

V. BÖLÜM

40 YIL ÖNCE YOL SORUNU; ÇÖZÜM BEKLEYEN İLK KONU

**15. SÖYLEŞİ : ŞEHİR İÇİ ULAŞIMINDA
BELEDİYE - KARAYOLLARI
DAYANIŞMASI**

**16. SÖYLEŞİ : YOLLAR GENİŞLER,
MEYDANLAR AÇILIRKEN
BELEDİYE - HALK İŞBİRLİĞİ**

**Belediye Başkanının sayısız
eserlerinin en önemlisi :**

Gümüş köprüsü ulaşıma açıldı..

Safranbolu Belediye Başkanlığı görevine seçildikten sonra Şehirde bilinçli olarak yoğun bir imar çalışmasına girişen Kızıltan Ulukavak'ın çok kısa sürede Safranbolu'ya kazandırdığı sayısız eserlerin en önemli ve değerlilerinden olan yeni Gümüş köprüsü ulaşımına açılmıştır.

Yılların ihmaline terk edilmiş, tarihi Kasaba Safranbolu'yu, Safranbolu'nun yetiş

tirdiği değerli genç evlatlarından biri olarak bir anda çehresini değiştirecek biçimde imar çalışmalarına girişen Belediye Başkanı Kızıltan Ulukavak, Belediye Meclisinin kendisine güven ve güç katmasıyla Karayolları'yı yaptığı işbirliği sonucunda Şehrin aynı zamanda Şehirlerarası karayolu üzerinde bulunan Gümüş semtinde modern bir yeni köprüyü gerçekleştirmiş

tir.

Keskinemecin masıyla çışım olan yeni köprühulunan tiyice sıkı sonra asf

Sa

Co

15. SÖYLEŞİ

ŞEHİR İÇİ ULAŞIMINDA BELEDİYE - KARAYOLLARI İŞBİRLİĞİ

— Belediye hizmetlerinde, yerel kamu kuruluşlarıyla nasıl bir dayanışma içersine girebildiniz; onlardan hangi yardımları sağlayabildiniz?

— Kamu kurumları arasında işbirliği ve dayanışmanın önemini ve vatandaşa götürülecek hizmetlere olan katkısını, göz ardı edemezdim.

Kamu kuruluşları arasında, özellikle araç, gereç ve personel yönünden yardımlaşma içersinde olunmalıdır. Birindeki deneyim ve bilgi birikiminden diğeri de yararlandırılmalıdır. Bunun, hem hizmet ve yatırımın kamuya olan maliyeti açısından ve hem de kalitesi yönünden, toplumsal ve ekonomik bir önem taşıdığı tartışılmaz bir gerçektir.

Bu gerçeklerin Safranbolu için büyük önem taşıdığını Belediye Başkanı olduğumda biliyor, Kastamonu'daki Karayolları 15. Bölge Müdürlüğü ve ona bağlı Safranbolu'daki 153. Şube Şefliği ile kurulacak yakın bir ilişkinin Belediye hizmetlerine büyük yararı olacağına inanıyordum. Bu inanç gereği ve Belediye ile Karayolları arasındaki işbirliği sonucu, Safranbolu'ya önemli yararlar sağlandı. Bunları ana hatlarıyla şöyle sıralayabilirim:

A- GÜMÜŞ KÖPRÜSÜ

Karayolları görevlileriyle yakın ilişki kurmak ve özellikle Kastamonu Bölge Müdürü'yle Kastamonu'da ve Safranbolu'da birkaç temas, kısa zamanda meyvelerini verdi. Bölge Müdürü Murat YENİGÜN, Belediye'ye ziyarete geldiğinde, kendisini eski Gümüş köprüsüne götürdüm. Kıranköy'den gelirken köprüden sonra, hemen 90 derecelik bir virajla sağa dönülmesi ve köprünün çok dar olması büyük sorunlar yaratıyordu, güvenilir bir trafik akımına hiç uygun değildi. Yeni ehliyet aldığım günlerde, Gümüş köprüsünü kendi arabamla geçerken çok korkardım; buradan ilk kez geçenlerin de bocaladıklarını duyardım.

Bölge Müdürüne, *“Safranbolu'nun dışından, Karıt-Bostanbükü-Kılavuzlar üzerinden yapımına başladığınız yeni yol bitene kadar, bu köprüden, Kastamonu-Karabük karayolu güzergahındaki bir köprü olarak yararlanılmaya devam edileceğine göre, bu köprüyü karayolları standartlarına uygun hale dönüştürmeniz çok büyük ve çok yararlı bir hizmet olur”* dedim.

Bölge Müdürü yanındaki görevlilerle görüştü; mevcut köprünün alt tarafına, dereye dik değil, çapraz yeni bir köprü yapılmakla sorunun çözülebileceğine karar verildi. Aradan bir hafta bile geçmemişti ki, bir sabah Belediye'ye giderken köprünün çevresine bir takım inşaat malzemelerinin yığıldığını ve bir kamyonundan da malzeme boşaltılmaya devam edildiğini görünce arabamdan indim. *“Ne bunlar”* diye sorduğumda, bir kişi yaklaştı; *“Karayolları'ndan buraya yeni bir köprü yapımı işini üstlendim, bir iki güne kadar işe başlayacağım”* dedi. Şaşırmıştım, kendimi tanıttım, ne gibi yardıma ihtiyacı olacaksa benimle temas kurmasını söyledim.

Belediye'den hemen Kastamonu'yu aradım, Bölge Müdürü Murat YENİGÜN'e sabahleyin karşılaştığım büyük sürprizden duyduğum sevinç dile getirerek, asla bekleyemeyeceğim kadar çok kısa bir sürede köprü sorununu çözecek olmasından dolayı teşekkürlerimi sundum.

İnşaata hemen başlandı, derenin Gümüş camisi tarafındaki yamacında, yolun hemen altında, kayaların üzerinde, şerit halinde uzanan, çok dar toprak bir alana meyve fidanları dikilmişti. Köprü bu alanın üstüne yapılıyordu, fidanları kesmek ya da oradan söküp, başka yere dikmek imkanı varsa, o yola gitmek gerekirdi. Böyle yapılmadı, fidanları kendisinin diktiğini söyleyen, eski köprünün yanındaki kahveyi işleten "Abaza Raif" namıyla bilinen Raif ÇİÇEK, bir avukata başvurup, fidanlara verilecek zarardan dolayı, başlamak üzere olan köprü inşaatını, ihtiyati tedbir yoluyla durdurmak istedi.

Karayolları'nın böyle bir davaya muhatap kılınması, köprü inşaatının durması demektir. Hemen telefonla avukat arkadaşını aradım, bu konuda Karayolları'nın değil, Belediye'nin taraf olduğunu, dere yamacındaki kayanın üstü, müvekkilinin mülkiyetinde olmadığına göre, kamuya ait bir yere izinsiz ağaç dikilmiş bulunduğunu, bunun savunulamayacağını söyledim.

Ancak, bunları yargı önünde tartışmak zamana ihtiyaç göstereceği için, Ziraat Yük. Mühendisi Feride DEMİRALP'e bilirkişi olarak fidanların değerini tespit ettirerek, kaç paraysa ödeyeceğimi ve müvekkilini bu yolda ikna etmesini avukattan rica ettim. Aksi takdirde köprü yapımına engel olmaktan dolayı müvekkilini değil, kendisini sorumlu tutacağımı da bildirerek, yakışık almaya da, gözdağı vermekten de kendimi alamadım. Sonuçta bilirkişinin belirlediği 1-2 bin lira kadar bir para ödenerek sorun çözümlendi.

Köprünün Kıranköy tarafında, Karabük Demir Çelik işletmelerine ait vardiya otobüslerinin park ettiği bir arsa vardı, orası da Belediyece kamulaştırılıp, cüz'i bir bedel ödendi. 32 metre genişliğindeki yeni köprünün Karayolları tarafından karşılanan inşaat maliyeti ise, 400.000 lira dolaylarındaydı.

Bir ay içerisinde köprü inşaatı tamamlanarak, Mart/1975 başında hizmete açıldı, trafik tamamen rahatlatıldı.

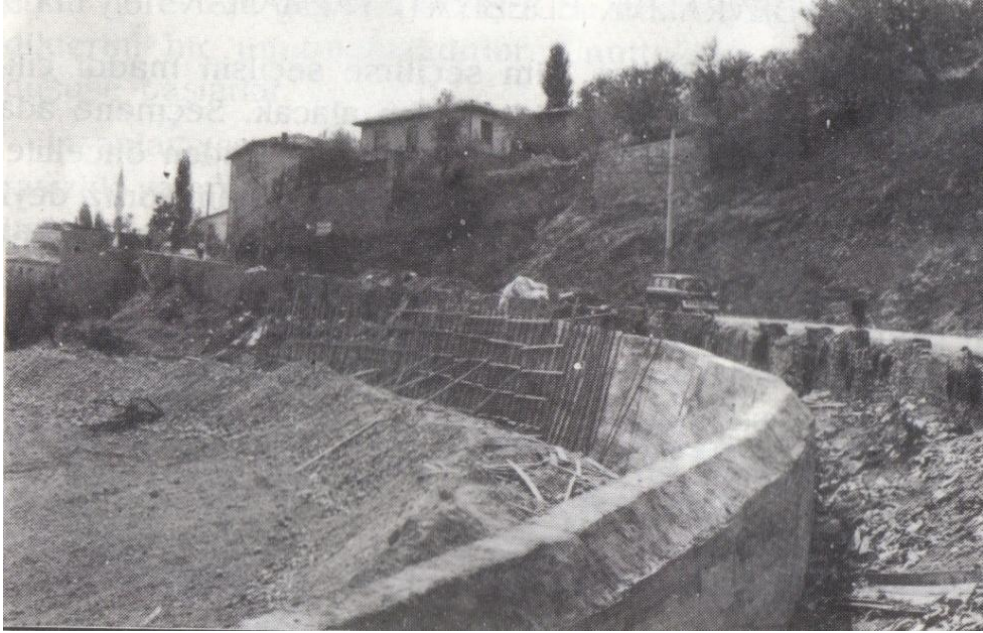
B- HASTANE ALTI YOLU DÜZENLENİYOR

Şehir içi ulaşımın sadece bir noktada rahatlatılması yeterli değildi; ana yolların hemen her noktası sorunluydu ve bunların başında da Hastane altı yolu gelmekteydi. Özellikle Kıranköy tarafında, yolun başında "Dolambat" denilen yerde (S) biçiminde çok tehlikeli bir viraj vardı.

Bu noktada inişe göre yolun sağ tarafındaki, temelleri yol kotundan çok aşağılarda bulunan iki evi kamulaştırmak, yine aynı tarafa aşağıya doğru boylu boyunca, çok yüksek istinat duvarı yaparak yolu genişletmek gerekirdi.

Karayolları Bölge Müdürü Murat YENİGÜN'e gittim. Evlerin kamulaştırılmasını ve Hastane altı yolunun, inişe göre üst başta sağ taraftaki, alt başta sol taraftaki tarlalara girilerek genişletilmesi için tarla sahiplerinin ikna edilmesini Belediye olarak üstleneceğimizi bildirdim. Yolun Dolambat'tan itibaren, sağ tarafa gerekli çok yüksek beton istinat duvarını Karayolları olarak

yapmalarını önerdim; tartışmasız uygun gördü. Karayolları, Safranbolu Belediyesi'ne *"elini vermişti, artık kolunu kurtaramazdı"* denilmemeliydi.



Hastahane altında, beton istinat duvarları yapılarak yol genişletiliyor

Bölge Müdürü Sayın YENİGÜN, çok anlayışlı, iş yapmayı ve başarmayı seven, kendini hizmete adanmış bir kamu görevlisiydi. Onun sadece yeni Kastamonu-Karabük karayolunda değil, Kastamonu'yu denize bağlayan İnebolu yolunun yapımında da büyük emek ve gayreti vardır. Bundan dolayı, Küre-İnebolu dolaylarındaki bir tünele *"Murat YENİGÜN Tüneli"* adı verilmiştir.

Dolamba'ttaki iki ev Belediyece kamulaştırılıp yıkılmaya başlandı, eski Rum evleri olduklarından, yıkım sırasında işçilerin küp dolusu altın gömü buldukları söylentisi çıktı, doğruluğu kanıtlanmadı. Karayolları istinat duvarını hemen bitirdi. Üstüne yaya kaldırımı ve demir profilden korkuluk yapıldı.

Bu yolun 3-5 metre tarlalarına girilerek genişletilmesine, tarlaların sahibi hemşehriler, örneğin Ünal HACIALİOĞLU ve paydaş yakınları anlayış gösterdiler. Böylece darlıktan ve tehlikeli virajlardan kurtarılan bu yolda 40 yıldır hiçbir yeni düzenlemeye de gereksinim duyulmadı.

Murat YENİGÜN'e Şubat/1975 tarihli Belediye Meclisi kararıyla, Safranbolu halkı adına teşekkür edildi. Kendisiyle ilişkiler hiç kesilmedi, Beybağı yolunun açılmasında ve Çarşıda eski itfaiye binasının önünden geçen yolun, Saraçlar evinin (yanan *"Hatice Hanım Konağı 3"*) karşısındaki çok eski ve yüksek taş istinat duvarın sağlamlaştırılmasında da unutulmaz yardımları oldu.

C- BARTIN KARAYOLUNUN SAFRANBOLU GEÇİŞİ'NDE BAŞARISIZLIK !

Karayolları yetkililerinin istemleri doğrultusunda, Baran İDİL tarafından hazırlanan ve 1975 yılında yürürlüğe giren Hastarla imar planı değişikliğinde Karabük-Bartın yolu, Safranbolu imar planına da işlenmiş ve onaylanmıştı.

Bu yol, Karabük'ten gelişt, Safranbolu'daki Karayolları Şube Şefliği'nin karşısından sola dönölerek, halen Yeni Çarşı adıyla oluşturulan imar adasının ortasından ve yine halen Misakimilli Meydanı ile üstündeki park ve Merkez Camisi inşaatının arsasını takiben Deretarla'dan ve Gümüş deresi üzerinden geçerek, Beşgöz semtinin üstünde, Kirkille'nin altında, bugünkü Kastamonu'ya giden çevre yoluyla birleşmekteydi.

Yolun Safranbolu şehir içi geçişi, ortasında refüjü bulunan ve iki tarafında geniş yaya kaldırımları olan bulvar biçimindeydi. Tüm çabalarım karşı, imar planında yer alan bu yol gerçekleştirilemedi.

Karayolları Kastamonu Bölge Müdürlüğü, Karabük-Bartın yolunun Safranbolu içersindeki kamulaştırma işlemlerini bitirmiş, Gümüş deresi üzerinde köprü inşası, gerekli yerlerde menfez yapımı gibi sanat yapılarını da tamamlamıştı. Ancak yol yapımına başlanmıyordu.

Sayın DEMİREL tarafından Mart/1975 sonunda kurulan 1. MC Hükümetinin Başbakan Yardımcısı Necmettin ERBAKAN 20 Nisan 1975 tarihinde Safranbolu'ya geldiğinde, Zonguldak Valisi Nihat Oğuz BOR'la birlikte, MSP örgütünün Arslanlar İşçi Lokalinde verdiği yemeğe katılmışım.

Koalisyon hükümetinde Bayındırlık Bakanı MSP'li olduğı için, konuyu, MSP'li arkadaşım, fotoğrafçı Erol ALTINOK'un aracılığıyla Necmettin ERBAKAN'a anlattım. Bayındırlık Bakanı'na iletmek üzere hazırladığım yazılı bir metni sundum. ERBAKAN da yemekteki konuşmasında, *"Belediye Başkanınızın dileği yerine gelecektir"* vaadinde bulundu. Ama ne yazık ki yerine gelmedi.

Daha sonra 1978 başında, Bülent ECEVİT'in 11 bağımsız milletvekiline bakanlık vererek kurduğı hükümetin eski AP'li, yeni bağımsız Bayındırlık Bakanı Şerafettin ELÇİ; 19 Mayıs 1978 tarihinde Zonguldak'a geldiğinde, İl'in ve Karayolları'nın yetkilileri ile tüm Belediye Başkanlarının katıldığı toplantıda, söz alarak Karabük-Bartın karayolunun, Safranbolu geçişine değindim. Ancak bir Karayolu yetkilisinden bu yolun *"lüks"* olduğı yanıtını alınca şoke oldum.

Bakan, bir gün sonra 20.05.1978'de Safranbolu'da Belediye'ye ziyarete geldiğinde, Karayolları'nın programına girmiş, bir kısım alt yapı çalışmaları tamamlanmış bir yola *"lüks"* denilmesine olan tepkimi de ortaya koydum. Bakanın beraberindeki CHP Zonguldak parlamenterleri bana destek olmadıkları gibi, Zonguldak'tan sonra aynı konuyu Safranbolu'da da dile getirmemden, her nedense hiç hoşnut kalmadılar.

Bu yol ile ilgili olarak nihayet Başbakan Bülent ECEVİT'ten de, TBMM'deki Başbakanlık odasındaki görüşmemiz sırasında ilgi ve yardım isteminde bulundum. Bu konuya ilişkin bir dosya da sundum. Ama yine sonuç alamadım. 1980'de 2. MC Hükümeti döneminde, AP'li Zonguldak Senatörü Ahmet Demir YÜCE de ilgilendi, lakin başarılı olunamadı.

Başarısızlıkta, hiç kuşkusuz bu yolu gerçekleştirmek amacıyla gerekli işlemleri başlatan ve önemine inanan Murat YENİGÜN'ün, Kastamonu Bölge Müdürlüğü'nden ayrılmasından sonra, Karayolları yetkililerinin aynı ilgiyi göstermemeleri önemli bir etken olmuştur.

Bu arada başarısızlıkta, Karayollarına kamulaştırmalarda, o sırada yürürlükteki Anayasanın 38 inci maddesi uyarınca, taşınmazların vergi değerini

dikkate almalarının gerektiğini hatırlatmamdan kaynaklanan zaman kaybının rolü olup olmadığını da hep düşünmüş ve var olabileceği olasılığı da, zihnimi sürekli kurcalamıştır.



1980 sonrasında ise, yolun geçtiği tarlaların sahipleri ile yerel politik çevrelerin istemi sonucu imar planı değiştirilmiş; Bartın yolu geçiş güzergahı iskana açılmış, halen Yeni Çarşı denilen imar adasının ortasında, bugün önemli bir trafik sıkışıklığı yaratan çok dar bir yol yeterli görülmüştür. Yolun üst bölümleri ise, meydan ve park ile cami yapımına ayrılmıştır.

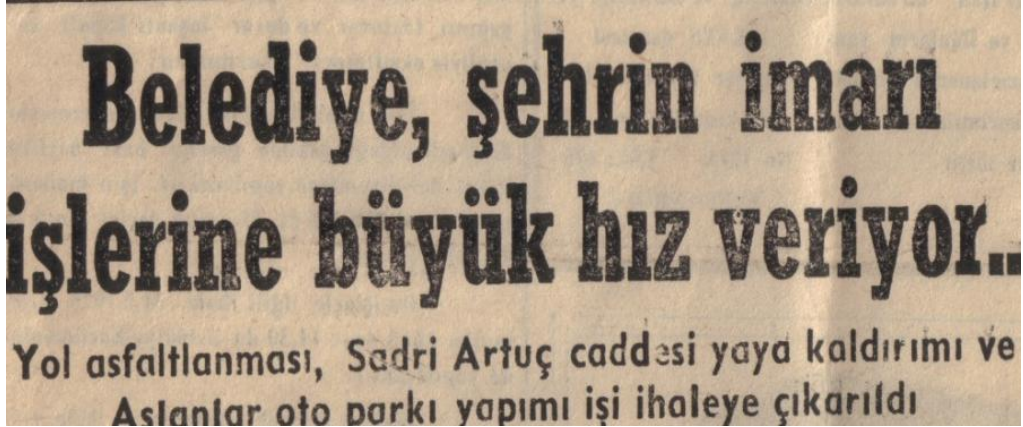
Safranbolu şehir içi ulaşımında en büyük sorun, günümüzde Gümüş köprüsü ve Hastane altı yolunu takiben Kıranköy'e çıkarken yaşanılmaktadır. Özellikle turizm mevsiminde hafta sonları, akşam üzeri trafik sıkışmakta, bir işkenceye dönüşmektedir. Bartın-Karabük bağlantısının Kıranköy'den geçmeden ana yola bağlanmasını öngören 40 yıl önceki planın rafa kaldırılması sonucu, hemen hergün Kıranköy içersinde hem geliş, hem de gidiş yönünde trafik arap saçına dönmektedir. İlgililerin ilgisizliği de, ne yazık ki devam etmektedir.

D- ŞEHİR İÇİ YOLLARI ASFALTLANIYOR

Murat YENİGÜN'den sonra, Kastamonu Karayolları Bölge Müdürlüğü'ne atanan Yusuf ÇEBİ ile de kısa zamanda iyi ilişkiler kurulmuştur. Karayollarının yeni Kastamonu Bölge Müdürü'nün, hemşehrimiz merhum, Yük.İnşaat Müh. Mustafa KASACI'nın Samsun Bölge Müdürü olduğu dönemde, aynı bölgede mühendis olarak çalışmış olduğunu öğrendim. Safranbolu'da her ikisini buluşturdum. Safranbolu'ya ilgi ve yardım konusunda Sayın KASACI'nın, Sayın ÇEBİ'ye olan ricalarının, Safranbolu'ya çok önemli yararları oldu.

Safranbolu'da şehir içi ana yolların asfaltlanmasında Yusuf ÇEBİ'nin Bölge Müdürlüğü döneminde önemli atılımlar gerçekleştirilmiştir. Bu amaçla, Karayolları ile Belediye arasında düzenlenen protokolda, asfaltlama işleri için gerekli bulunan, Cumayanı'ndaki Demir-Çelik ocaklarından çıkartılan mıcır ile

Demir-Çelik İşletmelerinde yan ürün olarak elde olunan asfalt malzemesi niteliğindeki (RT-2) ve (RT-4) denilen maddelerin Belediye tarafından temin edilmesi kararlaştırılmıştır.



Safranbolu'da İLKSES Gazetesi – 12.05.1978.

Buna karşılık şehir içi yolu olarak 2,5 Km; karayolu şehir geçişi olarak da 3 Km yolun asfaltlanmasının, kendi makine, ekipman ve personeliyle Karayolları tarafından yapılması ve bu amaçla Yerel Yönetim Bakanlığı'ndan Belediye'ye gönderilen 900 bin liranın, 500 bin lirasının Karayollarına ödenmesi öngörülmüştür. Böylece RT-2 ile RT-4 adlı maddelerin asfaltlamada kullanımının ilk uygulamalarından biri Safranbolu'da gerçekleştirilmiştir.



Bağlar'ın ilk kez asfalta kavuşan yollarından bir bölüm

Söz konusu protokol uyarınca önce, Bağlar'da Arslanlar'dan başlanarak Kavaklar - Çakmakçayı - Köyiçi Kurtuluş Meydanı – Müftüpinarı - Çampınarı - Arslanlar güzergahı ilk kez asfalta kavuşmuştur. Daha sonra Sadri Artuç Caddesi ile Cemal Caymaz Mahallesinde, Arslanlar'dan itibaren Kabakçı Camisi ve oradan Akbayır Camisi'ne ulaşan yol; Emek Mahallesi'nde otobüs güzergahı ile bu mahalleyi Karabük asfaltına bağlayan yeni yol asfaltlanmıştır. Halen otobüs terminali olan eski mezbaha yanından Mezarlık'a kadar uzanan yolun

asfaltlanması ise, karayollarının Safranbolu'dan geçiş güzergahı olarak, protokol gereği ölçümlemeye tabi olmuştur.

Öte yandan, Safranbolu şehir-içi yollarının yanı sıra, istemimi uygun bulan, benim gibi 1977 seçimlerinin önseçimzedesi, Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı, Yük.İnşaat Müh. Bartın'lı Mehmet ÇÖTÜR'ün ilgi ve katkılarıyla, Yazıköy ve Bulak gibi iki büyük köyümüzü şehirlerarası karayoluna bağlayan köy yolları da, bu arada ilk kez asfaltlanmıştır.

Karayolları, protokolde öngörülenle bağlı kalmaksızın, uzunluğu çok daha fazla yolun asfaltlanmasında anlayış gösterdi. Yapılan protokolde 5.5 Km öngörülüyordu; 8 Km yol asfaltlandı.

Bu, tüm belediyeler gibi Safranbolu Belediyesi'nin de hem parasal açıdan ve hem de teknik olanaklar yönünden, çok büyük darboğazlar içerisinde olduğunun bilinmesindendir.

Yapılan asfaltlamalar nedeniyle, 1980 yılı Haziran başında Belediye Meclisi'ne sunduğun faaliyet raporunda, 1979 yılını Safranbolu'da "*asfalt yılı*" olarak nitelendirdim.

Asfalt ekibi, Safranbolu'dan sonra Karabük Belediyesi ile yapılan protokol gereği Karabük'e gitti. Beşbinevler semtinde asfaltlama işlerinin devamı sırasında 14 Ekim 1979'da, 5 İl'de yapılan Milletvekili ara seçimini CHP, (5-0) kaybetti; iki gün sonra da, Bülent ECEVİT Başbakanlıktan istifa ettiğini açıkladı.

Bunun hemen ardından, Karayolları Bölge Müdürü Yusuf ÇEBİ, Karabük'teki asfalt ekibine işi durdurtup, Kastamonu'ya dönmeleri talimatını verdi. Bu talimat Bölge Müdürü'nün, yapılan asfaltın, zamanın CHP'li Karabük Belediye Başkanının değil, Karabük halkının yararına olduğunu, kimi çevrelere kabul ettiremeyeceğini düşünmüş olmasından kaynaklanmaktaydı.

► İŞ BİLENİN, KILIÇ KUŞANANIN

Safranbolu Belediyesi olarak Karayolları ile çok yakın ve sıcak ilişkilerin devamından Safranbolu büyük kazanımlar elde etmiştir. Kışın Belediye otobüs güzergahında veya mahalle içi ara yollarda yığılan karları, Belediyenin ricası üzerine Karayolları greyderlerinin temizlediğini gören karşıt partililerin, ilgili mercilere şikayette bulundukları söylentileri olsa da, Karayolları ile olan ilişkiler hiç aksatılmadan devam etti.

Bu arada, 1977'de ikinci kez Belediye Başkanlığına aday olduğumda, muhaliflerimin "*Kızıltan ne yaptı ki, yapılanları Karayolları yaptı*" biçimindeki küçümseyici söylemleriyle karşılaştım.

Bu söylenenleri, "*Karayolları Türkiye'de, ben Belediye Başkanı olunca kurulmadı, 1948'de kuruldu; Safranbolu'da da 1950'li yılların sonlarında şubesi açıldı, siz yönetimdeyken Karayolları'ndan niçin yararlanmadınız, aklınız neredeydi, iş bilen, kılıç kuşananın*" diye yanıtlamaya çalıştım.

Siyasal çıkar hesapları, işte böyle saptırmalara da yol açabiliyordu.



Safranbolu'ya gelen Karayolları Genel Müdürlüğü görevlilerinden
Hikmet DURUER'in çizgileriyle Safranbolu Belediye Başkanı (27.07.1979)