

İKİNCİ OTURUM
YAŞANABİLİR KENTLER

Oturum Başkanı

Prof. Dr. Ruşen KELEŞ

OTURUM BAŞKANI: Öğleden sonraki programımızda konuşmacı olan birkaç arkadaşımızdan bir tanesi, Sayın Ethem Torunoğlu, önemli bir mazereti nedeniyle buraya gelemediği için, bir konuşma eksik yapılacaktır.

Bu oturumda, "Yaşanabilir Kentler" konusunu tartışacağız. Geriye kalan beş arkadaşımızdan üçü, oturumu ikiye bölerek, konuşmalarını oturumun ilk aşamasında yapacaklar. Birkaç dakikalık bir ara verdikten sonra, geriye kalan iki arkadaşımızı konuşmak üzere buraya çağıracağım. Onlarla yaptığımız istişare sonucunda şuna karar verdik: İlk konuşmacımız, "Kentsel Çevre Kalitesi ve Denetim" konusunda konuşacak olan Prof. Dr. Can Hamamcı.

İsmi okuduğum arkadaşları teker teker kürsüye davet edeyim.

Sayın Prof. Hamamcı, buyurun.

Yrd. Doç. Dr. Şenol Adıgüzel, "Yaşanabilir Kent Çerçevesinde Antakya" konusunda konuşacaklar.

Sayın Adıgüzel, buyurun.

Üçüncü olarak, "Kentsel Ulaşım ve Trafik Sorunları" konusundaki konuşmasını yapacak olan Sayın Erhan Öncü.

Sayın Öncü, buyurun efendim.

Çok kısa olarak, bu oturumun ilk bölümünde konuşmasını yapacak olan arkadaşların özgeçmişleri hakkında birkaç söz söylemek istiyorum.

Prof. Dr. Can Hamamcı, benim solumda oturan arkadaş, Siyasal Bilgiler Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümünde Kent ve Çevre Bilimleri Ana Bilim Dalında Öğretim Üyesi ve aynı zamanda oranın Başkanı. Sayın Hamamcı, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünün Müdürü, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi İskân ve Şehircilik Enstitüsünün Müdürü. Uzatmayayım isterseniz, bu üçünü söylemekle yetineyim. Kariyerine yine bizim Siyasal Bilgiler Fakültesinde atandı ve aynı fakültede doçent ve profesör oldu.

Diğer arkadaşlarımızı da tanıtayım.

Konuşma sırasına göre, Sayın Şenol Adıgüzel, Yrd. Doç. Dr. Arkadaşımız, Mustafa Kemal Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesinde Öğretim Üyesi olarak görev yapıyor. Sayın Adıgüzel, İnönü Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümünden mezun olmuştur. Aynı üniversitede yüksekisans ve doktora almıştır. Sayın Adıgüzel, Kent ve çevre sorunları, kent bilimi gibi konularda çalışmalar yapıyor.

Birinci Oturumun son konuşmacısı Sayın Erhan Öncü, özellikle ulaşım ve trafik konularında hepimizin çok yakından tanıdığı bir isimdir. Sayın Öncü, "Kentsel Ulaşım ve Trafik Sorunları" konulu konuşmayı yapacak. Sayın Öncü, Orta Doğu Teknik Üniversitesinden 1970'li yılların başında mimar olarak mezun olduktan sonra, 1979'da Şehir Yüksek Plancısı oldu. Kamu kesiminde yaklaşık 10 yıl, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, İmar ve İskân Bakanlığı gibi yerlerde görev yaptı. Bu dönemde, aynı zamanda Orta Doğu Teknik Üniversitesinde ve Gazi Üniversitesinde dersler verdi. 1982 yılından bu yana özel kesimde ulaşım ve trafik konusunda çalışan Sayın Öncü, 1991 yılında bu yana da kurucusu olduğu bir danışmanlık şirketinde çalışmalarını sürdürüyor. Başta İstanbul Metrosu ve Boğaz Tüp Geçiş Projesi olmak üzere, İstanbul, Ankara, İzmir, Adana, Konya, Samsun gibi önemli kentlerimizin ulaşım planları, raylı sistem etüdü, raylı sistem fizibilite etüdü gibi projelerde görev yapmıştır.

İlk sözü, Sayın Prof. Hamamcı'ya veriyorum.

Zamanımızı rasyonel kullanmak bakımından, arkadaşlarımızın 20 dakikayı geçmeyecek şekilde konuşmalarını tamamlamalarını da peşinen rica ediyorum.

Buyurun.

Prof. Dr. CAN HAMAMCI (A.Ü Siyasal Bilgiler Fakültesi): Teşekkür ederim Sayın Baş Prof. Dr. Can HAMAMCI (A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi) – Teşekkür ederim. Sayın Başkan.

Değerli İzleyiciler; bu oturumun konusunu " Kentsel Çevre Kalitesi ve Denetimi" oluşturmaktadır. İlk konuşmacı sıfatıyla genel bir çerçeve çizmeyi, bu bağlamda, çevre, çevre kalitesi ya da kentsel yaşam kalitesi kavramlarının ortaya çıkışını, içeriğinin örülmesini, günümüzde yüklenen anlamları açıklamak istiyorum.

Çevre sözcüğü 1970'li yılların başından bu yana toplumların günlük dilinde kullanılmaya başlamıştır. Kaba bir tanımla çevre, insan yaşamını koşullandıran, onu saran doğal ve yapay öğelerin tümünü anlatmaktadır. İnsanların çevreye yüklemeye çalıştıkları anlama koşut olarak çevreyi diğer kimi kavramlarla eşanlamlı kullandıkları görülmektedir. Kimilerine göre çevre eşittir doğadır. Çevrenin yalnız doğa olmadığını, insanı toplumsal ilişkileri içinde ele almak gerektiğini vurgulamak isteyenlerce çevreyi yaşam kalitesi olarak tanımlamak gerekir. Yaşam çerçevesi kavramıyla çevre eşanlamlı kullanılırsa, çevre insanın yaşadığı mekanı oluşturan her şeyi kapsamaktadır. Çevreyi ortak miras olarak da algılamak olasıdır. Bu durumda çevrenin tüm öğeleri önceki kuşaklardan miras kalmıştır ve bugün yaşayanların görevi, bu mirası gelecek kuşaklara aktarmaktır.

Çevreye duyulan ilgi, ileri sanayi toplumlarının önemli çevre kirliliği sorunlarıyla karşılaşmaları sonucu XX. Yüzyılın ikinci yarısından başlayarak, giderek artmıştır. 1972'de Stockholm'de toplanan Dünya Çevre Konferansı ile çevre, uluslararası topluluğun ortak sorunu ve değeri niteliğine bürünmüştür. 1976'da yapılan HABITAT -I Toplantısı bu gelişmenin ikinci halkasını oluşturmaktadır. 1970'li yılların ikinci yarısında UNESCO'nun İnsan Hakları ve Barış Bölümü insan hakları alanını genişletme çalışmaları sırasında çevreyi de içine alan dayanışma hakları ya da üçüncü kuşak haklar denilen yeni bir insan hakları grubunu oluşturmuştur.

İnsan Hakları sınıflandırılırken birinci grubu temel hak ve özgürlükler denilen insanın kişiliğini koruyan, güvence altına alan haklar oluşturur. Amerikan Haklar Bildirgesi, Fransız İnsan Hakları Bildirgesi temel hak ve özgürlükleri güvence altına alan öncü metinlerdir. Kişinin can ve mal güvenliği, din ve vicdan özgürlüğü, konut dokunulmazlığı, seyahat özgürlüğü bu haklara örnek olarak gösterilebilir.

İkinci kuşak haklar ise, ekonomik ve sosyal haklar denilen haklar grubudur. Bu hakların amacı ekonomik ve sosyal açıdan güçsüz olan bireyin korunması, güçsüzün güçlü tarafından ezilmesinin önlenmesidir. Çalışma hakkı, grev hakkı, konut hakkı bu hakların içinde yer alır.

Üçüncü kuşak haklar nitelik açısından diğerlerinden önemli farklılıklarla ayrılıyor. Burada insan yaşamının ve gelişiminin devlet tarafından güvence altına alınması yeterli olmuyor. Bu hakların

korunması ve geliştirilmesinde tüm toplumsal aktörlerin yani, kamunun, bireylerin, sivil toplum kuruluşlarının işbirliği yapması gerekiyor.

Barışçı bir dünyada yaşama, dünyanın kaynaklarından tüm insanların ortak olarak yararlanması, ekolojik açıdan sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama ve kalkınma hakkı, üçüncü kuşak hakların önde gelenlerindedir.

Görüldüğü gibi burada sıralanan haklar hiçbir toplumsal aktörün tek başına gerçekleştirebileceği nitelikte değildir. Örneğin ekolojik açıdan sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşamak için kamu kuruluşları, bireyler, sivil toplum örgütleri birlikte ve dayanışma içinde bu ortamı yaratabilirler. Bu hakları uluslararası düzeyde ele alacak olursak, tüm uluslararası topluluğun bu amaca varmak için dayanışma içinde olması gerekecektir. Örneğin küresel çevre sorunlarının çözümü tüm uluslararası topluluğun sorumluluğu altındadır. Bu nedendir ki; üçüncü kuşak haklar aynı zamanda dayanışma hakları olarak adlandırılmaktadır.

Çevre hakkının bir insan hakkı olarak benimsenmesi ve uluslararası hukukta yerini bulması Stockholm'de toplanan Birleşmiş Milletler Çevre Konferansı'nın Bildirisinde yer almasıyla başlamıştır. Bildirinin 1 numaralı ilkesine göre : "İnsan onurlu ve gönenç içinde bir yaşama olanak veren nitelikte bir çevrede, özgürlüğe, eşitliğe ve yeterli yaşam koşullarına temel hakkı vardır ve bugünkü ve gelecek kuşaklar için, insan, bu çevreyi korumak ve geliştirmek sorumluluğu taşımaktadır."

Yine Birleşmiş Milletler Örgütü'nce oluşturulan Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nun 1987'de "Ortak Geleceğimiz" adıyla yayınlanmış olan rapora eklenmiş olan tüzel ilkelerin birincisini de çevre hakkı oluşturmaktadır. Maddeye göre: "Bütün insanların, sağlık ve gönençleri için yeterli bir çevreye temel hakları vardır." İkinci madde ise: "Devletlerin çevreyi ve doğal kaynakları bugünkü ve yarınki kuşakların yararlanması için korumak ve geliştirmek zorunda oldukları"nı belirtmektedir.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından 1990 yılında benimsenen Avrupa Ekonomik Komisyonu Çevre Hakları ve Yükümlülükleri Şartı'nda çevre hakkının uluslararası hukuktaki yerini gösteren bir belgedir.

Bu alanda değinilmesi gereken son bir belge de 1992 yılında toplanan Rio Doruğu'nda benimsenen Rio Bildirisidir. Bildirinin birinci

maddesi şöyledir. " İnsan, sürekli ve dengeli kalkınmaya duyulan ilginin merkezindedir. Ve doğayla uyum içinde sağlıklı ve verimli bir yaşama hakkı vardır."

Genel hatlarıyla açıklamaya çalıştığımız çevre hakkının kentsel mekana yansması konumuzun temelini oluşturmaktadır. Bu bağlamda çevreyle de doğrudan ilgili olan Avrupa Kentsel Şartı'ndan söz etmek yerinde olacaktır.

Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı (adı sonradan kongre olmuştur) tarafından 18 Mart 1992'de benimsenen Avrupa Kentsel Şartı iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde, Kentsel Haklar Avrupa Bildirgesi yer almakta, ikinci bölümde de, Avrupa Kentsel Şartı adını alan bir belge bulunmaktadır. Burada, Şart'ın tarihsel gelişimi, kentlerin Avrupa'daki önemi vurgulandıktan sonra, kent yaşamını yakından ilgilendiren ve ulaşımından başlayarak, kültür, sağlık ve katılım gibi konulara kadar değişen türlü alanlarda kent yönetimlerinin sorumlulukları dile getirilmektedir. Bir başka deyişle, bu belge, bir anlamda kentsel haklarla bu hakları kentliye sağlamak durumunda bulunan yönetimlerin ödev ve sorumluluklarının karşılıklı olarak gösteren önemli bir kaynaktır.

Avrupa Kentsel Haklar Bildirgesi (Deklarasyonu) adını taşıyan belgede 20 kusura haktan söz edilmektedir. İnsanların toplumsal, siyasal ve ekonomik haklarının bir bütün oluşturduğu kuşkusuzdur. Bu nedenle, bu belgede sözü edilen haklar arasında bir ayıklama yaparak, kentsel çevreyle ilgili olanlarını ele almak, ötekileri çevreyle ilgisiz saymak yanlış olur. Çünkü, hakların bütünselliği ilkesi çerçevesinde, kentsel çevreyle doğrudan doğruya ilgili bir haktan somut olarak yararlanabilmek, öteki hakların güvence altına alınmış olmasına bağlıdır. Bu nokta da hatırla tutularak, Kentsel Haklar Avrupa Bildirgesi'nde yer alan ve çevreyle doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak ilgili bulunan hakların neler olduğunu kısaca görelim.

Çevreyle doğrudan doğruya ilgili kentsel haklar:

Kirletilmemiş ve sağlıklı bir çevre:

Avrupa kentlerinin kentdaşları, hava, su ve toprak kirliliği olmayan, doğası ve doğal

kaynakları korunmuş, kirletilmemiş ve sağlıklı bir çevreye sahip olmaya;

2. Kent:

Mahremiyet ve dokunulmazlığın güvence altına alınmış olduğu, sağlıklı, ekonomik açıdan erişilmez olmayan, yeterli bir konuta;

Sağlık:

Beden ve ruh sağlığının korunmasına yardımcı bir çevrenin ve koşulların kendisine sağlanması;

Kaliteli bir mimari ve fiziksel çevre:

Tarihsel yapı kalıtının (mirasının) duyarlı bir biçimde onarılması nitelikli çağdaş Mimarinin uygulanması yoluyla hoş ve geliştirici fiziksel ortamların yaratılmasına;

Ekonomik gelişme:

Kararlı ve bilgili bir yerel yönetimin, doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak, ekonomik gelişmeyi yaratma sorumluluğunu üstlenmesine;

Sürekli ve dengeli (sürdürülebilir) gelişme:

Yerel yönetimlerin, ekonomik gelişme ve çevrenin korunması amaçlarını

bağdaştırmayı sağlamaya çalışmalarına;

Doğal zenginlikler ve kaynaklar:

Yerel doğal kaynak ve varlıkların, yerel yönetimlerce, akılcı, dikkatli, etkin ve adaletli

Bir biçimde tüm kentdaşların yararı için kullanılması ve korunmasına hakları vardır.

Bunların yanı sıra, Kentsel Haklar Avrupa Bildirgesi'nde, çevreyle dolaylı olarak ilgili kimi haklar da yer almış bulunuyor. Bunlar arasında, güvenli bir kent, yeterli çalışma olanakları, kolay ve özgürce dolaşım, spor ve dinlenme, kültür hizmetleri, kültürler arası kaynaşma, kentsel işlevler arasında uyum sağlanması, katılım, mal ve hizmetlerden kolayca yararlanma olanağı, kişiliğin gelişmesi, kentler arasında işbirliğinin geliştirilmesi, kentlerin akçal olanaklarının artırılması ve bütün kentsel haklardan eşit olarak yararlanma hakları da bulunmaktadır.

Avrupa Kentsel Şartı'nın, "Kentlerde Doğa ve Çevre" başlığını taşıyan bölümünde; kentlerin, günümüzde, içinde buldukları çevre koşullarının eleştirisi yapılmakta ve çevre sorunlarının nedenlerine dikkat çekilmektedir. Kent ve Çevre kavramlarının birbirlerini dışlayan

kavramlar olmadığının da vurgulandığı Avrupa Kentsel Şartı'nda; çevrenin ve doğal değerlerin gereği gibi korunabilmesi, bunlarla ilgili çağdaş ölçütlerin oluşturulabilmesi için uyulması gereken ilkeler aşağıdaki gibi özetlenmiştir:

Yerel yönetimlerin, doğa ve enerji kaynaklarını, tutarlı ve akılcı bir biçimde korumak ve kullanmak zorunluluğu vardır. Bu bağlamda, karşılaşılan sorunları, ne başka kentlere aktarabilir, ne de gelecek kuşaklara devredebilirler.

2. Yerel yönetimler, kirlenmeyi önleyici politikalar benimsemelidirler. Bu yönden, Şart'ta, kirlenmeye sebep olan faaliyetlerin, "kaynağında" azaltılması, temiz teknolojilerin kullanılması, ulaşım sistemlerinin uygun bir biçime sokulması, alternatif enerji kaynakları kullanılması gibi konulara dikkat çekilmektedir.

3. Yerel yönetimlerin, doğayı ve yeşil alanları koruma sorumlulukları vardır. Yeşil alanlara sahip çıkmanın ve bu alanları çoğaltmanın, doğa korumacılığının ve peyzaj çalışmalarının, kentlerde hem hava kalitesini, hem de iklim koşullarını etkilemeye katkıda bulunabileceği Şart'ta önemle vurgulanmıştır.

4. Doğayı korumak, bireyin kentine bağlılığını ve gururunu geliştiren bir etmendir. Bu nedenle de, Şart'ta, doğanın korunmasında bireye kimi olanaklar tanınmasının yanı sıra, kimi sorumluluklar verilmesinin, kentlilik bilincinin gelişmesine de katkı yapabileceği belirtilmektedir.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında diyebiliriz ki; Avrupa Kentsel Şartı kentsel yaşam kalitesi ya da kentsel çevre kalitesinin de içeriğini belirtmektedir.

Ülkemizde, özellikle kentsel haklar konusunda, bu alanda önemli boşluklar vardır. Kentdaşların sahip buldukları, kent ve çevre değerlerinin korunmasına ilişkin bilinç düzeyi, henüz, yasa koyucuyu, bu boşluklar yeterince dolduracak baskılar altında tutmaya yeter düzeye gelmiş olmaktan uzaktır. Öte yandan, kentlilerin içinde buldukları yaşam koşullarının gözden geçirilmesi ise, bu haklardan eylemli olarak ne denli yetersiz yararlanılmakta olduğunu açıkça göstermeye yarar.

Günümüzde kentsel çevre kalitesinin geliştirilmesi ve denetimi kent yönetiminin temel görevi olarak görülmektedir. Ancak buradaki yönetimden anlaşılan yönetim ya da "paydaşlı yönetim" denilen yeni bir yönetim modelidir. Böyle bir modelin gerçekleştirilebilmesi ise

kentteki tüm toplumsal aktörlerin sürece katılmasıyla olanaklıdır. Ülkemizde de kimi başarılı örneklerini gördüğümüz yerel gündem 21 uygulamaları bu yönetim anlayışının en yaygın örneklerinden birisidir.

Kentsel çevre kalitesine temel tüzel metinlere dayanarak belirli bir anlam yüklemeye çalıştık. Ancak belirtmek gerekir ki; kentsel çevre kalitesi kavramı sınırları kolayca çizilebilecek, herkesin tümünden uzlaşabileceği bir kavram değildir. her şeyden önce kalite kavramını tanımlamak gerekir. Kalite denilince yaygın olarak bir koşul ya da koşullar dizgesi ya da belirli bir olgunluk düzeyi anlaşılır. Bu yönüyle kavram kolayca öznelendirilebilir. Bu nedenle kentsel çevre kalitesini etkileyecek olan kentsel kamu hizmetlerinin asgari koşulları ve standartlarını genel kabul görebilecek bir düzeyde saptamak gerekir. Böyle bir aşama gerçekleştirilebilirse denetim süreci de devreye girebilecektir. Kentsel çevre kalitesinin denetimi de kuşkusuz çevre yönetiminin ilke ve niteliklerine koşut olmalıdır. Diğer bir anlatımla denetime de tüm toplumsal aktörlerin katılması gerekecektir. Etkin bir katılımıcılığın sağlanabilmesi için temel koşul, kentsel kamu hizmetlerini üreten, kentsel çevre yönetiminden sorumlu yönetim birimlerinin saydam olmalarıdır. Denetim etkili olamaz, kaliteyi bozan, bireylere zarar veren sonuçlar çıkarsa, negatif katılım diyebileceğimiz bir denetim yolu kalmaktadır ki; bu da yönetimin yargı yolu ile denetlenmesi, ortaya çıkaran zararı gidermesidir.

Ülkemizde yönetsel yargı yoluyla bu tür denetim yapılmaktadır. Ancak ulusal yargı yolları tükenir ve zarar görenin zararı karşılanamaz ise bu kez de ilgili Avrupa İnsan Hakları Mahkemesinde hakkını savunabilir. İstanbul'da çöplüğün patlaması sonucu zarara uğrayan yurttaşlar ulusal hukuk yolları ile zararlarının karşılanması sağlayamadıklarından Avrupa İnsan Hakları Mahkemesine başvurdular ve Mahkeme Türkiye'yi tazminat ödemeye mahkum etti. Mahkemenin gerekçesi, Şartta güvence altına alınmış olan konut mahremiyetinin yönetim tarafından sağlanmadığına dayandırıldı.

Sanırım hepimizin dileği, ülkemizde kentsel çevre kalitesini saydamlık, katılımıcılık ve ortak sorumluluk ilkeleri çerçevesinde sürekli artırmaktadır.

Çok teşekkür ederim. (Alkışlar)

OTURUM BAŞKANI: Sayın Prof. Hamamcı'ya çok teşekkür ediyorum. Süreyi aşmadan, son derece güzel bir şekilde, çevre hakkı ve kentsel yaşam kalitesi hakkında bizi aydınlattı.

Bu genel çerçeve içerisinde, değerli arkadaşımız Dr. Adıgüzel, kentsel yaşam kalitesi çerçevesi içerisinde Antakya'nın durumunu özetleyecek.

Sözü, Sayın Adıgüzel'e bırakıyorum.

Buyurun.

Yrd. Doç. Dr. ŞENOL ADIGÜZEL (Mustafa Kemal Üniversitesi): Teşekkür ederim hocam.

Saygıdeğer konuklar, değerli katılımcılar; hepinizi saygıyla ve sevgiyle selamlıyorum.

OTURUM BAŞKANI: Sayın Şenol Adıgüzel'e teşekkür ediyorum.

YAŞANABİLİR KENT ÇERÇEVESİNDE ANTAKYA VE KENTSEL SORUNLARI

"İyi" bir yerleşim yerinin üzerinde uzlaşılan nitelikleri arasında en önemlisi, o yerleşim yerinin yaşanabilir olmasıdır. Kentlerin planları ve estetiğinin, arazi kullanma biçimlerinin, nüfus, bina ve trafik yoğunluklarının, yeterli kamu hizmetlerine erişebilme kolaylıklarının tümünün, bir yerleşim yerinin "yaşanabilirliği" üzerinde çok önemli etkileri vardır.

Ashında, yaşanabilir yerleşme ölçütlerini, bir anlamda, insan haklarının somut ifadeleri olarak düşünmek de mümkündür. Örneğin, bir yerleşmenin tarihsel ve kültürel kimliğinin korunması, onurlu yaşam hakkıyla yakından ilişkilidir.

Yaşanabilirlik ilkesi, var olan koşullara razı olmayı değil, var olanı aşmayı ve geliştirmeyi, daha iyiyi aramayı gerektirir.

Ünlü yazar ve düşünür Lester R. Brown'a göre, bir kentin yaşanabilirliğinin en iyi ve tek göstergesi, o kentteki parkların, araba park alanlarına oranıdır. Bu, kentin insanlar için mi yoksa otomobiller için mi tasarlandığının, aynı zamanda, kentlerin tüm insanlar için mi yoksa arabası olan küçük bir azınlık için mi biçimlendirilmekte olduğunun da bir göstergesidir.

Bilindiği gibi Anadolu günümüze kadar ortaya çıkmış olan uygarlıkların yüzde seksenine ya beşiklik etmiştir ya da eşiklik etmiştir.

Bu anlamda Antakya, Anadolu'nun bütün bu özelliklerini üzerinde barındıran birkaç ayrıcalıklı kentten birisi, belki de en önemlisidir. Çok farklı uygarlıklara beşiklik ederek dönem dönem çağının en yaşanılabilir kentleri arasına girmiş olan Antakya kentinin günümüzde de bu özelliğini sürdürmekte olduğunu söylemek oldukça zordur.

Antakya kentinin günümüzde yaşanabilirlik derecesini azaltan çok önemli kentsel sorunları vardır. Bu sorunlar genel olarak, trafik ve kent içi ulaşım sorunu, Asi Nehri ile ilgili sorunlar, kentsel altyapı sorunları, gecekondular ve kentsel arsa sorunu, kentin bir bölümünün SİT alanı olmasından kaynaklanan sorunlar ve kentsel mekanların kısıtlılığı gibi sorunlardır.

Bu sorunlardan öncelikli olarak trafik, kent içi ulaşım sorunu ve Asi Nehri ile ilgili sorunları irdelemekte yarar vardır.

Orta büyüklükte bir kent olan Antakya kent özeği, Türkiye ortalamasının iki katı oranında taşıta sahip bulunmaktadır. Otomobil, minibüs, otobüs, kamyonet ve kamyon sayılarının toplamına bakıldığında, ortalama olarak, Türkiye genelinde her kentli 8 kişiye 1 taşıt düşerken, Antakya kent özeğinde her 3,5 kişiye 1 taşıt düşmektedir. Kentteki taşıt sayısı bu denli fazlayken, Antakya kent özeğinin tarihi bir kent olduğunu, özellikle eski Antakya kent içi ulaşım ağının endüstri öncesi, otomobil öncesi dönem koşullarına göre düzenlenmiş ve kentin çevre yolları ağının henüz bitirilmemiş olduğu gerçeğini de unutmamak gerekir.

Kentin eski Antakya olarak bilinen kesimleri otomobil öncesi dönemlerde planlanmış olduğundan, kent özeğindeki taşıtların neredeyse tümü, genellikle kentin yeni Antakya kesiminde yoğunlaşmaktadır. Bu nedenle kent trafiği içinden çıkılmaz bir hal almakta, kent yayalar için daha da yaşanamaz bir duruma gelmektedir. Gerçekten de kent özeğindeki taşıtlar, yayalara ayrılmış olan alanların büyük bir bölümünü işgal etmiş durumdadır. Üstelik kent özeğindeki bu taşıt yoğunluğunu bir derece olsun azaltarak, kenttaşların daha fazla kentsel alan kullanmalarını sağlayacak olan taşıt park alanları da neredeyse yok denecek kadar azdır.

Böyle olunca, bir kentin yaşanabilirliğinin en önemli ölçütü olan, park alanlarının taşıtlar için ayrılmış alanlara oranı, Antakya kenti için ölçülememektedir. Çünkü kent özeğinde, neredeyse tüm alanlar taşıtlardır. Bu nedenle kent içinde tüm kentsel alanları işgal etmiş olan

otomobiller için, kentteki park sayısını geçmeyecek sayıda çok katlı otoparklar ve kenttaşlar için de "taşıt trafiğine kapalı" alanlar oluşturulmalıdır.

Antakya'daki trafik ve ulaşım sorununun bir ayağı da, kent içi ulaşımın, toplu taşıt araçları olmaksızın gerçekleştiriliyor olmasıdır. Bu olgu da, kentin yaşanabilirlik kalitesini düşürmektedir. Çünkü toplu taşımaya geçilemediğinden dolayı; kentteki taşıt sayısı olabildiğince artmakta, taşıt sayısındaki artış da beraberinde hava ve gürültü kirliliğini getirmekte, yayaların can güvenliği daha bir risk altına girmektedir.

Antakya kenti içindeki kenttaşlar, sayıları 3000'i geçen minibüslerle taşınmaktadır. Ayrıca aynı eksen üzerinde bulunan 5000'den fazla üniversite öğrencisi ve binlerce işçi yine minibüslerle üniversite yerleşkesine, fabrikalara ve atölyelere taşınmaktadır.

Ulaşım dizgeleri uzmanlarına göre, nüfusu 500.000'e yaklaşan ve yüklü eksenlerinde 6000 yolcu kapasitesini aşan kentlerde hafif raylı sistem düşünülebilir. Antakya kenti henüz bu nüfus değerinden çok uzak olmakla birlikte, sanayi sitesinin, fabrika ve atölyelerin, imalathanelerin, üniversite yerleşkesinin, havaalanının ve organize sanayi bölgesinin aynı eksen üzerinde kümelenmiş ve bu eksen üzerinde günlük yolcu sayısının 6000'den fazla olduğu gerçeğinden hareketle, yakın gelecekte bu eksen üzerinde bir hafif raylı sistem düşünülebilir. Uzun erimli bir proje olan bu proje ile birlikte, şu an yaşanmakta olan kent içi ulaşım sorunu için kısa süre içerisinde yaşama geçirilmesi olanaklı olan "körüklü otobüs" gibi seçenekler de düşünülebilir. Ancak bu seçenek, kentin yeni yapılan alanları ile üniversite yerleşkesi arasında düşünülebilecek bir seçenektir. Bu daha kısa erimli proje kapsamında, belediyece zaten kamulaştırılmış olan Asi Nehri kıyısındaki eski tekstil fabrikası yıkılarak bu alan, kenttaşlara yönelik bir park haline getirilebilir. Ayrıca bu parkın bir bölümünde de körüklü otobüslerin yolcu alabileceği ve park edebileceği düzenlemeler yapılabilir. Ancak vurgulanıldığı gibi, körüklü otobüsler, zaten dar olan ve bu taşıtların rahat hareket etmelerinin mümkün olamayacağı eski Antakya kesimine girmeden, yalnızca yukarıda belirtilen yüklü eksende yolcu taşınmalıdır.

Trafik ve kent içi ulaşım sorunu kapsamında uzun ve kısa erimli olarak düşünülebilecek bu iki proje ile birlikte, uygulama aşamasında

olan kent otogarı, çevre yolu ve kent içi kavşak düzenlemeleri gibi projeler ve geleceğe yönelik olarak hazırlanacak olan taşıt trafiğine kapalı kentsel mekanlar oluşturma, bisiklet yolları ve taşıtlara yönelik çok katlı otoparklar oluşturulması gibi projeler bütüncül bir yaklaşımla gerçekleştirilmeye çalışılmalıdır. Bu perspektif içerisinde atılacak her adım Antakya kentini, en azından trafik sorunları ve kent içi ulaşım dizgesi anlamında daha yaşanılabilir bir kent durumuna getirecektir.

Antakya Kenti'nin yaşanabilir bir kent olması noktasında irdelenmesi gereken diğer bir konu da Âsi Nehri ile ilgili olan sorunlardır. Bu kapsamda Asi Nehri ile ilgili bazı ön bilgilerin verilmesinde yarar vardır. Asi Nehri MS. 4. yüzyıla kadar gemilerin Akdeniz'den Antakya kent özeğine kadar gelmelerine ve barınmalarına elverişli bir durumdaydı. Kentin ortasındaki tarihi Roma Köprüsü yanında ve Asi kıyısında uzunca bir rıhtım ve yine nehir boyunca uzanan geniş bir agora (meydan) bulunmaktaydı. Ancak bölgenin çok şiddetli ve yıkıcı depremlerle defalarca yıkıma uğraması ve Asi Nehri'nin büyük taşkınların da etkisiyle birçok kez yatak değiştirmesi, nehrin eski işlevini kaybetmesine neden olmuştur.

Günümüzde, 2000 yılı verilerine göre, sanayi sicil belgeli yaklaşık 75 işletme Asi Nehri'nin etkileşim alanında bulunmaktadır. Bu işletmelerin atık suları doğrudan Asi Nehri'ne ya da onu besleyen kollara verilmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında, Asi Nehri, endüstri kuruluşlarının atıklarını uzaklaştıran en önemli taşıyıcı ortamı oluşturmakta, ayrıca Antakya kent özeği ve Asi'ye sınırdaş beldeler için açık kanalizasyon işlevi görmektedir. Bu nedenle de Asi Nehri, "yaşanabilir kent" noktasında çok önemli işlevleri olan rekreasyon olanakları açısından önemini yitirmiş bir görünüm ortaya koymaktadır.

Asi Nehri'nin rekreasyon olanakları bakımından eski kimliğine kavuşturulması ve en azından bu kapsamda, Antakya kent özeğinin tekrar yaşanabilir bir kent biçimine dönüştürülmesi için neler yapılabilir? Asi Nehri, bir dönem olduğu gibi, sandal sefalarının yapıldığı, martıların uçtuğu bir nehir haline nasıl dönüştürülebilir? Bu çerçevede, öncelikle Antakya Belediyesi'ne ve Asi Nehri'ne sınırdaş belde belediyelerine, merkezi yönetimin Antakya kent özeğindeki ilgili birimlerine ve özellikle de kenttaşlara çok büyük işler düşmektedir.

Yakın dönemlerde yapılmış olmakla birlikte, yanlış yer seçimi nedeniyle yaşanan ilk sel felaketinde sular altında kalıp çalışamaz

duruma gelen kentin tek arıtma tesisinin ve nehrin her iki yakasındaki kolektörlerin de işlevsiz kaldığı düşünülürken, Antakya Belediyesi'ne oldukça fazla iş düşeceği bir gerçektir. Bu noktada, Antakya Belediyesi'ne onbir sınırdaş belde belediyesinin bulunduğu ve bu belediyelerden Asi Nehri çevresinde olanların kanalizasyonlarını doğrudan nehre verdikleri gerçeği karşısında, Antakya Belediyesi'nin, Asi Nehri'ni eski güzelliğine dönüştürme çabalarında tek başına başarılı olamayacağı açıktır. Şu halde yapılması gereken, Antakya Belediyesi ile Asi Nehri'ne sınırdaş belde belediyelerinin biraraya gelerek "Asi Nehri'nin temizlenmesi ve temiz tutulması" kapsamında yapılması gereken düzenlemeleri içeren ortak bir "Çevre Düzenleme Planı" hazırlamaları ve bu proje kapsamında ortaklaşa eyleme girişmeleridir. Bu plan kapsamında, Antakya Belediyesi ve sınırdaş belediyeler hazırlanmış olan projelere nüfusları oranında katkı yapmalıdırlar. Ayrıca Antakya Belediyesi, bu projeler kapsamında öncelikle atıl durumda olan arıtma tesisi ve kolektörleri yeniden çalışır duruma getirmelidir.

Bunun yanında, Asi Nehri'nin etkileşim alanında bulunan ve atık sularını doğrudan Asi Nehri'ne ya da onu besleyen kollara bırakan endüstri kuruluşları konusunda da çalışmalar yapılmalı ve bu kuruluşlar, arıtma tesisi yapmaları konusunda ucuz ve uzun vadeli kredilerle teşvik edilmelidirler.

Sonuç olarak, birçok farklı uygarlıklara beşiklik ederek dönem dönem çağının en yaşanılabilir kentleri arasına girmiş olan Antakya kentinin günümüzde tekrar bu özelliğine kavuşabilmesi, ancak geniş vizyonlu, bütüncül projelerin ortaya konulması ile olanaklı hale gelebilir. Bu kapsamda, kent özeğinin en önemli kentsel sorunları olan trafik, kent içi ulaşım sorunları ve Asi Nehri ile ilgili sorunlar için Antakya Belediyesi ile sınırdaş belde belediyelerinin bir araya gelerek ortak projeler üretmeleri gerekmektedir. İşte o zaman Antakya kenti, "yaşanabilir kent" olma özelliklerini üzerinde barındıran ayrıcalıklı kentlerden birisi olabilir ve Asi Nehri de geçmiş dönemlerdeki gibi yaşanabilir bir kentin yaşanabilir bir parçası haline gelebilir.

OTURUM BAŞKANI- Sayın Şenol Adıgüzel'e teşekkür ediyorum.

"Kentsel Ulaşım ve Trafik Sorunları" konulu sunumunu yapmak üzere, Sayın Erhan Öncü'yü davet ediyorum.

Buyurun Sayın Öncü.

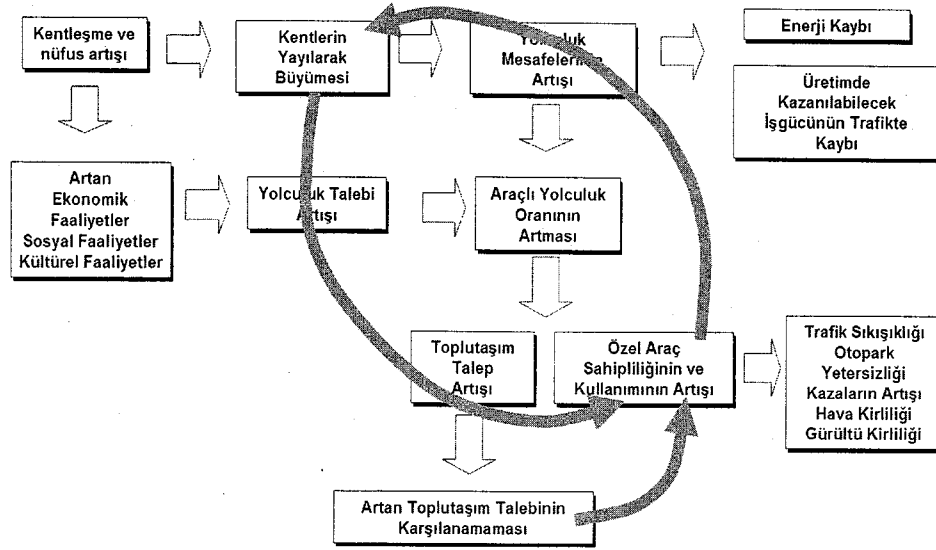
ERHAN ÖNCÜ (Yüksek Şehir Plancısı-Ulaşım Uzmanı): Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Benim bu sunuş sırasında değinmek istediğim konuların başlıkları şunlar; kent ve ulaşım ilişkisi nedir? Ulaşım ve trafik sorununu nasıl tanımlayabiliriz? Bu sorunlara hangi yaklaşımlarla, nasıl çözümler geliştirebiliriz? Ulaşım sorunlarının en ciddi düzeyde yaşandığı kent merkezlerine yönelik çözümlerimiz ne olabilir? Kenti ve ulaşımı birlikte nasıl planlayabiliriz? Bizler, bireyler ya da gruplar olarak neler yapmalıyız?

Kentler ve ulaşım ilişkisine çok uzaklardan bakarsak, yaşadığımız kentleri bu küçükük noktalar gibi görürüz. Kentlerimiz uzaktan bakıldığında bir küçük canlı gibi, bir amip gibi yaşayan canlı organizmalardır. Bir yandan kendi yaşantısını sürdüren, bir taraftan da dışarıyla ilişkileri olan yaratıklardır. Bu küçük yaratıklar yani kentlerimiz, dışarıdan işlemek için hammadde alıyorlar, tüketmek için ürün alıyorlar, kendilerini yenilemek için inşaat malzemesi alıyorlar, bunları kullandıktan sonra inşaat atıkları olarak, çöp ve ürün olarak tekrar dışarıya gönderiyorlar. Ama ulaşım sorunu dışarıyla oluşan bu akımlarla değil, kentin kendi içinde, kendi kalp atışlarıyla gerçekleştirdiği hareketlerde ortaya çıkıyor. Kent merkezinden başlayıp, sabahları merkeze çalışmaya, okula, işe giden insanlar ve akşamları yine merkezden başlayıp çevreye, konutlarına giden insanlar. Bu kalp atışları, bizim en büyük sorunumuzu, kent içi ulaşım sorununu oluşturuyor. Oluşan bu yolculuk talebinin saatlerine baktığımızda, sabah 08.00-09.00 arasında kent merkezine doğru büyük bir yoğunluğun oluştuğunu görüyoruz. Ama bu gidip gelmelerin, bu günlük kalp atışlarının ilginç özellikleri var; sabah bir yönde, akşam diğer yönde zirveye çıktığını görüyoruz, toplam olarak iki zirvesi olan bir çizgi oluşturuyor. Biz, bu talebe cevap vermeye çalışıyoruz; ama bu konudaki başarımız kentlerin büyüklüğüne ve karmaşıklığına göre değişiyor.

Kentler büyüdükçe, sorunlar da artıyor; nüfus artışıyla birlikte kentler yayılarak büyüyor, yolculuk mesafeleri artıyor. Bu yolculuk mesafesi artışıyla birlikte, enerji kaybı, üretimde kazanılacak işgününün ulaşımında geçirilmesi sorunu ortaya çıkıyor.

Kentin, Ulaşım Sisteminin ve Sorunların Gelişimi

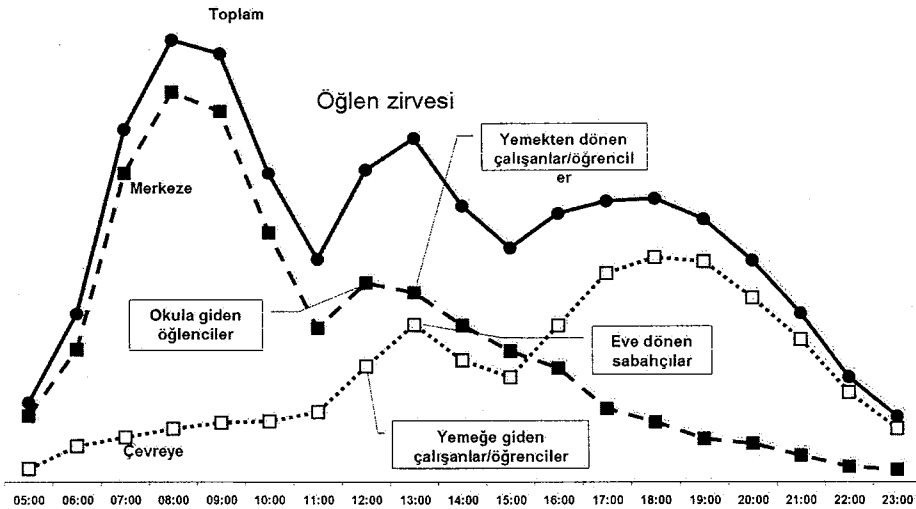


Nüfus arttıkça, ekonomik sosyal ve kültürel faaliyetler artıyor, daha çok yolculuk ortaya çıkıyor. İnsanlar günde bir yolculuk, iki yolculuk yaparken, daha fazla yolculuk yapmaya başlıyorlar. Sonuçta, kentler büyüyerek yolculuk mesafeleri artarak kentler yaya yolculuk mesafesinin dışına çıkıyor, araçlı yolculuk oranları artmaya başlıyor; yani özel otomobil sahipliği artmaya başlıyor. Araçlı yolculukların artmasıyla da trafik sıkışıklığı, otopark yetersizliği, kazaların artışı, gürültü ve hava kirliliği ortaya çıkıyor. Kentler büyüdükçe, sorun katlanarak büyüyor. Kentler yayıldıkça, özel otomobil sahipliği daha da artıyor. Bu içinden çıkılmaz kısır döngü, bizim önümüze ulaşım sorunu olarak ortaya çıkıyor.

Yerleşimlerin büyüklüğüne baktığımızda, ulaşım açısından temel çizgi, yaya yolculuklarının hangi düzeyde olduğudur. Küçük kentlerde, ya da kasaba ölçeğindeki yerleşimlerde yaya yolculukları yüzde 50'nin üzerinde bir oranla, daha ağır basmaktadır. Kentler büyüdükçe, mesafeler uzadıkça, araçlı yolculuklar artıyor, yaya yolculukları azalıyor ve sorunlar başlıyor; yani kentleşme ile trafik sorunları ortaya çıkıyor. Muhtemelen Antakya'da da henüz yaya yolculukları yüzde 50'nin üstündedir. Kentlerin ulaşım sorunları açısından nerede olduğunu belirleyen bir diğer temel nokta yolculuklarda gün içinde üçüncü bir

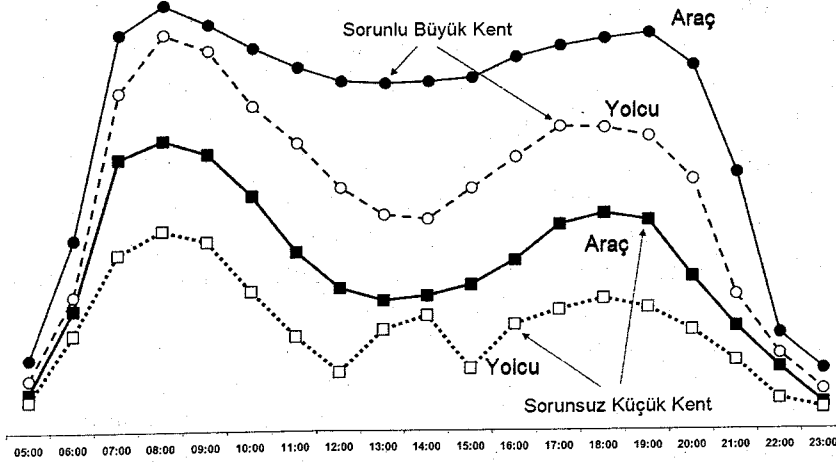
zirve olup olmadığıdır. Küçük kentlerde okula giden öğrenciler ve insanların öğle saatlerinde yemeğe gidişleriyle birlikte bir orta zirve, öğlen yolculuklarının yoğunlaşması oluşmaktadır. Bu üçüncü zirve, yani öğlen zirvesi, aslında o yerleşimde ulaşım sorunlarının olmadığını göstermektedir. Yani siz, öğle saatlerinde evinize yemeğe gelebiliyorsunuz, ya da çok kişi öğle yemeğine evine gidebiliyorsa, o yerleşim alanında mesafeler büyümemiş, ulaşım sorunları henüz ciddi boyutlara gelmemiştir. Dolayısıyla, küçük kent, ya da büyük kent ayrımı ulaşım açısından bu noktada ortaya çıkıyor. Küçük kentlerde yolculuklarda öğlen zirvesi oluşurken, büyük kentlerde böyle bir yoğunlaşma oluşmuyor.

Küçük Yerleşimlerde Ulaşım Talepleri



Ama tüm bunlar sadece insanların yaptığı yolculuklar için. Araç yolculuklarında durum biraz daha farklı olarak ortaya çıkıyor. Büyük kentlerde, ana koridorlarda zirveyi pek göremiyoruz. Buna karşılık, insanların araçların içindeki değişen doluluk oranlarıyla birlikte bu zirveyi yaşayabiliyoruz. Örneğin, İstanbul'da, kentin tüm ana koridorlarında, daha 1985 yılında araç sayıları kırmızı çizgiyi gösteriyordu; ama içindeki yolcu sayıları bu şekilde değişiyordu. Küçük kentlerde ise, yolculuklarda üçüncü zirveyi, araçlarda ikinci zirveyi yaşıyorsunuz.

Büyük ve Küçük Kentlerde Araç ve Yolcu Talepleri



Peki, ulaşım ve trafik sorunu nedir, bunları birbirinden nasıl ayırabiliriz? Trafik sorunu, özellikle motorlu taşıtların yolculuk süresince güvenliğine, yani kazalara ve trafik sıkışıklığına odaklanırken; ulaşım sorunu, yolculuk süresine ve yolculuğun belirlenen zamanda yapılmasına, güvenliğine, maliyetine, çevresel etkilere değer vermekte. Dolayısıyla trafik sorunu, ulaşım sorunu içinde küçük bir alt başlık olarak ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla, bizim sorunlara çok daha kapsamlı ve çok boyutlu sadece trafik sorunu değil, ulaşım sorunu olarak bakmamız gerekiyor.

Temelinde sorunlara yaklaşırken, şimdiye kadar hep şu yapılmıştır: Bir talep var, bu talep giderek artıyor ve onun karşılığında da onlara yol yapmak zorundayız, katlı kavşak yapmak zorundayız. Bu ise, kaybolan kentsel değerler, daha çok asfalt demektir. Bu talebi karşılamak, 70'li yıllardan sonra artık ciddi bir şekilde sorgulanmaya başlamıştır ve artık güçlü ve yeni yaklaşımlar ortaya çıkmıştır. Bunlardan birincisi, talebi yönetmek. Bu, talebi azaltmak, biçimini değiştirmek (toplu taşımaya yönlendirmek), yerini değiştirmek, zamanını değiştirmek ("bu saatte değil, şu saatte olsun" gibi), ya da arzı yönetmek ve "ulaşım sistem yönetimi" dediğimiz, eldeki altyapının daha verimli kullanımını sağlamak. Bir üçüncüsü ve daha önemlisi ise, öncelikleri değiştirmek; toplu taşıma, talebe değil, kaynaklara, kentsel değerlere önem vermek ve denge unsuruna bakmak.

Sorunlara yaklaşırken neler yapmamız gerekir? Öncelikle yolculukların sayısını azaltmamız lazım. Elektronik ve teknolojinin gelişmesiyle, bankacılıkla, iletişimde, görüntü aktarımında, İnternet'ten "evden çalışma" denilen uygulamalarla bu durum hızla gelişiyor. Bazıları, bunun gelecek için çok büyük olanaklar sağlayacağını, bazıları ise ciddi bir yarar sağlayamayacağını söylüyor.

Çözümlere yaklaşırken ikinci temel kriter, araçlı yolculukları azaltmak, insana olabildiğince değer vermek, bireysel yolculukları azaltmak, daha fazla toplu taşıma kullanmak, toplu taşıma için gerekli öncelikleri sağlamak, yolculuk mesafesini azaltmak. Kentler büyüdükçe, daha büyük sayıda, daha büyük hacimlere ulaşan uzun mesafeli yolculuklar çıkıyor; ama planlamayla, alt merkezlerin oluşumuyla, yolculuk odaklarının artarak, daha küçük sayıda yolcu ve merkeze ulaşan daha az sayıda yolculuk imkânının sağlanması gerekiyor.

Yolculuk süresinin azaltılması gerekiyor. Artık toplu taşımaya hız ve öncelikler vererek özellikle kent merkezlerinde bunu sağlayabiliyoruz, kültür olarak değişim içine girerek toplu taşıma (otobüs yolları ve şeritleriyle) öncelik vermek, ona hız sağlamak gerekiyor.

Mevcut altyapıyı verimli kullanmak, yaklaşım kriterlerimizden, amaçlarımızın en önemlilerinden bir tanesi. Eldeki mevcut yollarımızı duran taşıtlar için değil, akan trafik için kullanmak zorundayız. Kullandığımız elbiseleri akşamdan nasıl dolaba asıyorsak, otomobilleri de asacağımız, ortalıktan kaldıracığımız bir yerlerimizin olması lazım. Yolları taşıtlar için değil, insanlar için kullanmamız lazım. Normal bir trafik şeridinde, otomobillerle sadece 1 500 kişi taşıyabiliyorsunuz. Oysaki otobüs yolları gibi öncelikli önlemlerle, Latin Amerika ülkelerinde 3 metre genişliğinde bir şeritten 25 000 kişi taşınabiliyor. Bu, eldeki yollarımızı kullandığımızda ne kadar önemli bir kapasite artışı sağlanabileceğini gösteriyor.

Çevresel etkileri azaltmak da çok önemli bir kriter. Her ne kadar sanayiciler farklı alternatif enerji türleriyle otomobili çevreye dost yaptıklarını söylüyorlarsa da, bu hala büyük tartışma konusu. Hâlâ bütün kirleticilerin en büyük bölümü ulaşımdan kaynaklanıyor, motorlu taşıtlardan kaynaklanıyor.

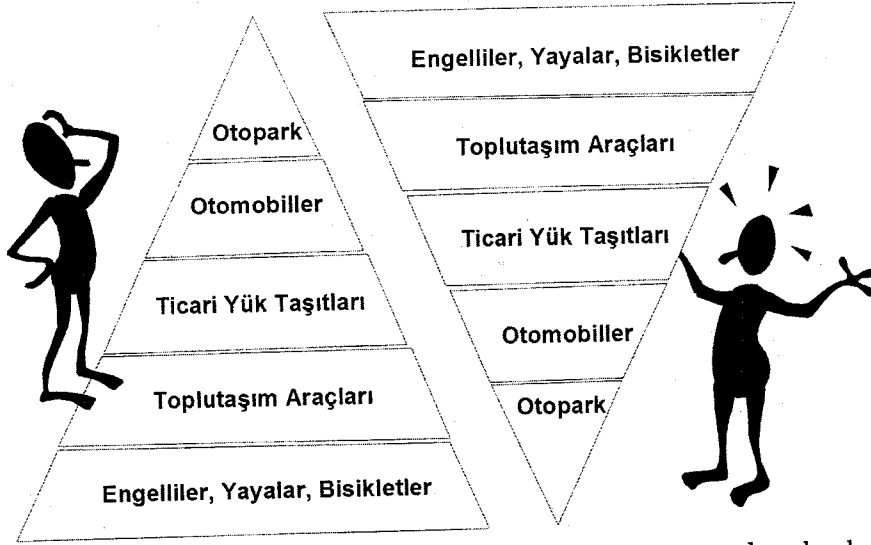
Önemli kriterlerden diğeri de, maliyetleri azaltmak, olabildiğince toplu taşıma yönlenmek ve kaynakları dengeli dağıtmak. Şu lüks bir arabanın yarattığı maliyetleri hepimiz paylaşıyoruz; bu arabayı

kullansanız da kullanmasanız da maliyetlerin bir kısmını paylaşıyorsunuz. Önemli olan, insanlara daha az maliyetle ve daha çok kapasitesi sunan, maliyetleri hakkaniyetli paylaştıran yatırımlara ve düşük maliyetli türlere geçmek zorundayız. Yolculukların zamanını ve mekânını değiştirmek zorundayız; yani şu zirve yolculuklarını biraz kaydırabildiğimizde yatırım giderlerimizi azaltabiliyoruz.

Şu anda ulaşımdaki önceliklerimiz böyle. Engelliler, yayalar, bisikletliler en altta. Toplu taşıma araçları, otomobiller ve otoparklar, en az sayıda; ama en büyük güce sahipler. Sihir burada! Bu üçgeni, bu piramidi ters çevirmek zorundayız. Bütün çağdaş kentlerde, çağdaş dünyada bu yapılıyor. Altta otoparklar ve otomobiller, üstte en öncelikli kesimler olarak yayalar, bu piramidi bu şekilde gerçekleştirmek durumundayız ve doğru çözümlere ulaşmak zorundayız.

Yanlış Öncelikler:

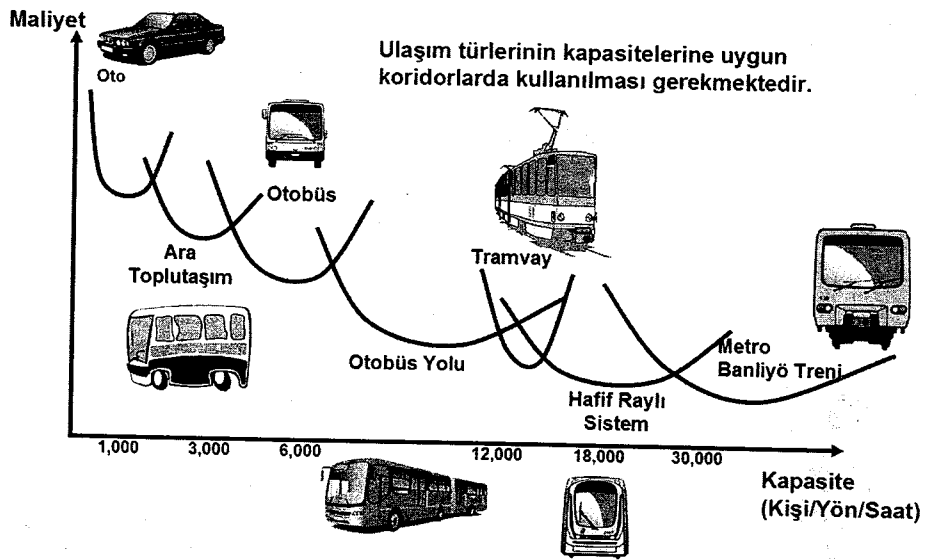
Doğru Öncelikler:



Elimizde birçok ulaşım yolu, ulaşım türü var; yayadan başlayıp metroya, raylı sistemlere kadar. Bütün bunların farklı özellikleri var. "Raylı sistemi seviyorum" ya da "şu güzel olur, iyi olur, kente yakışır, benim şehrim de raylı sistem olsun" mantığıyla değil; yolculuk taleplerinin gerektirdiği yöntemi kullanmak zorundayız.

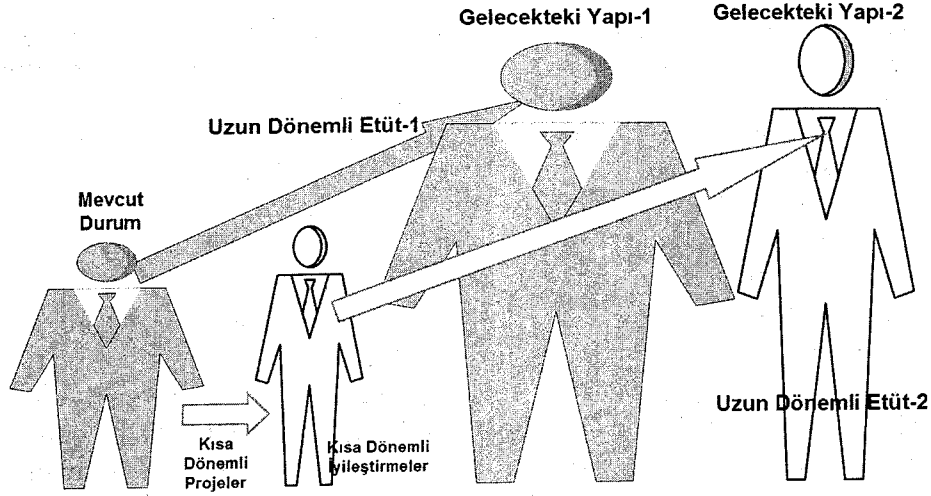
Tür seçiminde temel kriter talebe uygun kapasitenin sağlanmasıdır. Kapasite, 3 metrelik bir şeritte ulaşım türünün bir saatte taşıdığı yolcu sayısıdır. Otomobillerle bir şeritte saatte 1 000-1 500 kişi, otobüslerle 6

000 kişi, tramvayla 12 000 kişi, metro ve banliyö treniyle 30 000 kişi üzerinde yolcu taşıyoruz. Sonuçta, bizim plancılar olarak temel karar vermemiz gereken şey, ileriye yönelik talep tahminlerimizi yapıp, "Bu koridorda yolculuğun şu olması lazım" diye, bu şablondan kararlarımızı vermemiz lazım. Dolayısıyla her ulaşım türünün belli bir kapasite aralığı var ve ona göre seçilmesi gerekiyor. Eğer bu düzey, otobüsü geçmişse, minibüsü geçmişse, bir üst düzeyin seçilmesi gerekiyor.



Önem vermemiz gereken bir başka konu ise, kısa dönemli çözümlerin önemi. Mevcut durumda kentlerimiz çok sağlıksız bir yapıya sahip. Biz, bu yapıyı temel alarak, ulaşım sisteminin 20 yıl sonrasını planlıyoruz ve mevcut yapıdaki hantallıkları ve yanlışları büyütürük geleceğe yansıtıyoruz, şu kadar metro, şu kadar raylı sistem, şu kadar tramvay, şu kadar yeni yol gerekiyor diye bir sonuç çıkarıyoruz. Oysa yapılması gereken, önce kısa dönemli önlemlerle mevcut sistemi sağlıklı bir yapıya ulaştırmak, fazla kilolarını atmak, ondan sonra uzun vadeli bir planlama yapmak, gelecekteki kentlerimizi de sağlıklı bir yapıda planlamak.

Kısa Dönemli Çözümlerin Önemi:



Ulaşımında en büyük sıkıntıyı çeken alanlar olan kent merkezleri için çeşitli düzeyde ve farklı çözümler geliştirilmeye çalışılmıştır. İlk önce merkezde gereksiz yolculuk ve trafik üreten (kamyon gibi), yolculuk üretim ve çekim alanları kent merkezinden alınıyor, daha sonra merkezi geçmek için kullanan transit ve aktarma trafiği merkez çevresine kaydırılmaya çalışılıyor; çevre yollarıyla ya da merkez çevresindeki aktarma noktalarıyla. Planlamamızda ulaşım açısından temel ölçütümüz; kent merkezlerini, "kolay ulaşılabilir ama içinden zor geçilir alanlar olarak" planlamaktır.

Bunların dışında, merkezde farklı saatlerde, taşıt türüne göre kısıtlamalar getiriliyor. Özellikle otomobiller ve yük taşıtları açısından. Merkezde toplu taşıma ayrıcalıklar sağlanıyor, öncelikler sağlanıyor ve daha fazla yolcu çekmesin diye, merkezdeki yol ve otopark kapasitesi bilinçli bir şekilde kısıtlı tutuluyor. Yani artık "merkezde trafik, otopark, yol sorunu var teşhisine otopark, yol; katlı kavşak yapalım" diye yaklaşılmıyor. Tam tersine, bu durum bir olanak, bir güç olarak kullanılıyor. Artık trafik sıkışıklığı bir sorun değil, tersine çözümlerden birisi olarak değerlendiriliyor. Ama tüm bu önlemler yeterli olmuyor. Tüm dünya kentlerinde ve kentlerimizde de yaşandığı gibi, yeni yollar yaptığımızda araç artıyor; artan kirlilik, artan sıkışıklığa sebep oluyor.

90'lı yılların başında, dünyada çeşitli araştırma kurumlarının birbirinden habersiz yaptığı çalışmalar sonucunda, "herhangi bir kent

merkezinde karayolu yatırımı yaptığımızda, yeni kapasite yarattığımızda, ilk yıl içinde bu kapasitenin yüzde 10'uyla 50'si arasındaki kısım bu yatırımın yarattığı yeni taleplerle doluyor, 4-5 yıl içinde de yeni kapasitenin tamamı duruyor. Yani her yaptığımız katlı kavşak, her yaptığımız yeni yol, kendi yeni taleplerini doğuruyor. Bastırılmış talep, uyandırılarak kısırtılmış talep haline dönüşüyor ve hızla, beklentimizin çok ötesinde yeni yollar, yatırımlar gerektiriyor. Bu gelişme, Boğaz Köprülerinde, Ankara'da Mithatpaşa Köprü'sünde, üç katlı Akay Kavşağı'nda yaşandı ve bu yatırımlar sıkışıklığı çözmedi, tersine yeni yolculuklar yaratarak sıkışıklığı daha da artırdı.

Bütün bunları çözmek için dünyadaki yeni yaklaşım ise, kullanım fiyatlandırması. Şu anda ulaşım hizmetlerinin, örneğin bir yolu kullanmanın görünen belli bir maliyeti var; yatırım maliyeti, işletme maliyeti. Bizde kullanıcılar bunları bile ödemiyorlar. Ama güncel gelişme, dışsal maliyetler dediğimiz maliyetlerin; görsel bozulmanın, fiziksel engel oluşturmanın, bozulan kentsel yapının, kirlenmenin, kazaların maliyetlerinin kullanıcılara yansıtılması, onlardan alınması. Bu tür uygulamalarının en büyük örneği, 1975 yılında Singapur'da görülüyor ve hızla gelişiyor. Bugün "kent merkezine paralı giriş" olarak tanımlanan bu uygulama, Avrupa'nın bazı şehirlerinde yıllardır uygulanıyor. En kapsamlı biçimi, Londra kent merkezine giriş projesi.

Kullanım fiyatlandırmasında geniş kapsamlı projelerin bir kısmı uygulanmaya başladı, dar kapsamlı projeler ve planlama aşamasındakilerin sayısı ise hızla artıyor. Bizim kentlerimizde de tartışılması lazım. Geçtiğimiz günlerde İstanbul'da gündeme geldi, ama bu konuda daha gidecek çok yolumuz var.

Avrupa kentlerinde 2003 yılında yapılan bir ankete göre, nüfusu 400 bin üzerindeki 64 Avrupa kentinden yüzde 6'sı önümüzdeki yıl, yüzde 9'u 3 yıl içinde, yüzde 15'i 5 yıl ve yüzde 42'sinde ise 10 yıl içinde kullanım fiyatlandırması uygulamasına geçileceğini belirlenmiş.

Kentin ulaşımını ve trafiğini nasıl planlayacağız? Ulaşım ve kent planlaması, bilgi toplama çalışmalarıyla başlayan, inşaat ve işletmeye kadar giden bir dizi eylem. Planlama sırasında, nazım imar planıyla ulaşım nazım planının, uygulama imar planıyla ulaşım planının, giderek trafik planının, trafik mühendisliği projelerinin ve uygulama, inşaat, işletme projelerinin bilimsel olarak, teknik uzmanlar tarafından birbirlerine paralel olarak hazırlanması gerekiyor. Oysa ki bizde, iki ana plan (kent nazım planı ve ulaşım nazım planı) olmadan işe başlanıyor ve

projelere de zaten teknisyenler değil, belediye başkanları karar veriyorlar. Sonuç olarak, içinden çıkılmaz bir durum ortaya çıkıyor. Oysa ki olması gereken, kent ve bölge planlarından başlayan, ulaşım mühendisliği, trafik mühendisliği ve işletmeciliğine kadar gelen bir dizi paralel çalışma.

Ulaşım planlama çalışmalarını şöyle gruplandırabiliyoruz; özellikle Antakya gibi daha küçük kentlerde kısa dönemli projelerin yapılacağı, bilgi toplanması, sorunların belirlenmesi, çözümlere ilişkin projenin hazırlanması gereken bir planlama süreci. Çalışmalar eğer nazım planla birlikte yapılacaksa, kentin nazım plan alternatiflerinin oluşturulması, bunların ulaşım modelinde test edilmesi, ona göre bir nazım planın seçilmesi ve ardından bir ulaşım nazım planının yapılması, kentin uzun dönemli ihtiyaçlarının belirlenmesi, kısa dönemli sorunların çözümü ile birlikte yapılması gerekiyor. İlerde uzun dönemli çözümlerin ortaya konulması, örneğin raylı sistem ya da diğer büyük yatırımlar gerekiyorsa, bunların belirlenmesi gerekiyor. Dolayısıyla farklı ihtiyaçlara göre farklı nitelikte ulaşım planlama çalışmalarının yapılması gerekiyor.

Peki, bizler kişiler olarak, bilinçli kentliler olarak ne yapmalıyız? Önce kentte yaşayan insanlar olarak oturup düşünmeliyiz; gerçekten her yolculukta otomobilimizi kullanmaya ihtiyacımız var mı? Mümkünse, yaya olarak, bisikletli olarak ya da toplu taşıma kullanarak, kentteki yolculuklarımızı karşılamak zorundayız. Bu yaklaşımımızı ve ulaşım konusundaki doğru bilgilerimizi paylaşmak, yaymak ve birlikte bir şeyler yapmak zorundayız. Dolayısıyla, bu açıdan yapacağımız çok şeyler var.

Kentlerimiz giderek sağlıksız bir yapıya ulaşıyor. Kentler bu kadar hantal bir yapıdayken, bizim yaptığımız her yeni yol, her katlı kavşak, bu şişman bünyenin kemerinde bir yeni delik daha açmak oluyor sadece. Rahatlatıyor gibi görünüyor, ama çözüm getirmiyor, biraz daha şişmanlığa, oburluğa yol açıyor. Aslında kentlerde, kent merkezlerinde yapılan her yeni otopark, her katlı kavşak, bir alkoliğe bir kadeh içki, bir eroinmana bir doz ilaç daha vermek gibi. Biraz rahatlatıyor, ama bir sonraki krizin daha büyük bir şekilde gelmesine yol açıyor. Dolayısıyla bizim artık bu sağlıksız beslenmeyi, sağlıksız yapıyı durdurmamız gerekiyor; gerekiyorsa ilaç kullanarak, kent ve ulaşım uzmanlarının söylediklerine uyararak. Yani önce bu abur cubur yemeyi bırakıp; yani katlı kavşakları, otomobili, benzini, yolları bırakıp, bütün bunlara veda

edip, sağlıklı bir diyetle, kentlerimizde yaya olarak, toplu taşıma ve bisikletle yeni bir yaşam biçimi, yeni bir dünya görüşüyle yaklaşmak zorundayız ulaşım sorununa.

Şunu unutmamamız lazım; ulaşım, bir eziyet, bir sıkıntı olmamalıdır. Ulaşım, aslında bir zevk olmalı, sosyal bir etkileşim ortamı olmalı, kentteki komşularımızla bir paylaşma sebebi olmalı, kentleşme sebebi olmalı. Önceden insanlar otobüse bindiğinde eşyle dostuyla merhabalaşıp gazetesini paylaşıyordu, o günkü haberleri tartışıyor; ama biz bugün, otomobilimizin burnunu öbür otomobilin burnuna değdirmeden, biraz daha ileri sokmaya çalışıyoruz, diğer kentlilerle sürekli bir kavga ve mücadele içindeyiz. Oysa ki ulaşım, bir sosyalleşme sebebi ve ortamı olmalıdır; çünkü önemli bir bölümünü ulaşımda harcıyoruz, en çok insanı ulaşım sırasında görüyoruz. Ulaşımı bir paylaşma, sosyalleşme, diğer bir deyişle kentleşme fırsatı olarak değerlendirmeliyiz.

Teşekkür ederim. (Alkışlar)

OTURUM BAŞKANI: Sayın Erhan Öncü'ye teşekkür ediyorum.

Çok büyük bir olasılıkla yarım saat veya daha uzun bir süre için hazırlanmış bir konuşmayı, kendisinden öğrendiğimiz trafik ve ulaşım planlamasının kurallarına uydurarak 20 dakikaya sığdırdı.

Bu güzel konuşmadan dolayı, kendisine ayrıca teşekkür ediyorum.

Şimdi kısa bir ara vereceğiz. Ondan sonra iki konuşmacı arkadaşımız daha var. Daha sonra da vaktimiz kalırsa, sabahki oturumla ilgili sorular ve bu oturumlarla ilgili soruları değerlendiririz.

Teşekkür ediyoruz.

(Ara verildi)

OTURUM BAŞKANI: Öğleden sonraki oturumumuzun ikinci yarısını açıyorum.

Konuşmacılarımızı kürsüye davet ediyorum.

Sayın Ahmet Uzel, buyurun.

Sayın Dr. Tayfun Çınar, buyurun.

Ahmet Uzel, İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi Yüksek Mimarlık Bölümünden mezun olmuştur. Yüksek Mimar ve Şehircilik Uzmanı Sayın Ahmet Uzel, daha sonraki yıllarda doktorasını yaptı ve yaklaşık 35 yıldan beri yarı zamanlı olarak çeşitli okullarda, üniversitelerde öğretim

görevlisi olarak çalışıyor. Sayın Uzel, çeşitli ölçek ve nitelikli imar planı, bölge planı, havza planı üretmiş, danışmanlıklar yapmış ve 42 yıldır da serbest büro sahibidir. Katıldığı pek çok yarışma, üyesi olduğu pek çok yarışma jürisi ve değerli yayınları var.

Sözü kendisine vermeden önce, yine bizim kürsümüzün en genç elemanı Tayfun Çınar'ı sizlere tanıtmak istiyorum. Sayın Çınar, lisans çalışmalarını Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesinde tamamladı ve daha sonra aynı fakültenin Sosyal Bilimler Enstitüsünde yüksek lisans ve doktora derecelerini aldı. Sayın Çınar, şimdi de yine aynı fakültede Araştırma Görevlisi olarak çalışıyor.

İlk sözü, Sayın Ahmet Uzel'e veriyorum.

Yine demin olduğu gibi, arkadaşlarımız sunumlarını 20 dakika içerisinde özetlerlerse, bu toplantının arkasından da 15-20 dakika soru ve yanıt, değerlendirme zamanı ayırabiliriz ve toplantımızı süresinde sona erdirebiliriz.

Buyurun Sayın Uzel.

Dr. AHMET UZEL (Gazi Üniversitesi): Sayın Başkan, değerli katılımcılar; hepimizi sevgiyle, saygıyla selamlıyorum.

Sözlerime ve konuma başlamadan evvel, Antakya İnşaat Mühendisleri Odasının böyle bir organizasyon yapmış olması nedeniyle kendilerini candan kutluyorum. Bu türlü organizasyonlar içerisinde zaman zaman bulunmuş bir kimse olarak, bunun ne kadar zor bir iş olduğuna yakından tanıklık etmişimdir. O yüzden, bu toplantının gerçekleşmesi ve başarıyla sürmekte oluşu, gerçekten kutlanmaya değer bir olaydır. Ayrıca, böyle bir olayın içerisinde bulunmak üzere beni davet etmiş olmaları nedeniyle kendilerine şahsım adına tekrar teşekkür ediyorum.

Bugünkü İkinci Oturumun ana başlığı, diğer konuşmacıların da defalarca tekrarladıkları gibi, "Yaşanabilir Kentler" olarak belirlenmiş. Bu başlığın altında yer alan, konuşmacıların konularını belirleyen alt başlıklar içinde bana verilen başlık, yaşanabilir kentleri yaşanmaz hale getiren, kent olmaktan çıkartan; yani bir başka adıyla çarpık kentleşmeye ilişkin süreçler içeriyor. Başlık şu: "Denetimsiz Gelişme, İmar Afları, Gecekondu Sorunları." Bu başlık, yaşanabilir kentleri gerçekten yaşanmaz hale getiren olguları tanımlayan üç tane sözcük. Bu tür başlıklar çok iç karartıcı başlıklar olabilir. Ancak, konunun ülke ölçeğinde uzun bir süredir sürekli olarak ve köklü bir iletişim ve

etkileşim ortamında gelişmişse, ülkenin sosyoekonomik gündeminde sürekli olarak yer almışsa ve sosyoekonomik profilin en önemli öğelerinden biri olmayı hâlâ sürdürüyorsa, o zaman bu olguyu dikkatle ve titizlikle, hatta yinelemekten kaçınmayarak; konuya ilişkin bulguları, görüşleri, önerileri tekrar incelemekte yarar olabilir. O bakımdan, bu başlığın seçilip buraya konulmuş olması, benim açımdan ilginç oldu; çünkü bu konunun üzerinde zaman zaman yoğunlaşma imkânını buldum.

Bu konuda yer alan sözcükler, ayrıştırılması çok zor, çok didiklenmiş, çok tartışılmış konular. Ama bu konular döne döne, tekrar tekrar gündeme geliyor. Hatta son zamanlarda “kentsel dönüşüm” gibi bir tanımın arkasında yasallaştırılarak, tekrar örtülü bir af kapsamında ele alınması bile gündeme geldi.

Bu türlü yaklaşımların ve bu sürecin daha bir süre devam edip gideceğini düşünüyorum. Dolayısıyla da konuyu sürekli yaşayacağız, tartışacağız. Hiç olmazsa bana öyle geliyor.

Yukarıdaki başlığı açmak için, öncelikle kısaca ülkemizde şehircilik olarak dile gelen kavram üzerinde biraz durmak istiyorum. Çünkü şehircilik, sanki biraz evvel başlık olarak söylediğimiz olumsuzlukların çözümünün anahtarıymış gibi algılanmıştır. Oysa, konu bu kadar basit ve bir sözcüğün içinde çözülebilecek türden bir sorun değil. O bakımdan, önce biraz şehirciliğin gelişimi üzerinde duralım.

Biraz evvel sabahki oturumda da Sayın Tekeli değindi; Türkiye’de bu manada örgütlenerek ve imar etme anlamındaki çabalar 150 yılı, 1,5 asrı kapsamaktadır. Bu manadaki ilk çalışmalar İstanbul’da, İstanbul’u “imar etme” çabası olarak biçimlendi. Bu çabaların içerisinde genellikle harita mühendisleri görev aldı. Bunların çok başarılı olduğu söylenemez; ama bu bir başlangıçtı ve bu başlangıç, Osmanlı’nın Batılılaşma çabalarına denk düşen bir çaba olması açısından da ilginç. Ne zaman Batı’ya öykünür olmak, onu taklit etmek istiyorsak, çeşitli sektörlerde bu manada yansımalar oluyor. İmar çabası da bunlardan bir tanesi.

Cumhuriyet dönemine geldiğimiz zaman, Cumhuriyetin kurucu kadrolarının atılcı ve ileri görüşlü çabaları içerisinde bu bağlamda iki tane önemli şey var; birincisi ülkenin imarı, ikincisi de başkentliğe atanmış olan Ankara’nın başkent olarak imarı. Bu işin içerisinde hep imar sözcüğü var. Oysa, Batı’da bu dönemde harpten çıkmış olmasına rağmen, sanayi devrimini tamamlamış olan ülkelerin şehircilik

sorunlarıyla Türkiye'nin imar etme sorunlarını aynı başlık altında toplamak ciddi bir kavram kargaşası yaratıyor. Bu, "Türkiye'de şehirciliği ihmal edelim" anlamına gelmiyor; ama o başlık altında Türkiye'de yapılacaklar başka, Batı'da yapılmakta olanlar başkaydı.

Ne olursa olsun, Cumhuriyet, bu çerçeve içerisinde meseleye eğilmiştir. Cumhuriyet, Ankara'nın yarışmaya çıkartılması, bu konuda kuramsal yapının oluşturulmadığı, örgütsel ve yasal çerçeve bağlamında yapılması lazım gelenlerin hepsini elinden geldiğince yapmıştır ve bunu kurumsallaştırmak doğrultusunda çok büyük çabalar harcanmıştır. Bu bağlamda ilk yasa, 30'lu yılların başında -adına dikkatinizi çekerim- Belediye Yapı ve Yollar Kanunuydu. Bu, bir imar yönetmeliğinin tercümesi biçiminde alınmıştır ve birçok ayrıntıyı içeren bir şeydir. Ama dönemin imar etme çabası ve her şeyin yoktan var ediliyor olması, böyle yaklaşım gerektiriyordu.

Bu yasal çerçeve oluşturuladursun, Ankara'ya verilen önem ve başlatılan çabalar, Ankara'nın Başkent olması, Ankara'da ilk gecekondulaşmayı da filizlendirmiştir. Bu, önce palyatif birtakım tedbirlerle geçiştirilmeye çalışılmış ve hiç kimse bu oluşumun yarın, öbür gün Türkiye'nin yaşayacağı gelişme süreci içerisinde bir gecekondu olgusunun çok hızlı bir şekilde kentleşmeyi gündeme getireceğini hiç kimse görememişti.

Belki de Ankara'daki hızlı yapılaşma ve barınma sorununun çözümünü yavaşlatan İkinci Dünya Harbi olmuştur. İkinci Dünya Harbinden sonra, bütün dünyadaki hareketin ister istemez Türkiye'de yansınca ve yavaş yavaş şehirleşme olgusu kendini gösterince, İmar Yasasında bir değişiklik yapılması söz konusu oldu ve 50'li yılların ortasında, 6185 diye anılan İmar Yasası gündeme geldi. İmar Yasası yaşama geçirildiği zaman, kentleşme hızlanmıştı. Bu Yasa, gününe göre çağdaş ve ilerici bazı ilkeler taşıyordu. Fakat bu Yasanın yaşama geçirilmesi, ülkenin yaşadığı ve gittikçe hızlanan denetimsiz gelişmeyi, gecekondulaşmayı ve bu bağlamda imar aflarını önleyemedi. Çok nahif ve cılız bir Yasa oldu ve hatta 4-5 sene sonra bu Yasanın yeniden gözden geçirilmesi bile gündeme geldi.

Bu süreç içerisinde kent planlama anlamında, şehircilik ve imar etme anlamında değil; kent planlama anlamında yapılması lazım gelenler ne yasallaştı, ne de pratikten yasalara dönüşme imkânını buldu. Bunlar çok uzun süre tartışıldı, fakat bir türlü gerçek boyutlarıyla yaşama geçirilemedi.

Bu arada, bir de Yerel Yönetim Bakanlığı vakası yaşandı. Açılmasıyla kapanması bir oldu. Tabii bunlara hep yasaklarla çözüm bulma çabaları, 10-15 yılda bir yasaların değişikliklerini meydana getirdi. Ama ne yasaların değişiklikleri bunları önledi, ne de yönetimler bu konuya gerçek anlamıyla yaklaşma becerisini gösteremediler, belki de göstermediler.

Bu arada, 80'li yılların ortasında, bütün sorumluluğu sanki işlerin merkezden yönetilmesinden kaynaklandığı izlenimiyle veyahut da kanaatiyle 3194 sayılı Yasa çıktı ve bu Yasaya da "Reform Yasası" denildi. Bu Yasayla birlikte, bütün yetkiler yerel yönetimlere devredildi. Kaçak yapılaşma mıdır, gecekondulaşma mıdır, yoksa şehirler birdenbire belediyelerin yetkilendirilmesiyle birlikte çok hızlı bir biçimde bütün bu sorunlardan arınır mı oldu; hayır. Şehirleşme bütün hızıyla devam etti, kaçak yapılaşma sürdü, bu bağlamda imar afları da tekrar tekrar gündeme getirildi. Benim saptayabildiğim kadarıyla, bugüne kadar 20'ye kadar af yasası gündeme gelmiştir. Özellikle benim inceleme fırsatı bulduğum yasa tasarılarının gerekçelerinde, zaman zaman aynı paragraflar kullanılmak suretiyle, "Biz bunları affedelim, bunlar milli servettir. Bundan böyle asla kimse yapmaz, yapamaz" denildi. Ama bu asla, "Biz, arkamızı döneceğiz. Sözümüz sözdür! Ama görmeyeceğiz, siz ne isterseniz yapın" anlamına geldi.

Böyle bir duruma geçme fikrinden çıkarak geldiğimiz bu noktada imar edemediğimiz gibi, şehircilik kavramını, güzel kentler imar etme anlamı içerisinde yaşılması lazım gelenleri artık kent planlama anlamında; kentin altını, üstünü, yapısını, yaşamını planlama anlamındaki geniş kavram hiçbir zaman Türkiye'de oturtulamadı. Üniversitelerimiz kent plancısı yetiştiriyor; ama bunların hiçbirisi ne kent plancısı olarak istihdam edilebiliyor, ne şehir plancısı olarak istihdam ediliyor. Buldukları kurumlarda yaptıkları iş, tanımlamaya çalıştığımız ve gerçek anlamda yapılması lazım gelen işler başka türlü istihdam ediliyordu.

İmar planlama, bugün yasal çerçevede bir süreci tanımlamaktan çok, arazi dağılımını düzenleyici, kişisel rantı artırıcı, bu rantı kamu yararına kullanmayı örgütlemekten yoksun, çok saikli, saikleri etkisiz, hatta hareketsiz bir durumda. Âdeta yelkeni yırtık, dümeni kırık gibi, motoru bozuk bir tekne gibi, sahip çıkmayı, kurtarılmayı bekliyor. Kent imar planlama veyahut da kent planlama bu durumdadır ve son derece de sahipsiz bir durumdadır.

Bu işin pratiğiyle uğraşanlar, imar planı, koruma planı, ıslah planı, bölge planı gibi birtakım planları üretiyorlar. Hatta farklı konularda ürettiği planların korelajıyla uğraşan bir uğraşan bir montaj birimi özelliği taşıyor. Bugün bir kurum koruma planı yapıyor, öbür kurum imar planı yapıyor. Diyor ki, "Senin işinde koruma alanı var; bu planı bunun içerisine yapıştır" diyor. Böyle bir plan mantığı, böyle bir plan yaklaşımı olmaz, olamaz.

Tabii imar aflarının getirdiği, hiçbir yapının yarattığı kentsel ortamların iki ucunun da sağlıklı olduğunu söylememiz gerekiyor. Planın yaşama geçirildiği kesimlerde altyapı, sosyal donatı eksikleri var. İmarsız gelişenlerde bunlar yok. Nasıl imarlı ve yasal, nasıl imarsız ve yasal? İkisinin de dokusal özellikleri farklı, ama ikisi de sağlıklı.

Peki, bu işlerden sorumlu olması gereken, sorumlu olan ve giderek sorumlulukları artırılanlar ne yapıyorlar? Arada bir, "Bu işler böyle yürümez" diyorlar. Dededen kalma tarlaları, kamu arazilerini satın kurtuluş yolunu bulmuş gibi, bir mirasyedi şivesiyle "Ekili arazileri de satarsak, bu iş düzelecek" diyorlar. Bu düşünceleri de arkadan arkaya destekleyen teknokratlarımız var. Bugün Türkiye'de böyle bir tablo yaşanıyor. Bütün aktörlerin konumları aşağı yukarı böyle. Böyle olunca da, bir kent planlama kavramının gerçek anlamda bir reform biçiminde yaşama geçirilmesi güçleşiyor. Bunu yaşama geçirmek için, yürek gerek, yürek. Bu yürek, hiç kimsede görülmedi. Demokles'in kılıcı gibi, "Bu iş böyle olmaz, böyle olur" diyen ne bürokrat, ne teknokrat, ne akademisyen görmedim. Akademisyenler bunları söylüyorlar, ama altın kafeslerinde söylüyorlar. Hocalarıma bir kere daha bunu da duyuruyorum.

Bu süreç içerisinde "kentleşme" denilen bir olay var; ama bu olay, kentleşmeyi de beraberinde getiriyor. Kısaca söylemek gerekirse, bu süreç içerisinde kente göçenler de kentte olmuyorlar. Sabahleyin bu konulara birazcık değinildi. Kentliler, kenti yaşayanlar, geldikleri yerlerin örgütlenme biçimini, sosyal yapısını özümseyip oraya entegre olmak yerine, yaşadıkları yörelerin koşullarını kentlere getirerek, kentleri kent olmaktan çıkardılar, yaşam biçimini değiştirdiler. Bugün kentlerde gerçek anlamda kentliler azınlıkta. Bugün İstanbul'da, başka büyük şehirlerde, diyelim ki Urfa'nın bir kazası kadar Urfalı varsa İstanbul'da ve bunlar kendi içlerinde örgütlenip kendi âdetlerini burada yaşıyorlarsa, İstanbullu olabilirler mi; olmuyorlar. Bu yaşam biçiminin kentlerimiz üzerinde yaptığımız tahribatı bugün yaşadığımız gibi,

önümüzdeki yıllarda da yaşayacağız. Ama inanıyorum ki, başında bulunduğumuz yüzyılın ilk yarısı veyahut da ilk 3'te 1'i bu manada bir restorasyon dönemi olacaktır. Hem sosyal açıdan, hem mekânsal açıdan bir yenilenme ve yenileme dönemi olarak bunu yaşayacağız.

O bakımdan, bu konudaki politikaları, politikasızlıkları uzun boylu anlatmam gerekir; ama zamanın darlığını da görüyorum. O bakımdan, bu türlü toplantıların, bu türlü etkinliklerin, bilincimizi arttırmak, konuya eğilmek ve yöntemlerini kendimiz belirleyerek, katılımcı olarak çözmek yolunda olacağız. Yoksa, başka birisi gelip de bir formül dayatırsa ve onun üzerinde durmadan, "Ne yapalım, kader" diyerek, ne kentlerimizi kurtarabiliriz, ne kentli olma yolunda doğru dürüst çaba harcayabiliriz diye düşünüyorum. Ne olabileceğini, yüksek sesle, hep bir arada konuşmak zorundayız. Başka türlü çözüm imkânımız yoktur; çünkü çözülmesi gereken bir sorun değil, sorun yumağıyla karşı karşıyayız. Bunun için, mutlaka bir eğitim süreci gerekli, bilinç düzeyinin yükseltilmesi kaçınılmaz. Kentli hakları ve çevre hakları bağlamında, haklarda ve sorumluluklarda vatandaşlara eşit ve ortak olarak ulaşmak gerekmektedir. Mülkiyet hakkının karşılıklı hak ve sorumluluklar getirdiği, tüm yasal düzenlemelerde açıkça yer bulmalıdır. Mülkiyet hakkından doğan rantın kente ve kamuya dönmesi sürecinin mutlaka önü açılmalıdır. Yapacağımız şeyler bu doğrultuda olmalıdır. Nitelikli, bütünlüklü, kamu ve toplum yararına odaklanan kentleşme politikalarının artık mutlaka ortaya konulması gerekmektedir.

Mevzuat yenilenmektedir. İstesek de, istemesek de yenilenecek; çünkü o konuda dayatmalar var. Biraz evvel üzerinde durulduğu gibi, halkın katılımının da mutlak surette ve geniş biçimde sağlanmasında yarar görmekteyim. Dernekler, odalar aracılığıyla mı olur, nasıl olur, bilemiyorum. Onun ötesinde, her yerin kendine özgü koşullar içerisinde bulunmasının lazım ve gerekli olduğunu düşünüyorum.

Bir arkadaşımınla paylaştığım bir gözlemimi söyleyerek sözlerimi biteriyim. Bu türlü toplantılara Türkiye'nin çeşitli yerlerinde katılmışımdır, değerli arkadaşlarım da katılıyorlar. Burası için bir gözlemim var. Diğer yerlerde, yöneticiler, öğrenciler ve genç katılımcılar olur. Onların katılımları, belki de birikimlerini artırmak için filandır ve ilgi de giderek yavaşlar. Burada gözlediğim bir şey var; bu, çok olumlu ve üzerinde dikkatle durulması lazım gelen bir saptama. Yaş ortalaması yüksek. Demek ki, Antakya'da bu türlü konulara toplumun her kesiminden ilgi duyma birikimi ve düzeyi var. O bakımdan,

katılımcılara dayanarak sözlerimi toparlamak istiyorum. Böyle düzeyli bir topluma ve yaş ortalaması bana yaklaşırsa da, oldukça yüksek bir topluluğa hitap etmiş olmaktan son derece mutluyum.

Dinlediğiniz için teşekkür ederim. (Alkışlar)

OTURUM BAŞKANI: Sayın Dr. Ahmet Uzel'e çok teşekkür ediyorum.

Yapmış olduğu güzel konuşmanın her yönüne harfiyen katılmak mümkün olmakla birlikte, sayın dinleyicilerimizin genç olmadıkları konusundaki sözlerini paylaşmadığımı belirtmek istiyorum. (Gülüşmeler)

Sayın Dr. Tayfun Çınar, "Kentsel Altyapı Finansman Olanakları" konusundaki bildirisini sunacak.

Sayın Çınar, buyurun.

Ahmet bey, teşekkür ederim.

Doç. Dr. TAYFUN ÇINAR (A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi): Teşekkür ediyorum hocam.

YEREL VE BÖLGESEL KALKINMA ANLAYIŞINDA DEĞİŞİM

Programda bana verilen görev, günümüzde gündemde bulunan "yerel kalkınma modelleri" üzerine genel bir değerlendirme sunmaktır. Ben, yerel kalkınma modelleri meselesini, Kamu Yönetimi Reformu bağlamında tartışacağım. Bilindiği üzere, Türkiye'de son dönemde, devletin işlevlerini ve örgütlenme biçimini çok köklü bir biçimde değiştiren pek çok adım atıldı. Bu doğrultuda, çok hızlı bir yasama süreci işletiliyor. IMF, Dünya Bankası, Dünya Ticaret Örgütü, OECD gibi uluslararası kuruluşlar, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu pek çok ülkeye İkinci Kuşak Yapısal Reformlar adı altında bir reform programı öneriyor. Bu program, bilindiği üzere, 1980'lerin başlarında "devletin küçültülmesi" (minimal devlet anlayışı) sloganı ile yürütülen neoliberal reform programının, günümüzde bazı küçük düzeltmelerle sürdürülmesi anlamına geliyor ve "düzenleyici devlet" olarak adlandırılan bir devlet anlayışını hayata geçirmeyi hedefliyor. Devletin ekonomik ve sosyal yaşama müdahalelerini (özellikle de kamu işletmeciliği biçimindeki girişimlerini) olabildiğince sınırlayıp, devlete piyasa ilişkilerinin düzenlenip denetlenmesiyle sınırlı bir rol biçen bu reform programının en önemli ayaklarından birini de "yerelleşme" ya da "yerel yönetim reformu" başlığı altında toplanan reformlar oluşturuyor. Türkiye'de, son dönemde yasalaştırılan Kamu Yönetimi Temel Kanunu,

Belediye Kanunu, Büyükşehir Belediyesi Kanunu, Bölge Kalkınma Ajansları Kanun Tasarısı gibi kanun ve tasarılar bu kapsamda ele alınabilecek adımlar. Bilindiği üzere, bu yasalar, merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasındaki görev, yetki ve kaynak paylaşımını radikal bir biçimde değiştiriyor. Devletin ülke coğrafyasındaki örgütlenme biçimlerini köklü bir biçimde yeniden düzenleyen bu reform paketi, her bir yönetim kademesinin hem örgütlenme biçimini hem de bu alanlarda uygulanan politikaları dönüştürüyor. Dolayısıyla, reform programı yalnızca devletin örgütlenme biçimlerinde bir değişiklik yapmakla kalmıyor, aynı zamanda devletin işlevlerinin yeniden tanımlanması ve bu çerçevede devlet/piyasa ilişkilerinin yeniden düzenlenmesi anlamına geliyor. Bu kapsamda, devletin, sanayi ve tarım gibi üretken sektörlerdeki, altyapı hizmetlerindeki ve sosyal nitelikli hizmetlerdeki görevleri yeniden yapılandırılıyor.

Bu tebliğin amacı da, Kamu Yönetimi Reformu ya da Yerel Yönetim Reformu başlığı altında gündeme getirilen reform projesini, yerel kalkınma sorunu bağlamında tartışmak. Zira, devletin (buna "yerel devlet" de diyebiliriz) yeniden yapılandırılması süreci, esasen, yerel/bölgesel kalkınma politikalarında önemli bir değişim anlamına geliyor. Ben, burada, asıl olarak, bu noktanın altını çizmeye ve gündemdeki reform programının ne tür bir yerel kalkınma anlayışından hareket ettiğini göstermeye çalışacağım. Tebliğde ilk olarak, reform projesinin gerekçelendirilme biçimleri üzerinde duracağım. Bilindiği üzere, günümüzde reform projesinin gerekçelendirilmesinde öne çıkan iki kuramsal yaklaşım var. Bunlar, "neoliberal kuram" ve "post-fordizm kuramı". Öncelikle, kısaca, bu yaklaşımların temel argümanları üzerinde duracağım. İkinci olarak da, reform programı üzerine eleştirel bir analiz için bazı ipuçlarını ortaya koymaya çalışacağım.

REFORMUN GEREKÇELENDİRİLME BİÇİMLERİ

Neoliberalizm, yerelleşmeyi gerekçelendirirken, bilindiği üzere, temelde, "ekonomik etkinlik" amacını ileri sürmektedir. Neoliberalizm, günümüzde devletin ağır bir "yönetilemezlik krizi" içinde olduğunu ileri sürerken, bunu, temelde, "merkeziyetçi yönetim anlayışı"na ve "devletin kaynak dağıtan ve rant üreten" bir yapılanma içinde olmasına bağlamaktadır. Neoliberalizme göre, günümüzde hala egemenliğini sürdürdüğü ileri sürülen merkeziyetçi yönetim anlayışı, devleti "hantallaştırmakta", bu da verimlilik sorunlarına, hizmetlerin niteliğinin kötüleşmesine ve yüksek maliyetle üretilmesine yol açmaktadır. İkinci

olarak, devletin kaynak dağıtan bir kurum olması, "popülizm" ve "yolsuzluk" gibi sorunlara yol açmaktadır. Dolayısıyla, günümüzde en önemli sorun, devletin hantal ve rant yaratan bir yapılanma içerisinde olmasıdır. Zira, bu durum, devletin "yönetilemezlik krizi" içine girmesine yol açmakta, bu da "devletin mali krizi"nde somutlaşmaktadır. Dolayısıyla, devlet, bu sorunları ortadan kaldıracak bir reforma tabi tutulmalıdır. Bu reform programı da, temelde, devletin kaynak dağıtan bir konumda olmasına ve hantallığına son vermeyi amaçlamalıdır. Bunun için, devletin ekonomiye müdahaleleri olabildiğince sınırlanmalı, devlet, piyasa ilişkilerinin düzenlenmesiyle sınırlı işlevler üstlenmelidir. Zira, devletin ekonomiye müdahaleleri ekonomik gelişme ve toplumsal refah açısından olumsuz sonuçlara yol açmaktadır. İkinci olarak da, "hantallığa" yol açtığı ileri sürülen merkezi yönetim anlayışı terk edilmeli, görev, yetki ve kaynakların yerel yönetimlere aktarılması sağlanmalıdır. Kısacası, günümüzde neoliberal reform programının en temel unsurları, devletin bugüne kadar üstlendiği işlevleri "piyasa" ve "yerel yönetimler" lehine terk etmesi olarak ortaya çıkmaktadır. Neoliberalizme göre, böyle bir reform programı, hem verimlilik sorunlarını çözecek, hem rasyonalizasyonu sağlayacak, böylece ekonomik gelişme ve toplumsal refah da yükselecektir. Neoliberalizmin buraya kadar kısaca özetlediğimiz temel çerçevesi, yerel yönetim reformuna, hizmetlerin yerinden görülmesini sağlayarak hantallık ve irrasyonelite sorunlarının çözülmesi misyonunu yüklemektedir.

Günümüzde, yerel yönetim reformunun gerekçelendirilmesinde öne çıkan ikinci yaklaşım, Piore ve Sabel'in post-fordizm-kuramından türetilmiştir. Bilindiği üzere, bu kuramın, yerelleşme tartışmalarında taşıdığı önem, temelde, dünya ekonomisinde son 25-30 yılda gerçekleşen değişimleri, "fordizmden post-fordizme geçiş" ve "üretimin adem-i merkezileşmesi" çerçevesinde ele almasından kaynaklanmaktadır. Kurama göre, son 25-30 yılda, "büyük ölçekli, standart mallar üreten fordist sanayiler" gerileme sürecine girerken, "özkaynak, yerel girişimcilik, esnek üretim teknolojileri ve ilişkilerine dayalı post-fordist sanayiler" önemli bir gelişme içine girmişlerdir. Böylece, "küreselleşme" olarak adlandırılan süreçte, "üretimin adem-i merkezileşmesi", "KOBİ'lerin ekonomideki ağırlığının artışı", "ulusal ekonomi ve ulusal kalkınma anlayışlarının gerileyip bölgesel ekonomi ve yerel-bölgesel gelişme anlayışlarının öne çıkması", "azgelişmiş ülkelerde ihracata

dayalı sanayileşme eğiliminin artışı" gibi eğilimlerin baskınlık kazandığı ileri sürülmektedir. Kurama göre, bu eğilimler, geçmişte gelişmiş ülkelerde yoğunlaşan sınaî üretimin bütün dünyaya yayılmasına yol açmakta, bu da az gelişmiş ülkeler açısından önemli fırsatlar doğurmaktadır.

Türkiye'de, yerelleşmeyle ilgili tartışmalarda, post-fordizm kuramından türetilerek popülerleştirilen bu yaklaşım, ekonomik gelişmelere ilişkin bu analizi, devletin ekonomik gelişmede üstlendiği işlemlere ilişkin bir yaklaşımla tamamlamaktadır. Buna göre, KOBİ'lere dayalı, esnek üretim temelli ekonomik gelişmede "yerel toplulukların" ve "yerel yönetimlerin" de önemli roller üstlendiği ileri sürülmektedir. "Ulusal ekonomi" anlayışının yerine "bölge ekonomisi", "ulusal kalkınma" anlayışının yerine de "yerel-bölgesel gelişme" anlayışının geçtiğini ileri süren bu yaklaşım, bu durumun, "rekabet gücünün artırılmasına" ilişkin stratejilerin de yerel-bölgesel ölçekte tasarlanmaya başlanmasına yol açtığını savunmaktadır. Böylece, küreselleşme sürecinin rekabetçi koşullarına uyum sağlamanın da, uygun yerel-bölgesel yönetim modelinin hayata geçirilmesinden geçtiği ileri sürülmektedir. Yerel yönetimlerin, esnek üretime dayalı ekonomik gelişmede "katalizörlük" işlevi gördüğünü savunan bu kurama göre, yerel-bölgesel yönetimler "yerel kaynakların harekete geçirilerek rekabet gücünün artırılması", "girişimcilere teşvik ve muafiyetler sağlanması", "yerele yatırım çekilmesi" gibi görevler üstlenmelidir. Kısacası, post-fordizm kuramından türetilen bu yaklaşım, küreselleşmeye uyum için, KOBİ'lere ve yerel girişimciliğe dayalı, ihracata yönelik bir sanayileşme stratejisi ile, "yerelleşme"ye dayalı bir yönetsel reform programı önermektedir. Kurama göre, günümüzün rekabetçi koşullarına uyum sağlayarak, rekabet gücü edinmek ve küreselleşmenin nimetlerinden yararlanmak, ancak böylesi bir stratejinin hayata geçirilmesiyle mümkündür.

Buraya kadar, yerel yönetim reformunun gerekçelendirilmesinde öne çıkan iki kuramsal yaklaşım üzerinde duruldu. Bu kuramların ayrıntılı bir eleştirisini yapmak gerekiyor. Ancak, bunu daha önce başka yerlerde yaptığım için, sözü çok fazla uzatmadan, şunu söylemekle yetineceğim: Bu iki kuram, gerek "küreselleşme" olarak adlandırılan süreci, gerekse az gelişmiş ülkelerin günümüz dünya ekonomisindeki konumunu doğru analiz edememektedir. Bu nedenle de, gelişmiş ülkelerin az gelişmiş ülkelere yazdığı, "emek yoğun sanayilerde

uzmanlaşma", "düşük teknoloji ve niteliksiz emeğe dayalı ürünler ihracatına dayalı bir sanayileşme politikası izleme" reçetesini meşrulaştırmaktadır. Durum böyle olunca, günümüzün rekabetçi ortamına uyumun yüksek teknoloji ve nitelikli emeğe dayalı sanayilerin geliştirilmesinden geçtiği, bunun için de devletin etkin müdahalelerine gereksinim bulunduğu gerçeği gözardı edilmektedir. Bu durum, gerek devletin kalkınma sürecinde üstleneceği işlevler, gerekse bunun için oluşturulması gereken kurumsal yapılanma açısından da belirleyici olmakta; sonuçta, devlet, daha çok "düzenleyici", "denetleyici" rollerle sınırlanırken, gerçek bir sınai atılım için devletin aktif katkısından yararlanılamamaktadır.

YEREL YÖNETİM REFORMU ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

Buraya kadar, kısaca, kamu yönetimi reformunun gerekçelendirilmesinde öne çıkan iki ana kuram üzerinde duruldu. Bundan sonra, reform projesinin ne tür bir yapılanma öngördüğü ve bu yapılanmanın yerel-bölgesel kalkınma anlayışında ne türden bir değişime yol açtığı ele alınacaktır.

Türkiye'de, devletin taşradaki mevcut örgütlenme biçimleri büyük ölçüde ithal ikameci kalkınma stratejisinin izlendiği dönemde oluşturulmuştur. 1950'lerin ortalarında başlayıp, 1960 sonrasında iyice yerleşiklenen ithal ikameci politikalar, devletin işlevlerini ve örgütlenme biçimini önemli ölçüde değiştirmiş, böylece "kalkınmacı devlet" olarak adlandırılan devlet modeli Türkiye'de de hayata geçirilmiştir. Devletin, bu dönemde, klasik devlet işlevleri (savunma, güvenlik, adalet vb.) yanı sıra, bazı yeni işlevler üstlendiği görülmektedir. Devlet, tarım ve sanayi gibi üretken sektörlerde, ulaşım, iletişim, enerji gibi altyapı hizmetlerinde ve sosyal nitelikli hizmet alanlarında önemli kamu girişimleri başlatarak, ulusal kalkınma açısından çok önemli görevler üstlenmeye başlamıştır. Bu işlevler, yalnızca ulusal kalkınma açısından değil, yerel-bölgesel kalkınma açısından da büyük önem taşıyor; devlet yerel-bölgesel kalkınmayı yönlendirmek açısından da merkezi bir rol üstleniyordu.

İthal ikameci kalkınma döneminde, bu hizmetlerin ülke coğrafyasında örgütlenmesinin, temelde, merkezi yönetimin taşradaki uzantıları niteliğindeki örgütlenmeler eliyle sağlandığını görüyoruz. Bu çerçevede, temelde üç örgütlenme biçiminden söz etmek mümkün: İlk olarak, "il yönetimi" ya da "merkezi yönetimin taşra teşkilatı" (mülki

idare) olarak adlandırılan yönetim organizasyonunun görevlerinde, bu dönemde, büyük artış gerçekleştiği ve “sosyal nitelikteki kamu hizmetlerinin” büyük ölçüde il yönetimi hiyerarşisi altındaki kamu örgütlenmeleri eliyle sağlandığı görülüyordu. İkinci olarak, “bölgesel kuruluşlar” olarak da adlandırılan “hizmet yerinden yönetim kuruluşları” bu dönemde büyük gelişme gösterdiler ve altyapı hizmetleri büyük ölçüde bu tipte kamu örgütlenmeleri eliyle sunuldu. Üçüncü önemli örgütlenme biçimi de KİT’lerdi. KİT’ler de, özellikle tarım ve sanayi gibi üretken sektörlerde önemli roller üstlendiler ve bütün ülke sathına yayıldılar. Öyle ki, bu dönemde en az birkaç KİT kuruluşu bulunmayan herhangi bir il bulunmuyordu. Böylece, ithal ikameci dönemde, merkezi yönetimin taşradaki uzantıları olan, “il yönetimi”, “bölgesel kuruluşlar” ve “KİT’ler”, kamu hizmetlerinin ülke sathındaki en yaygın örgütlenme biçimleri durumuna gelmişti. Bu dönemde, yerel-bölgesel gelişme politikaları da temelde bu kamu örgütlenmeleri üzerine inşa edildi. Böylece, yerel-bölgesel gelişmenin yönlendirmesinde merkezi yönetimin ve merkezi yönetimin taşradaki uzantılarının çok önemli roller üstlendiği bir yerel-bölgesel kalkınma anlayışı uygulamaya geçirildi. Gerçi, gerek ulusal kalkınma planlarının mekansal boyutunun oluşturulamaması, gerekse ulusal-bölgesel-yerel kalkınma politikaların entegrasyonunun sağlanamaması gibi sorunlar bu dönemde de aşılamamıştı; ancak, yerel-bölgesel gelişmenin sağlanmasında merkezi yönetim vazgeçilmez sayılıyordu. Kanımca, Türkiye’de 1950-1980 döneminin “taşranın altın çağı” olarak adlandırılmasının gerisinde de merkezi yönetimin kalkınmada aktif bir konumda bulunmasının büyük payı vardı.

İthal ikameci kalkınma stratejisinin terk edilip, ihracata yönelik kalkınma stratejisinin uygulamaya geçirildiği 1980 sonrası dönemde ise, bilindiği üzere, ortaya çıkan ilk politika değişikliği devletin tarım ve sanayi alanlarındaki girişimlerinin azaltılması ve giderek ortadan kaldırılması oldu. 1980’lerde “minimal devlet” olarak adlandırılan bu model, devletin sanayiden çekilip, altyapı ve diğer kamu hizmetlerinde yoğunlaşmasını savunuyordu. Neoliberalizmin Türkiye uygulamasında, 1990’lı yıllarla birlikte, devletin altyapı ve diğer sosyal hizmet alanlarındaki görevleri de hızla sınırlanmaya başlandı. Böylece, ithal ikameci kalkınma stratejisi ve bu stratejinin uygulanması amacı çerçevesinde gelişen “kalkınmacı devlet” anlayışı zaman içinde adım adım ortadan kaldırılıyordu. Böylece, devletin kalkınmanın öncüsü

sayıldığı ve bu doğrultuda pek çok işlev üstlenip, bu işlevleri yerine getirmek için de büyük bir kamu örgütlenmesi inşa eden anlayış ortadan kalkarken, yerel-bölgesel kalkınma anlayışı da değişiyordu. 1980 sonrasında, devletin kalkınma sürecinin öncüsü konumunun hızla ortadan kalkışı süreci, merkezi yönetimin yerel-bölgesel kalkınmanın yönlendirilmesinde üstlendiği işlevlerin de adım adım ortadan kalkması sonucunu doğurdu. Böylece, ithal ikameci dönemde oluşturulan taşra yönetimi yapılanması önce ödenek yetersizliği gibi nedenlerle işlevlerini yerine getiremez, daha sonra da özelleştirme uygulamaları ile görevlerini adım adım piyasaya devreder duruma geçti. Böylece, 2000'li yıllara gelindiğinde artık, merkezi yönetim yerel-bölgesel gelişmeyi yönlendirme, yerel-bölgesel gelişmenin temel dinamosu olma konumunu terketmeye başladı.

Günümüzde yasalaştırma çabaları devam eden yerel yönetim reformunun içine doğduğu ülke nesneliğini kalın fırça darbeleri ile resmetmek istersek, durum kabaca bu. Bugün, gündemde olan reform projesi, ithal ikameci dönemde egemen olan anlayıştan tamamen farklı bir yerel-bölgesel kalkınma stratejisine dayanıyor. "Havza planlaması" olarak da adlandırılan bu strateji, temelde, yerel-bölgesel gelişmenin, yerel girişime dayanması ve yerelliklerin/bölgelerin ekonomik gelişmeyi kendi dinamiklerini harekete geçirerek sağlamaları anlayışı çerçevesinde geliştiriliyor. Buna göre, merkezi devletin müdahaleleri olabildiğince sınırlanmalı, yetkiler olabildiğince yerelleştirilmeli, mümkün olan bütün kamu girişimleri de özelleştirilmelidir. Bu yaklaşımda, yerel-bölgesel yönetimlere verilen görev de "düzenleyici devlet" anlayışı temelinde ortaya çıkmaktadır. "Girişimci yerellik" olarak da adlandırılan bu anlayışa göre, günümüzde ulusal ekonomi ve ulusal kalkınma anlayışı ortadan kalktığından merkezi devlet olabildiğince sınırlanmalı, rekabet gücünün geliştirilmesine dönük stratejiler de yerel-bölgesel ölçekte geliştirilmelidir. Bu yaklaşımın, "yerel yönetim reformu" adı altında somutlaşması da, ithal ikameci dönemde ortaya çıkan "kalkınmacı devlet" in taşradaki örgütlenme biçimlerinin tasfiye edilmesi temelinde olmaktadır. Kısaca sayacak olursak, "il yönetimi" çerçevesinde görülen kamu hizmetleri büyük ölçüde il özel idarelerine ve belediyelere devredilmekte, belediye ve il özel idarelerinin de bu hizmetleri özelleştirme öngörülmektedir. İkinci olarak, "bölgesel kuruluşlar" eliyle yürütülen altyapı hizmetleri de büyük ölçüde il özel idarelerine bırakılmakta, bunların da özel kişilere gördürülmesi planlanmaktadır.

Üçüncü olarak, KİT'ler eliyle yürütülen tarım ve sanayi gibi üretken sektörlerdeki girişimler de artık büyük ölçüde özelleştirilmiş ya da tasfiye edilmiş durumda. Dolayısıyla, günümüzde, "kalkıncı devlet" anlayışının taşra örgütlenmesinden geriye kalan son kısıtlar da ortadan kaldırılırken, "düzenleyici devlet" anlayışının taşra örgütlenmesi kurumsallaştırılmaya çalışılmaktadır. Bu yeni modelde, merkezi devlet ve merkezi devletin taşradaki uzantısı niteliğindeki örgütlenmelerin yerel-bölgesel kalkınmanın öncüsü konumuna son verilirken, belediye, il özel idaresi ve bölgesel kalkınma ajanslarından oluşan "yerel yönetimler" yeni modelde ağırlıklı konuma yükseltilmektedir. Böylece daha ağırlıklı bir rol üstlenen yerel yönetimler de, "düzenleyici devlet" anlayışına uygun olarak daha çok "düzenleyicilik" ile sınırlı işlevler üstlenmekte, yerel-bölgesel gelişmenin temelde özel sektöre dayanması hedeflenmektedir.

SONUÇ

Bu tebliğde, asıl olarak yerel-bölgesel gelişme modellerindeki değişim sorunu üzerinde duruldu ve yerel-bölgesel gelişme meselesi yerel yönetim reformu bağlamında tartışıldı. Bu çerçevede, günümüzde yasalaştırılma çalışmaları devam eden yerel yönetim reformunun, "kalkıncı devlet" anlayışının taşra yönetim modelinin son kısıtlarını da ortadan kaldırarak, "düzenleyici devlet" anlayışının taşra örgütlenmesi modelini yapılandırmaya çalıştığı; bunun da yerel-bölgesel gelişme anlayışında köklü bir değişim anlamına geldiği vurgulandı. Bitirirken, bir-iki noktaya daha dikkat çekmek istiyorum.

Öncelikle, yeni modelin, "merkezi yönetimin hantallığından kaynaklı verimlilik sorunlarına son vereceği" iddiasına katılmadığımı belirtmek istiyorum. Ben, kendi adıma, günümüz dünyasında, "küresel rekabet ortamına uyum" açısından "ulusal ekonomi" ve "ulusal kalkınma" anlayışlarının vazgeçilmezliğini sürdürdüğünü, bu nedenle de merkezi devlete büyük görevler düştüğünü düşünüyorum. Bu nedenle, merkezi yönetim anlayışı, kanımca, "hantallık" gibi pek de güçlü olmayan argümanlarla ele alınmak yerine, kalkınma amacı açısından taşıdığı büyük olanaklar çerçevesinde değerlendirilmelidir.

İkinci olarak, yerel yönetim reformunun, "yerel yönetimleri güçlendirdiği" ve "yerel halka güç aktarımı yaptığı" görüşüne katılmadığımı belirtmek istiyorum. Kanımca, reformun gerçek etkisi, yerel yönetimleri güçlendirmek değil, yerel yönetimleri merkezi yönetimin desteğinden bütünüyle mahrum bırakması olmaktadır. Zaten,

reformun, yerel yönetimlerce yerine getirilen hizmetlere ve yerel yönetimlere aktarılan hizmetlere daha fazla kamu kaynağı ayrılması sonucunu doğurmadığı, bunun da yerel yönetimlerin mali sorunlarının daha da ağırlaşması sonucuna yol açacağı çok açık. Dolayısıyla, devletin "kalkınmanın öncüsü" konumuna son veren ve kamu hizmeti üretme kapasitesini gerileten böylesi bir reform paketini, ekonomik gelişme, toplumsal refah ve demokratikleşme amaçları açısından olumlu bir adım olarak göremediğimi belirterek bitirmek istiyorum. Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI: Dr. Tayfun Çınar'a da teşekkür ediyorum.

KENTLEŞME VE ÇÖP SORUNU

Dr. Ethem TORUNOĞLU

1.Kentleşme ve Çevre

Uygarlık ve insanlık tarihi, dünyadaki doğal varlıkların kullanılması ve tüketilmesi ile doğrudan ilintilidir. Ancak, özellikle sanayi devrimi ile birlikte ve kapitalist, yalnızca kâr eksenli ekonomik kalkınma modelinin bir yansıması ya da doğal sonucu olarak, doğal varlıklar tükenmeye, kirlenmeye başlamıştır. İnsanlıkla birlikte...

Özellikle, 20. Yüzyılda, hızlı teknolojik gelişme ile birlikte, nüfus artışının, kentleşmenin ve sanayileşmenin doğa üzerindeki baskısı tehlikeli boyutlara ulaşmış, yüzyılın sonuna doğru ise, toplumlar, çevreleri ile olan ilişkilerinden kaynaklanan bir dizi sorunla karşı karşıya bulduklarının ayırımına varmaya başlamışlardır.

Çevre sorunları birdenbire ortaya çıkmamış, zaman içinde, değişik etkenler nedeni ile bugünkü boyutlarına ulaşmıştır. Üretim ilişkileri, üretim araçlarının biçimi, kullanımı, mülkiyeti, sanayileşme, kentleşme, nüfus, göç, yoksulluk, barınma, açlık çevre sorunlarını oluşturan ya da derinleştiren olgulardır.

Bugün, Dünyada ve Türkiye'de, kent ve çevre sorunlarının kökeni, hızlı ve çarpık sanayileşmeye, sürekli kâr olgusuna, teknolojinin insana ve doğaya dönük yüzünün kullanılmamasına dayanmaktadır. Bu noktada, gerek kapitalizmin "gelişim" yasaları ve hakim üretim sürecinin doğası gereği, doğayı ve insanı sömürme ekseninde şekillenen kalkınma, gerekse de bu anlayış ile biçimlenen yaşam alanları, insanın kendisine ve doğaya yabancılaşmasını da beraberinde getirmiştir.

Doğal ve tarihi çevre yanında, büyük kentlerin sorunları, Türkiye'nin gündeminde ilk sıraları almaya başlarken, sorunların

çözümü noktasında kalıcı ve doğru politikaların oluşturulması yönünde önemli eksiklikler bulunmaktadır.

Günümüzde, sağlıksız ve çarpık kentleşmeyi yaratan sorunlar çok çeşitli ve karmaşık görünmektedir. Bu sorunların başında, son yılların toplumsal ve ekonomik politikalarının sonucu olan göç gelmektedir. İç göç, büyük nüfus artışını, işsizliği, güvenlik sorunu ve büyük çapta gecekondulaşmayı beraberinde getirmiştir. Kent toprakları, kaçak yapılaşmalarla büyük bir erozyona uğramış, planlama mekânizmaları yetersiz kalmıştır. Büyük su havzaları yapılaşmaya açılmış ve gecekonduluk ile sarılmıştır. Böylece, Türkiye'nin birçok kentinde insanın temel gereksinimi su, yeterince ve sağlıklı bir şekilde sağlanamaz duruma gelmiştir. Kent topraklarının kullanımındaki çarpıklıklar, birçok kentin çağdaş bir kent olmasını engellemiş, yaşanması zor kentler doğurmuştur. Ulaşım sorunu, içme suyu temini, katı atıkların toplanması ve giderimi, yeşil alan, gürültü gibi çevresel sorunların geldiği nokta bilinmektedir. Bir başka deyişle, kentlerin çağdaşlık düzeyini saptayan standartlar istenilen düzeyin çok gerisindedir. Bugün, insan yerleşimleri politikaları açısından ele alındığında, Türkiye'nin birçok kentinde sağlık ve çevre sorunlarının öncelikli sorunlar olduğu gözlenecektir. İstanbul, Diyarbakır, Van, Adana gibi kentler (var olan zorunlu göç ve diğer kentsel sorunlar yanında) her türlü olumsuzluğa rağmen, sadece insan yerleşimlerinin var edilmesi noktasında dahi incelemeye değerdir.

Fiziksel yetersizlikler, kuşkusuz kent kültürünün de sağlıklı bir biçimde yeşermesini engellemiş ve bugünkü karmaşa ve niteliksizlik ortaya çıkmıştır. Kentte yaşayan, fakat sosyolojik anlamda kentli olmayan, "kentleşmeyen" bireylere yönelik "popülist" politikalar, çıkarıcılığı arttırırken "kent kültürü" yerine yoz bir kültür doğmuştur.

Oysa ki, kentleşme sürecinin çağdaş ve yaşanabilir bir çizgiye çekilebilmesi, sosyal, ekonomik ve teknolojik değişkenlerin toplum yararına kullanılmasını gerekli kılmaktadır.

2. "Çöp Dağları" Kentleri Tehdit Ediyor

Tüketim alışkanlıklarının değişmesi ile yaygınlaşan ambalajlı ürün kullanımı ve "kullan at" türünden malzemeler bugün dev boyutlara ulaşan çöp sorununun başlangıç noktası olmuştur. Örneğin, yapılan bir araştırmada, ABD'de New York kenti çöp toplama merkezi "Fresh Kills"e haftada yüz bin tondan fazla çöp atılmaktadır. Bu miktar,

Mısır'da bulunan piramitlerden on kat daha büyük bir kitleye karşılık gelmektedir. Bu kapsamda, yapılan başka bir araştırmada ise aşağıdaki veriler ortaya çıkmıştır:

Çöplerin içerik olarak ;

% 25 fast food olarak tabir edilen , yemek ve gıda ambalajları

% 30 polistren köpük

% 25 kağıt

geri kalan atıkların ise ağırlıkla plastik türü atıklar olduğu görülmüştür.

Öte yandan, plastik atıkların ya da plastik türevi atıkların çöp dağlarını oluşturan atıklar içinde zehirli radyoaktif atıklardan sonra en tehlikeli atık türü olduğu da saptanmıştır. Bu noktada, kola kutularından pet şişelere, hastane atıklarından radyoaktif atıklara kadar çöpün içeriğini oluşturan malzemeler çeşitlilik ve "bolluk" göstermektedir. Böyle bir "bolluğun" yaşandığı dünyada , aynı zaman diliminde Afrika'da insanlar açlıktan ölmektedir...Ve, tüketim toplumu gerçeği, insanlığın karşısına çöp dağlarını ve atık sorununu yaşamsal önemi tartışılmaz bir şekilde çıkarmaktadır.

3. " Çer Çöp " den Çöp Yönetimi ve Çevre Bilincine Doğru

Ülkemizde çevre sorunlarına yönelik genel ilgisizlikten, çöp ya da katı atık sorunu da nasibini almıştır. Çevresel yaklaşımların "lüks" olarak görüldüğü yıllardan , "herkes kendi evinin önünü süpürse yeter" anlayışına gelinmiş, ancak bu tür yaklaşımların ciddiyyetten uzak, bilimsel temeli olmayan ve günü kurtaran politikalar olduğu yaşanan acı deneyimlerle kanıtlanmıştır.

Bugün artık, gelişmiş ülkelerde, çevre sorunlarına yönelik çözüm arayışlarında ve politika öngörülerinde; temiz üretim yaklaşımı öne çıkmaktadır. Kirlilik oluşmadan önleme , az atık üretilmesi temel ilkeler olarak benimsenmektedir.

Bugün, Türkiye'de hızla artan nüfus, göç ve sağlıksız kentleşme gibi nedenlerle birlikte toplam katı atık (çöp) miktarı da çok büyük boyutlara ulaşmıştır.

Son dönemde;Türkiye'de çöp sorununun önem kazanması ve bu sorunun birçok kent ve belde yönetimi açısından ciddi bir çevresel sorun haline gelmesi konunun tartışılmasını da beraberinde getirmiştir. Ancak, bu tartışmaların yararının yanında yoğun bir kavram kargaşası

yaşanmakta ve bilimsellikten uzak yaklaşımlar da uygulayıcıların gündemine gelebilmektedir.

4. Türkiye'de Çöp Yönetimi

Evsel ve sanayi katı atıkları, hastane atıkları kentlerdeki katı atıkların büyük bölümünü oluşturmaktadır. Bu atıkların toplanmasından depolanmasına ve yeniden kazanımı süreçlerine kadar, ayrı işlemlere tabi tutulması gerekmektedir. Bunun yanında toplumun tüketim ve kullanım alışkanlıklarının da gözden geçirilmesi ile birlikte ekonomiye yeniden kazandırılacak doğa ile uyumlu malzemelerin kullanımı tercih edilmelidir.

Gelişmiş ülkeler olarak adlandırılan batılı ülkelerde, çevre koruma teknolojilerinde görülen yeni bilimsel yaklaşımlar, çöp yönetimi konusunda da etkili olmuştur. Bu noktada, "Çöp Yönetimi" konusunda genel kabul gören tercih ve yaklaşımlar netleşmiş ve uygulanmaya başlanmıştır. Buna göre, çöp yönetimi alanında sıralama şu şekilde oluşmuştur:

Atık Miktarının Azaltılması

Atıkların Yeniden Kazanımı

Düzeni Depolama ve Nihai Bertaraf

Türkiye'de katı atık/çöp stratejisi geleneksel olarak kalkınma planlarında ya da ilgili yasalarda yer almamıştır. Çöp yönetimi ve stratejisine yönelik yaklaşımlar Birleşmiş Milletler'in UNDP, UNEP birimleri kanalı ile oluşturduğu belgelerde/ raporlarda yer bulmuştur. Bu konuya, yönelik bütünlüklü bir yaklaşım ise ancak, "Türkiye Ulusal Çevre Eylem Planı" isimli belgede ortaya çıkmıştır. (1998)

Avrupa Birliği ile her alanda uyum ve işbirliğinin "dillerden" düşmediği bir kesitte, sadece katı atık alanındaki çelişkiyi hatırlatmayı etik bir sorumluluk olarak görmek gerektiği açıktır.

Avrupa Birliği ortamlarında çevre politikaları içinde bir alt başlık olarak atık konusu 1975 yılında topluluk mevzuatı içinde yürürlüğe giren "Atık Yönergesi" ile düzenlenmiştir. Bu konudaki eksiklik ve Türkiye'nin bu alandaki 15 yıllık rötarı ise bilimsel olarak açıklanamayacak bir durumdur. Ayrıca, ülkemizde katı atık alanındaki politika yoksunluğu bu eksikliği daha da derinleştirmektedir.

Avrupa Birliği'nde 1970'lerde şekillenen politikalar;

Önleme

Geri Kazanım ve Yeniden Kullanım

Güvenli Bertaraf gibi yaklaşımlar halihazırda ülkemizde uygulama alanı bulamamaktadır.

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası' nın 2002-2004 Çalışma Dönemi Raporunda da belirtildiği üzere kentsel altyapı hizmetleri yıllardır kamusal bir sorun olarak ortada durmaktadır.

Ülkemizde kentsel ve endüstriyel çevre hizmetleri ile ilgili yatırımlar 1990'lı yıllar itibarı ile hızlı bir artış göstermiştir. Bu süreç, ulusal ve uluslararası düzeyde artan toplumsal bilinçlenme ve gelişen bilgi ve teknoloji birikiminin sonucunda hayata geçirilen kurumsal, yasal ve mali düzenlemelerle şekillenmiştir.

Kentsel Çevre Hizmetleri

Ülkemizdeki kentsel çevre hizmetlerinde 2001 yılı itibarı ile erişilen durum Çizelge.1 ve Şekil.1'de özetlenmektedir.

Çizelge 1: Kentsel Altyapı Ve Çevre Hizmetleri (2001)

Sektör	Hizmet veren belediye sayısı	Toplam miktar *	Hizmet alan nüfusun toplam nüfusa oranı (%)
Su şebekesi	2925	4.200	72
İçmesuyu arıtımı	110	1.700	30
Kanalizasyon	1879	2.726	75
Atıksu arıtımı	170	1.207	17
Katı atık toplama	2915	25.100	77
Katı atık bertaraf	15	8.521	24

* sular için milyon m³/yıl, katı atıklar için 1000 ton /yıl

Bu veriler ışığında;

- Günlük yaşantımızda doğrudan etkileri hissedilen su temini, kanalizasyon ve katı atık toplama konularında göreceli olarak daha başarılı bir performans gözlemlenmektedir.

- Bununla beraber, olumlu/olumsuz etkilerinin uzun vadede ve dolaylı olarak hissedilmesi sebebiyle içme suyu arıtımı, atık su arıtımı ve katı atık bertarafı konularında hala olması gereken düzeyin çok altında olduğu değerlendirilmektedir.

Kentsel çevre hizmetlerinde, 1995-2001 yıllarında yapılan çalışmalar sonucunda elde edilen artış ise değişik açılardan Çizelge.2 ve Şekil.2'de değerlendirilmektedir.

Çizelge 2: 1994-2001 Yılları Arasındaki Kentsel Çevre Hizmetlerindeki Artışın Değerlendirmesi

Artış	Su Şebekesi	İçme Suyu Arıtımı	Kanalizasyon	Atık Su Arıtımı	Katı Atık Toplama	Katı Atık Bertaraf
Tesis sayısındaki artış	149 %	183%	158%	273%	147%	750%
Hizmet performansındaki artış	130%	180%	181%	447%	141%	602%
Hizmet alan nüfusun yüzdesindeki artış	107%	134%	145%	175%	110%	576%

Bu veriler ışığında son 5 yılda, göreceli olarak;

- En yüksek yatırım artışı katı atık bertarafı alanında elde edilmiştir;
- Yatırımların performansı açısından en yüksek başarı atıksu arıtımı alanında kaydedilmiştir.

• Hemen hemen tüm alanlarda, yatırımlarda elde edilen artışa rağmen, hizmeti alan nüfusun toplam nüfusa oranında elde edilen artışın daha düşük değerlerde kaldığı gözlemlenmektedir.

Bu çerçevede, kentsel, bölgesel ve ulusal planlama çalışmalarıyla eşgüdümünün sağlanmadığı sürece teknolojik yatırımların tek başına sorunların çözümünde yeterli olamayacağı sonucuna varılabilir.

Endüstriyel Çevre Hizmetleri

DİE'nin 1997 yılı İmalat Sanayi Atık Envanteri verileri Çizelge.3 'de sunulmaktadır.

Gösterge	1995	1996	1997
Toplam endüstriyel atıksu (milyon m ³ /yıl)	740	774	767
Toplam arıtılan endüstriyel atıksu (milyon ³ /yıl)	164	136	177
Toplam atıksu arıtma tesisi sayısı (fiziksel, biyolojik, ileri arıtım)	470	499	479
Arıtılan atıksuyun toplam atıksuya oranı	22%	18%	23%

Bu bilgiler göstermektedir ki;

- Endüstriyel atıksuların arıtım oranının kentsel atıksuların arıtımından hala daha yüksek olduğu gözlemlenmektedir. Ancak kentsel atıksuların arıtımında son dönemde herhangi bir artış yaşanmaması düşündürücüdür.

Yine DİE verilerine göre,

- Ülkemizde her yıl 5.5 milyon ton tehlikeli atık oluşmakta ve bunun yalnızca yüzde 1'i yönetmeliklere uygun bertaraf edilmektedir.

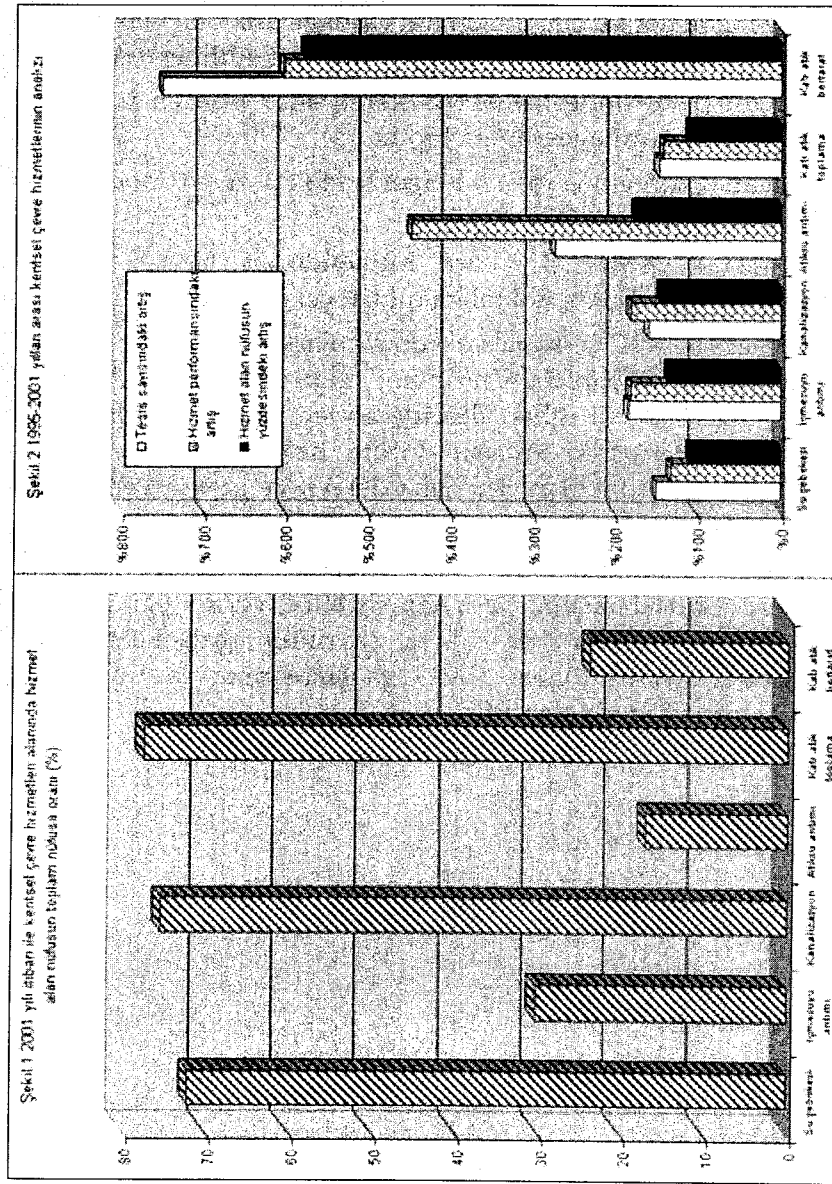
- Turizm sektöründe faaliyet gösteren 4459 tesisten yalnızca 848'i (yüzde 19) atıksu arıtma tesisine sahiptir.

- Toplam 45 organize sanayi bölgesinden ancak 10 tanesinde (%22) atıksu arıtma tesisi mevcuttur.

Bu bağlamda;TMMOB Çevre Mühendisleri Odası VI. Dönem Yönetim Kurulu aşağıdaki noktalara dikkat çekmektedir;

- Kentsel katı atık ve kanalizasyon alanlarındaki veriler en son 2001 yılı itibarı ile 17 Şubat 2004 tarihinde güncellenmiştir. Ancak diğer alanlarda hala 1998 yılı itibarı ile elde edilen verilerle yetinilmektedir. Günümüz koşullarındaki en son durum hakkında daha sağlıklı bir değerlendirme için tüm alanlarla daha detaylı ve güncel verilere ihtiyaç duyulmaktadır.

- Bütün alanlarda niceliksel değerlendirmelere ek olarak yatırımların finansal analizi, tesislerin işletme verimliliği ve teknoloji seçimi vd. konularda da daha ayrıntılı çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Yeni dönem ÇMO çalışmalarının bu alanlarda da yoğunlaştırılması yararlı olacaktır.



Türkiye’de kentleşme hızı ve kentsel altyapı hizmetlerinin durumu yukarıda özetlenmeye çalışıldığı gibi oldukça olumsuz bir tabloyu ortaya koymaktadır. Bu verileri biraz daha dikkatli incelemeye aldığımızda, olayın bir başka boyutu ortaya çıkmaktadır. Kentsel altyapı hizmetlerinin özelleştirilmesi, bu hizmetlerin ticarileşmesi ve yabancılaşması...

Çöp hizmetlerinde toplama, taşıma ve bertaraf aşamalarının yatırım konusu olarak ele alınması ilk kez Türkiye gündemine Dünya Bankası finansmanlı “ Çukurova Kentsel Gelişme Projesi ” ile gelmiştir. Bu noktada, “ Türkiye İçin Katı Atık Yönetimi Strateji ” çalışmaları dahi yabancı finansman ile yapılırken, yatırımlarda da yabancı tekellerin öne çıkması yadırganmasa gerektir. Çöp hizmetlerini kapsayan yatırımların ortak özelliği, fizibilite çalışmalarının dış finansman ile yabancı şirketlerin yer aldığı özel müşavirlik şirketlerine yaptırılmasıdır. Bu arada, kamu yönetiminde reform adı ile gündeme gelen yeni liberal politikalar yerel hizmetlerin de özelleştirilmesini ve ticarileştirilmesini Belediyelere bir “ fırsat ” olarak sunmuştur. Böylece, yıllar içerisinde, özellikle de 2000’li yıllarla birlikte kentsel hizmetlerin taşeronlar eliyle yapılması ağırlık ve öncelik kazanmıştır. Bu noktada, belediyelerin katı atık yönetim planlarının olmaması, yetişmiş ve ehil teknik elemanların istihdam edilmemesi, akçalı kaynak sorunu beraberinde yeni bir sömürü mekanizmasını ortaya çıkarmıştır.

Yabancı Çok Uluslu Şirketlerin, çöp , kent temizliği, kanalizasyon, su, yol gibi alanlarda proje ve inşaat işlerine talip olmaları ise bu alandaki kar marjını açıklaması açısından ilginçtir. Bu konuda, Genel-İş Sendikası’nın “ Emek Araştırma Dergisi ” nin 2003/1 sayılı nüshası çöp hizmetlerindeki taşeronlaşmayı ve uluslar arası tekellerin bu alandaki etkinliğini artırmasını sayısal verilerle ve belgelerle açıklayan önemli bir araştırmadır.

5. Kentlerin “ Alinyazısı ” Çöplükler ve Yeni Bir Sömürü Alanı Olarak Çöp Yönetimi

Çöp Yönetimi ile ilgili çalışmalarda en önemli unsulardan biri atık miktarı ve bu miktarın yıllara göre artışıdır. Atık miktarı ile birlikte atığın niteliği ve kompozisyonu da önemli bir etken olarak görülebilir. Bu kapsamda, atık azaltılması konu ile bağlantılı çalışmaların daha kolay yürütülebilmesi açısından önemlidir. Atık miktarının azaltılması ise doğrudan üretim ve tüketim süreci ile bağlantılı yaklaşım, tercih ve alışkanlıklarla ilgilidir.

Bu noktada, çöp yönetiminde yeniden kazanım, kompost ve hayvan yemi üretimi, yakma, düzenli depolama gibi yöntemlerin birlikte ele alınabileceği ve tasarımın buna göre şekilleneceği süreçler örgütlenebilir. Türkiye'deki yanlış yaklaşım ya da yabancı tekellerin sunduğu proje seçeneklerindeki hakim anlayış çöp konusunda tek çözüm seçeneği olduğu yönündedir. Oysa ki; çöplerin sadece depolanabileceği veya yakılabileceği gibi seçenekler doğru ve ekonomik çözümler değildir. Burada, "Çöp Yönetimi" bilimsel bir ciddiyetle ve kamusal bir sorumlulukla ele alınmalıdır.

Sonuç olarak, kentleşme hızının ve nüfus artışı ile birlikte göç olayının da yavaşladığı bir süreçte, çöp sorunu halihazırda kentlerimiz için ciddi bir konu başlığı olarak ortada durmaktadır. Sorunu çözmeye yönelik çabalar çoğunlukla kamusal bir duruştan yoksun ve bilim-teknolojiyi ihmal eden bir yerden olmaktadır. Bu durum ise, belediyelerle yabancı tekelleri baş başa bırakan bir ortamı beslemektedir.

Bugüne kadar, kentsel temizlik hizmetleri, dünya genelinde kamu yönetiminin görev ve etkinlik alanlarından biri olarak tanımlanmış ve örgütlenmiştir. Bu hizmetler çoğunlukla, yerel düzeyde yürütülmekte ve ağırlıklı belediyeler tarafından üstlenilmektedir. Belediyeler, bazı teknik ve akçalı eksiklerine rağmen bu hizmeti kendi örgütleri ve kamu kaynakları ile yürütebilecek kapasiteye genelde sahiptirler. Belediyeler, bu hizmetlerin yürütülmesinde hala önemli bir ağırlık taşımakla birlikte, bu alanda hızlı bir özelleştirme-yabancılaştırma süreci yaşanmaktadır. Kamu Yönetimi Temel Kanunu' nun bir parçası olarak yayımlanan yeni Belediyeler Kanunu (Kanun No: 5272) ve Büyükşehir Belediyesi Kanunu (Kanun No: 5216) bu süreci fazlası ile hızlandıracak hükümler taşımaktadır. Bu noktada, önümüzdeki dönem, temizlik hizmetlerinin özelleştirme uygulamaları ile her aşamasında (çöp toplama, taşıma ve bertaraf, hatta geri kazanım dahil) özel hukuk kurallarının tesis edileceği bir dönem olacaktır. Bu politika, kentsel altyapı alanında, ülkemizin bağımlılık ve sömürü ilişkilerini derinleştiren bir durum yaratacaktır.

Bu noktada, başka türlü bir belediyecilik hizmetinin mümkün olduğuna inanmakla başlayacak her şey ...

İkiye böldüğümüz iki ayrı oturumda, birbirinden değerli, birbirinden ilginç konuşmalar dinledik.

Sabahki oturumun konuşmacıları buradadır. Sayın Tekeli, siz buradasınız. Sayın Tanık, Sayın Şengül de buradalar. O oturumda

yapılan konuşmaların ve öğleden sonraki oturumda yapılan konuşmaların sahipleri de buradadır. Sayın Hamamcı ve Sayın Adıgüzel de burada.

Toplantı salonunda bulunan değerli katılımcılardan, soruları varsa, sorularını sormalarını rica ediyorum. Değerlendirme yapmak istiyorlarsa, katkıda bulunmak istiyorlarsa, onu yapmalarını rica ediyorum. Fakat bunları kısa bir şekilde dile getirirlerse, konuşmacıların da yanıt vermek için yeterli zamana sahip olmaları mümkün olur herhalde.

Bir ikinci anons konusu olması gereken de şudur: Yerel basın, bu önemli Kent Kurultayı Toplantısına sunulan bildirilerin özetlerini istiyor. Konuşmaları yapan kimseler tarafından, bunların seri bir şekilde birkaç paragraf halinde hazırlanarak kendine verilmesini rica ediyorum. Eğer mümkünse, konuşmacı arkadaşlar uygun zamanlarında birkaç paragrafla konuşmalarının ana tezlerini özetlerlerse, basına intikal ettirmiş oluruz.

Sayın Belediye Başkanım, buyurun efendim.

MEHMET YELOĞLU (Antakya Belediye Başkanı): Sadece özetler değil de, mümkünse bildirilerin tümünün yayınlanması...

OTURUM BAŞKANI: Sayın Belediye Başkanım, bunu arkadaşlardan da rica etti. Zannediyorum, ayrıca yayınlayacaklar.

Buyurun.

MİTHAT KALAYCIOĞLU (Antakya Belediye Meclis Üyesi-Gazeteci): Sabahki oturumda, iki konuşmacımızın ilgilendiği konuyla ilgili bir sorum var. Tabii içinde çalışmalarını olduğu için bu sorumu kendilerine yöneltiyorum.

Örgütlü toplum, örgütlü kent ve halkın kent yönetimine katılımıyla ilgili olarak, son dönemlerde halkın kent yönetimine katılımıyla ilgili sadece belediye yönetimlerinin kendi istekleri olduğu takdirde, yönetim istedi takdirde, halkın dinamik güçleriyle birlikte kenti yönetme talebi doğabiliyor. Bu, son dönemlerde çıkan Yerel Yönetimler Yasasında neden yasallaşmıyor? Bu dinamik güçler kent yönetiminde söz sahibi olabilecek bir ortama getirilmemelerinin gizli bir nedeni var mıdır, yok mudur? Bu konuda çalıştıkları için, bunun biraz daha açılmasını rica ediyorum. Arkadaşlar sabahleyin biraz kapalı bir şekilde bu konuya değindiler. Bazı yerel yöneticiler kendi meclisleri dışında kent dinamiklerini dinliyorlar, kentin yönetimi konusunda ve alınacak

kararlar konusunda onlarla paylaşım yapabiliyorlar; ama bu yasal değildir. Bunun yasalaşmama nedenleri var mıdır?

Teşekkür ederim efendim.

OTURUM BAŞKANI: Buyurun.

Doç. Dr. TARIK ŞENGÜL: Katılıma ilişkin yeni taslaklarda aslında yeni düzenlemeler var, Yerel Gündem 21 sürecine yönelik bir düzenleme yapılıyor; ama burada, onun ne tür bir statüye kavuşturulduğuyla ilgili bir şey var. Aslında mevcut durumda yerel yönetimlerin önü açık. Burada yasallığı bir zorlayıcı olarak değil, ama yapılabirliğine yönelik bir ibareyle bir anlamda düzeltiyorum.

Yerel Gündem 21 ve benzeri türden yeni birtakım yapılanmaların şöyle bir sıkıntısı var: Statüleri çok belirsiz. İkincisi, belediyelerin ya da valiliklerin öncülüğünde kuruluyorlar, ev sahipliğini onlar yapıyor. Sabahki oturumda da sözünü ettiğimiz gibi, zaman zaman çatışıyorlar, zaman zaman da birbirleriyle ittifaklar oluşturuyorlar. Bir sürü örnekte, bu Yerel Gündem 21 çerçevesindeki meclisler, komiteler vesaire, bunlar zaman zaman belediye başkanlarınca da kullanılabilir; yani onu da bu kayırmacı ilişkilerin bir parçası haline getirebiliyorlar ya da bir çatışma ilişkisi çıkabiliyor. Yerel Gündem 21 içinde etkinlik gösteren kesimler, belediye bu kadar yakın olunması ya da belediye başkanının sürekli süreçlere müdahale etmesinden rahatsız. Bunun en önemli şeyi, her belediye başkanıyla birlikte Yerel Gündem 21'in genel sekreteri değişiyor. Bu, aslında sivil toplum diye adlandırılan alandaki bir süreç siyasetçilerin bir müdahalesi demek.

Bu, ilk kurguda arzulanan bir şey değildi; ama yapılanlar böyle ortaya çıkınca, bir yandan kullanılan bir etkinlik oluyor. Bir sürü belediye başkanı gidip sağda solda, "Bizim belli platformlarımız var, katılımı arttırıyoruz" diyor, ama bir taraftan da ne yapması gerektiğini söylüyor. Bir taraftan çelişkiler çıktığında, o ilişkileri düzenleyen yöneticiler başta olmak üzere, bazen bütün etkinlik lağvediliyor. Dolayısıyla bu süreç, sağlıklı bir yapıya doğru gitmiyor. Yeni yasal çerçeve de, birinci kaygısının bu tür süreçleri düzenlemek olduğuna çok emin değilim; yani bu katılım sorununu çözmeye yönelik bir yasal düzenlemeyle karşı karşıya olduğunu zannetmiyorum. Bu, çok cılız bir biçimde düzenleniyor ve birincil amaç olarak ortaya konulmuyor. Bence, bu tür baskılar zaten aşağıdan yukarı doğru gelmediği sürece de, siyasilerin iyi niyetine bırakıldığı sürece de bu tür şeyler çözülmeyecektir.

OTURUM BAŞKANI: Sayın Şengül, teşekkür ediyorum. İlhan beye de söz vereceğim.

Antakya, Yerel Gündem çalışmaları bakımından özel yeri olan kentlerimizden bir tanesidir. Sayın Rektör Yardımcımız Profesör Cemal Yükselen, buradaki Yerel Gündem 21'in Genel Sekreterliğini yapmış değerli bir arkadaşımızdır. Yani Yerel Gündem çalışmalarını, "Hiç işe yaramaz, göz ardı edilmeli, belediye başkanının serbestisine atanan araçlar olarak kullanılıyor" demek ne kadar yanlışsa, "Bütün ümitlerimizi Yerel Gündem 21'in çalışmalarına bağlayalım" demek de o kadar yanlış olabilir.

İzin verirseniz, Sayın Tekeli'den sonra Sayın Cemal Yükselen'e de söz vereyim. O da deneyimleri hakkında birkaç sözle bizi aydınlatsın.

Sayın Tekeli, buyurun.

Prof. Dr. İHLAN TEKELİ: Konuyu açıklamak için, şöyle bir soru soracağım: Bizim temel gayemiz, temel tartışma konumuz ne? Biz, bir anlamda halkın siyasi karar verme süreçlerinde pay sahibi olmasını istiyoruz. Bir yandan da bu belediye başkanının iktidarını sınırlamış gibi görülse de, öteki taraftan da belediye başkanının yalnızlığını ortadan kaldıran bir şey olarak görmek gerekir.

Çeşitli zamanlarda bazı belediye başkanlarına danışmanlık yaptığım için biliyorum; çok güçlü yetkilerle donatılmış, bir anlamda başkanlık denilen sistem, aslında Türkiye'de belediyede var. Ama bu başkan, çöpçülerin giyeceği elbisenin kumaşından bilmem nereye kadar bütün kararları tek başına vermek durumunda kalıyor. Bu, hem bir güç, hem de büyük bir yalnızlık, taşınması zor olan bir olay. O zaman, bizim iktidar anlayışımız, demokrasideki iktidar anlayışımızın demokratikleşmesi gerek. Yasal meseleler bir tarafa, eğer kafamızda sistem demokratikleşirse, bunun yasal yansımaları kolay. İktidar nedir, önce kafalarımızda bunu yanıtlamak gerekiyor.

Her partinin içindeki siyaset yapma kültürüne bakarsanız, Türkiye'de bir parti -A partisi, B partisi, hangisi olursa olsun- seçimle iktidara geldikten sonra, bir süre sonra parti içinde şöyle bir soru ortaya çıkar: "Yahu, iktidara geldik, bir türlü iktidar olamıyoruz." Bu, ne demektir; "fevri davranamıyoruz" demektir. İktidarı fevri davranmak olarak gördüğümüz zaman, iktidar olmak sorunu diye bir şey ortaya çıkıyor.

İktidar olma, iktidara geldiğinde bir siyasi partinin kadrolarının çıkarlarını savunmak mıdır; yoksa iktidar gücünün meşruiyetinden yararlanarak, bir anlamda halka emrivakiler halinde bir şeyler yapmak mıdır? İktidarı böyle algıladığımız zaman, bunun içinde katılımcılığa yer yoktur. Ama iktidar, eğer bir toplumun belli konularında toplumda oydaşma yaratmak süreci olarak anlaşılırsa, o zaman da halkı bunun dışına çıkartma olanağı yoktur. Burada bir iktidar kavramı meselesi var.

Günümüzün demokrasisi şuna doğru gidiyor: Bir belediye başkanının, bir başbakanın iktidarı, o topluma yarattığı emrivakilerle ölçülüyor, toplumda yaratabildiği oydaşmaların sayısı ile ölçülüyor. Bir belediye başkanı, bir başbakan, ne kadar çok sorun üstünde oydaşma yaratıyorsa, o ne demektir; aslında hiç sıkıntı olmadan, çok az tepki duyarak işlerin uygulandığı bir ortam demektir. Belediye başkanı, bunların sayısını ne kadar çok arttırabiliyorsa, hem iktidarını kullanıyor demektir, hem de halkı da şeyin içinde tutuyor demektir.

Belediye başkanı dostlarımızla bu katılımcılık vesaire meseleleri tartışıldığı zaman, belediye başkanı dostlarımız genellikle, "Katılıma açığız" gibi sözleri kolayca söylüyorlar. Ben, onlara bir tez öneriyorum, kendilerine sormaları gereken bir soru. Acaba akıllarına bir örnek geliyor mu ki, süreci başlattığında kendilerinin doğru düşündüğü çözümü, dışında bir çözümü içten benimsemiş olsun? Demokratlığın testi bu noktadan geçer. Eğer kendi doğrunuzu, o platformu kullanarak başkalarına endoktrine edecek şekilde kullanıyorsanız, orada demokrasi filan yoktur, tek taraflı bir ilişki vardır. Bir diyalogun olabilmesi için, kendisinin de bu süreç içinde değişmesi gerekir. Yani bir karşılıklı öğrenme sürecinin varlığı halinde bir demokratik platformdan söz ettim.

OTURUM BAŞKANI: Teşekkür ederim.

Cemal bey, kısaca açıklamalarını rica ediyoruz.

Prof. Dr. CEMAL YÜKSELEN: Teşekkür ederim.

Öncelikle şunu belirtmek istiyorum: Öğretim üyesi olarak çalışma alanımın kamu yönetimi olmadığını, bu nedenle de sözcüklerimin ve ifadelerimin değerlendirilmesinde yapılabilecek hataları da hocalarımın bu çerçevede değerlendirmesini belirtmek istiyorum.

Yerel Gündem 21 Pratiğini, Antakya'da doğum aşamasından itibaren yaşayan bir öğretim üyesiyim. Doğrusunu isterseniz, değerli hocalarımın görüşlerine içtenlikle katılıyorum. Ben de öncelikle bu

modeli tanımlamaya çalıştım. İnternet'i epey bir taradım. Doğrusunu isterseniz, bir de bugüne kadar alışılmamış böyle bir anlayışı bir kentin belediyesinde ve de sivil toplum kuruluşlarıyla nasıl gerçekleştirebileceğimizin merakı içinde kendimi bu işin içine attım. O zamanki bilim insanı kimliğiyle bu işi belki daha kolay yapabileceğimiz düşüncesi vardı.

Bu konuda yaşadığım pratiklerden bir-iki şeyi söylemek istiyorum. Adı güzel, hedefleri güzel; ama mesela bir Yerel Gündem 21 Genel Sekreterleri Toplantısında bulunduğum sırada gözlemledim ki, Türkiye'de bu işe ilk kez 1997 yılında başlayan ve arkasından gelen kentlerin önünde olan kentlerde bile halkın Yerel Gündem 21 konusundaki bilinç düzeyi ya da bu projeyi sahiplenebilme düzeyi, 1992'de konulmuş olan hedefler düzeyinde değildi. Dolayısıyla o zaman, bunun Antakya için çok önemli bir proje olmadığını düşünmüştüm. Burada kurultayı topladıktan sonra da, özellikle oluşan çalışma gruplarına, başta sivil toplum örgütleri olmak üzere, tüm kentlerin katılımını sağlamak üzere çağrıda bulunduk. Elime çanta alıp, kurum kurum bu işin pazarlamasını yaptığımı da çok rahatlıkla söyleyebilirim. Ancak, handikaplardan bir tanesi şuydu -kimse alınmasın, belki birazcık daha zamana ihtiyaç var-. Bir defa, bu işin belediye başkanlarının önderliğinde yapılmasının yaratmış olduğu bir çekingenlik vardı; çünkü belediye bir siyasi kurumdu. Bu arada, siyasi bir kimlik taşımayan kurumların, meslek odalarının ya da diğer kurumların çatı altında mevcudiyetlerini kendi üyelerine ya da tabanlarına açıklamakta çekebilecekleri zorlukları göz önünde bulundurarak bir ürkeklikleri vardı.

İkinci bir nokta, bu belki de hepimizin ortak bir kabahati, illa birilerinin bir projede ortaklık etmesini bekleyerek, diğerlerini harekete geçirmesini bekleme yaklaşımı vardı. Başvuran arkadaşlara birbirlerinin adreslerini ve telefonlarını vermemize rağmen, hep şu söyleniyordu: "Bizi kim toplayacak." Galiba bizim katılımcılık konusunda, demokratik yönetim, anlayışı, sahiplenme konusundaki toplumsal bilinç düzeyimiz için birazcık daha zamana ihtiyacımız olduğunu düşünüyorum. Oysa bu projeyi, gerçekten de ulusal ve uluslararası düzeyde, hem sivil toplum örgütlerine, hem belediyeye, hem kente önemli açılımlar sağlayabilecek bir proje olarak görüyorum. Ama bu konuda pratikte yaşadığımız sıkıntılar, sadece bu işin belediye çatısı altında yapılmasından değil; ama aynı zamanda bilinçteki böyle bir eksiklikten kaynaklandığı şeklindeydi.

Paylaşma fırsatı verdiğiniz için teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI: Teşekkür ederim Sayın Yükselen.

Başka soru veya görüş belirtmek isteyen var mı?

Buyurun efendim.

SALONDAN: Sayın hocam, bana söz hakkı verdiğiniz için teşekkür ediyorum.

Sabahtan bu yana, sizlerin bu güzel sözlerinden alıntı yapmaya çalıştım. O kadar güzel şeyler çıktı ki, izniniz olursa, bunlardan biraz anekdot olarak geçip, ondan sonra sorumu sormak istiyorum.

Sayın Cemal hocam, ülkenin sadece siyasi erklerle yönetilmeyeceği, sivil toplum örgütlerini de önemini vurguladı. Zatiâlinizin, "Yerel Yönetim ve Özerklik" konusunu incelediniz, özerklik konusunu vurguladınız. Ayrıca, birçok olaylara değinildi. Mesela, İlhan Tekeli hocamın, "Örgütlenme, siyaset çoğulculuk anlayışını da beraberinde getirdi" şeklinde sözleri oldu.

Özellikle topraklarının yüzde 96'sı, insanların yüzdeyüzü deprem riski taşıyan ülkemde, çarpık kentleşmeye kapı aralamak veya sık sık imar affı çıkartmak ve bunu da sık sık tekrar ettirmek, halka, insanlara olan ihanet midir veyahut da onların yaşam haklarına olan saldırı mıdır? Öncelikle bunun yorumunu almak istiyorum.

İkincisi, kaliteli toplum, yaşanabilir bir kent oluşması bakımından, acaba eğitime gerektiği ölçüde pay ayırabiliyor muyuz? Halkın eğitimi, toplumların eğitimi, örgütlerin eğitimi ve örgütlenmenin de arzu ettiğimiz şekilde olduğunu söyleyebiliyor muyuz; yoksa sadece örgütlenmek için mi örgütleniliyor? Bu konudaki endişelerimin giderilmesini arzu ediyorum.

Saygılarımla.

OTURUM BAŞKANI: Teşekkür ediyorum.

Bu sorulara, arkadaşlarımızın hepsi yanıtlar verebilirler. Fakat Ahmet bey kürsüdeyken, deprem riski konusundaki sorunuzu Ahmet bey yanıtlasın.

SALONDAN: Hocam, ben, Sakarya'da, Marmara depreminde, aşağı yukarı tüm yerlerde görev almış birisiyim. Oraların dramını birebir yaşadım. Onun için, özellikle Sakarya'da, Gölcük'te, aynı yerde defalarca aynı hata işlenmiştir. Sakarya'da yine aynı yerlerde yapılaşma olmuştur. 67'de deprem olmuştur, yine aynı yerlerde yapılaşma olmuştur.

OTURUM BAŞKANI: İkinci sorunuzun cevabını Sayın Hamamcı'dan rica edelim.

SALONDAN: Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Dr. AHMET UZEL: Deprem riski taşıyan yerlerde bu riskten kurtulmak için yapılan bütün çalışmaların geçici biçimde yaşama geçirilmiş olduğunu ben de gözlemlemiş durumdayım. Şu anda büyük bir deprem yaşamış bir yörede çalışmaktayım. Bunun kendini gösterdiği ve bir psikolojik baskı yarattığı dönemde, mevcut planların, 3-5-7 katlı planların 2 kata indirilmesi, merkezi yöntemin dayatması, jeologların ve ilgili kurumların dayatmasıyla yapıldı. Aradan 4 sene geçti, 15 gün evvel 2 katların yeniden yapılaşmaya yeterli olmadığı gerekçesiyle, belediye meclisi tarafından 3 kata çıkartıldı. Bunu sivil toplum örgütleri dahi savunarak, 3 kata çıkarttılar. Bu eğitimsizlik midir, bilgisizlik midir, çaresizlik midir, ihanet midir? Sizin sözcüğünüzü kullanıyorum. İhanet sözcüğünü pek kullanmıyorum; ama bunu, "meseleleri günlük çözümlerde aramak, perspektifi olmamak" biçiminde değerlendiriyorum.

Pazartesi günü Düzce'de bulunacağım ve bu konuları tekrar tartışacağız. Düzce Ovası'nda yapı yapmak teknik olarak mümkündür; ama başka faktörler var; hava kirliliği var, ulaşımın ovanın içinden geçmesi nedeniyle ciddi çevre sorunları var. O halde, bu depremi, afeti bir faydaya çevirmek üzere, ovanın çanağında yerleşme stratejisini ve becerisini göstermek lazımdır. Bu doğrultuda adımını attık ve 7 bin konutu Kuzeydoğu yamaçlarında yaptık; yanlış-doğru, eksik-fazla. Yapılacak olan iş, onu orada üretmekken, mevcut parsellere ve toprağa sahip çıkarak, aynı yerde tekrar yükselmek, günlük kaygılardan kaynaklanan bir tavırdır diye düşünüyorum. Bu tavır, köklü bir tavırdır, toprağa bağlılıktır, topraktan elde edeceği rantı kendine çevirme kaygısıdır; başka hiçbir şey değil.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI: Teşekkür ederim Sayın Uzel.

Eğitim konusunda birkaç söz de Sayın Hamamcı'dan rica edelim.

Prof. Dr. CAN HAMAMCI: Teşekkür ederim.

Beyefendinin dediklerine katılıyorum. Kentsel yaşam kalitesi ya da kentsel çevre kalitesi dediğiniz vakit, bunlar o kadar da kolay ayrılacak şeyler değil. İsterseniz, bunu kentsel politikalara da bağlayabiliriz.

Kentsel yaşam kalitesi dediğimiz vakit, altyapı hizmetleri dedik, arıtım dedik, geri dönüşüm dedik. Bunlar bir bakıma kent yönetimlerinin yapageldiği hizmetler, bize sunduğu hizmetler. Parklar, bahçeler de bunun içine girebilir. Çünkü kent halkının ortaklaşa aldığı, tükettiği şeylerin kalitesinin yükselmesini istiyoruz.

Bir başka şey daha var; Kentsel Avrupa Şartından bu yana, giderek sosyal, kültürel içeriği de dolduruyor. Bunun içine sağlıklı yaşamayı da koyuyoruz, kültürün geliştirilmesini koyuyoruz, eğitimi de koyuyoruz. Yani bir bakıma, kentte yaşayan işgücünün -okumuş/okumamış- daha iyi yetişmesini sağlıyoruz. Böyle düşünecek olursak, aslında politikanın tüm öğeleriyle kentsel yaşam kalitesinin birbirine birleştirebiliriz. İkisini birleştirip, kentsel ve çevresel haklar çerçevesinde ele alacak olursak, bunlar birbirinden ayrılmaz. Eğitim de olmalıdır. Tabii sadece örgün eğitim, okullardaki eğitim değil. Ama bir bakıma, toplumun yaşam boyunca, depremde olduğu gibi, bir kat daha fazla çıkarsa çok mutlu olacak, kısa vadede para kazanacak; ama bir kuşak sonra belki ailesinden hiç kimse yaşamayacak, çünkü onun altında kalacak. Bu birinci aşama, halk eğitimi dediğimiz, yaşam boyu eğitim dediğimiz bir husus. Bu sağlanamazsa, gelişen dünya koşullarında toplumun gelişmesi de mümkün olmaz diye düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI: Sayın Hamamcı'ya da teşekkür ediyoruz.

Buyurun.

SALONDAN: Sayın Tayfun hocamızın anlattıklarından, kentsel altyapı finansmanının ulus-ötesi şirketlerin yönlendirmelerine ve çıkarlarına göre yapıldığını saptadık. Ulus-devletin zayıflatılması çabalarından biri olarak da sayılabilir. Ancak, hükümet olarak ne yapmalıyız; yani kentsel altyapı finansmanını nasıl sağlayacağız? Bu konuda daha adil bir finansman yaklaşımı nasıl olabilir?

OTURUM BAŞKANI: Tayfun bey, hemen buna yanıt vermeye çalışacak.

Sayın Çınar, buyurun.

Doç. Dr. TAYFUN ÇINAR: Öncelikle şunu vurgulamak istiyorum: Daha önce Kıta Avrupa'sında olan sisteme yerel yönetim bankacılığı olarak baktığımız zaman, ortak tüketim alanlarına dönük, yani onların yapılanmasına dönük olarak orta ve uzun vadeli yatırım olanaklarının sağlandığını görüyoruz. Yani düşük, orta ve uzun vadeli kredi

imkânının yerel yönetimlere verilmesi şeklinde bir sistemdi. Fransa, İngiltere ve diğer Avrupa ülkelerinde bu sistemin 1880'li, 90'lı yıllarda yaşama geçtiğini ve daha sonra gelişmekte olan ülkelere de yerleştirildiğini görüyoruz. Ama özellikle 1970'li yıllardan sonra onlarda da büyük bir değişim süreci başlamış görünüyor. Yani sermaye birikim modelindeki değişikliklerle birlikte, Kıta Avrupa'sına baktığımız zaman, Fransa'daki... De France'ın ticarileştirilmesi, hisse senetleri olarak borsada satılması ve Belçika yerel kredi kuruluşuyla birleştirilmesi, bunların da bir-iki tane daha bankayla birleşmesi, bu anlamda bir tekel haline gelmesi söz konusu. Onların da artık piyasa mekanizması içerisinde hareket ettiğini görüyoruz.

Bu kapsamda baktığımızda, sanırım şu saptamayı yapmak önemli: Özellikle Batı Avrupa ülkeleri ya da Kuzey Amerika, yani kentleşmenin büyük ölçüde gerçekleştiği alanlar, büyük ölçüde bu sorunu halletmiş görünüyorlar; yani kentsel altyapılarını büyük ölçüde halletmiş görünüyorlar. Ama asıl sorun, gelişmekte olan ülkeler. Bu anlamda, bunlara dönük faaliyetlerin gündeme geldiğini görüyoruz. Bu kapsamda, söz konusu yapılanmayı yakalama şansını yitirmiş görüyoruz. Tek alternatif olarak bize sunulan dış borçlanma, dış borçlanma da piyasa koşullarında. Ama buna gittiğiniz zaman da bölgesel eşitsizlikler, kentler arasındaki eşitsizlikler, kent içindeki eşitsizliklerin de, yani parası olanın ödemesine dönük yapıldığı zaman daha da derinleşmesi söz konusu.

Bunları söylediğimde, belki sizin sorunuza tam yanıt veremiyorum; çünkü bir alternatif model üretme gibi bir kaygım söz konusu değil. Burada sadece olan durumu sosyal sınıflar açısından ve ülkeler arasındaki denge açısından değerlendirmeye çalıştım.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI: Sayın Çınar'a teşekkür ediyorum.

Son bir soru daha alalım.

SALONDAN: Bütün katılımcılara teşekkür ediyoruz ve "İlimize hoş geldiniz" diyoruz.

Hocamızın belirttiği gibi, izleyicilerimizin çoğu belli bir yaşın üstünde, doğru. Yaşım 54. 8 yaşındayken, şehrin bir ucundan diğer ucuna güvenlik içerisinde gidebilirdim. Şu anda çocuğumu, gündüz ya da gece, belirli bir yerden bir yere göndereceğim zaman büyük kuşku duymaktayım. Kentimiz, uygarlık olarak tarihin en eski kentleşmiş

alanlarından birisidir ve bu kültürünü belirli bir noktada koruyabilmiştir. Ama son 40 yılda tüm yerel yönetimler, en hafif tabiriyle, kentin tahrip edilebilmesi ve halkın da bu konudaki bilinç eksikliğinden ötürü güçsüz düştü; yani Antakya Kenti, bir günde bu noktaya gelmedi.

Konulara genel olarak değindiniz, ama En son fotoğrafı Sayın Çınar hocam çizdi.

Yerel yönetim hizmet sunarken, bir kamu hizmeti sunan, insanı esas alan ve insanın refahı ve mutluluğu için bir hizmet mi sunacaktır; yoksa, bir işletme mantığıyla bir holding, kâr getiren bir olay mıdır? O kentte yaşayan yurttaşlar bu holdinge gelir sağlayan müşteriler midir; yoksa, genel üretimi, insanlığın refahı ve mutluluğu için ayrılması gereken payı, ticari kaygı gütmeyen, kamu örgütlenmesi eliyle sunması gereken bir hizmet midir? Birinci sorum bu.

Buna bağlı olarak, "sivil toplum, ulus-ötesi sermaye" gibi birtakım kavramlara değinmek istiyorum. İnsanların kafalarının sivil olması, yani demokrat olması gerekir. Bu örgütlerin adı "demokratik kitle örgütleri." Ulus-ötesi sermaye, yani ulusundan öte. Bunun adı emperyalist sermayedir, emperyalist tekelci sermayedir. O halde biz, yerel yönetimlerimizi emperyalist tekelci sermayenin bizim şehirlerimizi yaşanamayacak hale getiren politikaları doğrultusunda mı bir tavır koyacağız; yoksa, yerel yönetimlerin, insanların temel hak ve özgürlüklerinden olan sağlıklı çevrede yaşama, sağlıklı koşullarda yaşama olarak, bu yerel yönetimleri kamu hizmeti mantığıyla yürütüp, kâr amacı gütmeyen ve bunun finansmanına ülke genel üretiminden pay ayrılması gereken kurumlar mı olmalıdır?

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI: Teşekkür ederim. Son derece önemli sorular sordunuz.

Hangi konuşmacımız bunlara cevap verecek?

Aslında cevaplar soruların içindedir. Bu toplantıya katılanların büyük bir çoğunluğu, kamu hizmetlerinin yerel düzeyde yurttaşlara, hemşehriye insan olarak sunulmasından yana olan kimselerdir. Fakat son zamanlarda bu konudaki görüşler çok değişti ve bazı kimseler bir yerel yönetimlere bir işletme gözüyle bakmaya başladılar. Kamu hizmetlerinin, bir işletmenin müşterisiyle kendisi arasındaki ilişki biçiminde sunulmasından yana olduğu yolunda görüşler açıkladılar,

yazılar yazdılar. Ne yazık ki, Türkiye'deki son düzenlemeler de bunların etkisi altında yapılmaktadır ve itirazlar da buradan gelmektedir.

Çözümler konusunda da farklı görüşler vardır. Ben veya bir başka konuşmacı arkadaşım, "Şöyle olmalıdır" veya "böyle olmalıdır" şeklindeki bir değerlendirmeyi sadece kendi açılarımızdan yapabiliriz. Arkadaşlarımın ne düşündükleri konusunda onlardan görüş almamız gerekir.

Beyefendinin yapmış olduğu yorumlar üzerinde bir görüş belirtmek isteyen yoksa, Sayın Belediye Başkanının elini kaldırdığını görüyorum, izin verirsiniz kendisine söz vereceğim.

Buyurun efendim.

MEHMET YELOĞLU: Teşekkür ediyorum.

Tüm katılımcılara tekrar saygılarımı sunuyorum. Gerçekten çok düzeyli ve çok anlamlı bir toplantı.

Antakya, gerçekten tarihi bir kent. Medeniyetlere ev sahipliği yapmış, ama 21. Yüzyıla girerken perişan edilmiş bir kent. Âsi Nehri, artık içine kanalizasyonların aktığı bir nehir durumuna dönüşmüş. Altyapı diye bir şey kalmamış, imarlaşma diye bir şey kalmamış. Sayın Uzel hocam, imarlaşma konusundaki düşüncelerini ifade ettiler. Âdeta kaçak inşaat cennetine dönüşmüş bir kent. Birinci derecede deprem kuşağı olmasına rağmen, tarihte birçok kez yerle bir edilmiş olmasına rağmen, henüz deprem mastır planı bulunmayan bir kent. Trafik keşmekeşi ayrı bir sorun. Bunlar saymakla bitmez, ama bunlar bizi umutsuzluğa da sevk etmiyor. Hem kendimi, hem arkadaşlarımı bunların üstesinden gelecek güçte hissediyorum ve bu problemlerin çözümlerine de zaten birer birer başladık.

Değerli arkadaşşıma bir konuda katılamayacağım. Özellikle söz almak isteşişimin nedeni de bu. "Artık çocuğumu bir yerden bir yere gönderemiyorum" dedi. Arkadaşım kusura bakmasın; ama Antakya Belediye Başkanı olarak buna katılmıyorum.

SALONDAN: Trafik açısından söyledim.

MEHMET YELOĞLU: Yanlış anladıysam, tamam. Sanki güvenlik açısından bir sıkıntı var gibi anlaşıldı. Çok şükür, Antakya insanı, tarihin her döneminde olduğu gibi, bugün de kent içerisinde hoşgörünün hâkim olduğu bir ortamda yaşamaktadır. Biz, bununla övünüyoruz.

Burada değişik mezheplerde insanlar barış içerisinde yaşıyorlar. Biz bunları mozaik'in tamamlayıcı unsurları olarak görüyoruz.

Bu arada, Yerel Gündem 21'den bahsedildi. Bir konuyu da açıklama olsun diye söylemek istiyorum. Sayın Cemal Yükselen hocam, ilk Yerel Gündem'in Genel Sekreteriydi. Yerel Gündem ilk kurulduğunda, ben de o zaman Genel Kurul Üyesiydim. Ama bu seçimler olup bittikten sonra Belediye Başkanlığına başladığımdan, çok kısa bir süre sonra, bir hafta ya da 10 gün sonra, Cemal hocam elinde bir dosyayla ziyaretime geldiler. Dosyanın üst kapağında, genel sekreterlikten istifa dilekçesi vardı. Ben, o güne kadar yapmış olduklarından dolayı kendisine teşekkür ediyorum.

Şu nedenle bunu söyleme ihtiyacı duydum: Belki bu önümüzdeki günlerde genel sekreterlikten ayrıldığı anlaşılınca, kafalarda soru kalmayın diye. Çünkü bir konuşmacımız, "Belediye başkanları değiştikçe, genel sekreterler de değişir" diye bir ifadede bulunmuştu. Onunla âlâkalı olmadığının bilinmesi istedim.

Sayın Tekeli hocamla fikirlerimiz gerçekten örtüşüyor. Belediye başkanlığının çok güçlü bir makam olduğunu, her konuda belediye başkanının karar verebileceğini ben de yaşayarak öğrendim. Bu arada, bunları yaparken yalnız bırakıldığını da öğrendim. Göreve gelmeden önce vaatlerimiz olmuştu. Hep şunu söylüyorum: Memleket, sadece belediye başkanının memleketi değildir, kimsenin babasının çiftliği de değildir. Burada kimsenin ayrıcalıklı olmaması gerekir. Memleketle ilgili olarak her kimin projesi, düşüncesi varsa, mademki belediyenin yaptığı her icraat -olumlu ya da olumsuz- halkımıza dönüyorsa, o zaman hiçbir ayırım yapmadan; ne siyaset ayırımı, ne din ayırımı, ne başka bir ayırım yapmadan, herkesi aynı derecede etkiliyorsa, o zaman herkes elini taşın altına koymalı diye düşünüyorum.

Antakya Belediyesi olarak, Yerel Gündem adı altındaki çalışmalarımızı bir anlamda dondurmuş durumdayız. Henüz yeni bir genel sekreter bulamadık. Burada amaç, katılımcılık, yeni fikirler üretmek ve doğruyu bulmak. Bunun için, burada değişik toplantılar başlattık. Haftada bir gün halk günü ilan ettik. Halktan insanlar bu Meclis Salonu'na gelip, fikirlerini paylaşabiliyorlar, problemlerini anlatabiliyorlar. Mahalle muhtarlarıyla iki ayda bir toplantı tertip ediyoruz. Onlar da gelip burada mahalleleri için istedikleri projeleri savunabiliyorlar ya da fikir teatisinde bulunuyorlar. Son olarak da sivil toplum kuruluşlarıyla üç ayda bir toplantı tertip ettik. Birkaç gün önce

yine bu salonda, sivil toplum kuruluşu temsilcisi ve yöneticisi arkadaşlarla -sayımız onur duyabileceğimiz düzeydeydi- bir toplantımız oldu. Çoğu sivil toplum kuruluşu temsilcisi arkadaşımız, böyle bir toplantıyı düzenlediğim için bana teşekkür ettiler. Ben de onlara, esasında benim teşekkür etmem gerektiğini belirterek, kendim teşekkür ettim. Çünkü belki onların benim fikrime değil, ama benim onların fikrine fazlasıyla ihtiyacım olduğunu belirterek, katılımlarından dolayı teşekkür etmişim.

Katkılarınızdan dolayı hepinize tekrar teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI: Katılım konusunda, son tasarımlarda, meclislerin yapısı içerisine sivil örgütlerin temsilcilerinin katılmasına imkân veren bazı bölümler eklenmiştir, ancak oy hakkına sahip olmamaları nedeniyle bu hayata geçirilememiştir. Bu, bugün mevzuatta da var. Bunun katılıma ne kadar imkân vereceği tartışılacak bir nokta. İmar planlama sürecinde katılım son derece önemli.

Sayın Belediye Başkanımıza çok teşekkür ediyorum. Arkadaşımızın genel sekreterlikten ayrılma gerekçesine değindiniz. Üniversite görevinde de daha fazla sorumluluk gerektiren, daha fazla zaman ayırmasını gerektiren bir değişiklik olmasının -onun adına konuşmak istemem- etkisi olmuş olabilir.

Buyurun.

SALONDAN: Çok değerli konuşmacı hocalarım, tarım arazilerinin tarım dışı kullanımı konusuna da değinebilirler mi?

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI: Çok teşekkür ederim.

Arkadaşımız son derece önemli bir konuya değinmiştir. Kent Kurultayının en önemli tartışma konularından birisidir. Yarın ve öbür günkü konuşmalara o konu da ele alınır.

Bütün konuşmacı arkadaşlarımıza ve dinleyicilerimize yürekten teşekkür ediyorum, iyi akşamlar diliyorum. (Alkışlar)

Sonra, çevre hizmetlerini pazar ve piyasa ilişkileri dışında gören, kamusal ve toplumsal bir proje ihtiyacını dillendirmek gerekiyor herhalde...

Daha sonra da, akıntıya kürek çekecek, namuslu ve yiğit yöneticilere, teknik elemanlara ve konumuz çöp olduğuna göre Çevre Mühendislerine ihtiyaç var. Hem de, Hemen şimdi...

