

BİRLİK

BASIN AÇIKLAMASI "LAİKLİK"

"12 EYLÜL"

24 Ocak 1980 "Ekonomik Önlemler Paketi" ile başlatılan, 12 Eylül darbesiyle pekiştirilen ekonomik ve toplumsal düzen kurumsallaşmış olarak devam ediyor,

24 Ocak 1980 tarihinde yürürlüğe konulan "Ekonomik Önlemler Paketi", ülkenin içinde bulunduğu ekonomik krizin faturasını en geniş halk kitlelerinin sırtına yüklemeyi amaçlamıştır. Ancak, güçlü toplumsal muhalefet bu amacın gerçekleştirilmesini zora sokmuş ve askeri darbe bu nedenle gündeme gelmiş, ekonomik ve siyasal önlemler baskıyla halka dayatılmıştır.

12 Eylül Rejimi hukukuyla, uygulamalarıyla, ideolojisiyle bugün de devam etmektedir, 16 yıldır tüm siyasi iktidarlar, mafyasıyla, rüşvetiyle, yolsuzluklarıyla, ahlaksızlıklarıyla, kanlı elleri ve militarist uygulamalarıyla bu rejimin sadık temsilcileri olmuşlardır.

12 Eylül hukukuna dayanan siyasî iktidarlar, bir yandan "Yeni Dünya Düzeni"nin savunucusu olmuşlar, IMF ve Dünya Bankası gibi uluslararası finans kuruluşlarının talimatlarının dışına çıkmamışlar ve ülkeyi rant ekonomisinin batağına getirmişler, diğer taraftan Anayasa değişikliklerinden, İl İdaresi Yasası'na kadar attıkları her adımda militarizmi güçlendirmişler ve kurumsallaştırmışlardır.

Laiklikten demokrasiye kadar dillerine dolağıkları hemen her kavramı yozlaştıran siyasal iktidarlar, ne yazık ki, halkın gerçek temsilcisi olmamışlardır, Bütçeleri neredeyse savaş, borç, faiz ve Diyanet bütçesinden oluşan bu iktidardan da halkımızın bir umudu kalmamıştır.

Çözüm, demokrasinin, insan haklarının, barışın, sanayileşmenin, sosyal adaletin mutlaka sağlanmasından geçmektedir, Bunun için demokrasi-den yana güçlerin örgütlenmesini ülke geleceğine sahip çıkmasını bir zorunluluk olarak görüyoruz.

Adli yılın açkısında Yargıtay Başkanı Sn. Müfit UTKU ve TBB Başkanı Sn. Emip ÖZGEN, Hükümetin ve özellikle RP kanadının uygulamalarını eleştiren konuşmalarına yanıt veren Adalet Bakanı Şevket Kazan'm TBB Başkanı hakkında suç duyurusunda bulunacağını açıklaması toplumda laik-antilaik tartışmasını yeniden alevlendirmiştir.

1950li yıllarda DP ile başlayan devletle siyasal islamın işbirliği, siyasal partilerin tarikatlarla dayanışmasıyla, devletin içinde bulunan Diyanet İşleri Başkanlığı bünyesindeki kadroların artırılmasıyla, kuran kursları, imam hatip okulları uygulamalarıyla temel eğitimin dini esaslara dayandırılması çabalarıyla günümüze kadar gelmiştir, 1982 Anayasası ile din dersleri zorunlu hale getirilmiş ve süreç içinde Diyanet İşleri Bütçesi, Milli Eğitim Bakanlığı Bütçesinin üstüne çıkarılmıştır. Bu gelişme siyasal islamla devlet bütünleşmesinin önemli bir aşamasını oluşturmuştur,

Devletle siyasal islamın bütünleşmesi finans, sanayi, ticaret, eğitim, sağlık vb. gibi alanlardaki ekonomik ve sosyal kurumsallaşmalarla desteklenmiş ve RP'nin bugünkü iktidarının alt yapısı hazırlanmıştır.

Bu gerçekler bütün açıklığıyla ortadayken yaratılmak istenen laik-antilaik çatışma ve tartışması;

Laiklik savunusuyla 12 Eylül Anayasasını hazırlayanlar ve bugünkü savunucuları ile siyasal islam arasında yaşanan sahte bir tartışmadır.

Bu tartışmada gerçek laiklik ve toplumumuzun yaşamsal sorunlarını oluşturan insan hakları, demokrasi, özgürlük ve barış istemleri göz ardı edilmekte ve bu kavramların içi boşaltılmaya çalışılmaktadır. Ayrıca bu kavramlar siyasal islam ve yıllardır bunlarla gizli bir ittifak içinde olanların savunacağı kavramlar da değildir. Dolayısıyla, Adalet Bakanının tepkisini de iki yüzük olarak değerlendiriyor ve kınıyoruz.



A^^^çjBffipMaask?

"ANKARAY"

*TMMOB Şehir Plancıları Odası'nın ANKARA Y (Ankara Hafif Raylı Ulaşım Sistemi) İle ilgili olarak yaptığı Basın Açıklamasını yayınlıyoruz**

Ankaray" Ulaşım Âna Planı'na aykırı olarak gündeme gelmiş, planın tercihleri ve öncelikleri ile açıkça çelişen, zamansız ve gereksiz yere başlatılmış bir proje olarak bugünlere ulaşmış, gelecekte birçok sorunlara yol açacak bir sistemdir,

Ankaray, (Hafif Raylı Sistem) uzun vadede, daha önemli ve gerekli olan Metro'nun (Ağır Raylı Sistem) sonraki aşamaları ve geliştirilmesini engelleyecek gelişmelere, girişimlere potansiyel oluşturmaktadır. Bu gizli amaçla gündemde tutulmuş, desteklenmiş ve Metro'nun önüne geçirilmiştir.

Ankaray, fizibilitesi olmadan gündeme gelmiş, yanlış verilere dayandırılmış, gerçek etüdlere dayanmayan, ulaşım planlaması açısından hatalı, raylı sistemlerin gerekliliği ve verimliliği açısından yanlış bilgilere yol açacak bir projedir,

Ankaray, verimli çalışma olanağı olmayan başarısız bir işletme olmaya mahkumdur. Gerçek etüdlere dayanmayan simülasyonlarda görülmeyen yolcular, şişirme ve aldatıcı rakamlarla yapıldığı kadar kolaylıkla gerçekleştirilecektir. Bu amaçla düşünülen zorla yolcu toplama (otobüs hatlarının iptali gibi) yöntemlerin de sonuç vermeyeceğini söylemek yanlış olmayacaktır,

Kentçi ulaşımı rahatlatıcı önemli bir katkısı beklenmemektedir, Özel oto ile ulaşımın bir müdahalesi olamayacak, zaten lastik tekerlekli toplu ulaşım sistemleri ile taşınabilen yolcuları taşıyacaktır. Transfer süreleri (indi-bindî) değerlendirildiğinde toplam yolculuk sürelerinin kısaltılabileceğini sağlayabileceği de şüphelidir, Dolayısıyla, "taşımaya suyla da olsa değirmen dönmeyecek" demek bir kehanet olmaz.

Toplu ulaşımın bir parçası olarak Ulaşım Ana Planı'nda öngörülen otobüs öncelikli yol ağının gelişt-

rilmesi için, (ki raylı sistemlerle kıyaslanmayacak kadar düşük maliyetli olması ve dış kredi gerektirmemesine rağmen) bir çaba sarfedilmemektedir. Son onbeş yılda hiçbir otobüs yolu yapılmamış, aksine varolanlar da yok edilmiştir,

Ankaray'ın gerçek maliyeti belli değildir. İlk gündeme getirildiğinde 75-100 milyon US\$ olarak açıklanmıştı. Sözleşme 377 milyon US\$ oldu. Kredi maliyetleri, kamulaştırma, üstyapı düzenlemeleri, altyapı aktarımları gibi diğer maliyetler de katılarak gerçek maliyet açıklanmalıdır. Ankara'daki her aile başına 50-80 milyon TL. gibi bir dış borç sözkonusudur. Proje aşamasında ekonomik yapılabilirlik analizi de olmadığından oluşacak işletme maliyetleri, kentsel ulaşım zaman kazandırma faktörleri kestirilememektedir.

İşletme giderleri nereden ve nasıl finanse edilecektir? Tek bilet uygulaması, otobüsle de Kızılay'a ulaşabilecek yolcuların Ankaray'a aktarılabilmesi gibi durumlar gözönüne alındığında mevcut bir yolcunun maliyeti iyice artmaktadır, Bu maliyet artışlarının ileride otobüs bilet fiyatlarına yansıtılacağını kestirmek mümkündür.

Sistemin kesin kabulünün nasıl ve hangi koşullarla yapıldığı kuşku vericidir. Geçici kabul, kesin kabul tutanaklarının kamuoyuna açıklanması gerekmektedir. Belediye Başkanı daha Temmuz başında, sistemin başarılı olmadığını açıklamasını yapmıştır, 45'er günlük denemelerin sonucunda %92 performansın sağlanmadığı açıktır, %84'e dahî ulaşılabilmiş midir? Ne kadar ceza kesilmiştir? Gerçek performans nedir? Bu konuda meslek odalarının inceleme ve tespit yapmasına olanak sağlanmalıdır.

Sözleşmeye göre 17 aylık bir gecikme sözkonusudur. Yükleniciden kaynaklanan gerçek gecikme süresi ne kadardır?

Ankaray'ın yeraltı ve yerüstü estetiği çok kötüdür. Yurtdışı örnekleriyle kıyaslandığında, (bu denli yüksek maliyete karşın) estetikten yoksun bir yapıyla karşılaşılmaktadır. Örneğin tarihî Tandoğan Meydanı yok edilmiş, İki çirkin ve gereksiz yapı meydanın elden çıkmasına yol açmıştır.