

## **13. BÖLÜM**

### **BELEDİYE - KARAYOLLARI İŞBİRLİĞİ**

- GÜMÜŞ KÖPRÜSÜ
- HASTANE ALTI YOLU DÜZENLENİYOR
- BARTIN KARAYOLUNUN SAFRANBOLU GEÇİŞİ'NDE BAŞARISIZLIK
- ŞEHİR İÇİ YOLLAR ASFATLANIYOR
- İŞ BİLENİN KILIÇ KUŞANANIN



## 13. BÖLÜM

### BELEDİYE - KARAYOLLARI İŞBİRLİĞİ

Kamu kurumları arasında işbirliği ve dayanışmanın önemi ve vatandaşa götürülecek hizmetlere olan katkısı, asla göz ardı edilmemelidir. Kamu kuruluşları arasında, özellikle araç, gereç ve personel yönünden sağlanacak yardımlaşmanın; birindeki deneyim ve bilgi birikiminden diğerinin yararlanmasının, hizmet ve yatırımın kamuya olan maliyeti açısından olduğu kadar, kalitesi yönünden de, toplumsal ve ekonomik bir değer ve anlam taşıdığı tartışılmaz bir gerçektir.

Her kamu biriminin en üst yöneticisi bu anlayışı benimsemeli, diğer kurumlara yapabileceği yardım ve katkılarda bencil ve hasis davranmamalı; her kurum için başlıca amacın, topluma hizmet olduğu asla göz ardı edilmemelidir.

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 arada, bir önceki dönemin Karabük Belediye Başkanı Dr. Necmettin ŞEYHOĞLU'nun, sabahları Safranbolu'daki evinden çıktıktan sonra, önce Kıranköy'deki Karayollarının Safranbolu şubesine uğradığını, sonra Karabük'e görevinin başına gittiğini de duymuştum. Oysa, bu konuda, Safranbolu Belediyesi'nin daha ön planda olması gerekirdi. Karayolları şubesi Safranbolu'da olduğuna göre "*önce can, sonra canan*" diyerek Safranbolu'ya öncelik verilmeliydi. Kaldı ki Karabük gibi büyük bir ilçe belediyesinin, makine parkı başta olmak üzere, teknik olanakları Safranbolu ile kıyaslanamayacak kadar güçlüydü. Ayrıca, Demir Çelik İşletmelerinin tüm olanaklarından yararlanılıyor ve her türlü teknik yardım sağlanıyordu.

#### • 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 köprüyü geçtikten sonra, hemen 90 derecelik bir virajla sağa dönülmesi ve köprünün çok dar olması büyük sorunlar yaratıyordu, güvenilir bir trafik akımına hiç uygun değildi.

, Gümüş köprüsünü 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 yararlı hizmet olur”* dedim.

Bölge Müdürü yanındaki görevlilerle görüştü; mevcut köprü'nün 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 köprü'nün çevresine bir takım inşaat malzemelerinin yığıldığını ve bir kamyonun da malzeme boşaltılmaya devam edildiğini görünce durdum; *“ne bunlar”* diye sorduğumda, bir kişi yaklaştı; *“Karayolları'ndan buraya yeni bir köprü yapımı işini üstlendim, bir iki güne kadar işe başlayacağım”* dedi. Şaşırıyordum, 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 sevinci dile getirerek, asla bekleyemeyeceğim kadar çok kısa bir sürede köprü sorununu çözecek olmasından dolayı teşekkürlerimi sundum.

Safranbolu'da  
VİLKSES  
7/3/1975

**Belediye Başkanının sayısız eserlerinin en önemlisi :**

# Gümüş köprüsü ulaşımına açıldı..

Safranbolu Belediye Başkanlığı görevine seçildikten sonra Şehirde bilinçli olarak yoğun bir imar çalışmasına girişen Kızıtan Ulukavak'ın çok kısa sürede tirdiği değerli genç evlatlarından biri olarak bir anda çehresini değiştirecek biçimde imar çalışmalarına girişen Belediye Başkanı Kızıtan Ulukavak, Belediye Başkanlığına...

**BAŞKAN ULUKAVAK**  
—Başarılı ve çalışkan—

tir. tonlu kaplanarak yanlarına korkuluklar veya Keskin ve dar dö-

Safranbolu'da İLKSES – 07.03.1975

İnşaata hemen başlandı, derenin Gümüş camii tarafındaki yamacında, yolun hemen altında, kayaların üzerinde, şerit halinde uzanan çok dar toprak bir alanda 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 köprü'nün yanındaki kahveyi işleten *“Abaza Raif”* namıyla

bilinen Raif ÇİÇEK, bir avukata başvurup, fidanlarına verilecek zarardan dolayı, inşaatı ihtiyati tedbir yoluyla durdurmak istedi.

Karayolları'nın böyle bir davaya muhatap kılınması, köprü inşaatının durması demektir. Hemen telefonla avukat arkadaşımı 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 tartışmanın 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 rica ettim. Aksi takdirde köprü yapımına engel olmaktan dolayı müvekkilini değil, kendisini sorumlu tutacağımı da bildirerek, hiç hakkım olmasa da, yakışık almasa da gözdağı vermekten de kendimi alamadım. Sonuçta bilirkişinin belirlediği 1-2 bin lira ödenerek sorun çözümlendi.

Köprü'nün Kıranköy tarafında, Karabük Demir Çelik işletmelerine ait vardiya otobüslerinin park ettiği bir arsa vardı, orası da Belediye'ye kamulaştırılıp, cüz'i bir bedel ödendi. 32 metre genişliğindeki yeni köprü'nün Karayolları tarafından karşılanan inşaat maliyeti ise, 400.000 lira dolaylarındaydı. Bir ay içerisinde köprü inşaatı tamamlanarak, Mart/1975 başında hizmete açıldı, trafik rahatlatıldı.

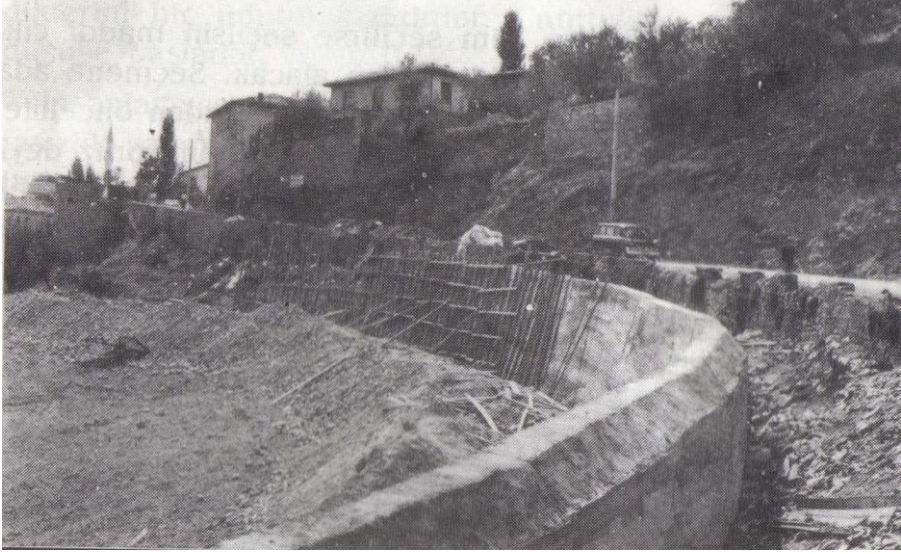
## ● HASTANE ALTI YOLU DÜZENLENİYOR

Şehir içi ulaşımın sadece bir noktada rahatlatılması yeterli değildi; ana yolların hemen her noktası sorunluymuş 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.

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 üstlenmek kaydıyla, yolun Dolambat mevkiinden Deretarla yoluna ayrılan yere kadar, sağ tarafa gerekli çok yüksek beton istinat duvarını Karayolları olarak yapmalarını önerdim; tartışmasız uygun gördü. Karayolları, Safranbolu Belediyesi'ne "elini vermişti, artık kolunu kurtarmazdı" denilmemeliydi;

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.



Hastahane altında, beton istinat duvarları yapılarak yol genişletiliyor

Dolambat'taki 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 yaptırmaya hemen başladı, üstüne yaya kaldırımı ve demir profilden korkuluk yapıldı. Bu yolun 3-5 metre tarlalarına girilerek genişlemesine, tarlaların sahibi hemşehriler, örneğin Ünal HACIALIOĞLU ve paydaş yakınları anlayış gösterdiler; böylece darlıktan ve tehlikeli virajlardan kurtarılan bir yola kavuşuldu. 30 yılı aşkın süredir, bu yolda bugüne kadar 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 (*halen Hatice Hanım Konağı*) karşısındaki çok eski ve yüksek taş istinat duvarının, yeni bir beton duvarla sağlaştırılmasında da unutulmaz yardımları oldu.

### • BARTIN KARAYOLUNUN SAFRANBOLU GEÇİŞİNDE BAŞARISIZLIK !

Karayolları ile olan ilişkilerde olumlu olarak sonuçlandırılmayan tek konu vardır. Karabük-Bartın Karayolu'nun Safranbolu geçişi, tüm

çabalarımın karşın, ne yazık ki gerçekleştirilememiştir. Karayolları yetkililerinin istemleri doğrultusunda, Baran İDİL tarafından 1974 yılında hazırlanan Hastarla imar planı değişikliğinde Bartın yolu, Safranbolu'daki Karayolları Şube Şefliği'nin karşısından sola dönülerek, halen Yeni Çarşı adıyla oluşturulan imar adasının ortasından ve yine halen Atatürk anıtının bulunduğu bulvarı takiben, Deretarla'dan ve Gümüş deresi üzerinden geçerek, Beşgöz semtinin üstünde, Kirkille'nin altında bugünkü yolla birleşmekteydi. Bu yolun Safranbolu şehir içi geçişi, ortasında refüjü bulunan ve iki tarafında geniş yaya kaldırımları olan bulvar biçimindeydi.

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 başlanılmıyordu.

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 olduğu için, konuyu, MSP'li arkadaşım, fotoğrafçı Erol ALTINOK'un yardımıyla Necmettin ERBAKAN'a anlatmış, Bayındırlık Bakanı'na iletmek üzere hazırladığım yazılı bir metni sunmuş, ERBAKAN da yemek sonrasında yaptığı konuşmada, *"Belediye Başkanınızın dileği yerine gelecektir"* vaadinde bulunmuştu. Ama ne yazık ki yerine gelmedi.

Daha sonra 1978 başında, Bülent ECEVİT'in 11 bağımsız milletvekiline bakanlık vererek kurduğu hükümetin eski AP'li, yeni bağımsız Bayındır Bakanı Şerafettin ELÇİ<sup>(1)</sup>; 19 Mayıs 1978 tarihinde Zonguldak'a geldiğinde, İl'in ve Karayolları'nın yetkilileri ile tüm Belediye Başkanlarının katıldığı toplantıda, söz alarak Karabük- Bartın yolunun, Safranbolu şehir içi geçişine değindim. Ancak bir Karayolu yetkilisinden bu yolun *"lüks"* olduğu 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 olmadılar.

---

<sup>(1)</sup> 1979'da Bayındırlık Bakanlığı koridorlarında Kürtçe konuşuluyor biçiminde bir milletvekilinin TBMM'nde yaptığı eleştiriyi, Şerafettin ELÇİ'nin, Meclis kürsüsünden ilk kez, *"evet Türkiye'de Kürtler vardır, ben de Kürdüm"* diyerek yanıtlaması olay yaratmıştır.

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

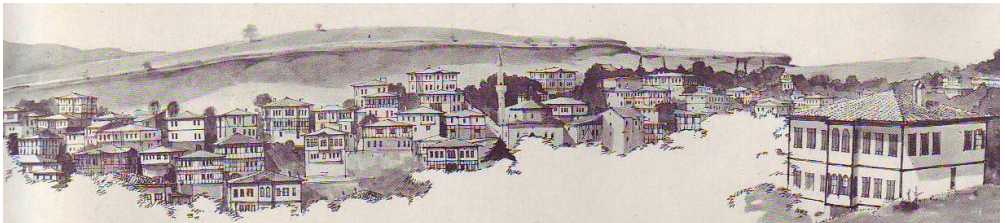


Tercüman Gazetesi (04.10.1978)

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 zihnimi hep 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. Bu durumda, hiç değilse Anıtın arkasındaki kesimde, bir plan değişikliğine gidilmemesiyle teselli olmaktan başka çare kalmamaktadır.

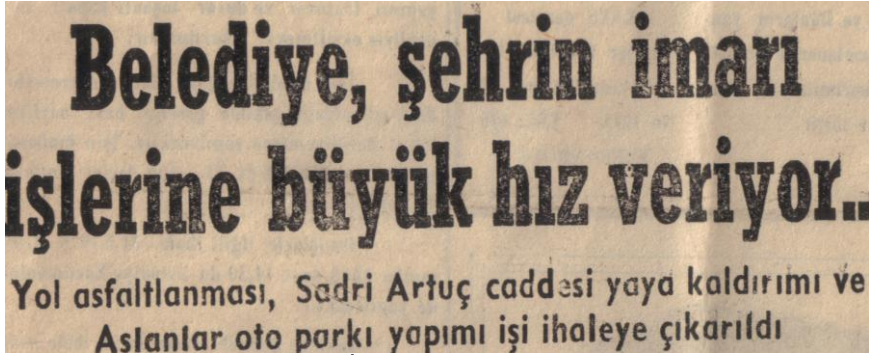


Çizim: Bülent ÇETİNOR



## • ŞEHİR İÇİ YOLLAR ASFALTLANIYOR

Murat YENİGÜN'den sonra, Kastamonu Karayolları Bölge Müdürlüğü'ne atanan Yusuf ÇEBİ<sup>(2)</sup> ile de kısa zamanda iyi ilişkiler kurulmuştur. Bu konuda, hemşehrimiz Yük.İnşaat Müh. Mustafa KASACI'nın Samsun Bölge Müdürü olduğu dönemde, yeni Kastamonu Bölge Müdürü'yle, birlikte çalışmış olmalarının ve bundan yararlanarak Safranbolu'da her ikisini buluşturup, Safranbolu'ya ilgi ve yardım konusunda Sayın KASACI'nın, Sayın ÇEBİ'ye olan ricalarının önemli katkısı olduğu yadsınamaz.



Safranbolu'da İLKSES Gazetesi – 12.05.1978

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 (RT2) ve (RT4) denilen maddelerin Belediye' tarafından temin edilmesi kararlaştırılmıştır.

Buna karşılık şehir içi yolu olarak 2,5 Km; karayolu şehir geçişi olarak da 3 Km yolun asfaltlanmasının, kendi makine, ekipman ve personelini görevlendirerek Karayolları tarafından yapılması ve bu amaçla Yerel Yönetim Bakanlığı'ndan Belediye'ye gönderilen 900 bin liranın, 500 bin lirasının Karayollarına ödenmesi öngörülmüştür. Böylece RT2 ile RT4 adlı maddelerin asfaltlama işinde kullanılmasının ilk denemesi veya ilk uygulamalarından biri Safranbolu'da gerçekleştirilmiş olmaktadır.

Söz konusu protokol uyarınca önce, Bağlar'da Arslanlar'dan başlanarak Kavaklar - Çakmakçayırı - Köyiçi Kurtuluş Meydanı - Müftüpinarı-Çampınarı - Arslanlar güzergahı ilk kez asfalta kavuşmuştur. Daha sonra Sadri Artuç Caddesi ile Cemal Caymaz Mahallesinde, Arslanlar'dan itibaren

<sup>(2)</sup> 1980 sonrasında çok uzun yıllar, TKİ (Türkiye Kömür İşletmeleri) Genel Müdürlüğü görevlerinde bulunmuştur.

Kabakçı Camii ve oradan Akbayır Camii'ne ulaşan yol; Emek Mahallesi'nde otobüs güzergahı ile bu mahalleyi Karabük asfaltına bağlayan yeni yol, şehir-içi yolu olarak ve ayrıca Mezbaha yanından Mezarlık'a kadar uzanan yol da, karayollarının Safranbolu'dan geçiş yolu olarak asfaltlanmıştır.



Arslanlar-Kavaklar-Köyü güzergahında genişletilen yoldan bir bölüm

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.

1979 yaz aylarında yapılan Arslanlar – Akbayır yolunun asfaltlanması sırasında ilginç bir olay yaşandı. Evi bu yol üzerinde bulunan, tavuk yetiştiricisi, Belediye Meclis ve Encümen üyesi, Mustafa ULUÇINAR, asfaltlama için Kastamonu'dan gelen işçilere, bir misafirperverlik gösterisi ya da teşekkür ifadesi olarak tavuk kızartıp ikram etmek istedi, Sayın ULUÇINAR'ın her zamanki memleketseverliğinin ve bonkörlüğünün güzel bir örneği olan bu girişimini ben de uygun buldum

Birkaç gün sonra, Mustafa ULUÇINAR telefonla beni aradı, çok öfkeli bir



Mustafa ULUÇINAR

sesle *“bu ne demek, asfaltlama işini benim kapının önünde bitirmişler, daha ileriye Kabakçı Camii’ne doğru yol asfaltlanmadan bırakılmış, ben mahalleye rezil oldum, tavuk yedirdi, kapısının önüne kadar asfalt getirdi denilecek”* dedi.

Kendisine çok kötü bir rastlantı, asfalt malzemesinin kapısının önüne gelindiğinde bittiğini; yeni malzemenin birkaç gün içinde geleceğinin bana söylendiğini anlatmaya çalışsam da ikna edemiyordum. Malzeme gelince asfalt program gereği Akbayır’a kadar götürülebildi.

Karayolları, protokolde öngörülenle bağlı kalmaksızın, uzunluğu çok daha fazla yolun asfaltlanmasında anlayış gösterdi. Bu, tüm belediyeler gibi Safranbolu Belediyesi’nin de hem parasal açıdan ve hem de teknik olanaklar yönünden, çok büyük darboğazlar içersinde olduğunun bilinmesindedir. 1979 yılında, yapılan protokol gereği Safranbolu’da toplam 5,5 Km değil, 8 Km yol asfaltlanması 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’te çalışmaya başladı. Beşbinevler semtinde asfaltlama işlerinin devamı sırasında, 14 Ekim 1979’da yapılan Milletvekili ara seçimlerini CHP, 5-0 kaybettikten iki gün sonra, Bülent ECEVİT’in Başbakanlıktan istifa etmesinin hemen ardından, Karayolları Bölge Müdürü Yusuf ÇEBİ, Karabük’teki asfalt ekibine işi durdurup, Kastamonu’ya dönmeleri talimatını verdi. Bunun nedeni, 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 ana yollarda yığılan karları, Belediyenin ricası üzerine Karayolları greyderlerinin temizlediğini gören karşıt partililerin, ilgili mercilere şikayette buldukları söylentileri olsa da, Karayolları ile olan ilişkiler hiç aksatılmadan devam etmiştir.

Bu arada, 1977’de ikinci kez Belediye Başkanlığına aday olduğumda, muhaliflerimin *“Kızıltan ne yaptı ki, yapılanları Karayolları yaptı”* biçimindeki küçümseyici sözlerini de, *“Karayolları Türkiye’de, ben Belediye Başkanı olunca kurulmadı, 1948’de kuruldu; Safranbolu’da da 1950’li yılların sonlarında da şubesi açıldı, Belediyeyi siz yönetirken, aklınız neredeydi, niçin Karayolları’ndan yararlanmadınız, iş bilenin, 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)