

# KENTSEL DÖNÜŞÜM VE DEMİRYOLU UYGULAMALARI

**Selim TULUMTAŞ**  
**Kamu Yönetimi Uzmanı**

**BTS**  
**Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası Genel Merkezi**

## **Özet**

Türkiye’de demiryolları, tüm dünyada da olduğu gibi, ham madde, üretim ve yerleşim alanlarını ulaştırma açısından birbirine bağlayan bir araç olmuştur. Bu niteliği ile demiryolları sosyo-ekonomik gelişmenin de bir aracıdır. Gittiği noktalarda ekonomik yönden bir gelişme yaşanırken buna bağlı olarak sosyal hayat gelişmiştir. Demiryollarının bu özelliğini özellikle gar ve istasyonlar çevresindeki hareketliliklerde görmek mümkündür. Demiryollarının gar ve istasyonları zaman içerisinde kentlerin ağırlık merkezleri haline gelmiştir.

Özellikle ülkemizde kent nüfuslarında meydana gelen artışlar, plansızlıkla da birleşerek, kentsel toprakların rant amaçlı kullanımına zemin hazırlamaktadır. Türkiye’de bu süreç kentsel dönüşüm projeleri adı altında gizlenmektedir. Ülkemizde uzun vadeli makro planlardan bağımsız olarak yürütülen bu projeler kentsel rantın yeniden paylaşımı biçimini almıştır. Durum öylesi bir noktaya gelmiştir ki daha önce yapılaşmamış alanlar bile bu kapsamda anılır hale gelmiştir.

Temel felsefe olarak kentsel dönüşümün esas bileşenlerinden birisi olması gereken ulaştırma ve özelde demiryolları da rant amaçlı uygulanan kentsel dönüşüm projelerinin hedefidir. Mevcut durumda demiryollarına ait gar ve istasyonların bulunduğu kentsel topraklar bu tür rant projelerini hayata geçirenler açısından iştah kabartıcıdır.

Bu çerçevede, demiryolu sistemi kentsel sorunların çözümünde alacağı rol yerine büyük oranda cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan özverilerle sahiplenilen yaklaşık 300 milyon m<sup>2</sup> demiryolu taşınmazı içerisinde yer alan kentsel alanlardaki taşınmazlarının satışı ile gündeme gelmiştir.

Özellikle 2003 yılından sonra bu yaklaşım doğrultusunda, finansman ve büyüme ile ilgili sorunlara yalnızca sahip olunan gayrimenkuller üzerinden çözümler üretilmiş, kentsel dönüşüm tarif edilirken; kullanılan “insan odaklılık”, “katılım”, “stratejik yaklaşım, program ve planlama” gibi kavramlar tamamen dışlanmıştır.

Temel karakteristiği hukuksuzluk olan bu projelerin gerçek hedefi, zaman içerisinde oluşan rantı demiryolu sistemi dışına aktarma kaygısından açıkça anlaşılmaktadır. TCDD’nin sahip olduğu kentsel topraklar üzerinde yürütülen kentsel dönüşüm projeleri demiryollarını dışlamış ve çalışmanın nesnesi durumuna düşürerek bu toprakların talanına dönüşmüştür.

Bu çalışmada kentsel dönüşüm adı altında TCDD kentsel toprakları üzerinde ulaştırmanın işlevi ve gelişme potansiyeli kaygılarından uzak olarak yürütülen projeler incelenmeye ve TCDD açısından ulaştırmacılıktan emlakçılığa bu anlamda mirasyedi mantığına geçiş süreci açıklanmaya çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel dönüşüm, Demiryolları, Taşınmaz Mallar Yönetimi, Demiryolu Mirası

## GİRİŞ

Dünya hızla kentleşmektedir 20 inci yüzyılın başlarında sadece 17 olan Büyükşehirlerin sayısı geçen süreçte hızla artarak 21 inci yüzyılın başında 400'e yaklaşmıştır.

Buna bağlı olarak kırsal alanla kent arasındaki nüfus dengesi hızla değişmiştir. 1970'lerde dünya nüfusunun 2/3'si kırsal alanda yaşarken, bu oran 1950 yılında %50'ye düşmüştür. 2020 yılına kadar dünya kırsal nüfusunun %44'e kadar gerileyeceği öngörülmektedir.

Kırsal alanda ekonomik faaliyetlerin çeşitliliğinin azlığı ve yaratılan katma değer in düşüklüğü, fiziksel ve sosyal altyapı yetersizlikleri ile birleşerek kırdan kaçışı güçlendirirken; kent hayatının sunduğu olanaklar kentlerin cazibesini hızla artırmaktadır. Bu döngünün kendiliğinden yaratıldığını düşünmek iyimserlikten öte anlam taşımamaktadır. Aksine bu döngü, uygulanan sosyo ekonomik politikalarla bilinçli olarak oluşturulmaktadır. Çevrelerinde ki varoşlarıyla büyük kentler, daha çok kazanmak adına umutsuzlaştırılan ve dar alanlara sıkıştırılmış üretim faktörü olarak nitelendirilen asık yüzlü insanlarla doldurulmaktadır.

Bu gelişim biçiminin ülkemiz açısından da geçerliliğinden söz etmek yanlış olmayacaktır. 78 milyon hektar yüzölçümüne sahip olan Türkiye, 73 milyon nüfusa sahiptir. Kentleşme oranı % 65'tir.

Aslında tarihsel gelişim süreci içinde kentler özgürlüğün doyasıya yaşandığı yerler olarak algılanmışlardır. Kent tarihi gösteriyor ki, demokrasi bilincini geliştirmenin iki ön koşulundan biri, insanın kentine ait olduğunu duyumsaması, ikincisi de, kentin üzerinde fiilen söz sahibi olabilmesidir.

Bu yönden bakıldığında, Türkiye'de kent havasının insanları daha özgür kıldığından söz etmek mümkün değildir. Ülkemizde; her türlü özgürlüğün bir sınırı olduğu gerçeği içselleştirilemediği için kentleşme, sanayileşme ve kapitalist gelişme, tüketimi, insanların bencilliğini, rant arayış özelemlerini kamçılıyarak, insanın çevresine ve kentsel değerlerine yabancılaşmasına neden olmaktadır.

Kent ve çevre değerlerinin korunmasında planlama büyük önem taşımaktadır. Ancak Ülkemizde planlamayı hiçe sayan anlayışlarla yürütülen süreçte, toprak mülkiyeti bağlamında verimli tarım topraklarına ve ormanlık alanlara yapı izni verilmesi, Hazine topraklarının satışı, yabancılara toprak satışına izin verilmesi, orman ve mera rejimlerinde değişiklik gibi uygulamalarla kent kültüründe de mutlak yozlaşmaya yol açacak gelişmeler yaşanmaktadır.

Türkiye'de demiryolları çoğunluğu cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan özverilerle sahiplenilen yaklaşık 300 milyon m<sup>2</sup> arazi üzerinde işletme faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu arazi üzerinde 43 adedi şehir merkezlerinde olmak üzere 62 gar, 277 Adet istasyon, 8 Adedi memursuz olmak üzere 306 durak ve karışılma, öne geçme ve barınma amaçlı 97 adet sayding bulunmaktadır.

Temel felsefe olarak kentsel dönüşümün esas bileşenlerinden birisi olması gereken ulaştırma ve özelde demiryolları da rant amaçlı uygulanan kentsel dönüşüm projelerinin hedefidir. Mevcut durumda demiryollarına ait gar ve istasyonların bulunduğu kentsel topraklar bu tür rant projelerini hayata geçirenler açısından iştah kabartıcıdır.

Bu bildiri de kentsel dönüşüm adı altında TCDD'nin kentsel toprakları üzerinde, ulaştırmanın işlevi ve gelişme potansiyeli kaygılarından uzak olarak yürütülen projeler ve TCDD açısından ulaştırmacılıktan emlakçılığa bu anlamda mirasyedi mantığına geçiş süreci incelenecektir.

## 1. Kentsel Dönüşüm Nedir?

En basit şekilde kentsel dönüşüm, giderek bozulan kentsel alanın ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullarının kapsamlı ve bütünlüklü yaklaşımlarla iyileştirilmesine yönelik olarak uygulanan strateji ve eylemlerin bütünü olarak tanımlanabilir. Doğaldır ki bu eylemlilik, mevcut şehrin yapısına ve burada yaşayan insanların fiziksel, sosyal ve ekonomik geleceği üzerine ve buna bağlı olarak da kentin bütün geleneklerine etki etmektedir. Bu nedenledir ki kentsel dönüşüm planlama çalışmalarında, pek çok farklı disiplinin birlikte çalışma zorunluluğu bulunmaktadır.

Bugün hemen hemen kentlerimizin tümünde temel olarak Toplu Konut İdaresi (TOKİ) ve büyükşehir belediyeleri öncülüğünde yürütülen değişik ölçekte kentsel dönüşüm projeleri bulunmaktadır. Hatta bu projeler uluslararası finans çevrelerince yakından izlenmekte ve finanse edilmektedir.

Uzun vadeli makro planlardan bağımsız olarak yürütülen bu projelerin kentsel rantı artırmak ve artan rantın yeniden paylaşımı olarak ülkemizde aldığı biçim düşündürücüdür. Durum öylesi bir noktaya gelmiştir ki daha önce yapılaşmamış alanlar bile bu kapsamda anılır hale gelmiştir. Bu durum kent bütünlüğünü ve ulaşım öngörülerini yok etmekle kalmamış pek çok projede sorunlar daha da derinleşmiş ve içinden çıkılmaz hale gelmiştir. Nitekim günümüzde mantar gibi ortaya çıkan lüks konut projeleri bu anlayışın ve örgütlenme biçiminin devamı niteliğindedir.

Bu projeler gerçekte dönüşüm projeleri değildir. Bir gecekondu alanının çok katlı konut alanı haline getirilmesinin dönüşümle olan ilgisi; rantın artırılması ve yeniden paylaşılmasından ibaret kalmaktadır.

2006 yılında TBMM'ye gönderilen "Dönüşüm Alanları Hakkında Kanun Tasarısı" ile de bu anlamda son nokta konulmak ve ülkenin her yerindeki her nitelikteki alanın, pazarlanabilir bir mal haline getirilmesi sağlanmak istenmektedir. Bunu anlamak için yasanın amaç ve kapsam maddelerine bakmak yeterlidir. Maddeler birlikte incelendiğinde, "planlı gelişme" anlayışının yerine neo-liberal "proje gelişme" anlayışının, ikame edilmek istendiği açıkça görülmektedir. Bu anlamda büyük tehlikeleri de içerisinde barındırmaktadır. Çünkü "Proje" anlayışın temelinde piyasanın istekleri vardır. Dolayısıyla doğal veya kültürel çevreye yapılacak katkı, kazanılan para ile orantılı olmalıdır.

## 2. Demiryollarında Taşınmaz Mallar Politikalarının Tarihsel Gelişimi

Türk demiryolu tarihi, 1856 yılında başlar. Osmanlı döneminde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluşmuştur. Bu süreçte yabancı şirketler km başına kar güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi vb. imtiyazlar alarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırmışlardır. Dolayısıyla Osmanlı topraklarında yapılan demiryolu hatlarının geçtiği güzergâhlar bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirilmiştir.

1923–1950 arasında öncelik büyük parasal güçlülere karşın, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatlarının satın alınarak millileştirilmesine verilmiştir. Bu hatların bir kısmı da anlaşmalarla devralınmıştır. İkinci aşamada ise, batı bölgelerinde yoğunlaşan mevcut demiryolu hatlarının merkez ve sahil ile bağlantılarını kurmak için çalışmalar başlatılmıştır.

Bu dönemde yapılan 3.578 km.lik demiryolunun 3.208 km.si, 1940 yılına kadar tamamlanmıştır. Karayolları, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür. Demiryolları ise sanayileşmeye hizmet verecek şekilde yapılandırılmış

geniş taşınmazlar edinilmiştir. Bugün demiryollarının elindeki geniş taşınmaz rezervi temelde o günlerin uzak görüşlü demiryolu politikaları ile elde edilmiştir.

1950’li yıllar tamamıyla karayolunun önemsendiği yatırımların karayolu ağırlıklı yapıldığı yıllardır. Bu dönemde karayolu ulaşımı ile demiryolu ulaşımı birbirinden bağımsız olarak değerlendirilmiş karayolu öncelikli yatırımlara ağırlık verilirken, demiryolu sistemi kaderine terk edilmiştir.

Buna uygun olarak, demiryolu sistemi için 1960–1980 arasında da önemli bir taşınmaz edinimi söz konusu olmamıştır. Bu yıllarda büyük bir bölümü 1923–1950 yıllarında kamulaştırılmış toplam 257.050 m<sup>2</sup>’lik taşınmaz bulunmaktadır. Dönem içerisinde yapılan yeni demiryolu hattı ise sadece 30 km. dir.

1980’li yıllar otoyollar ve çevre yolları dönemidir. Ulaşım ana planı yaptırılmış ancak uygulanmamıştır.

1990 öncesi dönemde gerçekleştirilen atıl taşınmaz değerlendirmeleri tamamıyla işletmeciliği destekler nitelikteki değerlendirmelerdir. Bu dönemde demiryolları taşınmazlarının işletmecilik harici kullanımlara yönelik değerlendirmesi söz konusu olmamıştır. İstasyon ve gar sahaları dâhilindeki yolcuların ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik büvet, büfe, lokanta, restoran, cafe, WC, gazete bayi, lostra, sergi alanları vb. kullanımlar için atıl taşınmazlar kiraya verilmiştir.

Yapılan değerlendirmelerde amaç yolcuların ihtiyaçlarının karşılanmasıdır. Bunun için kapalı alan kiralamaları 27.05.1955 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 6570 sayılı “Gayrimenkul Kiraları Hakkında Kanun”un kapsamında ve açık alan kiralamaları 29.04.1926 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 818 sayılı “Borçlar Kanunu” kapsamında yapılmıştır. İstasyon ve garlarda ayrıca ticari eşya taşımacılığına yönelik olarak ticari eşya tarifesine göre ve liman sahalarında liman tarifesine göre kiralamalar yapılmıştır.

1990’lı yıllar demiryolu taşınmazlarının değerlendirilmesi anlamında önemli değişimlerin yaşandığı yıllardır.

Kentsel dönüşüm uygulamalarına paralel olarak, TCDD bünyesinde kısa zamanda Taşınmaz Mallar Dairesi’nin kurulduğu gözlenmektedir. Yeni birime verilen görevler şöyle özetlenebilir:

- TCDD’nin mülkiyetinde veya kullanımında bulunan arsa arazi ve binalara ait tüm bilgileri tek bir merkezde toplamak,
- Taşınmaz mallar üzerindeki gelişmelerin ve değer artışlarının yakından izlenmesi,
- Kiralama ve çeşitli şekillerde değerlendirilerek ihale edilecek taşınmaz mallar için gerekli işlemlerin gerçekleştirilmesi ve bunların her aşamada takibi,
- Taşınmaz malların değerlerini ve gelirlerini artıracak daha etkin ve verimli kullanımını sağlayacak düzenlemeler ve projeler hazırlayarak bunların uygulamaya konulmasını sağlamak.

1992 yılında 20.11.1992 tarihli ve 21411 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan, TCDD Taşınmaz Mallar İhale Yönetmeliği çıkartılmıştır. Tüm taşınmaz değerlendirme çalışmaları bu yönetmelik çerçevesinde gerçekleştirilmiştir.

Demiryolları taşınmazlarının mülk hakkı verilmeksizin yaygın olarak yap-İşlet- Devret uygulamaları gerçekleştirilmiştir. Bu dönem mülk hakkının da verildiği Arsa Payı Karşılığı İnşaat modellerinin ilk örnekleri İstanbul Altunizade ve Diyarbakır kent merkezlerindeki değerlendirmeler olmuştur.

2000’li yıllar ise demiryollarının zarar ettiği gerekçesi ile tümünden gözden çıkarıldığı yıllar olmuştur. Bu dönemde konvansiyonel hatlar tamamen kaderine terk edilirken, demiryolu sistemine hızlı tren proje çalışmaları damgasını vurmuştur. Sadece hızlı tren projeleri ile bağlantılı kamulaştırma işlemleri yapılırken eldeki tüm diğer taşınmazlar; lojistik merkez oluşturma yük taşımacılığının kent dışına çıkarılması, garların cazibe merkezi haline getirilmesi, yerel yönetim talepleri vb gerekçelerle satışa konu edilmeye çalışılmış, tüm uyarı ve karşı duruşlara rağmen bu kararlılıktan vaz geçilmemiştir.

Artık kurumsal hedeflerin içerisinde;

- İhtiyaç fazlası taşınmaz malların değerlendirilerek satılması,
- Tüm gar ve istasyonların gelir getirecek şekilde alışveriş ve kültür merkezine dönüştürülmesi,
- Taşınmaz mallardan elde edilen gelirlerin % 400’ün üzerine arttırılması,
- Kentle bütünleşen en az 10 garın cazibe merkezi haline getirilebilmesi için imar planlarının tamamlanması,
- Taşınmaz mallardan elde edilen gelirin % 100 arttırılması,
- Tüm garların kentle bütünleştirilmesi için gerekli çalışmaların sonuçlandırılması ve 16 garın imar planlarının tamamlanması,

vb. hedefler sıkça yer alır hale gelmiştir.

2000–2003 yılları arasında demiryolları atıl taşınmazlarının değerlendirilmesi ile mali sıkıntıları aşmanın mümkün olabileceği düşüncesiyle değerlendirilebilecek taşınmazların tespiti, problemsiz hale getirilmesi ve değerlendirilmesine ilişkin çalışmalar yapılmış, merkezi ve yerel yönetimlerle problemleri çözmek amacıyla görüşme ve girişimler de bulunmuş, ancak; Taşınmaz Mallar Yönetmeliği’nin değişmesi ve taşınmazların yönetimi konusunda taşra teşkilatının güçlendirilmesi hususunda yapılan çalışmalar araştırma ve inceleme bazında kalmış ve sonuçlandırılmamıştır.

### **3. 2003 Sonrası Demiryolu Taşınmazlarına Yönelik Yürütülen Çalışmalar**

2003 sonrasında demiryolu sistemine ait taşınmazların bütünlüklü olarak rantta dönüştürülmesine yönelik çabalar artarak devam etmiştir. Çalışmaların gösterilen ısrar öngörülen rantın büyüklüğü ile doğru orantılıdır. Gözleri kamaştırıcı bu rantın büyüklüğünü anlayabilmek için öncelikle demiryolu sisteminin kullanımındaki taşınmazların son durumu incelenmelidir.

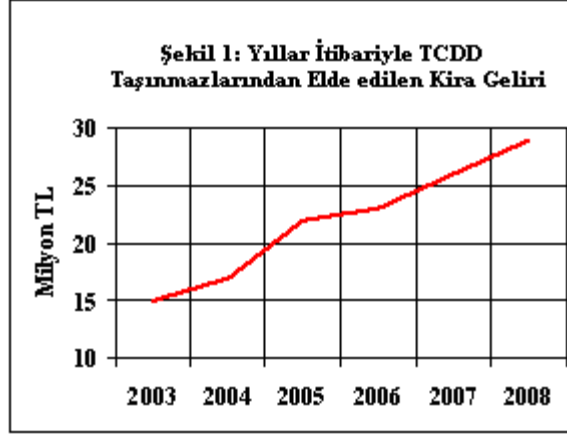
#### **3.1. Demiryolları Kullanımında Yer Alan Taşınmazlar**

Bugün demiryolları mülkiyetinde ve kullanımındaki toplam arazi 302.803.413,92 m<sup>2</sup>’dir. Bunun 34.122.644 m<sup>2</sup>’si hazine mülkiyetinde ve demiryolları kullanımındaki arazilerdir. Ayrıca TCDD’nin yaklaşık 14.000 binası ve 1.025 istasyonu bulunmaktadır. Demiryolları taşınmazları yedi bölgeye dağılmış durumdadır.

Mülkiyeti veya kullanım hakkı Demiryollarına ait taşınmazların envanter bilgileri 1990’lı yıllarda “Taşınmaz Bilgi Bankası” dahilinde depolanmaya çalışılmıştır. Ancak 2001 yılında Taşınmaz Bilgi

Bankası çalışmaları durdurulmuş, 2003 yılında “Coğrafi Bilgi Sistemi” içerisinde; envanter çalışmaları yeniden başlatılmıştır. Çalışmalar halen devam etmektedir. 2009 Nisan ayı itibariyle projenin yaklaşık olarak %60, bilgi girdisi olarak ise %50’si tamamlanmıştır.

TCDD’nin mülkiyetindeki bu taşınmazlardan elde ettiği kira gelirleri bölgeler itibariyle şöyle özetlenebilir.



Demiryollarının işletmeciliği destekleyen veya işletmecilik harici kullanımlara ilişkin kiracıları vardır. Aşağıdaki tabloda kira mülklerin kullanım durumları verilmektedir. Bu tabloya göre Demiryollarının 1919 adedi kapalı alan nitelikli sözleşme hükümlerine, 826 tanesi açık alan nitelikli sözleşme hükümlerine tabi toplam 2745 kiracısı bulunmaktadır.

**Çizelge 1. Demiryolları kiracılarının dağılımı.**

Kullanım Şekli	Kiracı Adedi
Akaryakıt İstasyonu	14
Lojman, Konut Olarak Kirada	396
Kafeterya, Restoran	133
Büfe, Büvet ve WC	316
Açık Arazi veya Tarım Arazisi	826
Ticaret Merkezi veya Dükkan	285
Diğer Ticari Kullanımlar	775
<b>TOPLAM</b>	<b>2.745</b>

### **3.2. 2003 yılı sonrasında Demiryolları Taşınmazlarının Değerlendirilmesine Yönelik Yapılan Düzenlemeler**

- 13.01.2005 tarihli ve 25699 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Taşınmaz İhale Yönetmeliği yürürlüğe girmiş, 1992 yılında 20.11.1992 tarihli ve 21411 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan, TCDD Taşınmaz Mallar İhale Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır. Ancak 13.01.2005 tarihli T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Taşınmaz İhale Yönetmeliğinin yürütmesi, Danıştay 10. Dairesi’nin 18.04.2006 tarihli kararı ile durdurulmuştur. Karar sonrasında dava konusu olan problemlerin ortadan kaldırılması ve satışa yönelik düzenlemelerin detaylı yapıldığı Taşınmaz İhale Yönetmeliğinin taslağı oluşturulmuştur.

- TCDD Yönetim Kurulu'nun 19.10.2006 tarih ve 21/176 sayılı kararı ile kabul edilmiş olan "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne Ait Taşınmazların Satışı ve Değerlendirilmesi Hakkındaki Yönetmelik" 09.11.2006 tarihli ve 26341 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak bu yönetmeliğinde yürütmesi Danıştay 13. Dairesinin 07.12.2007 tarih E:2007/5183 sayılı kararı ile durdurulmuştur.
- Haydarpaşa gar-liman ve geri sahası değerlendirme projesinin gerçekleştirilebilmesi için çıkartılan 17.9.2004 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan 5234 sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun geçici 5. maddesi uyarınca Haydarpaşa proje alanında mülkiyetin, ödenmiş sermayesine ilave edilmek üzere, Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne bedelsiz olarak devretmeye Maliye Bakanlığı; plân ve parselasyon işlemlerindeki askı, ilân ve itirazlara dair sürelerle ilişkin hükümlere tâbi olmaksızın, her ölçekteki imar plânını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye, re'sen onaylamaya ve her türlü ruhsatı vermeye Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkili kılınmıştır. Yasa kapsamında öngörülen çalışmalar tamamlanmıştır.
- Demiryolları mülkiyetindeki işletmecilik faaliyetleri haricindeki atıl taşınmazların satılarak veya devredilerek satış veya devir bedellerinin yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakım ve onarımı ile iyileştirilmelerinde kullanılması kaydıyla satış veya devrinde 5027 sayılı 2004 Mali Yılı Bütçe Kanunu'na göre Demiryolları Yönetim Kurulu yetkilendirilmiştir. Ancak açılan dava sonucunda düzenlemenin yapıldığı 29. maddenin (b) fıkrası Anayasa Mahkemesinin 10.11.2005 tarih ve 2005/125 Esas Sayılı Kararı ile Anayasaya aykırı bulunarak oy birliği ile iptal edilmiştir.
- Demiryolları mülkiyetindeki taşınmazların planlama yapmak suretiyle imarlı hale gelmesi, dönüşüm projelerin gerçekleştirilebilmesi ve satışına yönelik değerlendirmeler yapmak suretiyle taşınmazların ekonomiye katılması ve elde edilen gelirle yeni demiryolu yapmak amacıyla 5335 sayılı Kanunun 32. maddesi düzenlenmiştir. Buna göre;

*"Satışı ve değerlendirmesi yapılacak taşınmazların ilgili Kuruluşların ve Belediyelerin görüşlerini almak ve çevre imar bütünlüğünü bozmamak kaydıyla, her ölçekte imar planı ve parselasyon planı yapımı ve bunlara ilişkin onama işlemleri 3194 sayılı İmar Kanununun 9. maddesine göre Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından askı sürelerine tabi olmaksızın re'sen yapılacağı yazılır. İlgili Kuruluş ve Belediyeler görüşlerini on beş gün içinde bildirmek zorundadır."*

Ancak; CHP, 21.04.2005 tarihli 5335 sayılı kanunun 32. maddesinin iptali ve yürütmesinin durdurulması istemiyle 26.05.2005 tarihinde Anayasa Mahkemesi'ne başvurmuştur. Anayasa Mahkemesi başkanlığınca 07.04.2007 tarih ve 26486 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2005/52 Esas Sayılı Kararı ile 5335 sayılı Kanunun 32. maddesinin 6. fıkrasının birinci tümcesinin "askı sürelerine tabi olmaksızın ...."ibaresi Anayasaya aykırı olduğu gerekçesi ile 3.4.2007 günlü E 2005 /52, K 2007/35 sayılı kararla iptal edilmiştir.

- İşletmecilik harici değerlendirmelerin kapsamını 99 yıla kadar genişletebilmek ve şirketleşme dahil farklı değerlendirme imkanları sağlayabilmek amacıyla 13.12.2004 Tarih ve 2004/T-36 sayılı Yüksek Planlama Kurulu kararı ile TCDD Ana Statüsünün Kuruluş Amaç ve Faaliyetleri Konuları başlıklı 4.maddesinin 1.fıkrasına,

*“Devletçe kendisine verilen demiryollarını, liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek, bunları tamamlayıcı faaliyetlerde bulunmak; mülkiyeti kendisindeki taşınmazlarda yat limanları, ticaret, turizm, kongre, fuar, kültür, alışveriş merkezleri, hastane, otel, konut, ofis, park, spor amaçlı ve benzeri tesisler yaptırmak ve işletmek”* Kuruluş’un faaliyet konularına eklenmiştir.

Ayrıca Kuruluşun bu çerçevedeki yetkileri *“tekel niteliği olmayan yat limanları, ticaret, turizm, kongre, fuar, kültür, alışveriş merkezleri, hastane, otel, konut, ofis, park, spor amaçlı ve benzeri tesisler yaptırmak ve işletmek işin niteliğine göre nakdi sermaye koymaksızın mülkiyet devri olmadan 99 yıla kadar tahsisi suretiyle iştraklere katılmak”* olarak belirlenmiştir.

Bu aşamada taşımacılık işiyle uğraşan TCDD’nin limanlarının özelleştirilmesini bu iki hizmetin birbirinden farklı olması nedeniyle yeniden yapılandırmanın olmazsa olmazı kabul eden anlayışın, taşımacılıkla görevli bir Kuruluşun, barcılığa, pastaneciliğe, düğün salonu işletmeciliğine vb. işlere soyunmasına sessiz kalması manidardır.

Ana statüye ekleme yapan YPK kararına ilişkin olarak Danıştay 10. Dairesi tarafından 18.04.2006 tarih ve 2005/1803 esas sayılı yürütmenin durdurulması kararı verilmiştir. Alınan yürütmenin durdurulması kararına karşı, Demiryolları ve Başbakanlık tarafından yapılan itiraz, Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu tarafından kabul edilerek, 5.10.2007 tarih ve yürütmeyi durdurma itiraz No 2006/919 sayılı hüküm ile yürütmenin durdurma kararı kaldırılmıştır. Ancak 26.02.2007 tarihinde 10.Danıştay Dairesi kararında direnerek tekrar yürütmeyi durdurma kararı alınmıştır.

- 24/7/2008 tarihli bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapılmasına dair 5793 sayılı kanunun 43. maddesi ile TCDD’nin taşınmaz mal değerlendirmesine yeni bir boyut kazandırılarak mahkeme kararları kadük kılınmak istenmiştir.

Bu madde ile 5335 sayılı Kanunun 32 nci maddesinde değişikliğe gidilmiştir. Buna göre,

*“TCDD mülkiyetindeki taşınmazlardan yatırım planları, işletmecilik esasları ve bu konuda oluşturulacak komisyonun teknik değerlendirmesi dikkate alınarak işletmecilik fazlası taşınmazların belirlenmesine ve TCDD alanı veya TCDD hizmet alanı olarak ayrılan taşınmazların ancak imar planı değişikliği yapılarak, satışına karar verilmesinde, satış bedelleri TCDD tarafından yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakımı, onarımı ve iyileştirilmesi ile demiryolu araçlarının temininde kullanılmak üzere TCDD Yönetim Kurulu yetkili kılınmıştır.”*

Ayrıca, TCDD’ye ait işletmecilik fazlası taşınmazlardan TCDD Yönetim Kurulunca uygun görülenlerin 4046 sayılı Kanun çerçevesinde özelleştirilmek üzere Özelleştirme İdaresi Başkanlığına devrine de imkan tanınmıştır.

Yasanın bu maddesi CHP tarafından iptali ve yürürlüğünün durdurulmasına istemi ile Anayasa Mahkemesi’ne götürülmüş ve halen 2008/87 esas sayılı ile esas incelemededir.

Yapılan bu ana düzenlemeler dışında da yapılmak istenenlere ilişkin İdare Mahkemelerince ve Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulları’na verilen onlarca iptal kararı ve devam eden mahkeme süreçleri bulunmaktadır. Açıkça görülmektedirki tüm bu sürecin temel özelliği hukuksuzluktur.



Hukuk'un "İdare (Kamu) mahkemelik olmuş bir yasa maddesine dayanarak işlem tesis edemez." Temel ilkesi maalesef ülkemiz açısından hiçbir anlam taşımamaktadır. TCDD'ye ait taşınmazların değerlendirilmesinde de yürütme ve bağımlı bürokrasi tercihini aksi yönde kullanmaktan çekinmemektedir.

### **3.3. 2003 Yılı Sonrası Yürütülen Çalışmalar**

#### **3.3.1. Liman Hizmetlerinin İşletme Hakkı Devir Yöntemiyle Özelleştirilmesi**

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 T. ve 2004/128 sayılı kararı ile TCDD tarafından işletilen limanlardan Haydarpaşa Limanı hariç, Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince Limanları, elde edilen gelir yeni demiryolu hatları yapımında kullanılmak üzere 2005 yılı içerisinde özelleştirilmek üzere özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Özelleştirme programı kapsamına alınan TCDD'ye bağlı 6 limandan;

- Mersin Limanı, 11 Mayıs 2007 tarihinde ihaleyi kazanan firmaya devredilmiştir.
- İzmir Limanı özelleştirme ihalesi nihai pazarlık görüşmeleri 03/05/2007 tarihinde yapılmıştır. 24.07.2007 tarihinde özelleştirme İdaresince onaylanarak Danıştay'a gönderilmiş olup, hukuki süreç devam etmektedir.
- Derince Limanının özelleştirme ihalesi nihai pazarlık görüşmeleri 12.09.2007 tarihinde yapılmıştır. 22.11.2007 tarihinde Özelleştirme İdaresince onaylanarak Danıştaya gönderilmiş olup, hukuki süreç devam etmektedir.
- Samsun Limanı ile Bandırma Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 20.02.2008 tarihinde ihaleye çıkmış olup, söz konusu ihale 16.05.2008 tarihinde kamuya açık olarak yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. İhale sonuçları Özelleştirme Yüksek Kurulunun 19/09/2008 tarihli kararıyla onaylanmıştır. Hukuki süreç devam etmektedir.
- İskenderun limanı için ise yapılan ilk ihale iptal edilmiş olup süreç devam etmektedir.

Altın yumurtlar konumdaki limanlar, adeta dikensiz gül bahçesine dönüştürülerek, özel sektöre; elde edilen gelir demiryolu projelerinde kullanılacak gerekçesiyle devredilmeye başlanmıştır. Ancak 2008 yılı içinde alınan bir kararla özelleştirme gelirlerinin %60 karayolu, %40 demiryolu olarak dağıtılması öngörülmüş, 2009 bütçesinde ise bu oranlarda kaldırılarak elde edilen gelirlerin doğrudan bütçeye aktarılacağı hükmüne yer verilmiştir.

#### **3.3.2. 2003 Sonrası Dönemde Yapılan Diğer Değerlendirmeler**

2003 yılı ile başlayan dönem atıl taşınmazlar konusunda oldukça keskin bir tavır değişikliğinin yaşandığı dönemdir. Taşınmazların satışının yapılarak kısa sürede nakde çevrilmesi veya değerlendirmesi ile finansal kaynak oluşturulması temel hükümet politikası haline gelmiştir.

5335 sayılı kanun kapsamında; yaklaşık 20 milyon m<sup>2</sup> taşınmaz üzerinde ekspertiz hizmeti alınmıştır. Bu süreçte imar plan ve ekspertiz bedeli olarak yaklaşık 1 milyon TL tutarında harcama yapılmıştır. İşletmecilik açısından ihtiyaç fazlası olan ve etaplar halinde satışı planlanan 520 adet taşınmazın satışının gerçekleşmesi ile yaklaşık 190 milyon TL gelir elde edilmesi hedeflenmiştir.

Bu amaçla yerel yönetimlerle kurulan ilişkilerle İstanbul, Ankara, İzmir, Adana, Mersin, Gaziantep, Denizli, Aydın, Samsun, Kayseri, Adapazarı, Isparta, Eskişehir ve Balıkesir başta olmak üzere kentsel

dönüşüm projeleri kapsamında Belediyelerle işbirliğine gidilerek yük merkezlerinin kent dışına çıkartılarak, buradan boşalacak alanların sosyal amaçlı cazibe merkezleri haline getirilmesine yönelik çalışmalar yapıldığı görülmektedir.

Kentsel dönüşüm projelerinin altyapısını oluşturacak 22 il bazındaki imar plan çalışmaları önemli ölçüde tamamlanmıştır.

Buna paralel şekilde daha önce triyaj garı, kara konteyner terminali vb. isimlerle anılan proje yeniden isimlendirilerek lojistik köy projeleri oluşturulmuştur. Her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb faaliyetleri gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlara sahip bir bölge olarak lojistik köyler ana amacın saklanması güçlü bir kılıf hazırlanmış gibi görünmektedir.

Çünkü uzun yıllardır devam eden uğraşlara karşın ilginç bir şekilde Türkiye'nin ilk Lojistik köyü Samsun (Gelemen)'da inşa edilmiş ve 06.07.2007 tarihinde açılışı yapılmıştır. Buda göstermektedir ki TCDD tarafından kentsel dönüşüm başlığı altında yürütülen çalışmaların dinamiğini taşınmaz mallar üzerinden yaratılacak rant ve bu rantın bölüşüm kaygısı oluşturmaktadır.

Hukuki dayanağını 5335 sayılı Kanununun 32. maddesinden alan satış yöntemi ile önemli değerlendirmeler yapılmıştır. Eskidji firması eliyle ve yıllardır beklediğiniz fırsat sloganıyla 2007 yılında 12.04.2007 ve 22.10.2007 tarihlerinde gerçekleştirilen "Halktan Teklif Alma (Müzayede) Toplantısı" sonuçlarına göre toplam 206.007,59 m<sup>2</sup>'lik 90 adet taşınmazın 60.586.750 TL' ye satışı gerçekleştirilmiştir.

Araya giren mahkemelerin iptal ve yürütmeyi durdurma kararlarına karşın her seferinde mevzuat yenilenmiş ve kuruma ait taşınmazların elden çıkarılmasına ilişkin süreç işlemeye devam etmiştir.

Özellikle 24.7.2008 günlü 5793 sayılı yasanın çıkması ile birlikte (Bu yasada, CHP tarafından iptali ve yürürlüğünün durdurulması istemi ile Anayasa Mahkemesi'ne götürülmüş ve Anayasa Mahkemesi'nce 2008/87 esas sayısı ile esas incelemededir.) TCDD taşınmazlarının satışına yönelik çalışmalar yeniden hızlanmıştır.

Bu çerçevede; 5793 sayılı yasanın 43. maddesine göre Kuruma ait taşınmazların bir kısmı TCDD Yönetim Kurulunun 28.11.2008 tarih 23/230 sayılı kararı ile Özelleştirme İdaresi Başkanlığına devredilmiştir.

Söz konusu taşınmazlar; 08.05.2009 tarih 27222 sayılı resmi gazetede yayımlanan Özelleştirme İdaresi Yüksek Kurulunun 30.04.2009 tarih 2009/20 sayılı kararı ile TCDD'ye ait Çizelge 2'de yer alan taşınmazların 18 aylık süre içinde satış yolu ile özelleştirilmesine karar verilmiştir.

### **Çizelge 2: Özelleştirme İdaresine Devredilen Taşınmazlar**

1	İstanbul İli, Başakşehir İlçesi, Hoşdere Köyü, 201 ada, 1 no'lu parse
2	İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, Fenerbahçe Mahallesi, 240 ada, 1 no'lu parselin Fenerbahçe Eğitim Kampının bulunduğu 8500 m <sup>2</sup> 'lik kısmı
3	Zonguldak İli, Kozlu ilçesi, Kozlu 19 Mayıs Mahallesi, 143 ada, 2 no'lu; 139 ada, 22 no'lu parseller
4	Zonguldak İli, Merkez İlçe, Karaelmas Mahallesi, 794 ada, 1, 2 ve 3 no'lu parseller
5	İzmir İli, Konak İlçesi, Alsancak Mahallesi, 3641 ada, 1 no'lu parsel
6	Denizli İli, Merkez İlçesi, Koyunaliler Köyü, 520 ada, 13 no'lu parsel
7	Denizli İli, Merkez İlçesi, Çömleksaz Köyü, 602 ada, 3 no'lu parse

8	Balıkesir İli, Edremit İlçesi, Akçay Mahallesi, 862 ada, 490, 129, 130, 131, 502, 504, 497 no'lu parsellerin ve 861 ada, 488 no'lu parselin, 1170 ada, 416 no'lu parsel
9	Mersin İli, Tarsus İlçesi, Kemalpaşa Mahallesi, 4503 ada, 2 no'lu parselin, Şehitishak Mahallesi, 814 ada, 3 no'lu parsel
10	Amasya İli, Merkez İlçesi, Hızırpaşa Mahallesi, 424 ada, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24 no'lu parsellerin, 1675 ada, 1, 2, 3, 4 no'lu parsellerin, 1676 ada, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 no'lu parsellerin, 1678 ada, 1 no'lu parselin, 1679 ada, 1, 2, 3, 4 no'lu parsellerin, 1680 ada, 1 no'lu parselin, 1686 ada, 1 no'lu parsel

Bu karara BTS tarafından yürütmenin durdurulması istemiyle açılan dava devam etmektedir.

Ancak bununla da yetinilmemiştir. 5793 sayılı Kanununun 43 maddesinde yazılı olduğu şekilde TCDD mülkiyetindeki taşınmazlar için yatırım planı işletmecilik esaslarının değerlendirilmesi için 17.09.2008 tarih 44710 sayılı Genel Müdürlük emri ile bir "teknik komisyon" oluşturmuş. Bu komisyonun değerlendirmesi sonucu işletmecilik fazlası olarak belirlenen 9 adet taşınmaz (100.944,37 m<sup>2</sup>) ve 25 adet Gar sahasının (8,992.085,17 m<sup>2</sup>) 5793/43 ve 4046 sayılı kanun hükümlerine dayanılarak, TCDD Genel Müdürlüğünün 15.05.2009 tarih 9/69 sayılı kararı ile satışı yapılmak üzere Özelleştirme İdaresi başkanlığına devredilmiştir.

Kararda TCDD'nin ihtiyacı olmayan satılacak 25 gar; Eskişehir, Kırklareli, K.Ereğli, Kayseri, Karabük, Bor, Niğde, Balıkesir, Selçuk(Çamlık), Denizli, Uşak, Erzurum, Erzincan, Sivas, Muş, Kurtalan, Diyarbakır, Kahramanmaraş, Gaziantep, Konya, Adana, İskenderun, İsparta, Eğridir, Kütahya olarak sıralanmaktadır.

**Çizelge 3: TCDD'nin ihtiyacı olmayan 9 adet Taşınmazın Listesi**

Taşınmazın Yeri ve Vasfı	Taşınmazın Büyüklüğü m <sup>2</sup>
Hereke istasyon Binası	15.614
Adapazarı İstasyon arsası	3.316
Kilimli İstasyonu	3.200
Karabük bayır mah Tic. Mer.	57.111
Karabük bayır mah Tic. Mer.	6.363
Karabük bayır mah Tic. Mer.	8.442
İzmir Konak Mersinli Çayırılık	20.320
Amasya Merkez Hızırpaşa	4.551
Hatay Dört Yol Yakacık Arsa+Türbe	33.514
<b>TOPLAM</b>	<b>100.994</b>

Bu çerçevede BTS tarafından TCDD Yönetim Kurulu kararına karşılık gerekli hukuki işlemin başlatılması için Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı beklenmektedir.

#### 4. Sonuç ve Genel Değerlendirme

TCDD mülkiyetindeki taşınmazların hemen tüm kamusal alanlar gibi ciddi tehditlerle karşı karşıya kaldığını söylemek mümkündür. Bunlar arasında bir önceliklendirme yapmak mümkün değildir. Ancak, az gelişmişliğin ürünü olarak kısır faydacı yaklaşımlarla ortaya talana açık bir yapısal hastalık durumu çıktığı söylenebilir.

Kuşkusuz tüm demiryolu şebekesine yaygın olarak yürütülen kentsel dönüşüm çalışmaları bu hastalığı açıkça ortaya koymaktadır. Demiryolları taşınmazlarının çoğunlukla tarihi kimliği ile ön plana çıkmış olması ve gar ve istasyon sahalarının da yapılaşmanın yoğun olmaması ve kentin sosyal ve kültürel

yapısına katabileceği faydaların yüksek olması sebebiyle TCDD tarafından kullanılmayan ve/veya kullanılmayacak olan taşınmazların kentin sosyal altyapı noksanlarının giderilmesinde önemli bir rezerv alanı olabileceği düşünülebilir.

Ancak; demiryolu ile ilgili kente katılma ya da dönüşüme ilişkin örnekler incelendiğinde projelerin kamusal anlamda gerekli kaygıyı taşımadığı acı bir gerçektir.

Projelerin dikkati çeken en önemli özelliği ülkemizdeki demiryolu işletmeciliği ile ilişkilendirilmemiş olmasıdır. Yapılan bunca işe, taşınmaz malların değerlendirilmesine yönelik bunca çabaya karşın, ülkemizde demiryolu sistemi için öngörülen orta ve uzun vadeli taşıma payına göre ihtiyaç duyulacak alan gereksinimi üzerinde hiçbir şekilde kafa yorulmamıştır. Gerek Ulaştırma Bakanlığı ve gerekse TCDD'nin tüm çalışmalarında toplam taşımalar içerisinde özellikle yük taşımacılığındaki demiryolu payının % 25'ler düzeyine yükseltilmesi gerekliliği sürekli tekrarlanmaktadır. Bugünkü düzeyinden yaklaşık 6–7 kat daha büyük bir operasyon genişliğinden söz ettiğimize göre işte tam bu noktada hat kesimi bazında sistemin duyduğu alan ihtiyaçlarının belirlenmesi bir zorunluluktur.

Kaldı ki TCDD'nin; tüm hedeflerinde atıl hale gelen taşınmazların değerlendirilmesi öncelikli olarak yer alırken, taşınmazın atıl olup olmadığına ilişkin bir değerlendirme prosedürü ve/veya yöntemi bulunmamaktadır. Değerlendirilecek taşınmaza ilişkin diğer birimlerle adeta yasak savar tarzda yazışmalar yapılmakta ise de birimler orta ve uzun vadeli hedeflemelere uygun çalışmadıkları için yanıtlarını günlük güdülenmelerle oluşturmaktadırlar.

Aynı şekilde özellikle daha önce konteyner kara terminali şimdi ise lojistik köy olarak adlandırılan birimlerin karayolu ve lojistik sektörle ilişkisi karayolu bağlantısı olup olmadığından öte kurulmamaktadır. Bu kaygıların tamamen göz ardı edildiği ve sorunun belirginleşerek belgelendiği uygulamalar ise kentiçi raylı sistemlerle entegrasyon projeleridir. Gerek İzmir (EGERAY) ve gerekse İstanbul'da (MARMARAY) yürütülen projelerde demiryolu koridorları adeta hovardaca yerel yönetimlerin hizmetine sunulurken ana demiryolu işletmeciliğine yönelik alan ihtiyaçları tamamen göz ardı edilmekte, oluşan kapasite darboğazları barınma yolları vb. önermelerle aşılmaya çalışılmaktadır.

Özellikle hızlı tren projelerinin banliyö güzergâhları ile kesişen başlangıç ve bitim noktalarında yaşanan darboğaz milyarlarca € tutarındaki bu projelerde bile daha önceden planlanmadığı için önemli kısıtlılıklar yaratmaktadır. Ancak belki de en önemli sorun tüm bu projelerin hukuka takılmaktan kaçınamamaları yani hukuksuzluklarıdır. Buna rağmen hukuki süreç işleyene kadar geçen süreye sıkıştırılan uygulamalar geriye dönüşü güç tahribatları da beraberinde getirmektedir.

Tüm bu karmaşıklığın içerisinde taşınmazların değerlendirmesinden sorumlu olan birim de adeta bir emlakçı edası ile çalışmakta ve demiryolu perspektifi dışında bu yönde güdülenmesinin de verdiği atılgenlikle elden çıkarılabilecek ne varsa elden çıkarmaya çalışmaktadır.

Kentsel dönüşüm kavramının üzerinde dikkatle durulması gereken bir konu olduğu açıktır. Yürütülen tartışmalar göstermiştir ki kentin ne olduğundan başlayıp kentin tarihine, toplumların yaşamında üstlendiği kimlik ve role, sonrasında da kentleşme süreçlerini açıklayan nedenlere bakmadan kentsel dönüşümle ilgili bir perspektif oluşturmak kolay olmayacaktır. İnsanlık tarihinin başlangıcından bu yana sürekli olarak değişen koşullar ve ülkelerin tercihleri kentsel mekânın sürekli olan dönüşümünde doğrudan belirleyici olmuştur.

Bu çerçevede günümüzde demiryolu varlığı toplumun ortak mirası olarak değerlendirilmeye başlamıştır. 2000'li yıllar itibariyle sadece İngiltere'de işlev değiştirerek koruma altına alınmış altmış

yakın demiryolu hattı ve 2000'in üzerinde koruma altına alınmış demiryolu yapısı bulunmaktadır. Hatta koruma konusunda daha da ileriye gidilerek demiryolu mirası hakkında bilgi sahibi olmak, tanımak ve tanıtmak amacıyla bir yüksek lisans programı bile oluşturulmuştur.

Ülkemizin demiryolu varlığı, ülkemizin ekonomik ve sosyal gelişimi, kentsel ve toplumsal yaşam üzerindeki yarattığı etki açısından Dünya Mirası Listesi'nde yer alan demiryolları ile eş değerdedir. Bu alanların geçmişi Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarını ve Türkiye Cumhuriyeti tarihini özetlemektedir. Bu alanda, TCDD'nin yabancı şirketlerden, Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilmiş bir mirası söz konusudur. Bu miras mutlaka öne çıkarılmalıdır.

Ancak güncel tehditler bu mirastan geriye kalan izleri de yok edecek niteliktedir. Bugün, Anadolu Demiryolu Mirası Marmaray, Haydarpaşa ve Kartal Kentsel Dönüşüm Projeleri, Kente Yeniden Kazandırma Projeleri ve İstanbul-Ankara Hızlı Demiryolu Projesi gibi tehlikelerle karşı karşıya olduğu görülmektedir. Bu projeler mevcut istasyon alanlarının değişimi konusunda baskı yaratacak niteliktedir.

Bu anlamda 1980 sonrasında küreselleşmeye paralel olarak yeni alışveriş ve iş merkezleri, gecekondu alanlarındaki yoğun apartmanlar, tarihi ve doğal alanlardaki oteller artık içselleştirilmiş görünmektedir. Bununla birlikte; birinci sınıf tarım alanlarında toplu konut üretmek, orman alanında formula pisti yapmak, Haydarpaşa Limanı ve Garı'nın olduğu alana yoğun yapılaşma önermek, yolcu garları ile birlikte demiryolu sistemlerini kent dışına taşımak ve bunları "kentsel dönüşüm" adı altında sunmak kabul edilemez bir tutumdur.

Finansman ve büyüme ile ilgili sorunları yalnızca sahip olunan gayrimenkuller üzerinden çözümlenmek mümkün değildir. Unutulmamalıdır ki kentsel dönüşüm tarif edilirken; "sürdürülebilirlik", "insan odaklılık", "katılım", "stratejik yaklaşım, program ve planlama" gibi kavramlarla birlikte anılmaktadır.

Kayseri örneğinde açıkça görülebileceği üzere kentsel dönüşüm adı altında terk edilen alanlardan oluşabilecek rant yeni demiryolu bağlantısının finansmanına bile yetmemektedir. Buda göstermektedir ki TCDD'nin Kurumsal bazda belediyelerle iş birliği içerisinde yürüttüğü kentsel dönüşüm projeleri sisteme dönük bir finansman kaygısının ötesine geçmiş ve bir anlamda talan niteliğine bürünmüş durumdadır.

Bu sürecin kontrol altına alınması büyük önem taşımaktadır. Bunun için temel yaklaşım demiryolu varlığının ve tescillenmesine ilişkin olarak BTS girişimleriyle başlatılan sürecin sonlandırılmasıdır. Hükümet tarafından atılan adımlarla gerçekleşmesi an meselesi olan TCDD'nin özelleştirilmesine karşı durulması, toplumun ortak hedefi olmalıdır. Ulaştırmanın ana plan ihtiyacı ivedilikle çözümlenmelidir. Ancak bu süreç sonrasında taşınmazlara ilişkin bir değerlendirme prosedürü oluşturmak mümkün olabilecektir.

#### **Kaynaklar**

1. A. Müfit Bayram, Kentsel Dönüşüm Sorunu Hakkında [http://www.yayed.org/resimler/ekler/45117b0e0a11a24\\_ek.doc?tipi=7&turu=X&sube=0](http://www.yayed.org/resimler/ekler/45117b0e0a11a24_ek.doc?tipi=7&turu=X&sube=0)
2. A. Müfit Bayram, Kentsel Dönüşüm Yasa Tasarısı Üzerine, [http://www.yayed.org/genel/bizden\\_detay.php?kod=227&tipi=7&sube=0](http://www.yayed.org/genel/bizden_detay.php?kod=227&tipi=7&sube=0), Eylül 2006
3. Prof. Dr. Zekai Görgülü, YTÜ Mimarlık Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Başkanı Cumhuriyet Gazetesi, 21.10.2005

4. Dr. Ethem Torunođlu, "Kentsel Dönüşüm" Pazarlamanın Dayanılmaz Hafıflığı – 25.10.2005  
[http://www.sendika.org/yazi.php?yazi\\_no=3681](http://www.sendika.org/yazi.php?yazi_no=3681)
5. Gökhan Günaydın, 2006, Avrupa Birliği Sürecinde Türkiye - Kırsal ve Tarımsal Politikalar, A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Doktora tezi, Ankara, s. 186
6. Prof. Dr Ruşen Keleş, Kent ve Kültür Üzerine A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi, mülkiye Cilt: XXIX Sayı:246
7. Prof. Dr. Ruşen Keleş, Kentleşme Politikası, 7. Baskı, İmge Yayınevi, Ankara, 2002.
8. Bülent Duru, Avrupa Birliği Kentsel Politikası ve Türkiye Kentleri Üzerine, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi  
<http://acikarsiv.ankara.edu.tr/fulltext/2040.pdf>
9. Ulaşım Hakkı Atölyesi [http://www.halkinhaklari.com/yazi\\_oku.asp?sayfa\\_no=186&b=halkin\\_ulasim\\_hakki\\_var](http://www.halkinhaklari.com/yazi_oku.asp?sayfa_no=186&b=halkin_ulasim_hakki_var)
10. Y. Mim. Yonca Kösebay Erkan, Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari Ve Korunması, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Restorasyon Programı, Doktora Tezi. Mayıs 2007

**Not:** Bu bildiri 17-18 Aralık 2009 tarihinde Ankara'da yapılan Toprak Mülkiyeti Sempozyomunda sunulmuştur.