

FEDERAL ALMANYA'DA TERMİK SANTRAL TARTIŞMASI SÜRÜYOR

Federal Almanya Parlamentosu, Buschhous Termik Santralı'nın; arıtma tesisleri işletmeye girmeden önce hizmete girmesini kabul etti. Parlamentodaki tartışmalar sırasında, Yeşiller ve Hür Demokratlar tarafından tepkiyle karşılanan önerge, Alman İşçi Sendikaları ve Maden İşçileri Sendikalarınınca desteklenmekteydi.

1970'deki petrol krizinden sonra enerji üretiminde nükleer enerjinin yanısıra ülke içindeki kömür kaynaklarını değerlendiren termik santrallara yönelen Federal Almanya'da, şu anda enerji üretimi yeterli düzeydedir. Bu düzeye karşın yüksek oranda kükürt ve sülfürdioksit ile çevre kirliliği yaratan termik santralin, arıtma tesisleri bitirilmeden önce hizmete girmesi dikkat çekicidir. Parlamentoda kabul edilen önergeye göre kükürt arıtma tesislerinin işletmeye giriş süresi 30 aydan 26 aya indirilmiştir. Arıtma tesisleri devreye girdikten sonra havaya karışan sülfürdioksit'in 5 ile 6 bin ton düşmesi beklenmektedir.



TOPLU KONUT FONU KİMİN İÇİN

Kamu Ortaklığı Toplu Konut Fonu ile Emlak Kredi Bankası arasında varılan anlaşma, ilk etapta "Toplu Konutlara" değil "Ferdî Konutlara" kredi verilmesini öncelikle belirlemiştir. Böylece ferdi kredi için varılan ilk anlaşma, bitmiş yapısını satamayan müteahhitlere, bu binaları satın almak isteyen ancak parası yetmeyen bazı konut alıcılarına yarayacaktır.

Fon yönetimi ile Emlak Kredi Bankası ferdi kredi kullanımı ile ilgili olarak ilk etapta yapımı tamamlanmış ve yapı kullanıma izin belgesi almış konutlara kredi verilmesini zorunlu tutmuştur. Bu durum ferdi kredi ile eski ve kullanılmış bir konut satın alma şansını yok etmektedir. Yapısının son bir yıl içinde tamamlanmış olduğu kullanma izni ile kanıtlanmış olacaktır. Dolayısıyla, faizlerin artırıldığı, enflasyonun her geçen gün arttığı bir ülkede inşaat sektöründeki bunalımın, sadece müteahhit düzeyinde çözümlendiği bir "işbitirme" sözkonusudur.

Ülkemiz konut yapan kesimi, yaşanan ekonomik bunalımdan etkilenmiş ve daha çok ödeme zorluğu çekmeyen kesimlere hizmet vermeye yönelmiştir. Bu amaçla yapılmış konutların alıcısı belli bir kesim olacaktır ki, bunlar yüzdeye vurduğunda az bir oranı oluşturmaktadır.

Son çıkarılan ferdi kredi kullanımında bu gerçek ortaya çıkmaktadır. Konut alıcısı evin satış bedeli ile Konut Fonu'nun vereceği kredi arasındaki farkı kendi olanakları ile tamamlamak zorundadır. 81 ile 100 metrekare arasındaki bir konutun iymser tahminle ederi 4 ile 6 milyon TL arasındadır. Fon bu büyüklükteki eve 2 milyon 750 bin lira vermektedir. Geriye 1.250.000 ile 3.250.000 lira kalıyor ki bunun konut alıcısı tarafından bulunması gerekmektedir.

Yılbaşından beri çimento ve demire yapılan zamlar 100 metrekarelik bir konutun maliyetini 640 bin lira artırdı. Bu gelişmeler, Toplu Konut Kredisine her geçen yıl, hatta ay aile bütçesinden ek ödemeler katmaktadır. Enflasyonun arttığı ve gelirlerin azaldığı bir ülkede dar gelirli için Toplu Konut olayına katılmak pek kolay görünmemektedir.

Gerçek böyle iken konut sorununa çözüm getireceğini savunan son yasal düzenlemeler ile; bannma zorluğu çeken kesimler kimlerdir sorusunu

Lider Firma

Yerli Firma

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| 1- TAMS | Kutlutaş Mühendislik |
| 2- De Leuw Cather | Botek |
| 3- Parsons Brinckerhoff | TSB-Temel Mühendislik |
| 4- Louis Berger | Gizbili |
| 5- IECO | Aknil Mühendislik |

Proje ihalesi "ABD - Trade Development Program" tarafından vaad edilen 1,2 milyon Amerikan Doları hibe nedeniyle yalnızca Amerikan firmalarına açılmıştır. Toplam projelendirme maliyeti kabaca 7,5 milyon Amerikan Doları olarak öngörüldüğünden, kalan 6,3 milyon dolarlık bölüm TL olarak Türk Hükümetince karşılanacaktır. Ülkemizde yapılan en büyük müşavirlik ihalelerinden birisini oluşturan projenin gerçekleşmesi halinde yapım maliyetinin bir milyar doları aşacağı ön fizibilite raporlarında belirtilmiştir.

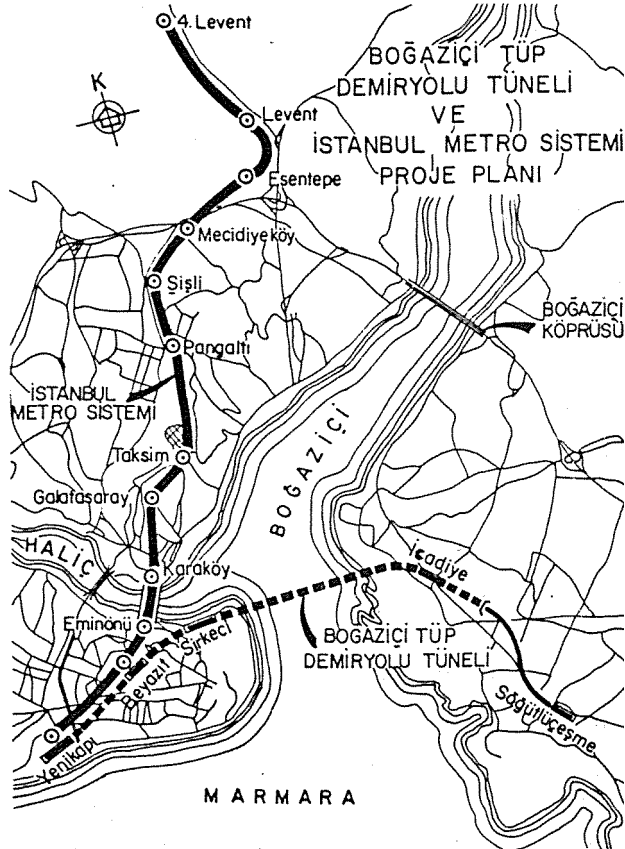
Projenin bu aşamadaki ihalesi daha önce gerçekleştirilen ön fizibilite çalışmalarının doğrultusunda sürdürülmüştür. "Freeman Fox and Partners" (İngiliz) firmasınınca 1978'de bitirilen ön

İSTANBUL METROSU, BOĞAZIÇI TÜP DEMİRYOLU TÜNELİ GEÇİŞİ İLE BİRLİKTE AMERİKAN FİRMALARI ARASINDA PROJE İHALESİNE ÇIKARTILDI.

YERLİ İNŞAAT FİRMA ORTAKLI, 5 AMERİKAN FİRMALAR GRUBUNUN KATILDIĞI PROJE İHALESİ 13 AĞUSTOS 1984 GÜNÜ YAPILDI.

İstanbul'da Yenikapı - 4. Levent arasında metro sistemi ile Yenikapı-Söğütlüçeşme arasında sualtında tüp ve yeraltı tüneli olarak geçecek demiryolu bağlantısının kesin fizibilite ve ön tasarım projeleri ihale aşamasında bulunuyor. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Demiryolları, Limanlar İnşaatı Genel Müdürlüğü'nce ihale edilecek proje için Mayıs 1984'de bir grup halinde Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'ya giden Bakanlık ve Hükümet elemanları, orada bazı ünlü Amerikan firmalarına ihale şartnamesini ve ihaleye davet mektuplarını iletmişlerdi. Katılan firmalar tekliflerini 13 Ağustos 1984'te Bakanlığa göndermişlerdir.

İhale şartnamesi, firmaların işin nasıl yapılacağına ilişkin planlarını ve teknik önerilerini istemektedir. Bakanlıkça yapılacak teknik değerlendirme sonrasında, en yüksek puanı alan firma fiyat pazarlığına davet edilecektir. Konunun çeşitli uzmanlıklarını gerektirmesi nedeniyle önde gelen birer Amerikan firması liderliğinde 5-6 firmalık ortak girişimler biçiminde verildiği anlaşılan tekliflerin iki ay içinde değerlendirilerek, kazanan ortak girişime Kasım ayında başlanma tarihi verileceği öğrenilmiştir. Teklif veren beş ortak girişimin lider firmaları ve yeni ortakları aşağıda gösterilmiştir.



fizibilite çalışması söz konusu güzergahta tümü yeraltından giden toplam 12 km'lik ve 11 istasyonluk bir metro sistemi öngörmüştü. "De Leuw Cather - Sverdup-Parcel" firmasının 1983'de tamamladığı Boğaz Demiryolu Tüp-Tünel projesi ise toplam 7,2 km uzunluğunda demiryolu tüneli ve ayrıca 1,8 km'lik deniz dibine oturtulmuş tüp geçişin ekonomik olduğunu belirtmekteydi. Daha önce birbirinden ayrı olarak ele alınan bu projelerin bütünleştirilmesinin sağlayacağı üstünlükler nedeniyle tek bir ihaleye karar verilmişti.

Proje müşavirlik çalışmaları 30 ay sürecektir. Daha sonra (tahminen 1987 içinde) kesin tasarım çalışmalarına ve ondan sonra (tahminen 1989'da) yapıma girileceği planlanmıştır. Projenin bu aşamasında gerçekleştirilecek kesin fizibilite çalışmalarının temel nedeni, daha sonraki aşamalar, özellikle yapım için kaynak yaratabilmektir. Projenin kesin tasarım ve yapım maliyetini karşılamak üzere uluslararası finans kuruluşlarının aradığı nitelikte bir hizmet istenmektedir.

PROJEDE YEREL YÖNETİM DIŞLANIYOR

Projenin ele alınış biçimi ilginç özellikler göstermektedir. Bilindiği gibi Ankara ve İstanbul'da daha önce gündeme getirilen raylı sistem önerileri yerel yönetimlerden kaynaklanmaktaydı. Ankara'da 1979'da yapımına girilen metro projesi 1980'de merkezi yönetim tarafından durdurulmuştu. İstanbul'da ise 1958'de ve 1972'de Fransız, 1970'de Sovyetler Birliği ekiplerine Belediye tarafından yaptırılan çalışmalar, merkezi yönetime benimsenmemiştir. Bu kez farklı bir yaklaşım söz konusu olmaktadır. Merkezi yönetim projeyi bizzat üstlenmekte, yerel yönetimler devre dışında tutulmaktadır. Bu yaklaşımın ne derece başarılı olacağı merak konusudur. Basında yer alan bazı haberlere göre İstanbul Belediye Başkanı yerel yönetimi dışlayan ve fakat doğrudan onları ilgilendiren bu yaklaşıma tepki göstermiş ve İstanbul'da "tramvay" projesini dile getirmiştir.

İHALE BİÇİMİNİN YANKILARI

Yaklaşımın bir diğer özelliği Müşavirlik ihalesinin, (maliyetin %25'inin hibe biçiminde ABD'ce karşılanmasından hareketle) yalnızca Amerikan firmalarına açılmasıdır. Konuyla ilgilenen Kanada'lı, Japon, Sovyet ve Avrupalı bazı firmalar Türk hükümetinin daha geniş bir çevreden teklif almamasını eleştirerek, bunun daha çekici finansman koşullarının yitirilmesi anlamına geldiğini

belirtmişlerdir. Örneğin, Sovyet Büyükelçiliği Sanayi Müsteşarlığı öteden beri ilgilendikleri İstanbul Metro projesi için yapılmış çalışmaları olduğunu, tarımsal ürünlerle takas esasıyla bu işin yapımı dahil her türlü hizmetini daha çekici koşullarla üstlenebileceklerini, hükümetin bu davranışını anlamlı bulmadıklarını belirtmiştir.

Son olarak teknik şartnamede bir lider ABD firmasına ihale edilecek işin belirli bölümlerinin Türkiye'de, özellikle kamu kuruluşları ve üniversitelerce yaptırılmasının olumlu puan olarak değerlendirileceği belirtilmiştir. Bu nedenle tekliflerini bu açıdan güçlendirmek isteyen firmalar arasında, kamu kuruluşlarını ve üniversiteleri kendi yanlarına alabilmek için şimdiye değin eşi görülmedik bir yarışma söz konusu olmuştur. Burada ilginç olan döner sermaye esasıyla çalışan bazı kamu örgütlerinin ve üniversitelerin de projeyi "anlaştıkları" özel firmaya kazandırmak için birbiriyle yarışmaları olmuştur. Kamu yararına hareket etmekle yükümlü kuruluşların bu türden davranışlara girmeleri tartışılması gereken sorunlar ortaya çıkmıştır.

(BUGÜN İÇİN) SONUÇ

Yapılması halinde dünyanın en önde gelen ulaşım yapılarından birisini oluşturacak olan metro ve tüp geçit bağlantıları bugün ciddi bir ulaşım kriziyle karşılaşmış olan İstanbul'a önemli bir katkı sağlayabilecek nitelikte görülmektedir. Bu proje için temel sorun ekonomik veya teknik fizibilitesi değil, büyük bir kaynağın bu amaçla ayrılmamasıdır. Şehrin kanalizasyon projesi uygulama aşamasındadır. Öteyandan İkinci Boğaz Köprüsünün yapımının 1985 yılı içinde başlatılacağı en yetkili kişilerce dile getirilmiştir. 1978 yılında Odamızın da katıldığı ikinci Boğaz Köprüsü Tartışmalı Toplantısında yazılı olarak belirttiğimiz üzere böyle bir karayolu yatırımına girişmek ülkesel hesaplarımıza ve İstanbul'un yapısına ters düşmektedir. Ayrıca bu köprüünün yapımı halinde metro ve ulusal demiryolu ağını bütünleştirecek olan tüp geçişe nasıl kaynak yaratılabileceği (özellikle sıkı para politikaları çerçevesinde) başlıbaşına düşünülmesi gereken bir konu niteliğindedir. Kaldığı, diğer büyük kentlerimizde de önemli yatırım gereksinimleri vardır.

SPMMO konuyla ilgili gelişmeleri izlemektedir. Odamız Kasım 1984'de İTÜ Ayazağa Kampüsünde düzenlenecek olan "Türkiye'de Ulaşım Planlama Sorunları ve Ulaştırma Ana Planı" konulu seminere bu konuyu da işleyen bir bildiri ile katılma hazırlıkları için dedir.

resmi gazeteler'den

7.8.1984 tarih ve 18482 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 84/8341 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı; 8/505 veya 8/2574 sayılı kararnameye tabi olarak devam eden işlerde, 1984 yılında ödenmesi gereken fiyat farklarına uygulanacak indirim oranıyla ilgili esasları belirlemiştir.

İller Bankası Genel Müdürlüğü'nce ihale edilmiş bulunan İmar Planı yapım işlerinin de bu kapsamda değerlendirilmesi söz konusudur. Anılan kararın ilgili bölümü aşağıdadır:

"Madde-1-Sözleşmesi veya ek sözleşmesi uyarınca 11/3/1980 gün ve 8/505 sayılı veya 18/3/1981 gün ve 8/2574 sayılı Kararnamelere tabi olarak yürütülen işlerde, 1 Haziran 1984 ile 31 Aralık 1984 tarihleri arasında yapılan imalat ve ihzarat için ödenmesi gereken fiyat farklarına, sözleşmelerindeki veya ek sözleşmelerindeki indirim oranının daha büyük olması halinde, bunun yerine %20 indirim oranı uygulanır. Tavan fiyatlar üzerinden teklif alma suretiyle ihale edilmiş işlerde bu uygulama için, teklif edilen bedelle ihaleye esas keşif bedelinin mukayesesinden hesaplanan indirim oranı dikkate alınır. Bu oran %20'nin üzerinde ise fiyat farklarının tümü yukarıdaki şekilde %20 indirim oranına tabi utulur.

Ancak, sonradan yapılan ek sözleşme veya protokolla devam ettirilen işlerde, başlangıçtaki indirim oranından farklı bir indirim oranı teşekkül etmiş ise uygulamada bu son oran esas alınır.

Daha sonraki yıllarda bu uygulama, 2886 sayılı Devlet İhale Kanununun 28. maddesi gereğince o yıllar için ilan olunacak "azami indirim oranları" esas alınarak suretiyle yapılır."

- "Edremit ilçesindeki Alanların İmar Düzenine Tabi kılınması hakkında karar" (28.7.1984/18472)
- "Antalya-Kumluca-Büyükalan Köyü ile Kuzca köyündeki Afete Maruz Bölgelerin Tesbiti" (30.7.1984/18474)
- "Ankara, Gaziosmanpaşa, İstanbul -Park otel ve Taşkuşla bölgelerinde mevki ve sınırları belirtilen yerlerin turizm merkezi olarak tespitine dair karar (31.7.1984/18475)
- "Bursa-İnegöl-Esenköy köyündeki heyelan bölgeleri hakkında karar" (6.8.1984/18481)
- "Bayındırlık ve İskan Bakanlığının 8/505 veya 8/2574 sayılı kararnameye tabi olarak devam eden işlerde, 1984 yılında ödenmesi gereken fiyat farklarına uygulayacağı indirim oranıyla ilgili esaslar" (7.8.1984/18482)
- "Gecekondu Kanunu Uygulama Yönetmeliğinin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine Dair Yönetmelik" (12.8.1984/18487)
- "Artvin ilindeki bir alanın İmar düzenine tabi tutulmasına dair karar" (4.8.1984/18489)
- "Mardin ili, Midyat ilçesinde sınırları belirtilen alanın imar düzenine tabi tutulmasına dair karar" (17.8.1984/18492)

duyuru

TMMOB ŞEHİR PLANLAMA MİMAR VE MÜHENDİSLERİ ODASI YENİ İMAR KANUNU TASLAĞI'NA İLİŞKİN GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİNİ SUNMUŞTUR.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Yeni İmar Kanunu taslağını hazırlayarak TBMM'ne sunmuştur. Mecliste konuyu inceleme göreviyle kurulan komisyon Odamız'dan hazırlanan kanun taslağı hakkında görüşlerini istemiştir. Bunun üzerine Odamız kısa sürede hazırladığı görüşünü komisyona iletmiştir.

Taslak üzerindeki önerilerimizi dört ana başlıkta toplamak mümkündür. Birinci bölümde genel görüşler, ikinci bölümde taslağın maddelerinde değişiklikler ve ekler yapılmasına ilişkin öneriler, üçüncü bölümde yürürlükteki 6785/1605 sayılı Kanunda bulunmakla birlikte taslakta yer

almayan ancak Yeni İmar Kanunu'na konulmasında yarar görülen hususlar, dördüncü bölümde ise gerek yürürlükteki Kanun'da gerekse taslakta bulunmayan fakat Yeni İmar Kanun'unda yer almasında yarar görülen hususlar, gerekçeleri ile birlikte sunulmuştur.

Odamız günün koşullarına bağlı olarak yeni bir İmar Kanunu'nun hazırlanması gerekliliğine olan inancını yinelemiş, ancak konunun önemi ve kapsamı nedeniyle uzun vadeli, köktenci ve tutarlı çözümlerin kısa süre içinde bulunamayacağı hakkındaki endişelerini de bu arada belirtmiştir.