlarının oluşturulmasını, sosyal, kültürel ve sportif faaliyetlerin örgütlenmesini ve gençlere yönelik çeşitli alanlarda mesleki beceri kazandırma programlarının geliştirilmesini ve uygulanmasını içermektedir.

GAP’ın entegre bir proje olarak faaliyetlerinin şekillendirilmesiyle GAP Bölgesi’ndeki sağlık hizmetleri önemli ölçüde yaygınlaşmakta ve



sağlık hizmetlerinin kalitesinin yükseltilmesi için Sağlık Bakanlığı koordinasyonunda sektörlerarası işbirliğini de içeren çalışmalar sürdürülmektedir.

Proje, gelecek kuşaklar için kendilerini geliştirebilecekleri bir ortam yaratılmasını

amaçlayan sürdürülebilir insani kalkınma felsefesi üzerine kurulmuştur. Kalkınmada eşitlik ve adalet, katılımçılık, çevrenin korunması, istihdam, mekansal planlama ve alt yapının geliştirilmesi GAP’ın temel stratejisidir.

Southeastern Anatolia Project (GAP)



The Southeastern Anatolia Project (GAP) is a multi-sector and integrated regional development effort approached in the context of sustainable development. Its basic objectives include the improvement of living standards and income levels of people so as to eliminate regional development disparities and contributing to such national goals as social stability and economic growth by enhancing productivity and employment opportunity in the rural sector. The project area covers nine administrative provinces (Adıyaman, Batman, Diyarbakir, Gaziantep, Kilis, Mardin, Siirt, Şanlıurfa and Şırnak) in the basins of the Euphrates and Tigris and in Upper Mesopotamia.

The GAP had originally being planned in the 70s consisting of projects for irrigation and hydraulic

energy production but transformed into a multi-sector social and economic development program for the region in the 80s. The development program encompasses such sectors as irrigation, hydraulic energy, agriculture, rural and urban infrastructure, forestry, education and health. The water resources development component of the program envisages the construction of 22 dams and 19 hydraulic power plants and irrigation of 1.7 million hectares of land. The total cost of the project is estimated as 26.2 billion US \$. The total installed capacity of power plant is 7476 MW and projected annual energy production reaches 27 billion kWh.

The Republic of Turkey assigns great importance to the elimination of inter-regional disparities in the process of social and economic development.

This emphasis derives not only from aspirations for a fare and equitable process of development but also from the sound assumption that inducement of the potential of relatively underdeveloped regions will contribute significantly to such targets as economic growth export promotion and social stability. In sum, the GAP is to reinstate civilization to the Upper Mesopotamia.

The project rests upon the philosophy sustainable human development, which aims to create an environment in which future generations can benefit and develop. The basic strategies of the project include fairness in development, participation, environment protection, employment generation, spatial planning and infrastructure development.

