

TMMOB
ANKARA KENT SORUNLARI SEMPOZYUMU

29-30 Kasım 2007
Ankara

1. Baskı:

ISBN: 978-9944-89-601-6

Türk Mühendis ve Mimmar Odaları Birliği
Selanik Cad. 19/1 Yenisehir / Ankara
Tel: (0312) 418 12 75 Faks: (0312) 417 48 24
Web Sitesi: <http://www.tmmob.org.tr>
E-Posta: tmmob@tmmob.org.tr

Kapak ve Sayfa Düzeni

Diğe Konuk

Baskı

Kozan Ofset

Tel: 0 312 384 20 03

Baskı Tarihi

10.08.2008

SUNUŞ.....	7
AÇILIŞ KONUŞMALAR.....	9
Mehmet SOĞANCI (TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı).....	11
AÇILIŞ BİLDİRİSİ.....	15
Doç. Dr. Tarık ŞENGÜL <i>Ulus Devletten Sermayenin Hegemonyasına Ankara Kentinin Gelişimi</i>	
I. OTURUM.....	23
Bülent TANIK <i>Başkent Ankara ve Yerel Demokrasi Sorunu</i>	
Nimet ÖZGÖNÜL <i>Kentte Gündem Belirlemek</i>	
Doç. Dr. Nurcan TÖRENLİ <i>Yerel Yönetimler: Bir Sosyal Dialog Ortamı Olarak İnternet</i>	
I. OTURUM Soru Cevap Bölümü.....	43
II. OTURUM.....	51
<i>Başkent Ankara'da Ulaşım: İnsana Öncelik Vermeyen Politikanın Sonuçları</i>	
Ali Ekber ÇAKAR <i>Ankara'da Kent İçi Ulaşım ve Trafik Sonuçları</i>	
Mete ORER <i>Ankara'nın Ulaşım Ezijeti</i>	
Hülagü KAPLAN <i>Ankara'da Trafik Güvenliği ve Mekan Kalitesi Sorunsalı</i>	
Eser ATAK <i>Ankara'daki Ulaşım Hakkı İhlalleri</i>	
II. OTURUM Soru Cevap Bölümü.....	83
III. OTURUM.....	95
Heval SARITAŞ <i>Atık Yönetimi</i>	
Hasan KÜÇÜK <i>Ankara'da Geri Dönüşüm Atıklarının Yönetimi ve Çankaya Uygulaması</i>	
Mustafa KADIOĞLU <i>İç Anadolu Bölgesi Enerji Forumu Sonuçları</i>	
Mehmet Ali ATAY <i>Ankara İli Enerji Envanteri</i>	
III. OTURUM Soru Cevap Bölümü.....	125
IV. OTURUM.....	133
<i>Başkent Ankara: Coğrafi Yapı ve Su Sorunu</i>	
Ercan BAYRAK, Hasan KIRMIZITAŞ <i>Jeoloji ve Ankara</i>	

Prof. Dr. Seyfi KULAKSIZ, Nahit ARI, Fatih BAYRAM <i>Ankara Kentleşmesinde Doğal Taşların Yeri ve Önemi</i>	
Hasan KIRMIZITAŞ, İsmet CENGİZ <i>Başkent Ankara'nın Yeraltı Suyu Potansiyeli ve Yönetimi</i>	
Gökhan MARIM <i>Ankara Suyunun Dünü Bugünü Yarını</i>	
IV. OTURUM Soru Cevap Bölümü.....	163
V. OTURUM.....	169
<i>Başkent Ankara'da Kentsel Dönüşüm</i>	
E. Serdar KARADUMAN <i>Kent Planlamadan Bağımsızlaşan Kentsel Dönüşüm</i>	
Nil UZUN <i>Ankara'da Kentsel Dönüşüm</i>	
Nihan SÖNMEZ, Özge YÜKSEL <i>Ankara'da Kentsel Dönüşüm: Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Örneği</i>	
V. OTURUM Soru Cevap Bölümü.....	209
VI. OTURUM.....	219
<i>Başkent Ankara'da Doğal Çevre ve Yeşil Alanlar</i>	
Doç. Dr. Dicle OĞUZ <i>Rekreasyon Kullanım Tercihlerindeki Farklılıklar</i>	
Doç. Dr. Emin BARIŞ <i>Ankara'da Yeşil Alan Master Planına Eleştirel Bakış</i>	
Prof. Dr. Yalçın MEMLUK <i>Atatürk Orman Çiftliği</i>	
Necdet TOPÇUOĞLU <i>Ankara Kent Yaşamında AOC</i>	
M. Necat ÖZGÜR <i>Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde Yer Alan Gölbaşı Özel Çevre Koruma Bölgesi Sorunları</i>	
DEĞERLENDİRMELER VE TARTIŞMALAR.....	249

DÜZENLEME KURULU

Alaeddin ARAS
Nevzat CAN
Fikret ZORLU
Heval SARITAŞ
Baran BOZOĞLU
Ramazan PEKTAŞ
Mehmet Ali KIRAN
İlyas OSMANAĞAOĞLU
Murat KARACAOĞLU
Serap DURMAZ
Çetin KURTOĞLU
Hasan KÜÇÜK
Necdet ÇUBUK
Adil AYTEKİN
Esin PEKPAK
Deniz ÖZTÜRK
Yeşim UYSAL
Zeynep DELİBAŞ
Belgin DURGUN
Çiğdem ÜNAL
Serdar KARADUMAN

TMMOB
TMMOB
TMMOB
Çevre Mühendisleri Odası
Çevre Mühendisleri Odası
Elektrik Mühendisleri Odası
Elektrik Mühendisleri Odası
Harita ve Kad. Mühendisleri Odası
İnşaat Mühendisleri Odası
Jeoloji Mühendisleri Odası
Jeoloji Mühendisleri Odası
Kimya Mühendisleri Odası
Kimya Mühendisleri Odası
Maden Mühendisleri Odası
Maden Mühendisleri Odası
Makina Mühendisleri Odası
Mimarlar Odası
Mimarlar Odası
Peyzaj Mimarları Odası
Şehir Plancıları Odası
Şehir Plancıları Odası

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

SUNUŞ

TMMOB kuruluş amacı çerçevesinde, gerek meslek alanlarına ve gerekse ülke gündemini oluşturan konulara ilişkin düzenlediği etkinliklerde, kamuoyuna açılımlar, çözüm önerileri ve modeller sunmuştur.

TMMOB mesleki alanlarıyla ilgili gelişmelerin ve politikaların, sosyal, siyasal ve kültürel boyutlarıyla toplum yararına düzenlenmesi için geliştirdiği önerilerin yaşama geçirilmesi için mücadele etmekte, kent sorunları özelinde özellikle son 20 yıldır yerel yönetimler, kamu kaynaklarının dağılımı, afetler, çevre, altyapı, ulaşım, konut, turizm, kentsel koruma ve kentsel dönüşüm konularında sorunların tespiti ve çözüm önerilerini kamuoyuna sunmaktadır.

Birliğimiz “nasıl bir kent istiyorum?” sorusuna yanıt arayacak etkinlikleri 39.Dönemde ülke düzeyine yaymayı gündemine almış ve 8 ilde kent sempozyumları gerçekleştirmiştir. Bu etkinliklerin tamamı düşünüldüğünde gerçekten Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği bu alanda önemli bir bilgi birikimini toplum ve kamunun yararına sunmuştur.

Her zaman söylediğimiz gibi, sözümüz, yaşama dairdir, insana dairdir ve gelecek günlere dairdir. “Hepimiz kentin sakini değil, sahibi olalım ve bunun için mücadele edelim” diyen TMMOB’nin iki gün süren bu sempozyumda, sözü Ankara’ya dair oldu.

Birlik adına bu Sempozyumun oluşmasını sağlayan, emeği geçen tüm arkadaşlarıma, bilgilerini bizimle paylaşan bilim insanlarına Birlik Yönetim Kurulu adına teşekkür ediyorum.

Mehmet SOĞANCI
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı

AÇILIŞ KONUŞMALARI

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Mehmet SOĞANCI (TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı) “Dünya sisteminin tarifinin “entegrasyon, globalleşme, yeni dünya düzeni” kelimeleri ile yapıldığı bir yeni dönem yaşanıyor dünyada. Bize göre de yeni dünya düzeninin adı: “kapitalist küreselleşme”. Yeni dünya düzeni ideologları, yirminci yüzyılın son yirmi yılından beri, artık her şeyin küresel ilişkilerin bir parçası haline geldiğini, dolayısıyla farklı ideolojilerin ortadan kalktığını, farklı sınıf çıkarlarının bulunmadığı tezini savunuyorlardı. Dünyanın bu aşamasında, insanlara; barış, demokrasi, katılım, hoşgörü, üretim, birikim ve tüketim dolu, çevreye duyarlı, küreselleşmiş yeni bir dünya düzenine girildiği müjdeleniyordu. Dünyanın, endüstri toplumundan bilgi toplumuna, iş gücü ağırlıklı teknolojiden yüksek teknolojiye, ulusal ekonomiden dünya ekonomisine, merkezi yönetimden yerel yönetime, kurumsal yardımdan kendi kendine yardıma, kısıtlı seçeneklerden çok çeşitli seçeneklere doğru hızlı bir değişim içinde olduğu ifade ediliyordu.

Ancak, bu süreçte görüldü ki, söylenenlerin aksine; Yenidünya düzeni teorilerinin pratiğe yansımada güçlü kutuplaşmalar, ırkçılık ve milliyetçilik temelinde dünyanın hemen her tarafında süre giden savaşlar, katliamlar, işsizlik, açlık, saldırı ve savaş, toplumsal yozlaşma ve daha yoğun bir sömürü meydana geldi.

Bugün dünyada küresel saldırı iki yönlü işletiliyor. Birincisi sermayenin hareket alanını genişletmek için devlet yapılarının yeniden düzenlenmesi, ikincisi bu düzenlemeyi yapmayan/yapamayan ülkelere açık saldırı. Irak ve Türkiye bugün bu işleyişin iki örneğidir. ABD, Irak'ta açık işgalle küreselleşme sürecini işletirken, Türkiye İMF ve Dünya Bankası talepleri doğrultusunda yeni yasal düzenlemelerle sisteme dahil ediyor. Ülkemizde son yasama döneminde de gerçekleştirilen, gerçekleştirilmeye çalışılan düzenlemelerin çoğu kapitalist küreselleşmenin gereksinimleri doğrultusundadır.

TMMOB bu süreci emeğe ve demokrasiye karşı savaş açmak olarak değerlendiriyor ve bunların sonuçlarının neleri getireceğini hazırladığı bilimsel raporlarla kamuoyuna sunuyor. TMMOB ve Bağlı Odaları ülkemizde meslek alanları ile ilgili gelişen ya da gelişebilecek her türlü konuda görüş oluşturma, oluşan görüşleri geliştirme ve bunları kamuyu ile paylaşma çalışmalarını eleştirel olduğu kadar yeni açılımlar sağlayacak şekilde sürdürmektedir.

İşte bugün de bu anlayışla oluşturduğumuz bu sempozyumda bir aradayız. TMMOB adına bu Sempozyumun oluşmasını sağlayan, emeği geçen tüm arkadaşlarıma, bilgilerini bizimle paylaşacak bilim insanlarına, uzmanlara öncelikle teşekkür ediyorum.

Değerli Katılımcılar,

Bu etkinlikte Ankara'nın mevcut durum tespiti yapılırken aynı zamanda bu

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

tespitten yola çıkarak “Nasıl Bir Kent İstiyorum” sorusuna yanıt aranacak. İki gün sürecek sempozyum kapsamında “Başkent Ankara: Bir Siyasal Vizyonun Sosyoekonomik ve Mekansal Sonuçları”, “Başkent Ankara’da Ulaşım: İnsana Öncelik Vermeyen Politikanın Sonuçları”, “Enerji ve Altyapı Sorunlarıyla Başkent Ankara”, “Başkent Ankara: Coğrafi Yapı ve Su Sorunu”, “Başkent Ankara’da Kentsel Dönüşüm” ve “Başkent Ankara: Doğal Çevre ve Yeşil Alanlar” başlıklı oturumlar gerçekleştirilecek.

TMMOB, “Nasıl Bir Kent İstiyorum” sorularına yanıt arayacak etkinlikleri ülke düzeyine yaymayı bu yıl gündemine almıştır. Bursa ve İstanbul ile başlayan bu etkinlikler zinciri bu etkinlikten sonra Kocaeli, Denizli, Eskişehir, Adana ve Bodrum’da devam edecek.

TMMOB kuruluşundan bu yana gerek meslek alanlarına ve gerekse tematik konulara ilişkin olarak düzenlediği etkinliklerde kamuoyuna açıklamalar, çözüm önerileri ve modeller sunmuştur. TMMOB kent sorunlarına ilişkin olarak özellikle son yirmi yıldır yerel yönetimler, kamu kaynaklarının dağılımı, afetler, çevre, altyapı, ulaşım, konut, turizm, kentsel koruma ve kentsel dönüşüm temalarında sorun tespitlerini ve çözüm önerilerini kamuoyuna sunmaktadır.

Türkiye’nin genelinde kentleşme sürecinde yıllardır devam eden plansızlık ve denetimsizlik, yanlış arazi kullanım politikaları, kaçak yapılaşma ve imar affı süreçleriyle de beslendiğinden sağlıklı, güvenli ve yaşanabilir kentler oluşturulamamıştır. Plansızlığın ve denetimsizliğin ağır sonuçları, özellikle depremlerinin yol açtığı felaketler ve yakın zamanlarda yaşanan sel, heyelan, bina çökme örnekleri ile de gözler önüne serilmiştir.

Rantın, yağmanın kısılcasına sokulan kentlerimizde doğal ve kültürel değerler yok edilmekte, kamu arazileri elden çıkarılmaktadır. Kentsel kamu hizmetlerinin özelleştirilmesi, kentlerin imar, planlama, altyapı, ulaşım, çöp, su, atıksu gibi hizmetlerindeki yolsuzlukların artması, rant ve rüşvetin yaygınlaşması insanı ön plana alan çağdaş kentlerin oluşmasının önündeki en büyük engeller olarak görülmektedir.

Bilimi, planlamayı ve kamusal denetimi dışlayan, planlı bir ekonomi yerine ranta ve spekülasyona dayalı bir ekonomiyi egemen kılan bu kentleşme modeli; bir çaresizliğin ve yetersizliğin sonucu değil, bir tercihin sonucudur. Bugün yaşadığımız kentlerin mekansal ve çevresel olarak sağlıklı, yaşam açısından güvensizliğinin ardında; sosyal, kültürel yapının yozlaşması, gelir dağılımında ortaya çıkan uçurumlar, yoksulluk, yasadışı kazanç alanlarının egemenliği vardır.

TMMOB kent yaşamını ilgilendiren imar, kültür ve turizm, çevre, kamu yönetimi ve yerel yönetim sistemini düzenleyen yasaların eksiklik ve yeter-

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

sizliklerinden bahsederken insan sağlığı, doğal evre, insan hakları-kentli hakları, katılım, yaşanabilirlik gibi kimi kavramlara referans vermektedir.

Biz kentsel mekânın, toplumsal yarar ve kullanım değeri ilkesi etrafında üretilmesi-paylaşılması ve doğal-kültürel varlıkların koruma-kullanma dengesi içerisinde yaşatılmasını istiyoruz.

Üzerinde çokça oynanan, sürekli değiştirilen ve temel hedefi sermaye gruplarına rant aktarmak olan “kentleşme, planlama, imar, yapı ve afet yasaları” çalışmaları bu amaçlarından mutlaka uzaklaştırılmalıdır. Bu konular tam bir bütünsellik içinde ve tutarlı bir yasal düzenlemeler perspektifinde yapılmalıdır.

Bugün kentlerde inşaat sektörü ve arazi yatırımları sadece küçük ve orta sermayenin değil büyük sermayenin de ilgisini çekmektedir. Çok büyük ölçekli toplu konut projeleri, büyük müteahhitlik firmaları ve yap-sat-devret yoluyla yapılan altyapı projeleri, gökdelenler, uluslararası ticaret merkezleri; ülke içi birikim yetersiz olunca büyük dış borçlanma girişimleri, bu geçiş döneminin özellikleri olarak şekillenmektedir. Büyük sermaye örgütlerinin önerdiği bir diğer şekil de, yerel yönetimlerin tamamen piyasa ekonomisi esaslarına göre düzenlenmesidir. Bu öneriler birçok belediye hizmetinin özelleştirilmesi anlamına gelmektedir. Bunun sonucunda yerel düzeyde de, kentli çoğunluğun, emeği ile geçinenlerin çıkarlarına uygun uygulama ya da kararlar gündeme gelmemektedir.

Büyük kentlerin su havzaları, yeşil alanları, orman ve ortak kullanım bölgeleri kaçak yapılaşmalarla, rant kavgalarıyla sürekli olarak yağmalanmaktadır. Bu duruma ekonomik ve politik nedenlerle sürekli olarak göz yumulmakta ve bu nedenle kentlerin geleceği tehdit edilmektedir. Kentin ortak alanlarının yağmalanmasını önleyecek ve çok kez bizzat devlet ve yerel yönetimlerce işlenen “kente karşı suç” kavramını güvenceye alıp takip edebilecek özerk bir yapılanma gereklidir. Bu özerk yapılanma yine kentlilerin ortak iradesini ortaya koyan mekanizmalar eliyle denetlenmelidir.

Su kaynakları sorunu bugün gündemdedir. TMMOB düzenlediği ve katılacağı etkinliklerde kentlerin su temini ve kaynakların doğru kullanımına yönelik tedbirleri ve çözüm önerilerini sunmaktadır. Ancak yakın gelecekte bu fikirlerin siyasi alanda amacından uzaklaştırılarak maliyeti yüksek büyük altyapı ihalelerine gerekçe gösterilmesi şaşırtıcı olmayacaktır. Öte yandan dünyanın gündemindeki enerji sorunu doğal kaynakların kullanımı, altyapı ve ulaşıma yönelik yeni politikaların geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda yatırımlar yanında kamuoyuna aşılanan yeni yaşam ve tüketim anlayışının da sorgulanması gerekmektedir. Unutulmamalıdır ki ekonomi, eğitim, sağlık ve evre politikalarının ve siyasetin amacı toplumun refahıdır, her şeyden önce bu düşünölmelidir.

Kentte yaşıyanların örgütlü katılımını ön plana alan, kent hukukunu gözetten, demokratik katılıma açık olan, merkezi bürokratik anlayışa sahip olmayan bir yerel yönetim ve planlama, kentin kendiliğinden gelişiminden çıkar sağlayan grupların faaliyetlerini de engelleyebilir. Sağlıklı bir kent yönetimi ve planlaması ancak kent halkının karara katılacağı süreçlerin yaratılması, bilgi dolaşımının ve saydamlığın sağlanabilmesi ile mümkün olabilir.

Toplumsal yaşama, kente dair sağlıklı karar verebilmek o konuda bilgili olmakla mümkündür. Günümüzde bilgi, yalnızca sınırlı sayıda bazı kesimlerce erişilebilir niteliktedir. Bu durumda kararlara çok kişinin katılımı ile ulaşılmış olması da, tek başına bu süreci demokratik kılmaz. Dolayısıyla yöre halkının bilgiye özgürce erişme olanakları geliştirilerek, akılcı ve sağlıklı karar üretme süreçleri yaşama geçirilmelidir. Yerel yönetimlerin çalışmaları yüksek duvarlar, açılmaz kapılar ardına saklanmamalıdır.

Bir kente sahip çıkacak o kentte yaşıyan bireylerdir. Kente dair her türlü kararda kentlilerin katılımının sağlanması vazgeçilmez bir hak olmalıdır. Yatırım önceliklerinin belirlenmesinde halkın ve kitle örgütlerinin görüşlerine başvurulmalıdır. Yatırımlarda sadece ve sadece kentlinin çıkarları düşünülmelidir.

Yerel yönetimlerin öncelikli amacı toplumun sağlıklı bir kent yaşamı sürdürmesini sağlamaktır. Birçok büyük kentte olduğu gibi Ankara'da da halkın sağlığını tehdit eden hiçbir girişim, getirisi ne olursa olsun, hoşgörüle karşılanmamalıdır.

Sevgili katılımcılar,

TMMOB'nin sözü yaşama dairdir. İnsana dairdir. Ve gelecek güzel günlere dairdir. TMMOB "Hepimiz Kentin Sakini Değil Sahibi Olalım ve Bunun İçin Mücadele Edelim" diyor. Hepinize saygılar sunuyorum."

AÇILIŞ BİLDİRİSİ
"ULUS DEVLETTEN
SERMAYENİN HEGEMONYASINA
ANKARA KENTİNİN GELİŞİMİ"

Doç. Dr. Tarık ŞENGÜL

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

CUMHURİYETİN KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE ANKARA'NIN GELİŞİMİNDE FARKLI AŞAMALAR

Doç.Dr. H.Tarık ŞENGÜL*

Kapitalist toplumların kentlerini tanımlayan bir dizi ortak özellikten söz edilebilir. Sınıf temelli mekansal ayrışmalar, değişim değerinin kullanım değeri karşısındaki önceliği ve rant arayışları, kentli nüfus içindeki sosyo-ekonomik ve mekansal eşitsizlikler, hemen tüm kapitalist kentlerde, farklı yoğunluklarda da olsa, gözlenebilir özelliklerdir. Bununla birlikte, her kent kendi tarihsel gelişiminden ve ulusal ya da ulus-ötesi mekansal işbölümündeki rolünden kaynaklanan özgünlüklere de sahiptir.

İstanbul'u yerinden ederek başkentlik işlevini üstlenen Ankara kentinin ulus devlet oluşturma projesinin en önemli sosyo-mekansal boyutu olmasından kaynaklanan, özel bir konumu vardır. Bu konum, sıkça belirtildiği gibi, Ankara'yı sıradan bir Anadolu kasabası olmaktan çıkartıp, Türkiye'nin ikinci büyük kenti olmasını sağlamakla kalmamış, ülkesel ölçekte de mekansal işbölümünün radikal biçimde yeniden tanımlanmasında da merkezi bir rol oynamıştır. Kuşkusuz bugün geldiğimiz aşamadan geriye doğru baktığımızda, Ankara'nın gelişimin serüveni ulus-devletleşme sürecinin serüveni olarak okunabilir.

Kuşkusuz bu serüven oldukça karmaşık ve farklı aşamalardan geçmiştir. Cumhuriyet dönemi Ankara'sının gelişiminde belli süreçlerin ve aktörlerin öne çıktığı üç temel dönem tespit etmek mümkündür. Bu dönemler (ulus) devletin kentleşmesiyle simgelenen birinci dönem (1923-45), emek gücünün kentleşmesi tarafından betimlenen ikinci dönem (1945-80) ve sermayenin kentleşmesiyle karakterize edilen üçüncü dönemdir (1980 sonrası).

Ulus(al)-Devletin Kentleşmesi (1923-45)

Ulus devletin kentleşmesi tarafından betimlenen birinci dönemin en çarpıcı özelliği kentin yeniden yapılanmasına ve büyümesine temel hazırlayan başkentlik işlevini yüklenmiş olmasıdır. Kentin gelişiminde 'devletin' ve 'ulusal kimliğin' mekansallaşması gibi birbiriyle ilişkili iki süreç öne çıkmıştır. Bu çerçevede, Ankara kentinin gelişimi ve başarısı ulus devletleşme sürecinin bir sembolü olmaktan öte, bu projenin kurucu bir ögesi olmuştur.

*ODTÜ, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

Ulusal düzlemde, bu döneme, İstanbul-Ankara ikililiği damgasını vururken, Ankara kentinin bu dönemdeki en önemli gelişmelerinden birisi Eski Ankara-Yeni Ankara ikililiğidir. Ankara'nın mevcut yapı çevresi dışında bir gelişme anlayışını dayatan yeni Cumhuriyet kadroları mevcut kentin dışında, Yenişehir yönünde bir gelişmeyi başlatmıştır. Kuşkusuz bu tür bir gelişme perspektifinin gerisinde bir ölçüde yeni ulus devlet ve onun kimlik arayışını temsil ettiği varsayılan yeni Ankara ile Osmanlı'yı temsil ettiği varsayılan eski Ankara arasında doğan çelişki vardır. Yeni kent yönünde oluşan eğilim, Alman planı Jansen'in 1920'li yılların sonunda hazırladığı kent planı ile daha da belirginlik kazanmış ve Ankara Çankaya yönünde açılan bulvar etrafında şekillenmesi öngörülmüştür. Kentin ticari merkezi bir eklemlenme noktası olarak eski kentte bırakılırken, kentin yönetsel merkezi ve başta konut olmak üzere temel işlevler yeni gelişme alanı içinde tanımlanmıştır.

Ancak bu türden kültürelci değerlendirme, tek başına alındığında, en azından iki konuda yanıltıcıdır. Birincisi, Eski Ankara-Yeni Ankara geriliminin belki daha da önemli bir nedeni kentin hızlı gelişmesinden doğan rant eski kente hakim olan arsa sahiplerinin mi, yoksa yeni gelişen alanlarda arsa kapatan ve çoğu dışarıdan gelmiş Cumhuriyet bürokrasisinin mi el koyacağıdır. Kentin bu dönemdeki gelişmesini Eski Ankara-Yeni Ankara ekseninde kavramanın yarattığı bir diğer sınırlama ise kentin dışlanan kesimlerini kavramak konusunda yarattığı güçlülüdür. Kuşkusuz Ankara'nın gelişiminin mevcut kent dokusundan koparılması bu kesimdeki gelişmeden rant sağlamayı bekleyenler açısından belli bir yenilgi anlamına gelmiştir. Ancak bu kesimlerin söz konusu dönemde kentin merkezi bölgelerindeki yüksek arazi fiyatları nedeniyle, önemli bir birikim sağladıkları görülmektedir. Kentin eski dokusu içinde kaybedenler kentin mülksüz emek gücüdür. Kentte hızla yükselen fiyatlar bu kesimi önemli ölçüde olumsuz etkilemiştir. Aynı biçimde, kentin yeni kesimine eklemlenmesi beklenen alt kademe memurlar ve benzeri kesimlerde söz konusu süreçten dışlanan kesimler olmuştur. Jansen Planı'nın öngördüğü işçi sınıfı mahallesinin gerçekleşmemesi bu dönemde kentsel gelişme sürecinden dışlanan kesimler hakkında bilgi vermesi açısından önemli bir ipucu sağlamaktadır.

Özetlemek gerekirse, Cumhuriyet Ankara'sı bir yandan Osmanlı'dan kopuşun önemli bir ifadesidir. Bu çerçevede eski kentin reddi ve yeni bir gelişme anlayışı ve ona eşlik eden planlı gelişme perspektifi yeni bir ulus devletinin sadece bir ifadesi değil, aynı zamanda kurucu bir parçasıdır. Ancak bu oluşum aynı zamanda mevcut yapılanmanın sınıfsal karakterini de taşımaktadır. Bu açıdan bakıldığında, bu dönemde iki temel çelişki söz konusu dönemin sonunu da getiren niteliktedir. Birinci önemli sorun kentin planlı gelişim sürecinin, tüm çabalara karşın, kapitalist kentleşmenin temel unsurlarından

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

biri olan spekülasyon ve rant arayışlarında olan kesimlerce giderek dozajı artan biçimde yıpratılmasıdır. Kentin planlamasının sorumluluğunu üstlenen Jansen'in işine 1930'lu yılların ikinci yarısında son verilmesi bu tür çabaların bir sonucudur. Bu gelişmeden sonra plan kararlarından ve perspektifinden hızla uzaklaşıldığı görülmektedir. İkinci önemli boyut ise kentin çalışan sınıflarının gelişme sürecinden dışlanmasıdır. Hızlı kentleşmenin olmadığı dönemlerde kentte oluşan barakaların yıkılması ve benzeri uygulamalarla kentin çalışan sınıfının karşılaştığı sorunlar görmemezlikten gelinmiş ya da baskıcı önlemlerle görünmez kılınmaya çalışılmıştır. Ancak bu durum İkinci Dünya Savaşı sonrası başlayan hızlı göç dalgası karşısında sürdürülebilirliğini yitirmiş ve kent hızlı bir dönüşüme, bu kez tabandan gelen bir kentleşme dönemine girmiştir.

Emek Gücünün Kentleşmesi (1945-80)

İkinci dönem bir çok yönüyle birinci dönemin dinamiklerini ikincil hale getirirken, kentleşme sürecinde yeni boyutların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Kırdan ayrılmaya zorlanan kitlelerin kente göçü ve kentsel emek gücüne dönüşümü bu sürecin en çarpıcı özelliği olmuştur. Kır kökenli emeğin kentleşmesi büyük kentlere yönelirken, Ankara söz konusu nüfus hareketinin merkezinde yer almıştır.

Savaş sonrası dönemde hızlı kentleşme sürecinin kentte yarattığı yeni yapılanma konut alanlarında gecekondulaşma emek pazarında ise enformel sektörün yaygınlaşmasıdır. Kente gelişlerinden itibaren hoş karşılanmayan ancak oluşturdukları büyüklük nedeniyle durdurulması ya da geri çevrilmesi de mümkün olmayan bu kesimin kent mekanında ürettiği gecekondu/enformel sektör gibi çözümler, zaman içinde birer sorun olarak görülmekten çıkmış ve yavaş yavaş kentin tanımlayıcı unsurları haline gelmiştir. 1945'li yıllarda kente akın eden göçmen nüfus 1960'lı yılların sonlarına doğru kent nüfusunun yarısını oluşturmaktadır. Kuşkusuz bu dönemde kent mekanında en görünür kutuplaşma gecekonducularla kentin orta sınıf ruhsatlı alanları arasındaki çelişkidir. Diğer bir anlatımla, birinci dönemin görünürdeki eski kent-yeni kent çelişkisinin yerini gecekondu nüfus-orta sınıf çelişkisi almış görünmektedir. Kent mekanında bu ayrım bir çok kentleşme uzmanı için söz konusu ayrışma demiryolu referans alınarak Kuzey Ankara-Güney Ankara biçiminde yapılmıştır. Kuzey Ankara yoksulların, Güney Ankara daha varlıklı kesimlerin Ankara'sı olarak kavranır. Bu çerçevede kent merkezinin de ikili bir ayrışımından söz edilmesi mümkün görünmektedir. Ulus-Dışkapı ekseni eski kent ve kentin gecekondu nüfusuna hizmet ederken, Kızılay-Bakanlıklar aksı kentin orta sınıfına hizmet etmektedir.

Söz konusu ikililikleri tümüyle bir çelişki ve karşıtlık ilişkisi çerçevesinde

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

görmemek gerekir. Özellikle ilerleyen yıllarda bu çelişkinin belli yönleriyle bir eklemleme ilişkisine dönüştüğü görülmektedir. Bu boyutuyla ele alındığında, ekonomik büyümenin de desteklediği sosyal ve mekansal hareketlilik özellikle gecekondu kesimin mevcut toplumsal ve kentsel sistemden kendisini dışlanmış hissetmemesine yol açmıştır. Ancak dahası, kentte ulaştıkları büyüklük karşısında, söz konusu kesim ve sorunları mevcut yapı içinde daha önceleri bu kesimi dışlayan anlayışların giderek bu kesimi dikkate alan bir yaklaşıma yönelmesine yol açmıştır. CHP'nin 1960'lı yıllarda yaşadığı sola kaymada söz konusu kesimlere yönelik politikalar üretme kaygısının önemli bir yerinin olduğu söylenebilir. Nitekim, Ankara'nın önderlik ettiği ve kentlerin göçmen nüfusunu merkezine almaya çalışan Yeni Belediyecilik Hareketi bu tür bir yaklaşım değişikliğinin kentsel düzlemdeki uzantısıdır.

Bu çerçeveden bakıldığında 1970'li yılların Ankara'sı bu aşağıdan yukarı kentleşme deneyimiyle yakından ilişkili bir siyasallaşma sürecininin merkezinde yer almıştır. Birinci nesil gecekondu kesimin temkinli sola yönelimi karşısında, ikinci nesil gecekondu nüfusun hızla sola yönelimi ve kentin orta sınıftan gelen kesimle eklemlemeye başlamaları gerek ülkesel gerekse kentsel düzeyde radikal bir açılımın da yapılmasına olanak sağlamıştır. 12 Eylül Askeri Müdahalesi'nin ulusal ölçekte olduğu kadar kentsel düzlemdeki önemli başarısı bu iki kesim arasındaki eklemlemeyi çözmüş olmasıdır.

Sermayenin Kentleşmesi (1980 Sonrası)

1980 sonrası dönemde, ithal ikameci birikim stratejisinden, dışa açık büyüme stratejisine geçiş, üretken yatırımlardan finans sektörüne ve spekülasyon yatırımlara kaçışı teşvik ederken, büyük kentler bu eğilimin bir parçası olarak büyük ölçekli sermayenin önemli hedefi haline gelmiştir. Sermayenin kentleşmesi tarafından betimlenen bu dönemde, diğer büyük kentler gibi, Ankara'da hem devlet hem de özel sektörün görece büyük ölçekli yatırımlarına sahne olmuştur. Spekülasyon merkezli bakış açısı, sadece büyük ölçekli aktörleri değil, küçük ölçekli aktörleri de kapsayan bir biçimde hegemonik hale gelmiştir. Bu çerçevede, 1980'li yılların ortasında ilan edilen imar affı çerçevesinde hazırlanan imar islah planları ile kentin gecekondu stokunun dikkate değer bir bölümü imarlı gelişmeye açılmış ve hızla dönüşüme uğramıştır.

Gecekondu alanlarında başlayan dönüşüme paralel değişimler kentin diğer kesim ve sektörlerinde de kendisini göstermiştir. Mevcut kent dokusu içinde yerleşmiş bulunan üst-orta gelir gruplarının, kentin mevcut dokusu dışına kaçarak, kendi yaşam biçimlerine uyan yeni konut alanları yaratmaları 1990'lı yıllara damgasını vurmuştur. Üst-orta gelir grupları kentin mevcut dokusunu terk edip dışarı çıkarken, buna paralel bir gelişme kentin merkezi alanlarına yönelik olarak da kendisini göstermektedir. Ulus-Kızılay-Bakanlıklar-Ka-

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

vaklilere aksında tanımlanan kent merkezindeki yoğunlaşma, kentin gerek başka yerlerinde ama özellikle de kentin dışında açılan alışveriş merkezleri ile önemli bir zaafa uğramış bulunmaktadır. Bu eğilim kentin merkezi ve civarında konumlanan devlet kurumlarının da kentin dış çepherlerine yönelmesi ile daha da güçlenmiş görünmektedir. Özellikle devletin yeni seçkin birimleri kentin dışında yerler seçerek bu yaklaşımın itici gücü olmuşlardır.

Mevcut kentin yapılı çevresinin dışında konumlanma stratejisinin kuşkusuz en çarpıcı örneğini Bilkent Bölgesi oluşturmaktadır. 12 Eylül dönemi sonrasında özel bir proje olarak hayat bulan Bilkent Projesi önce YÖK'ün bu alanda konumlanması, daha sonra Bilkent Üniversitesi'nin bu bölgeye yerleşmesi ve onu izleyerek oluşan konut alanları, işyerleri ve sinema, restoran, kafe ve benzeri türden hizmetleri içeren alışveriş merkeziyle bu alan kendi başına Ankara dışında kendine yeterli bir kent olma iddiasını taşımaktadır. Bu alanın girişinde yer alan 'Bırakın Kent Sizi Özlesin' tümcesi aslında içinde bulunduğumuz dönemin Ankara kentinin çok temel bir çelişmesine işaret etmektedir. Ulus devlet merkezli gelişmenin içinin boşaltıldığı bir dönemde, başkentlik işlevini gören Ankara'nın içinin boşaltılması sürpriz sayılmamalıdır. Kaynakların önemli bir bölümünü elinde tutan sınırlı bir kesim, mevcut kentin dışında, kendi imajına ve yaşam biçimine uygun alternatif kentler yaratmaktadır.

Sermayenin mantığı kente güçlü biçimde damgasını vururken, bu sürecin gerek merkezi gerekse yerel yönetim düzeyinde devletin dışında gerçekleşmediği açıktır. Yukarıda örneğini verdiğimiz Bilkent örneği baştan sona devlet desteği ile gerçekleştirilmiştir. Kamu kurumlarının kent dışına yönelmeleri mevcut kentin baskı altında olduğu bir dönemde belirleyici olmuştur. Benzer biçimde, başta Büyükşehir Belediyesi olmak üzere belediyelerin politikaları sermayenin mantığını destekler niteliktedir. Dönüşüm projeleri adı altında yapılan uygulamaların çoğu, rant getirisi yüksek alanlardan gecekondular ve benzer türden yapıları çevrelerin temizlenerek yerlerini yüksek gelir gruplarına yönelik konut, alışveriş merkezi türü uygulamaların alması ile sonuçlanmıştır. Benzer biçimde kenti son dönemde şantiyeye çeviren kavşak ve yol inşaatları kenti yayalar açısından değil taşıtlar ve akışkanlıklar açısından kurgulamaktadır. Metaların ve insanların olabildiğince akışkan hale getirilmesi sermayenin en önemli özlerelerinden biridir. Belediyelerin rant yaratma mantığı yanında, kent imgesi açısından yaklaşımı da, sermayenin mantığını taşımaktadır. Hava alanı yolu üzerindeki gecekondular, özellikle dışardan gelen konuklar (IMF, Dünya Bankası Heyetlerinin kastedilmesi yüksek olasılık) karşısında utanç verici bulup, ortadan kaldırmaya yönelik anlayış kuşkusuz değerleri açısından kentin çalışan sınıflarını değil sermayenin mantığını taşımaktadır.

Ancak bu durum bizi yanıltılması gereken temel bir soru ile baş başa bır-

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

rakıyor. Sermayenin bu derece mantığını içselleştiren belediyeler nasıl olup da sermayenin mantığının ezdiği kesimlerin desteğini alarak iktidarlarını koruyorlar.

I. OTURUM

BAŞKENT ANKARA: BİR SİYASAL VİZYONUN
SOSYOEKONOMİK VE MEKANSAL SONUÇLARI

Oturum Başkanı:

Alaeddin ARAS (TMMOB)

Bülent TANIK

Başkent Ankara ve Yerel Demokrasi Sorunu

Nimet ÖZGÖNÜL

Kentte Gündem Belirlemek

Doç. Dr. Nurcan TÖRENLİ

Yerel Yönetimler: Bir Sosyal Dialog Ortamı Olarak İnternet

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

BAŞKENT ANKARA VE YEREL DEMOKRASİ SORUNU

Bülent TANIK
ŞPO Ankara Şubesi

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan. Sevgili dostlar merhaba. Çok etkili bir Açılış Oturumu izledik. Hak ettiği ölçüde de ilgi bulduğunu düşünüyorum. Salon tıklım tıklım dolu idi ve bu toplantının balını aldığını düşünen arkadaşlar herhalde biraz terk ettiler gibi geliyor. Yenileri hoş geliyor, sefa geliyor.

Tarık Hocanın konuşmasından önce ben de bir slayt gösterisi hazırlamıştım. Oldukça uzunca da kapsamlı bir konuşmaya yol açacak bir şeydi ancak süre konusunda bir uyarı aldım. Tekrarı da Başkandan geldi, 20 dakika civarında bir konuşma yapmam gerekiyor. Genel olarak düşündüğüm çerçeve şöyle bir şeydi: Ankara'nın yönetim tarihçesi, özellikle 1970'li yıllar sonrasında ortaya çıkan, daha doğrusu yaşadıklarımız, belediyeçilik deneyimi ve demokrasi kültürüyle ilgili toplumumuzun geçirdiği evreler ve bunun kent mekanına ve kent yaşayanlarına yansıma biçimleri, bir de son dönem yönetiminde ortaya çıkan, son üç yerel yönetim döneminde Ankara kentinin hem mekanına, hem toplumsal yapılanmasına etki yapan yönetim anlayışının ürettiği durum, bunun irdelenmesi üzerine bir genel kurgu yapmış idim. Aslında bu kurguyu gene de sizinle olabildiğince bu zaman süresi içerisinde değerlendirmeye, ele almaya çalışacağım.

Daha dün radyoda şöyle bir haber dikkatimi çekti, sizin de kulağınıza gelmiştir. Nükleer santral yapımıyla ilgili süreçte Elektrik Mühendisleri Odası ve çevreci derneklerin katılmadığı bir katılımcı toplantı düzenlemiş Bakanlık ve bir nükleer santralde aranması gereken ilkeleri saptamaya çalışıyorlarmış, bu çalışma sonucunda da nükleer santralin tehlikesiz ve enerji ihtiyacımızı karşılayacak en akılcı yol olmasıyla ilgili ilkeler ve düzenlemeler, yönetmelik ve buna dönük teknik şartname, böyle bir katılımcı mekanizmayla çok demokratik biçimde saptandıktan sonra Şubat ayında da nükleer santral ihalesi yapılacaktır.

Çok doğrudan en son noktaya girmek istiyorum. Aslında Türkiye demokrasi usulünü bulma arayışında hızlı bir yol kat etti. Bu şu anki iktidar ve bunun da atası olan yönetimlerle birlikte. Bu kat edilen yol şöyle bir şey: Usulen demokrasi, demokrasi usulünün önüne çıktı galiba. Usulen demokrasi "miş gibi yapmak" türünde bir şey. Son 5 yıl içerisindeki yerel yönetim yasalarında da bu çok yaygın bir şekilde göze çarpan bir şey. Katılımcı, saydam, demokratik bir sürecin örgütlendiği, yerel yönetim düzenlemeleri, hem belediyelerde, hem il özel idarelerinde, bölgesel yönetim arayışlarında, planlama sürecinde mevzuata son derece mukim bir şekilde kaydediliyor ve genelgeler, yönetme-

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

likler çıkarılıyor. “Katılım süreçlerini örgütleyin”, bunun için hatta Demirel zamanından başlayan genelgelerle “kuruluşları, meslek kuruluşlarını, sivil toplum örgütlerini toplantılara çağırın, onların görüşlerini alın, bu görüşler sonucu oluşacak şeylere göre de katılımcı ve demokratik, saydam bir yönetim gerçekleşmiş olsun.”

Bu gerçekten, biraz safdil bakıldığı zaman, iyi gayretler olarak da görünüyor ya da usulüne uygun bir mevzuat düzenlemesi, bir yönetim kurgusunun tarif edildiği bir şey. Bazı kanunlarda çok daha net ve çok daha gayret gösterilerek ayrıntılı hale de getirilmiş vaziyette. Mesela, Koruma Kanununda, katılım süreçleri özellikle çok detaylı düşünülerek vurgulanmış vaziyette ama pratik olarak toplumun örgütlenmesi ve demokrasi deneyimi, yönetime katılma deneyimi ve katılma sonucu ortaya çıkan görüşlerin değerlendirilmesiyle ilgili yönetim anlayışı, amaçlanan düzeyin çok ötesinde, çok farklı boyutlar taşıyor. O zaman bunlar sadece göstermelik, usulen yapılan şeyler konumunda. Şimdi, bütün karış çıkışlara rağmen, nükleer santral ihalesi yapmaya karar vermiş bir yapı. “Efendim, biz bunu demokratik usullerle tartışarak yapıyoruz. Elektrik Mühendisleri Odası da gelseydi, katılsaydı, Çevre Mühendisleri Odası da gelseydi” argümanı çok net bir şekilde bunlar tarafından kullanılıyor. Aslında kazma vurulmuş vaziyette. Siz kazmayı vurduktan sonra görüş alma sürecini örgütlemeye dönük yapılan işler aslında uydurma bir demokrasi. Demokrasiye de duyulan güveni ortadan kaldıracak, onu öteleyecek bir boyut taşıyan bir eylem olarak göze çarpıyor. Çok net bir şekilde, bu Ak Parti Yönetiminde en usturuflu bir şekilde kullanılıyor.

Halkın önem verdiği değerlerin, çok değerli bulunan kavramların hemen öne çıkarıldığı, onların arkasında da en adi işlerin yapıldığı bir yönetim uygulaması ancak böyle olabilir, diye düşünüyorum. Mesela, kentsel dönüşüm projeleri, bu projelerle ilgili, Tarık Hoca da söyledi, yapılan şey aslında dönüşüm uygulaması mı? Bazı bölgelerde gecekonduların yıkılması ve oradaki yapılanmanın yenilenmesi anlamına gelen bir uygulama var. Birçok yerde aslında hiçbir yapı olmayan yerde dönüşüm uygulaması yapılıyor. Kentsel dönüşüm uygulamalarıyla ilgili yasal düzenleme ya da getirilen pratik uygulama yöntemi içinde şöyle bir şey taşıyor. Bu dönüşüm ihtiyacı, olağanüstü hal ihtiyacı gibi, afet durumu gibi bir konum. Bir an önce kentin tahrip olan ve kentteki eserini, güvenliği tehdit eden kötü yapılaşmanın olduğu çevrelerin hızla yenilenmesi gerekiyor. O zaman da yönetim bürokratik bulduğu, demokrasi usulü gereği uyulması gereken kuralları, başvurulması gereken kurumları, izlenmesi gereken süreçleri bir an önce atlayıp iktidarın cebri her türlü yaptırım gücüne sahip olduğu bir yöntemle o alanlara dozeri sokup istediği gibi bir dönüşümü ya da yeniden yapılanmanın uygulanmasını sağlayabilmesine dönük bir düzenleme. Böyle bir şey ancak şöyle bir durumda

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

olur. Diyelim ki, deprem oldu, yangın oldu bir bölgede, siz yeniden yapılaştıracaksınız, o zaman, kutsal mülkiyet hakkı dahil olmak üzere, her şeyi çığneyen bir hızla insanların yaşamlarını sürdürebilecekleri, belki karakışta donmalarını engelleyecek yapılara kavuşmalarını sağlamak üzere bir yerde girersiniz ve yaparsınız. Bu yapım yöntemi, dönüşüm yöntemine uygulanıyor. Dönüşüm yöntemiyle ilgili uygulamada yapılan şeyler, gel kardeşim seninle anlaşalım deniliyor. Mesela bazı belediyeler, gecekondulara sahiplerine, kentin içerisinde kalmış ve artık 30-40 yıllık Ankaralı olmuş mahallelerde dönüşüm uygulaması sürecinde yapılan işlem şu: “Sana şunu veririm, vereceğim yeni konutun miktarı, bedeli de şu kadardır. Elindeki gecekondunun değeri budur. Üstünü taksitle borçlanırsın. Derhal de burayı terk et.”

Böylesi bir durum için de bazen toplantı bile yapıyorlar. Toplantıları ve katılım toplantılarını yöntemleri de ciddi olarak endişe uyandırıcı katılım toplantıları, ya katılmıyorsunuz ya da katıldığınızda çok etkili olarak görüşlerinizi söyleyemiyorsunuz. Örneğin, yerel yönetimin bile kısmi yetkilerinin süreç içerisinde dengeleri gözetken konumunun aşılmasına dönük bir şekilde özel kanun çıkararak, Esenboğa yolunda yeni bir dönüşüm projesi alanı saptıyorsunuz ve oradaki yenilenme içinde yaptığınız şey, Toplu Konut İdaresi üzerinden birtakım konutlarla oradaki gecekondularını boşaltmak, yerine yaptığınız şey de bir rantıye devlet mantığıyla olağanüstü fiziki ve boyutlu bir kentsel yapılanma uygulaması. Ortaya çıkacak ürün sonucunda, daha önceden şu anki konumdan, pazarlıktan memnun olan gecekonduların terk ettikleri yerin reel değerleri ya da oluşabildik son durum değerleri konusunda ciddi endişeler duyacaklarını düşünüyorum.

Aslında satın alındılar mı, sorusu Tarık Hoca'nın sorusu, belki burada ciddi bir boyut taşıyor. İslah planlarıyla 1980 sonrasında başlayan bir süreç vardı ve onda Turgut Özal döneminde, gecekonduların oyununu ANAP'a yönelmesi bekleniyordu ve sisteme entegre olması bekleniyordu. Aslında esas amaç belki tek bu değildi, yani gecekondular alanlarındaki ıslah uygulaması 1980 sonrasında, yani 24 Ocak kararlarıyla başlayan bir süreçle ekonomide ciddi bir daralma ve IMF dayatması sonucu oluşan bir küçülme, kemer sıkma dönemi söz konusuydu. Bu kemer sıkma döneminde kamu yatırımlarının, kamu harcamalarının azalması sonucu ekonomide ciddi bir iç sorun ortaya çıkıyordu: İşsizlik ve büyümeyi kısıtlayan bir yapı. Bunun aşılması için zaman zaman inşaat sektörünün ekonominin hareketlenmesi ve büyümesini sağlayacak bir motor güç olarak kullanılması, motor sektörü olarak kullanılması bağlamında doğrudan inşaat sektörüne kamu yatırımları yerine gecekonduların dönüşümüyle inşaat sektörünün piyasasının iç pazar mekanizmasıyla hareketlenmesini de amaçlayan bir şeydi. Belki o anlamda bazı bölgelerde yeniden yapılanma sürecinin örgütlenmesinin gecikmesi, gecekonduların

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

oyunun tahvilinde bugünkü kadar başarılı yardımlardan ve yeni kentsel dönüşüm uygulamalarından kaynaklanan geri dönüşlere göre daha kısa oldu diye düşünebiliriz.

Hiç kuşku yok ki insanlar yaşamak için zorlandıkları zaman siyasal seçmelerinden ve insan hakları taleplerinden vazgeçebiliyorlar veya onları geri plana itebiliyorlar, bu anlaşılır bir şey. Bu anlamda bakıldığında şu anki tavırlarla ilgili olarak da ben Tarık Hocaya şunu söylemek isterim: Ankara halkının yoksul kesimlerine, varoşlarına, çeperlerinde yaşayanlara dönük olarak benim vaadim şudur: Dinci mahalle baskısına hayır. Irkçı, milliyetçi mahalle baskısına da hayır. Markacı ve tüketimi kışkırtıcı piyasa baskısına da hayır. Buna karşılık özgür, uygar ve toplumsal bir yaşamın barış içinde, kardeşçe bir yaşamın kurulduğu kentin üretilmesi. Bu mümkün. Tarık Hoca da bunu söylüyordu, ben de bunu söylüyorum. Bunun mümkün olduğunu düşünüyorum ve bu karanlık ortamda dahi bunun gizil güçlerinin yattığı kesindir.

Anavatan Partisinin 1989 seçim yenilgisi aslında seçim sürecine giderken hiç kimsenin beklemediği bir seçim yenilgisiydi. ANAP'ta düşme olmasına rağmen, İstanbul'da Bedrettin Dalan'ın seçim kaybedebileceği kimsenin aklının köşesinden dahi geçmiyordu. Anavatan Partisinin ulusal ölçekte gerilemesine karşın yerel yönetimlerde, özellikle de çok hızlı dönüşümler uygulayan yerel yönetimlerde Anavatan Partisinin kaybı kimsenin aklının köşesinden geçmiyordu, o yüzden mesela, İstanbul Belediye Başkanı olan Nurettin Sözen'in, ben, 89 seçim kampanyasında elinde tek çantayla, gariban bir şekilde dolaştığını ve TMMOB'un düzenlediği yerel yönetim panel ve sempozyumlarına gelişindeki halini hatırlıyorum. Hem onun aday gösterilmesiyle ilgili olasılığın düşüklüğünün yarattığı ortam, hem de kendisinin umutsuzluğu çok ortadaydı. Ancak beklenmedik bir sonuç oldu, çünkü uygulamalar, zaten genel uygulamalar önemli ölçüde geriye düşmüştü. Artı, bir başka miras vardı. 1970'lerde başlayan bir mirastı. Vedat Dalokay, Erol Köse, Ahmet İsvan, Antalya'da Tonguç gibi isimlerin, önderliğinde, onların kimlikleriyle birlikte ortaya çıkan, Türkiye'nin 1960 Anayasasında öngörülen yerinden yönetim örgütü olarak belediyenin demokratik ve yerel işlevlerini sosyal demokrat bir projeye dönüştüren bir hareket, 1970'lerde ortaya çıkmıştı. O, Vedat Dalokay efsanesini de ortaya çıkaran bir şeydi. Uzmanlarıyla birlikte, Akkondusuyla birlikte, göbekleriyle birlikte, işportasına, dolmuşuna ve gecekonduşuna yaklaşımla birlikte Vedat Dalokay'da simgelenen yapı, üretken, paylaşımcı, halkçı, demokratik ve birlikçi, dayanışmacı bir belediyecilik anlayışını 1970'lerde sosyal demokrasinin Türkiye gündemine getirmesini sağlamıştı.

O dönemin uygulamalarının insanların belleğinde siyasal seçmeye dönüşmesi bir zaman alıyor. Hemen akabinde de kazanılmakla birlikte aslında

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

yerel yönetimlere de sosyal demokrasiye ve toplumcu belediyeçiliğe, halkın ilgisinin sadece 80 sonrasında, 89'da geri dönüşle somutlanmadığını düşünüyorum. Ali Dinçer'in arkasından Murat Karayalçın dönemi de aynı şekilde değerlendirilmesi gereken, o sürecin devamı olarak düşünülebilir, diye düşünüyorum. Çünkü getirilen ilkeler Karayalçın Belediyeçiliği dahil olmak üzere tümünde hem halkçı, özellikleri itibarıyla, söylemi itibarıyla da uygulaması itibarıyla da yukarıdan aşağı da olsa, yani elit bir aydın grubun ürettiği bir siyasi program olarak, Tarık Hocanın söylediği gibi, yukardan da geliyor olsa, halkla buluşmasında oldukça büyük başarılar söz konusudur. Dalokay yüzde 56 oyla, yanlış hatırlamıyorsam, 1973'te seçilmiş bir Belediye Başkanıydı, daha sonra Melih Gökçek'in seçildiği oranı hatırlarsanız, yüzde 22 küsurla, bu oranın muhteşem olduğunu söylemek gerekiyor.

Karayalçın'ın oyununun da hiç kötü olmadığını hatırlıyorum. Uygulamalar da özü itibarıyla, 80 sonrasında da gerek Belediye Meclisi toplantılarının halka açıldığı radyo uygulamaları dahil, belki unutmamızdır, bellek tazeleme adına söylüyorum, metrosu, Ankaray'ı, vesairesi ve kendiyi hicveden karikatürücü, katılımcı kaldırım rengi plebisit dahil olmak üzere ya da halkoyuna başvurusu dahil olmak üzere ve Ankara kurultayları 70'li yıllar belediyeçilik anlayışının ürünleri olarak 80'lerde devam ettirilen şeydi. Daha sonra gerçekten, piyasa baskısı ve piyasanın satın alması ve genel olarak dünya yönetiminde sol toplumcu düşüncelere olan inancın kısmi bir sarsıntı geçiriyor olması, bugün yığınların seçimlerinde bizi birazcık karamsar bir konuma yönlendirmiş bulunuyor. Ben gerçekten hamaset olsun diye söylemiyorum, siyasetin dönüşümünün lineer ve nedensellik boyutu çok kolay açıklanamayan olumsuzluk ve bağlam bağımlılık gibi, birazcık entelektüel kavramlar oldu, beni başışlayın, ama nedenini açıklayamadığımız bazı dönüşümlerin her zaman olabilmesine imkan veren bir alan olduğunu düşünerek bu baskıcı ve karanlık ortamın siyasal dönüşümünün mümkün olduğunu, olabileceğini ve doğru hedeflerle gereken heyecanlanmanın üretilebileceğini düşünüyorum.

Melih Gökçek yönetimi tabii üzerinde durma imkanım kalmadığı anlaşılıyor. 5 dakikalık sürem var, onun da 1-2 dakikasını kullandım sanıyorum. Aslında tebaa olarak insanlığı, hemşerileri gören bir yapı. Otomobillerin veya alışveriş merkezlerinin demokrasisinin hakim olduğu bir yönetim anlayışı. Ticaretin hakim olduğu ve ticaret içerisinde de küçük ve orta boy ticaretin değil, örgütlenmiş, tekelleşmiş büyük ticaretin kent çeperlerinde desantralize ediyorum kenti, desantralize ederek demokratikleştiriyorum, sözü, belki bu demokratik lafını zaten sevmedikleri için kullanmıyorlar ama, desantralizasyonu seviyorlar, desantralizasyonu saçılma olarak gerçekleştiren bir yönetim Ankara'yı dejenere etmiştir. Ankara'nın kent merkezini yok etmiştir. Tarihi merkez ve yeni Cumhuriyet Ankara'sının oluşturduğu geleneksel Cumhuriyet

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

dönemi merkezini tümüyle yok etmeyi, bunun yerine çeperlerde alışveriş merkezlerinde insanların piyasa baskısına, piyasanın mahalle baskısına ve onun kültürüyle oluşmuş eğlence anlayışına yönlendirildiği bir yönetim Ankara'da hakim olmuştur. Tek adam yönetimidir. İnsanı hiç önemsemeyen bir yönetimdir. Otomobili hızlandırmanın dışında hiçbir işi çok fazla kal'e almayan bir yönetimdir. Yap-sat iş hanı yapmak ve alışveriş merkezi yapma yönetimidir. Bir de yardımlarla insanların oylarını almaya dönük bir yönetimdir.

Bu yönetimin arkasında da ayrıca onun uyguladığı, oyunu destekleyen iki tane temel siyasal faktör vardır. Bir tanesi dini, şeriatçı akımlara dönük yakınlığı ve ilişkisi, ikincisi de ırkçı, milliyetçi akımlara dönük yakınlığı ve ilişkisi. ırkçı, milliyetçi ve dinci yapının oluşturduğu bu yapı, Türkiye'de ciddi sıkıntılara da toplumun gebe olmasına yol açacak bir yapıdır.

Ben 1957 yılında bir gün komşularımızın bayrak astığını gördüm. Küçük çocuktum o zaman 8,9 yaşlarındaydım. "Baba, biz niye asmıyoruz?" dedim. Babam dedi ki: "Biz Türk'üz oğlum, niye asalım." 1955, belki hatırlarsınız, 6-7 Eylül olayları ve azınlıkların kendilerini güvencede hissetmedikleri dönemlerde azınlıkların bayrak asmaları bir gelenektir. Mesela 80'lerde de 12 Eylül yönetimi bir Kanun çıkardı ve öyle bayrağı her yere asamazsınız. Bayrağın biçimi, katlanması, saklanacağı yer, dışarıda tutulacağı yer, 12 Eylül yönetiminin en titiz uygulamaya çalıştığı bir şeydi bayrak. Bayrak baskısını Türkiye'nin içerisindeki her tepeye koymak, bir idari anlayış haline aldı. Bunun bayrağa halkın sevgisiyle olan ilişkisi konusunda ciddi olarak yönetimlerin düşünmesi gerektiğini düşünüyorum, belediyelerin de düşünmesi gerektiğini düşünüyorum. Ankara'daki belediyelerimizin bayrak konusundaki tutumunu da dikkatle ele alması, bayrağın kutsallığını hak ettiği düzeyde, onurlu yerde tutmaya dönük davranış içerisinde bulunmasını demokrasiyle çok ilgili olarak görüyorum. Bizim yönetim anlayışımızda eyyamcı bir biçimde değerleriyle birlikte bu akıma kapılırsa Ankara'daki yerel siyasal demokratikleşme sürecinin tutunacağı kaleler çok aza inecek demektir, inmiş demektir.

Ben bununla sözümü toparlamak istiyorum. Ankara'nın gerçekten duyarlı, Cumhuriyete, hukuk devletine sahip çıkan ve Cumhuriyetin anlamını önemli ölçüde, modern yaşama biçiminin korunmasının ötesinde kavramış bir insan varlığı olduğunu düşünüyorum. Bu insan varlığı eğitilmiş, kültürel değerleri itibarıyla çok gelişkin, bilime sıcak bakan, bilimle tanışıklığı olan bir insan varlığı. Bu insan varlığı örgütlü aynı zamanda. O Ankara'yı bunca zamandır hâlâ içinde bizlerin yaşayabileceği bir atmosferde tutabilen bir şey. Zaman zaman kendini dışarı vuruyor, zaman zaman umutsuzluğu nedeniyle yalpalasa da insan varlığının çok önemli bir kaynak olduğunu düşünüyorum. Ankara'nın insan varlığı Türkiye'nin en gelişkin insan varlığı grubudur. İstanbul belki sermayenin ve teknolojik uygulama imkanlarının sağladığı açılardan

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Ankara'yla yarışabilir ama kültürel yapılanma itibarıyla ve ölçek ilgisi açısından bakıldığında Ankara entelijansiyası, Ankara entelektüel topluluğu, aydınlar topluluğu şu anda Türkiye'nin taşıyıcı, politik omurgasını oluşturmak durumunda ve bu gücün dayandığı zeminin hiç yabana atılmayacak bir katılım, demokrasi haklarını koruma mücadelesi olduğunu biliyorum. Güven Park direnişleri dahil olmak üzere birçok şeyde Ankara halkı kendisinin doğru dürüst önderleriyle, özellikle mühendis, mimar topluluğunun da bu konudaki misyonunu hiç yadsımadan vurgulamak istiyorum. Onun varlığıyla kendisini önemli ölçüde gösterebilmiştir. Bu gösterme gücü önümüzdeki dönemde yeniden ortaya çıkacaktır ve Ankara içine yapılmış olan bu halinden kurtarılacaktır.

Teşekkür ederim.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

KENTTE GÜNDEM BELİRLEMEK

Nuri ARIKOĞLU
(Mimarlar Odası Ankara Şubesi)

Evet, Başkanımız Nimet Özgönül katılmadığı için toplantıya ben katılıyorum. Bizim bu toplantıda gündemimiz “Kentte Gündem Belirlemek”. Ne kadar gündem belirleyebiliyoruz, gündemin ne kadar içindeyiz, gündemi takip mi ediyoruz? Herhalde genelde gündemi takip ediyoruz. Gündem birileri tarafından belirleniyor ve biz yeni gündemlere cevap yetiştiriyoruz. Hiçbir zaman gündemin bir parçası olamıyoruz. Bununla ilgili neler yapılabilir, neler yaptık Oda olarak, onlardan bahsetmeye çalışacağım.

Mimarlar Odası Ankara Şubesi olarak Ankara’da gelişmeleri yakından takip etmek, kentin sorunlarıyla ilgili çözümler üretmek ve bunları kamuoyuyla paylaşmak asli görevlerimiz arasındadır. Bu süreçte oldukça fazla engelle karşılaşmaktayız. Yerel yönetimin genel olarak sivil toplum örgütlerine karşı tutumu halkın kentlerinde gelişen olaylara karşı olan duyarsızlığı, bizim oluşturmaya çalıştığımız kamuoyunun gücü önünde önemli engeller olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle yerel yönetimin kentle ilgili her türlü kararda halkı ve sivil toplum örgütlerini hiçe sayan tutumu Ankara’nın günümüzdeki haline gelmesinde etkin rol oynamıştır.

Ankara’nın sorunlarını aslında bunları birçok başlık altında incelememiz mümkün. Ama burada mimarlık ve kentsel politikalarla ilgili bazı konulara değinmek yerinde olacak. Belki bunları üç başlıkta sınırlayabiliriz: Daha önce konuşmacılar da bahsettiler, Ankara’da genel olarak Türkiye’de yaşanmakta olan kentsel dönüşüm projeleri birinci başlık. İkincisi, kentle ilgili gelişmelerde katılımçılık sorunu ve son olarak da kent belleğiyle kent kimliğinin yavaş yavaş ortadan kaldırılması konularından başlayacağım. Sonrası ise Mimarlar Odası Ankara Şubesi olarak böyle bir ortamda gündemin peşinden koşturmak yerine gündem oluşturarak Ankaralıların ilgisini kendi kentlerine yöneltmeye, onları yaşadıkları ortamı sorgulamaya, beraber düşünmeye ve üretmeye yönlendirme konusunda yaptığımız bir çalışmadan örnek vereceğim.

Bildiğiniz gibi merkezi yönetim Türkiye’de kamu varlıkları satışından sonra devlet borçlarını kapatmak için kent ve kırsal topraklarının satışını devreye sokmuştur. Uluslararası düzeyde kentsel toprak, finansal bir değere kavuşmuştur. Süreç ülkemizde de kentsel dönüşüm denilen bu uygulamaların hız kazanmasına neden olmuştur. Kentsel toprağın rant değerinin yükselmesiyle büyük kentlerimiz birer şantiyeye çevrilmiş ve aynı zamanda bu süreç, kent merkezlerinde yaşayan halkın şehirden kovulması sürecine dönüşmüştür. Kentsel dönüşüm, bir yandan gecekondu bölgelerinde, bir yandan da tarihi kent merkezinde yürütülmektedir.

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Bu süreci, Ankara'nın "2023 başkent Ankara Nazım Planı" yönlendirmektedir. Birçok kentsel dönüşüm alanı bu planda belirlenerek durum hızlandırılmıştır. Artık kentsel dönüşüm Ankara'ya yayılmaktadır. Burada vurgulanması gereken konu, yerel yönetimin kentsel dönüşüm kavramından ne anladığıdır. Bugüne kadar gördüğümüz uygulamalarda, kentsel dönüşüm projeleri adı altında birçok yeni alan imara açılmakta ve çok yoğunluklu konut alanları üretimine gidilmektedir. TOKİ politikasını değiştirerek daha çok üst gelir gruplarına hitap eden projeler üretmeye başlamıştır. Kenti iyileştirme adı altında yapılan operasyonlar, halkın barınma hakkını ve kent hizmetlerinden yararlanma hakkını hesaba katmadan gerçekleştirilmektedir. Bu dönüşüm sonucunda barınma ihtiyacını karşıladığınız binalar, menkul değerlere dönüşmektedir. Kentlerimiz ve Ankara kenti, üretime odaklı değil, tüketime odaklı ve bir şekilde yeniden yapılandırılmaktadır.

Kent toprağı büyük alışveriş merkezlerinin baskısı altında giderek tüketilmeye başlamıştır. Şehrin genişlemesi ve alışveriş merkezi tüketim, yeni ulaşım yollarının ortaya çıkmasına ve Ankara'daki tarım arazisi, su kaynakları, yeşil alanlar üzerinde yeni bir baskının doğmasına neden olmuştur. Belediye kaynakları bu rant projelere yöneldikçe Ankara'daki yaşamın toplumsal maliyeti de giderek artmaktadır. Bu süreçler devam ederken Ankaralıların, kentlilerin bu gelişmelere ne derece ortak oldukları, hatta bu kararları ne derece doğru olarak öğrenip sorgulayabildikleri de şüphelidir. Örneğin, Ankara tarihi kent merkezi yenileme alanı koruma amaçlı imar planının hazırlanma süreciyle, Atatürk Kültür Merkezi alanları için tasarlanan projeler bu şüpheleri doğrular niteliktedir.

Ankara tarihi kent merkezi yenileme alanı koruma amaçlı imar planı kamuoyunda tam olarak duyulması ve algılanması ancak plan askıya çıktığı zaman gerçekleşmiştir. İlgili koruma amaçlı İmar Planı Yönetmeliğine göre plan hazırlama süreci içerisinde idarelerce plan yapılacak alanda ilgili meslek odaları, sivil toplum kuruluşları, üniversitelerin ilgili bölümleri, koruma içinde yaşayan hane halkları ve faaliyet gösteren işyeri sahipleri ve etkilenen hemşerilerin katılımı ile plan kararlarının oluşturulması gerekmektedir. Ancak ondan önce sorunlar, olanaklar, vizyon, hedefler, araçlar, stratejilerin belirlenmesi ve bu şekilde taslak planın Koruma Bölge Kuruluna sunulacak son şeklini alması için asgari iki toplantı düzenlenmesi esastır. Burada önemli olan tüm ilgi grupların katılımının sağlanması, plan kararlarının oluşturulmasında grupların kendilerini ifade etmelerine olanak tanınması, grupların görüş ve değerlendirmenin dikkate alınmasıdır. Ancak söz konusu planın hazırlanma aşamasında bahsedilen tüm ilgi gruplarına çağrı yapılmamış, toplantıya katılım sınırlı kalmıştır. Ayrıca bu grupların katılımıyla plan kararları oluşturulması gerekirken yerel yönetim zaten tamamlanmış bir plan ile ortaya çıkmıştır. Burada Ankara ve Ankaralılarla ilgili kararları sadece

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

kendisi vermek isteyen ve Ankaralıları emrivaki yapan yerel yönetimle karşı karşıyayız.

AKM alanıyla ilgili ise, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Turizm Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı arasında 2006 yılında imzalanan protokol doğrultusunda birinci bölgede yapılması planlanan Türk Tarih ve Kültür Parkı projesinin hazırlanması süreci dikkat çekicidir. Sipariş usulüyle hazırlanan 10 proje üzerinden gerçekleştirilen elemelerin ardından ortaya çıkan proje, çeşitli yayın organlarında AKM'nin yeni yüzü olarak lanse edilmeye başlanmıştır. Atatürk Kültür Merkezi gibi tüm Ankaralıları ve Türkiye'yi ilgilendiren bir alana inşa edilmesi düşünülen bir projenin kapalı kapılar ardından yöneticilerin siparişiyle gerçekleştirilmeye çalışılması artık yasalarımızda da sıklıkla vurgulanan katılımcı süreçlerin uygulamasına oldukça terstir. Bu çeşit bir proje elde etmek yöntemi kamuyu ilgilendiren projelerin kamuoyundan, bilim kurumlarından ve meslek odalarından bağımsız üretilmesi, sağlıksız çevrelerin oluşumunun asal nedeni olarak görülmeliyken ne yazık ki ilgili kurum ve kuruluşlar kendi bildiklerini okumaya devam etmektedirler.

Başlıkta bahsettiğimiz sorunlarla Ankara'daki kent belleğe ve kent kimliğinin yok edilmesine gelirse, birçok açıdan değişmekte olan başkent Ankara, aynı zamanda siyasi açıdan da dönüştürülmekte ve bu da aynı zamanda Ankara'nın kentsel dokusunda önemli değişikliklere ve dönüşümlere yol açmaktadır. Örneğin Merkez Bankası, Ziraat Bankası, Sermaye Piyasası Kurulu, BDDK'nın İstanbul'a taşınması bu açıdan önemlidir. Diğer taraftan Cumhuriyet yapılarının ve alanlarının uğradıkları zararlar da burada anılmalıdır.

Bir başka örnek de Ankara Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı'ndan verilebilir. Bu Planda Cumhuriyet dönemi yapıları için verilen kararlar, bütüncül düşünceden ve koruma, geliştirme anlayışından uzaktır. Cumhuriyet dönemi mimari mirasına yönelik düzenlemeler açısından planın dayandığı kabullerden en önemlisi, plan notlarında da çeşitli yerlerde belirtildiği gibi, bu bölgenin erken Cumhuriyet dönemindeki karakterin öne çıkması gereği. Özellikle 1950 sonrası gelişimin olumsuz bir dönüşüme neden olduğu, dolayısıyla yok edilebilir olduğu görüşüdür. Dönemin özellikle yüksek yapılarına karşı plan kararlarında hakim olan olumsuz yorum objektif bir değerlendirmeden çok, sübjektif bir önyargıyı yansıtmaktadır.

Planda görülen bu temel yargının aksine, 1950 sonrası dönemin yapılarının döneme özgü tasarım anlayışıyla gelişen teknolojik olanakları kullanarak kente simge niteliği olan yapılar, meydanlar ve yeni işlevler kazandıran modernist yapılar olarak değerleri tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de akademik çevrelerce kabul edilmektedir.

Belediyenin yeni planı Ulus bölgesinin sadece "Geç Osmanlı ve erken Cumhuriyet" yıllarında değil, tüm Cumhuriyet dönemi boyunca geçirdiği dönüşüm

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

mekanı olduğu için Ankaralıların toplumsal belleklerinde önemli yeri olan, ekonomik ve işlevsellik değerleri hâlâ devam eden, birçoğu mimarlık yarışmaları sonucunda elde edilmiş, dönemlerine temsil eden, seçkin ve nitelikli mimarlık örneklerini korumamakta. Bu yapıların ya tümünü, ya tasarımlarındaki bütüncüllüğü bozacak şekilde parçalarını yıkmayı önermektedir. Planın getirdiği bu yıkım kararları sonunda kentin toplumsal belleğinde önemli yer tutan, mimari değeri yüksek ve dönemin yetkin örnekleri olan birçok yapıyla birlikte bu yapıların tanımladığı kentsel mekanlar ve bu mekanlarda yaşamakta olan gündelik yaşam pratikleri de yok edilmektedir.

Ankara'da bunca sorun, diğer bir açıdan baktığımızda, meslek odalarını sürekli olarak gündemin peşinden koşmaya, bir sorundan diğerine müdahale etmeye zorlamaktadır. 39. Dönem Yönetim Kurulu olarak şu anda gündemimizde 44 tane dava dosyası var. Bunlardan 11 tanesi neticelenmiş, 33 tanesi hâlâ sürüyor. Bunlar bir şekilde hukuki olarak takip ediliyor. Hep geriden takip ediyoruz bütün olayları.

Bütün bunlara rağmen böyle bir ortamda Mimarlar Odası Ankara Şubesi olarak Ankaralıları için farklı bir gündem oluşturmayı istedik ve Ulucanlar Projesini bu doğrultuda şekillendirdik. Biz kendimize göre bir kent düşü kurduk. Biz mimarlar hep böyle bir beyaz sayfaya bakarak hayal kurarız ya, biz de bir hayal kurduk. Bunlardan birincisi bu Ulucanlar Cezaevinin dönüştürülmesi ve yeni olarak bitirmiş olduğumuz İnşaat Mühendisleri Odasıyla birlikte Hasanoğlan Projesi vardır.

Ulucanlar'a gelince 1920'lerde askeri baraka, depo olarak inşa edilen ve 2006 yılında bir kısmı boşaltılana kadar kapalı ve yarı açık cezaevi olarak işlevlendirilen ve Türkiye'nin politik ve tarihi kentsel mirası olan Ulucanlar Cezaevinin kurtarılması ve korunması için başlattığımız bu proje halen devam etmektedir. Mimarlar Odası Ankara Şubesi ve Ankara Barosu, tarihi ve teknik araştırmalar sonucunda Cezaevi içindeki yapıların tescillenmesi için Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kuruluna başvuruda bulunmuş ve genç mimarlar ile mimarlık öğrencileri arasında bu alanın korunması ve kullanılmasına yönelik bir fikir yarışması açmıştır. Özellikle yarışma sürecinde halkın katılımı önemsenmiştir. Yarışma sonrasında Ulucanlar Cezaevi Haziran ayının iki haftası boyunca halka açılmış ve çeşitli etkinliklerle Ankaralıları tanıtmıştır.

Şu ana kadar proje kent merkezindeki bu önemli ve kritik alanın korunması konusunda ilgili kurumların desteğini almış ve Ulucanlar Cezaevinin kullanılarak korunması konusunda kayda değer gelişmeler yaşanmıştır.

Projenin kültür mirasına dikkatini çekmek, onları 80 yıllık bir tarihle tanıtmak ve yapıların kullanılarak korunmaları yönünde halkın fikirlerinin oluşmasını sağlamak şeklindeki amacı doğrultusunda yapılan çalışmaların,

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

katkılarını bu şekilde özetlemek mümkündür. Ulucanlar Cezaevi ve yapıları Ankara ve Türkiye’de bir miras olarak kabul görmüştür. Cezaevinin tarihi, sosyal ve politik değerleri Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun tescil kararıyla da belgelenmiştir. Gerçekleştirilen fikir yarışması sayesinde genç mimarlar ve mimarlık öğrencileri, yaşadıkları kent ile ilgili karar alma sürecine dahil edilmiş ve düşünce üretme olanağı bulmuştur. Fikir yarışmasını değerlendirme konferansı tüm ilgi gruplarına açık olarak yapılmış ve halkın da sürece katılımı desteklenmiştir. Daha önce Ulucanlar konusunda fikir geliştirmemiş olan Adalet Bakanlığı, Ulucanlar Projesi sürecinde Projeye destek vermiş ve yapıların sağlıklılaştırılması ve kullanılarak korunmasını benimsemiştir. Gerçekleştirilen Ulucanlar Şenliğiyle Ankaralılar Cezaevi kompleksiyle tanışmıştır.

Proje sayesinde Ulucanlar ile ilgili ayrıntılı bir fotografik arşiv oluşmuştur. Proje, diğer bazı sivil toplum örgütlerinin de kentin bu önemli alanı ile ilgilenmelerini sağlamış, onların da kendi projelerini geliştirmelerine olanak sağlamıştır. Yeni projelerin ve yeni ortak çalışmanın ortamı hazırlanmıştır böylelikle.

Diğer taraftan Ulucanlar Projesi Ankara’da ve tüm Türkiye’de giderek artan şekilde karşımıza çıkan 20. Yüzyıl yapılarının ve kültürel alanlarının yerel yönetimlerce daha yapılabilir ve kârlı olarak görülen alışveriş ve iş merkezlerine çevrilmesi döngüsünün önüne geçmeyi başarmıştır. Tabii bu şimdilik. Projenin şu anki aşamasında ise Adalet Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Mimarlar Odası Ankara Şubesi ve Ankara Barosunun alanın rehabilitasyonu ve yeniden kullanımı konusunda bir komisyon kurulması amacıyla toplanması gündemdedir. Aynı zamanda KOREF, yani Koruma ve Restorasyon Firmaları Derneğiyle ortaklaşa Ulucanlar Cezaevinde kalan kişilerin tüm mirasının korunması sürecinde, nitelikli uygulama elemanı olarak yetiştirilmesi konusunda bir projenin hazırlığı içindeyiz. Bir başka deyişle biz bir kent düşü olarak başladığımız Ulucanlar Projesini sürdürüyor ve Ulucanlar Cezaevindeki gelişmeleri takip edip yönlendirmeye devam ediyoruz.

Başta da bahsettiğim gibi, Mimarlar Odası Ankara Şubesi olarak birçok sorunla boğuşan başkentli, Taşkentli, farklı bir yöntem izleyerek, farklı bir gündem oluşturmak, böylelikle kentlinin ilgisini Ankara’daki gelişmelere yöneltmek ve onlara yaşadıkları ortamı sorgulatmak, hep beraber düşünmek ve üretmek istiyoruz. Bu tür çalışmalarımızı diğer meslek odalarıyla da paylaşmak istiyoruz. Ortaklaşa yapacağımız çalışmalar ile Ankara’nın geleceğinin şekillendirilmesinde daha güçlü ve etkili olacağımız inancındayız. Bu konuda her türlü öneriye açığız. Beraberce gündem oluşturup Ankaralılara ulaşabildiğimiz zaman daha güçlü olabiliriz, diye düşünüyoruz. İlgileriniz için teşekkür ederim.

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

YEREL YÖNETİM: BİR SOSYAL DİYALOG ORTAMI OLARAK İNTERNET

Doç. Dr. Nurcan TÖRENLİ
Ankara Üniversitesi, İletişim Fakültesi, Cebeci 06590 Ankara
Tel: 0312 319 77 14, Fax: 0312 362 27 17
e-posta: torenli@media.ankara.edu.tr

Yirminci yüzyılın sonunda, yeni iletişim teknolojilerinin sosyal “hastalıkları” kimseyi rahatsız etmeden iyileştirebileceği düşünülmüştü.

İletişim alanında bu düşünceye temel oluşturan teknolojik gelişme yeni nesil iletişim şebekesi ya da yaygın adıyla Internet’tir.

Gücünü tek şebeke üzerinden çoklu iletişime ya da enformasyonun akışkan hale gelmesine olanak tanınmasından alır.

Internet’in simgelediği ortak şebekeye dayalı bu ağ ortamından beklenen ise toplumsal gereksinimlerin ritmine bağlı olarak değişen enformasyon arz ve talebi karşısında var olan iletişim sisteminin kararlılığını korumaktır. Internet bu sayede, toplumsal yaşam pratikleri açısından merkezi faaliyet ortamı olma niteliğini de sürdürebilmektir.

Hatırlanacağı gibi ağların ağı Internet, 1960’ların başında, Soğuk Savaş ortamının karakterize ettiği bir dönemde, SSCB ve müttefiklerinin ABD ve Batılı ülkelere karşı bir nükleer saldırı olasılığına karşı güvenli, nükleer yıkım durumunda da ayakta kalabilecek bir iletişim sistemi oluşturmak amacıyla ABD’de Pentagon’un Üniversitelerle başlattığı işbirliğinin bir ürünü olarak ortaya çıkmıştı.

Şimdilerde ise artan kapasite ve kullanım oranlarına bakılarak bu altyapının kendi kararlılığını koruması için ABD’de 40–50 milyar dolarlık yeni bir yatırıma gereksinim duyulduğundan söz edilmektedir. Gerekli yatırımlar yapılmazsa Google, You Tube ve Amazon gibi Internet hizmeti sağlayan büyük şirketlerin kurulamayacağı belirtilmektedir.

Bu gelişmenin bir sonucu olarak, son kullanıcı terminalleri de sabit ve basit cihazlardan, akıllı ve çok işlevli cihazlara kadar değişkenlik gösterecek şekilde çeşitlendirilebilmiştir.

Çeşitlilik, kullanıcının hem satın alma gücü hem de bunları kendi amaç ve beceri düzeyine göre belli bileşimlerde bir araya getirebilme (akıllı ev uygulamaları gibi) yeteneği açısından seçenek bolluğu anlamına gelmektedir. Dolayısıyla erişim kolaylığını da destekleyen çeşitlilik, yaygınlaşma sürecinin güvence altına alınması demektir.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

Bu noktada, Sputnik'in uzaya gönderilmesini "üzerinde yaşadığımız gezegende ilk kez anında paylaşılabilen enformasyona sahibiz" diyerek uzay çağı yerine küresel uydu iletişimi çağının başlangıcı olarak yorumlayan Naisbitt'in öne çıkardığı gelişme de açıklığa kavuşmaktadır: Yeni medya ve sayısal ağlarla küresel ekonomi daha önceden hiç olmadığı kadar maddi bir temele kavuşmuş, 'ağ' üzerinde etkinlik gösteren küresel piyasa ortamı bir düş olmaktan çıkıp, somut bir gerçeklik kazanmıştır.

Bunun anlamı, küresel sermayenin artan gücü ve etkinliği karşısında ulus devletin düzenleyici politikalar geliştirme, bunları uygulamaya koyma inisiyatifinin etkisizleşmesi, nötr hale gelmesidir (İran'la yürütülen enerji pazarlığında inisiyatif kullanma yeteneğimizin ne hale geldiğini gördük). Kısacası serbest piyasanın ana aktörleri, devlet müdahalesinde maruz kalmadan tekeleşmeye giden yolda serbest kalmaktadırlar. Bu, "gölge etmeyin başka ihsan istemez" sloganı ile vurgulanan durumdur.

Ancak yeni medyanın yaygınlaşmasını güvence altına almak, Internet'in enformasyon arzı ve talebi açısından güçlü bir çekim merkezi oluşturmasını sağlamak, salt teknolojik olanakları yüceltmekle sağlanabilecek bir gelişme değildir.

Yaygınlaşma için yeni medyanın sunduğu olanakların sosyoekonomik yaşamdaki değişime uygunluğunun görünür hale gelmesi ya da geliştirilme sürecinde tanımlanmış etkilerinin değişim ideolojisini ve bu yöndeki eğilimleri desteklemesi gereklidir. Buna "rızanın imali" diyoruz. Rızanın imali, değişim ideolojisine küresel ölçekte meşruluk kazandırmak, yeni taraftarlar bulmaktır. e-Ticaret örneğinde olduğu gibi sistem, ancak küresel çapta uygulanır hale geldiğinde devre tamamlanır, işler hale gelir. Bilgi güvenliği kavramının bugünlerde bu denli popüler olmasının altında yatan temel nedenlerden bir tanesi de budur.

Toplumsal yaşamın tüm ilişki biçimleri bu teknolojik temel üzerinde gerçekleşebilir olmaya başladıkça ya da bu durum, doğal bir süreç olarak benimsedikçe, ekonomisiyle siyasetiyle diğer alanlardan bu teknolojiye olan talep de yoğunlaşacaktır.

Nitekim böylesine önemli bir desteğin salt ticari faaliyetlerle sınırlı kalması ya da böyle bir görünüm arz etmesi, değişim ideolojisinin meşruluğunu da sorgulanır hale getirecek nitelikte bir kara deliktir.

Dolayısıyla küresel ağ üzerinde ürünler ya da hizmetler gibi düşünceler de hiçbir kaygıya yer bırakmayacak biçimde akabilmelidir. Nitekim ABD Bakan Yardımcısı Al Gore'un, 1994'de Buenos Aires'te düzenlenen Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU) toplantısında küresel enformasyon altyapısını (GII) "yeni bir Atina Demokrasisi çağına" eşdeğer nitelikte, katılımcı demokrasinin yeni platformu olarak değerlendirdiği konuşması, bu kaygının

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

dikkate alındığını göstermektedir.

Ancak yeni demokrasi özelemlerinin yeni iletişim teknolojileriyle bağlantılandırılması yeni bir durum değildir. Hoparlör'ün icadını tanıtan reklam afişlerinde de ana tema olarak Atina demokrasisi ve Roma İmparatorluğu'nun forum geleneği kullanılmıştır.

Anlaşılan o ki, doğrudan demokrasi yönündeki arayışlar aynı zamanda AR-GE faaliyetleri açısından da gizli bir isteklendirme unsuru olarak devrededir.

Doğrudan demokrasi ile yerel yönetimi birbiri ile ilişkilendirdiğimizde, bağlantı noktasının merkezi olanın karşıtı yani adem-i merkezilik olduğu bunda geniş katılıma odaklandığını görürüz.

Yeni medyanın bu bağlantıyı kurmadaki işlevi oldukça açıktır: Bireysel, yüz yüze iletişime en yakın iletişim formu olan etkileşimli yapısı, sanal ve potansiyel nitelikte de olsa şu an için geniş ve doğrudan katılıma en uygun iletişim biçimidir. İnternet bu anlamda "sonsuz referandum" özelemini temsil eder.

Yerel yönetim kavramı, siyasal iktidara (merkeze) ait genel hizmetlerden bir bölümünü merkezden bağımsız ama merkezin denetimi altında yapan federal devlet sistemi tanımlar. Bunun teorik anlamda siyasal-sosyal açılımı, hiyerarşik devlet denetiminden kaçınma olanağı vermesidir. Ancak bir yere kadar. Pratikte durum bu kadar basit ve doğrudan işlemez. İnternet'in gelişimiyle merkez ölmemiştir. Çok merkezlilik soyut bir durumdur ve iktidar her yerde değildir. Kesinlikle tek yerdedir. Bu durum, yerel yönetimler gibi özerkliği tartışmalı, merkezi sistemin siyasal ve ekonomik uzantılarını çevre unsurlara taşıyan kurumsal yapıların içine gömülüdür.

Ancak umutların tümüyle rafa kaldırılması da gerekmemektedir. Yeni medyadan egemen iktidar yapıları kadar karşı iktidar yapıları da yararlanabilir. "Davos" karşıtlığıyla kurulan Dünya Sosyal Forumu gibi dayanışmacı ağların temelinde yatan yaratıcı "esnek" düşünce, iletişim ağlarının ve ağlara bağlı bireysel uç birimlerin yardımıyla bu tür oluşumların tek başına küresel düzeyde yapılanmasını hazırlamaktır. Amaçları tanımlayanın tartışmalar ya da müzakereler olduğu yadsınamaz dolayısıyla sonuca ulaşmada ağların bir tartışma ortamı-aracı oluşturarak amaca ulaşmada girişimi başlatma konusunda verdiği maddi desteği göz ardı edemeyiz.

Günümüz dünyasında ağlar, bu amaçları gerçekleştirmenin, kolektif dayanışmacı belleği-birlikteliği oluşturmanın en önemli araçlarından biri durumuna gelmişlerdir. Tartışmalar, manifestolar somut eylemlere yani toplantılara, mitinglere, protesto yürüyüşlerine, basın açıklamalarına, direniş eylemlerine dönüşmedikçe ağlar birlikte etkileşime giren amaçsal birliktelik hedefine ulaşamaz.

Bu yaklaşım, yeni medyanın teknolojik anlamda bireyi yalnızlaştırıcı

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

olumsuzluğunun dayanışmacı irade ile kırılabileceği yapılanmanın da ne olması gerektiğine ışık tutmaktadır. Tartışma ile bu eylemlilik halinin birlikteliğinden karar alma sürecine etkin katılım ya da kararları etkileyebilme gücünü sağlayıcı bir “başkaldırı” halini oluşturduğu somut bir biçimde görünür hale gelmektedir.

Şüphesiz bu tür ağ organizasyonun “sanal” örgütlenişinin iç gerilimleri, farklı düşünce ve çıkarları da ortadan kaldırdığı ya da “sanallaştırdığı” gibi bir sonuç çıkarmak yanıltıcı olur. Bu farklılıklar-gerilimler eskiden olduğu gibi günümüzün ağ örgütlenmelerinde de son derece somuttur. Ağlar üzerinde gerilimi artıracak her türden enformasyon, sistemin akışkan iletişim kanalıyla her yere anında taşınır. Üstelik organizasyonun boyutları ağ ortamının sanallığından beslenerek daha hızlı bir genişleme olanağına kavuştukça bu gerilimlerin gelecekte daha da büyüyüp, çeşitlenebileceğini tahmin etmek için kâhin olmak da gerekmez.

Ancak unutmayalım ki demokrasi bir Internet sitesinden download edilip, kendi bilgisayarımıza indirilebilecek bir şey değildir. Yani serbest piyasanın hâkim olduğu bir toplumda, siyasi demokrasinin taleplerinin, piyasanın acil gereksinimleriyle rekabete eşit koşullarda giremeyeceğini görmemiz gerekir.

Doğrudan demokrasinin merkezi niteliği geniş katılım kadar bu katılımın karara dönüşmesidir. Üstelik Atina demokrasisinde katılım ile karar aynı süreç içinde oluşmaktadır. Roma forumunda bunun kanıtı olarak alınan kararlar, şehir merkezlerinde duvarlara asılarak ilan edilirdi.

Bu durumda Internet’in sosyal bir diyalog ortamı oluşturması teknolojinin kendiliğinden bahsettiği bir olanak değildir. Kamunun tartıştığı ancak kararları da birlikte takip ettiği bir ortam olarak örgütlenirse gerçekleştirilecek bilinçli ve kararlı bir duruşun ürünüdür.

Teknoloji salt teknik olarak gelmez kültürü ile de gelir. İçinde biçimlendirildiği kültürün özelliklerini taşır. Internet üzerindeki formlar, tartışma listeleri de sonuç olarak iktidarın olmadığı, sınırsız özgürlüğün yaşandığı alanlar değildir. Sayısal ortamın filtreleme, şifreleme yetenekleri kullanıma hazır olarak sistemin içine gömülmüştür.

Bir organizasyon içerisinde, Michels’in “Oligarşinin Tunç Kanunu” diye vurguladığı durum yaşanmaya başlar: “Merkezinin” ya da “sahibinin” olmadığı söylenen alanda, teknolojinin bu olanakları, iktidar yapılanması için devreye sokulur. Çelişme ve çatışmaların minimize edilmesinde etkin bir rol oynayacak enformatik kontrol yapısı (iktidar-otorite) kaçınılmaz olarak devreye girer.

Daha fazla bilgiye daha kolay ulaşma daha iyi bilgilenmiş vatandaşlığa neden olur. Ancak sorun bu vatandaşın karar alma sürecine katılımındadır. Daha doğrusu karar alma sürecine katılımının istenip istenmediğidir.

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Demokrasinin beş yılda bir yapılan seçimler sırasında hatırlandığı Türkiye açısından bunun pek de istenmediği görülmektedir.

Siyasal iktidarın temel eşitsizliği bilgi eşitsizliği değildir. Tersinden söylersek yönetenler daha iyi bildikleri için yönetmezler daha güçlü oldukları ya da onların yönetimlerinde egemen çıkarlar daha iyi temsil edileceği için yönetirler. Dolayısıyla bilgi çağı olarak adlandırılan çağda da karar alma ve uygulama süreci kimlerin çıkarının egemen olduğuyla ya da hangi kesimin çıkar birliğinin daha güçlü olduğu ile ilişkilidir. Enformasyon bombardımanı altında inlediğimiz bu çağda da iktidar merkezi niteliğini koruyorsa demek ki bilgi tek başına yeterli değildir.

Kısacası serbest piyasacı, kapitalist demokraside mesele halkın gücü ile oy kullanma arasında oluşan denklemin dışındadır. Seçimlere katılım oranındaki artışın vurguladığı temsiliyeti ön plana çıkarmak, toplumsal eşitsizliğe dayalı kapitalist sistemin demokrasi için oluşturduğu sorunu görmemezlik anlamına gelir. Tıpkı Internet'e her an her yerden erişebilir olmayı ya da yaygınlaşmasını ön plana çıkarmanın sanal ortamın iktidarı gizleyen, görünmez hale getiren dolayısıyla biçim değiştirmiş yeni iktidar yapısının demokrasi için oluşturduğu sorunu görmemezlik anlamına geldiği gibi. Burada "maddenin" sakınımlı kanununu bize hediye eden Lavoisier'i minnetle anmak gerekiyor.

Seçimlerde halkın onayına sunulan seçeneklerin ne ve kimler tarafından belirlenmiş olduğuna bakmadan, katılım oranındaki artışı demokrasinin tecellisi olarak nitelendiremeyiz. Bu nedenle örgütlü birliğin gücü sağlanmadan, politik örgütlenme olmadan ağ aktivistlerinin başını çektiği sosyal adalet mücadelesinin karar alma süreci üzerinde müdahaleci bir güce kavuşulacağını sanmak büyük bir saflık olur. Demokrasi için karşı mücadelede başarı akıl, irade ve çıkar birliğine sahip sosyal güçlere dayanır.

I. OTURUM
SORU CEVAP BÖLÜMÜ

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Ali ULUSOY- Teşekkür ederim Sayın Başkan, konuşmacılara da ayrıca teşekkür ediyorum, çok bilgilendim söylediklerinden.

Ben esas olarak Bülent Hocamın söylediği bir şeyin altını çizmek istiyorum. Bu karanlık ortamdan çıkışın siyasal olarak mümkün olduğunu ifade etti. Aslında bugün kentimizin içinde bulunduğu durumu gayet güzel özetledi ve siyasal iktidarın yerel yöneticiler eliyle küresel ve dinci sermayenin kamu alanına nasıl sunulduğunu, bununla ilgili olup bitenleri gayet güzel özetledi. Ama esas olarak bizim önümüzdeki bir sorumluluğu hatırlattı. Ben onun üstüne biraz kafa yormamız gerektiğini düşünüyorum. Bu karanlık ortamdan çıkışın nasıl olacağına dair bizim, meslek odalarımızın, sivil toplum örgütlerinin ya da bu kentte yaşayan herkesin, her bireyin, her yurttaşın oturup ciddi anlamda kafa yorması gerektiğini düşünüyorum.

Bildiğiniz gibi 22 Temmuzdan sonra hepimiz büyük bir şok yaşadık, bu şok da hâlâ devam ediyor. Maalesef ülkemiz hiç de istemediğimiz bir biçimde yönetiliyor ve giderek bu yönetim Türkiye'yi oligarşik bir diktaya sürüklüyor, yani bugün yaşadığımız bu olup bitenler ve önümüzdeki günlerde yaşanacakları dikkate aldığımızda Cumhuriyet açısından, Türkiye açısından ve bu ülkede yaşayan yurttaşlar açısından bir tehdit ve tehlike söz konusu. Bununla baş etmenin mümkün olduğunu söyledi Bülent Hocam. Önümüzde de şöyle bir sorumluluğumuz var: Bildiğiniz gibi yerel seçimler 2009 gibi gözüküyor ama önümüzdeki sene de yapılabileceği gibi birtakım tartışmalar var. AKP iktidarının yerel seçimleri öne çekme gibi bir düşüncesi olduğunu hepimiz biliyoruz. Kamuoyunda tartışılmasa da bu çok açık. Siyasal gelişmeler bunu bize gösteriyor, hatta son zamanlarda AKP iktidarının Kürt meselesiyle ilgili politika değişikliği, tavır değişikliği ve giderek üslup olarak sertleşmesi bu yerel seçimlere dönük bir manevra gibi gözüküyor. O nedenle biz sorumluluk taşıyan insanlar olarak, sivil toplum örgütleri, meslek odaları ve yurttaşlar olarak en azından kentlerimizde, örneğin Cumhuriyetin başkenti Ankara'da yerel seçimlere dönük bir politik oluşumu örgütleyebiliriz diye düşünüyorum. Bunda da bize çok büyük sorumluluklar düşüyor. Bunu şimdiden oturup tartışmamız lazım, bunun politik açılımını, programının nasıl olacağına dair ve hangi politik güçlerle bu işi yapabileceğimize dair birtakım açılımların yapılması lazım.

Bu anlamıyla ben Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliğinin önemli sorumluluk alması gerektiğini düşünüyorum, ki benzer örgütler de var. Aynı zamanda TMMOB'ye bağlı diğer meslek odalarının aynı şekilde bu oluşumla ilgili adım atması gerektiğini, buna öncülük etmesi gerektiğini düşünüyorum. Biz ancak yerel seçimlere yönelik bir hareketi başlatabilirdik kentin sorunlarının bizim anladığımız anlamda, yani bu kentte yaşayan yurttaşların sağlıklı yaşanabilir çevrelerde nasıl yaşayacağını, ulaşımın nasıl çözüleceği-

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

ni, tarihi kent merkezlerinin nasıl korunması gerektiği konusunu bu kentte yaşayanlarla birlikte paylaşarak bir siyasal açılımı gerçekleştirebiliriz, diye düşünüyorum.

Bu, önümüzde bir sorumluluk gibi duruyor. O anlamıyla Bülent Hocam bunu bir miktar daha açabilir mi? Vaktimiz çok sınırlı ama çok geniş bir şey sordum ben. Çok teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI- Teşekkür ediyoruz. Bir dinleyicimizin daha yazılı soruları var, konuşmacılar aldılar.

Buyurun.

Mustafa GÜRBÜZ- (Kayda yansımayan soru)

OTURUM BAŞKANI- Sayın konuşmacı teşekkür ediyoruz.

Başka soru var mıydı? Evet, başka soru yok.

Sayın Tanık, Sayın Ulusoy'un açıklamalarına bir ilaveniz olacak mı?

Bülent TANIK- Efendim, teşekkür ediyorum öncelikle. Yaşadığımız süreç yerel yönetimler düzleminde değil, aslında ulusal ölçekte, Ali Beyin de söylediği gibi. Devletin ve toplumun tekleştirilip tipleştirilmesi ya da tek tipleştirilmesi ve merkezileştirilmesi sürecini hızla yaşıyor. Farklı olan, aykırı olanın varlığını koruyabilmesi son derece zor hale geliyor. Değişik düşünüyor olmak, başka biçimde bakıyor olmak giderek, biraz önce altını çizmeye çalıştım, dinci mahalle baskısı kavramı oldukça yeni bir kavram literatürümüzde ama durumu çok hoş açıklıyor, çünkü Avrupalı bakıyor yasalarda Avrupa normlarında düzenlemeler var ama pratik yaşamda başka bir hayat hegemonyasını sürdürüyor. Ayrıca pratik yaşam, özellikle genel seçimlerin arkasından devlet organlarında güçler ayrılığının, karar odaklarını çoğulculuğunun ortadan kaldırılması, dikleştirilmesi, merkezileştirilmesi yönünde son derece hızlı bir sürecin maalesef yaşanıyor olduğunu görüyoruz. Bu tabii, dünyadaki faşizm deneyimleri konusunda azıcık bilgisi olan herkesi oldukça endişeye sevk eden ve şer-i bir faşist yapılanmanın olasılığı konusunda ciddi kaygılar uyandıran bir konu.

Bunun önüne geçilebilir mi? Birincisi, hâlâ şu anda büyük çoğunluğu tipleştirilmiş olmakla birlikte, aynı siyasal yapının ve görüşün kontrolü altına geçmiş olmakla birlikte ve halen yerel yönetimlerin önemli ölçüde ya da en azından elde bulunan kısımlarının da önümüzdeki seçimlerde el altında olduğu ve bu tipleştirme sürecinin hedefleri konumunda olacağı 22 Temmuzun hemen ertesi günü Başbakanın kendisi tarafından söylendi. "Falan falan belediyeleri de istiyorum. Başka siyasal görüşten bir yapı olmasın." Yerel yönetimler çoğulculuğun ve siyasal eğilimlerin de sistem içerisinde yansıtılabilmesi, hayatiyet bulabilmesi açısından önemli, güçlü örgütler

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

kategorisinden düşünölmeli ve sahiplenmek, oradaki varlığın, çok sesliliğin çoğalmasu yönünde bir mücadelenin programlanması büyük bir görev olarak görölmöyor. Oralardan direnilebilir birçok yerde.

Dünyanın pek çok yerinde sadece şer-i faşist bir baskıya karşı değil, neoliberal politikaların hegemonyasına karşı da, piyasanın hegemonyasına karşı da yerel yönetimlerin bir şeyler yapabilme konusundaki güçleri yabana atılacak güçler değil, önemsenmeyecek güçler değil. Oraya gereken önem verilerek oralardan da soluk alınacak ortamları üretmemiz gerekiyor. Bu konuda siyasetin aritmetik güçler ve formüllerin ötesinde olanaklar insanlığa sunulduğunu düşündüğümü söylemişim. Umutvarlığımın arkasında da o yatıyor.

En üstün insan eylemi olarak siyasal eylemliliğin toplumu dönüştürmede beri koşulların veya trendlerin olumsuz gittiği dönemlerde parlak ufuklar üretme potansiyelini her zaman içinde barındırdığını düşündüm. O yüzden siyaset önemli, değerli bir eylemliliktir. Bu bakımdan örgütlerimizin ve bireylerimizin, bizlerin aktif yurttaşlar olarak önümüzdeki siyasal yapılanma sürecine müdahil olmanın bütün yollarını en sonuna kadar zorlamak ve ihmal etmemek, tembelliğe, umutsuzluğa kapılmamak gibi çok önemli bir sorumluluk dönemi yaşadığımızı söylemek isterim. Bu ufkumuzu açacaktır.

Aslında birçok konu var. Demokrasiden vazgeçmek, haklardan vazgeçmek için aç bırakmak, yoksul bırakmak, bir de tehdit altında bırakmak, yani korkutmak, güvenlikle ilgili, esenlikle ilgili kaygılar üretmek de sıkça başvurulan şeyler. Tehditlerin ve baskıcı uygulamaların artma potansiyeline karşı da korkusuzluğu savunmak gerektiği kanısındayım.

TMMOB'nin de bu yaptığı işi ve sizleri böylesi bir duyarlılığı üretme açısından kutluyor ve tebrik ediyorum. Başta unutmuştum bu hazırlığı, bu oluşumu gerçekleştirenlere teşekkür etmeyi.

Sağ olun.

OTURUM BAŞKANI- Son bir soru alıyoruz. Son sorudan sonra diğer iki konuşmacımızın da söyleyeceği bir şey varsa bir cümleyle aldıktan sonra, üçüncü katta yemek var. Arka kapıdan çıkarak daha rahat gidebilirsiniz. Uyardılar beni, bu şekilde tarif etmemi söylediler, çünkü ön kapıdan dışarı çıkıp çıkmanız lazım. buradan üçüncü kata çıkmanın daha kolay olduğunu söylediler.

Ceren ÖRTEN (Kimya Mühendisleri Odası)- Ben, hazır aramızda bir TMMOB üyesi olmayan hocamız buradayken, onu kaçırmadan bir soru sormak isterim açıkçası, Sayın Törenli'ye. Aslında Hocam çok önemli bir konuya değindi ama şu anda herhalde çok ilgi alanımıza girmiyor diye işin ciddiyetini biraz kaçırıyor gibiyken ben yakalamak istedim. İnternet'le ilgili işin ciddiyeti bu kadar önemliyken ve insanlar bunun üzerinden kendi stratejilerini

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

belirlerlerken, biz Türkiye olarak ya da devlet kurumları olarak ya da onun haricindeki diğer kurumsal yapımız olarak Internet'i nasıl kullanabiliriz ve kendi stratejilerimizi onun üzerine nasıl uyarlayabiliriz? Ben bunları öğrenmek isterim sizden ya da ben mi kaçırdım acaba, cümlemin içinde geçti mi?

Teşekkür ederim.

Gökçen ÇAPKINCI (EMO Ankara Şubesi) - Bu Internet'in yasaklanması veya çok kısıtlanmasıyla ilgili kamuoyunda bayağı bir tepki var. Hükümetin yaptığı çalışmalar var. Bu da gelişmeyi engelleyecek mi? Ceren arkadaşımızla birlikte benim sorumu da cevaplandırırsanız sevinirim.

Teşekkür ederim.

Doç. Dr. Nurcan TÖRENLİ- İsterseniz önce sizin sorunuzla başlayalım, çünkü diğer arkadaşımızın sorusuna belki oradan geçmek daha anlamlı. Internet'te bilgi güvenliğini sağlamaya dönük iki tane sistem var. Bunlardan bir tanesi açık sistemler, diğeri de kapalı sistemler. Kapalı sistem dediğimiz şey, daha çok özel, tanımlanmış ve girişin sınırlanmış olduğu sistemler. Bir de açık sistemler var. Genel anlamda kamunun tamamına açık olan, dolayısıyla bu açıklık vasıtasıyla da yaygınlaşmayı hedefleyen ve yaygın bir faaliyet alanı olmayı hedefleyen bir alan var. 1960'larda Internet kurulurken özel şirketler zaten kapalı devreleri kendileri kurmuşlardı ve kapalı sistemler olarak çalışıyorlardı, çünkü şu bir gerçek: Internet üzerinde para eden, yani katma değer sağlayacak olan bilgi örtük bilgi, yani herkese açık olmayan bilgi. Herkese açık olan bilginin açıklığı zaten değer etmeyecek olması ya da herkes tarafından biliniyor olmasıyla ilişkili. Dolayısıyla e-ticaret dediğimiz uygulamada da bilgi güvenliğine bu kadar çok önem verilmesinin nedeni bu açık ve kapalı sistemler konusundaki politik tercihler. Türkiye kapalı ve denetlemeci bir anlayışla olaya yaklaşıyor. Halbuki küresel sistemin bir parçası olmaya aday olan şu andaki iktidar ve daha önceki iktidarlar, bilmiyorlar ki serbest piyasa sistemi açıklıktan yana.

Yapılması gereken şey, kullanıcıya bu konudaki sorumluluğu vermek. Kullanıcının kendi güvenliğini algılamasına, kendisi için güvenli olan nedir, güvensiz olan nedir algılamasına kendisinin karar vermesini sağlamak. Bu noktada da eğer e-ticaret gibi birtakım uygulamaların ana iletişim ortamı ve ana gelişim ortamı isteniyorsa, arzulanıyorsa bu, kapalı devre anlayışıyla olabilecek bir şey değil. açık ama denetimi tabii ki elden bırakmayan, çünkü regüle edilmeyen her türlü faaliyet de sapkın faaliyete dönüşebilir. Biliyorsunuz, televizyon yayıncılığının ana ortamı, ana mecrası olan uydu yayınları porno yayın seyretmenin ana ortamı olmuştu. Şimdi de Internet'e her dakika yaklaşık 360 saatlik porno yayın yükleniyor. Bu çerçeveyi bilmeden, anlamadan buna göre davranmak uygun değil.

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Diğer soruya bu çerçevede geçerse, kullanılmayan bilgi beş para etmiyor. Her kurum, her kuruluş, her organizasyon kendi amaçları doğrultusunda işe yarayacak, örgütünün ya da kurumunun yandaşlarını, paydaşlarını hayata bağlayacak ve onlar açısından değer ifade edecek uygulamaları devreye sokmak. İnternet bir ilan panosu değil. Eğer yararlı bir uygulama yapılması isteniyorsa şöyle bir örnek verebilirim. Uzaktan eğitim gibi birtakım şeyler çok sık duyuluyor ama dikkat edin, uzaktan eğitimin ne olduğuna bir baktığımızda, neyi amaçladığına baktığımızda hemen görürüz: 72 saat alırsanız sertifika alırsınız, 36 saat alırsanız belge alırsınız, 16 saat alırsanız ise bir şey vermezler. İşin ticarileştiğini gösteriyor bu. Belki de Lavazya'yı hürmetle anmak gerekiyor: Var olan hiçbir şey kendiliğinden yok olmaz, olmayan bir şey de var olmaz, başka bir şeye dönüşür. Bizim o başka bir şeye dönüşen yere bakmamız lazım. Eğer bu uzaktan eğitimi oradaki öğrencilere doğrudan doğruya ders malzemesi sağlamak ve eğitimlerini, ödevlerini yapabilecek bir programa dönüştürebilsek, işte İnternet'in gerçek anlamda bir çığır açıcı, katkı sağlayıcı potansiyelini harekete geçirmiş oluruz. Potansiyel diyorum, çünkü iş insanda, insanın niyetinde. Hangi politikayı ve neyi amaçlayarak yaptığına bağlı. Devlet ne yaparsa iyi yapar, özel sektör de ne yaparsa kötü yapar değil. Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI- Evet, sayın konuşmacılara ve siz değerli katılımcılara teşekkür ediyoruz. 13:30'da İkinci Oturumda buluşmak dileğiyle hepinize afiyet olsun.

II. OTURUM

BAŞKENT ANKARA'DA ULAŞIM: İNSANA ÖNCELİK VERMEYEN POLİTİKANIN SONUÇLARI

Oturum Başkanı:

Fehmi TOPTAŞ (İMO Ankara Şube Yönetim Kurulu Başkanı)

Ali Ekber ÇAKAR

Ankara'da Kent İçi Ulaşım ve Trafik Sonuçları

Mete ORER

Ankara'nın Ulaşım Eziyeti

Hülagü KAPLAN

Ankara'da Trafik Güvenliği ve Mekan Kalitesi Sorunsalı

Eser ATAK

Ankara'daki Ulaşım Hakkı İhlalleri

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

ANKARA'DA KENT İÇİ ULAŞIM VE TRAFİK SORUNLARI

Ali Ekber ÇAKAR

Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi

Ankara ulaşım sisteminde son 15 yıllık dönem içerisinde yoğun kaynak gerektiren pahalı yatırımlarla hem toplu taşımın hem de genel trafik akımının iyileştirilmesi amaçlanmıştır.

Bir taraftan metro inşaatlarına başlanmış, diğer yandan da katlı kavşaklar, alt-üst geçitler, çevre yolları ve viyadükler yapılarak "Trafığın Akması" için projeler uygulanmaya konulmuştur.

Ancak, yapılan tüm bu projelere ve harcamalara rağmen, ulaşım ve trafik sorunlarında azalma olmamış, artan nüfus, gelir düzeyleri, kentsel yayılma, otomobil sahipliği ve kullanımındaki artışlar daha da kronikleşen ulaşım ve trafik sorunlarına yol açmıştır.

Özellikle son yıllarda yaygın bir şekilde kent merkezinde katlı kavşakların inşaatına hız verilmesi gibi olumsuz ve geri dönülmez uygulamaların ağırlık kazandığını görmekteyiz.

Ankara kentinde ulaşım konusunda yapılan yatırımlara ve uygulamalara baktığında, birbiriyle çelişen tutarsız politikaların yer aldığını görmekteyiz.

Bir yandan kent merkezine otomobillerin girişini kolaylaştıran katlı kavşakların ve köprülerin inşası ön plana çıkarken diğer yandan da toplu taşımın geliştirilmesi yönündeki raylı sistem projelerine devam edilmektedir.

Yine çok daha ucuza ek kapasiteler sağlayacak otobüs yolları, otobüs şeritleri gibi toplu taşım öncelikleri yaratılması seçenekleri ise göz ardı edilmektedir.

Kent merkezinde ve kent genelinde trafik düzeni ve kurallara uyum giderek kötüleşmektedir.

Caddeler, yaya kaldırımları, merkezi iş alanı olan veya hızlı merkezi iş alanına dönüşen bölgelerdeki yollar ve özellikle kullanılabilir yollar fiili otoparklara dönüşmüş durumdadır.

Otomobillerin ve diğer motorlu taşıtların hareketlerine öncelik veren köprü ve kavşak inşaatlarıyla kaynaklar tüketilirken;

- Yayaların yürüme ve erişim koşulları kötüleşmiş,
- Kentsel mekanlar ve değerler geri dönülmez bir şekilde yollara ve kavşaklara bırakılmıştır.

Ulaştırma kendi başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür.

Ulaştırma bir hizmettir. Bu hizmetin üretimi ve topluma sunumu aynı anda olur. Bu hizmetin ihtiyaç duyulduğunda kullanılmak üzere depolanma olanağı bulunmamaktadır.

Diğer bir ifade ile bütün ihtiyaçlar, kaynaklar, ilişkiler doğru planlanarak değerlendirilmek durumundadır.

Bir kenti doğru tanımlayabilmek için o kentin görünen ve görünmeyen yönlerini iyi algılamak ve doğru tespitler yapmak gerekir.

Kentin görünen yüzünü biliyor ve görüyoruz. Görünmeyen yüzünde ise;

- Çarpık ve sağlıksız kentleşme,
- Plansız, denetimsiz, altyapısız ve estetikten uzak,
- Kentin ilkel, yerleşim birimlerinde kuşatma altına alındığı,
- Kent merkezinde ise; mevcut dokunun tahribine, tarihsel, kültürel ve doğal değerlerin yok edildiğini görmekteyiz.

Kent merkezlerinde yapılacak katlı kavşaklarla, alt-üst geçitlerle motorlu taşıtların birkaç noktadan durmadan geçmeleri sağlandığı için trafik sorununun çözüleceğini sanmak ulaşım ve trafik konusunu ve ihtiyaçlarını hiç anlamamaktır.

- Yaya hareketlerini,
- Alış-veriş faaliyetlerini,
- Yol boyunca yer alan ticari alanların servis ihtiyaçlarını dikkate almayan bu çözümlerin özeti şudur: *“motorlu taşıtlara öncelik verirken insanların ihtiyaçlarını göz ardı etmektir.”*

Kentin tüm sokaklarını birbiriyle kesilmeyecek şekilde katlı kavşaklarla donatmak ve yayaların tüm yaşantılarını alt ve üst geçitlerde sürdürmelerini önerecek kadar büyük yanlışların yapılmadığı bir çağda yaşıyoruz.

Yayalara, çevrede yaşayanlara olumsuz etkiler yaratacak bu katlı kavşakların insanlara olmadığı gibi motorlu taşıt trafiğine de olumlu katkısı olmayacak, kamu kaynaklarını ve kentsel mekanları savurganca tüketmekten başka bir işe yaramayacaktır.

Kentlerde ortaya çıkan ulaşım sorunlarını sadece trafik sıkışıklığı boyutunda görmek ve bu sorunun çözümünün birkaç katlı kavşağa yatırım yaparak çözmeye çalışmak konuyla ilgili uzmanların ve bilim adamlarının yıllar önce terk ettiği bir çözümdür.

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Kent nüfusunun hızlı artışıyla birlikte; ihtiyaç duyulan konut alanları ve yerleşim alanlarının plansız gelişmesi, İnsanların refah ve kültürel seviyesinin yükselmesi, sanayideki değişim ve buna paralel olarak zaman içinde artan yolculuk talebi, yeni ulaşım araçlarının kent yol ağına katılması ve mevcut yol ağının yetersizliği, trafik yönetiminin yetersizliği nedeniyle özellikle Ankara gibi metropol kentlerde ulaşım sorunu yaşamımızda ilk sırayı almaktadır.

Kentiçi ulaşımında;

- küçük taşıma kapasiteli (minibüs, taksi vb.) araçların ve özel otomobillerin kullanılması,
- varolan ulaşım alt yapısının verimsiz kullanılmasına, daha fazla enerji tüketilmesine,
- daha yüksek yatırım ve işletme giderlerine,
- daha fazla kamu alanı kullanılmasına neden olmakta,
- artan araç sayısı ile birlikte egzoz gazı emisyonu sonucu kükürt dioksit, azot oksitler, hidrokarbonlar, karbonmonoksit, gazlar ve partükül maddeler önemli ölçüde hava kirliliği yaratarak kent yaşamını olumsuz etkilemektedir.

Bugün Avrupa'nın birçok kentinde ve özellikle metropol kentlerde merkeze yönelen yollardaki taşıt trafiğini (yoğunluğunu) kontrol edebilmek varolan otopark alanı azaltılmaktadır.

Kent merkezine artık katlı otopark ve katlı kavşak gibi sorunu göreceli olarak çözmeye yönelik yatırımlardan vazgeçilmekte ve araçların kent merkezine yığılması önlenmektedir.

Günümüzde ulaşım planlamasında "araçların erişebilirliğinin sağlanması yerine, insanların daha kısa sürede, daha güvenli, daha konforlu, daha ekonomik ve çok sayıda taşınmasını sağlamak olduğu" ve bununla ancak toplu taşıma araçları ile gerçekleştirilebileceği temel ilke olarak kabul edilmiştir.

Kentsel ulaşım planlaması yapılırken dikkat edilmesi gereken temel kriterlerden birisi de; Var olan ulaşım ağı ve toplu taşıma sistemleri olanaklarından hangi düzeyde yararlanabildiğidir.

Eğer mevcut ulaşım ağı ve toplu taşıma sistemleri etkin olarak kullanılmıyorsa, yeni alt yapı yatırımları da istenilen hedef ve amaçlara ulaşmasını sağlayamaz.

Kentsel Ulaşım ve Trafik Yönetimi (KUTY)'nin hedefi;

- Eldeki ulaşım olanaklarından en etkin bir şekilde yararlanılmasını sağlayacak;

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

- Düzenleme,
 - Yönlendirme,
 - Yönetim ve denetim faaliyetlerinin planlı ve eşgüdüm içinde uygulanması,
- İnsan ve yük taşımaların daha uygun ve rahat ulaşım koşullarına kavuşturulmasını sağlamaktır.

KENT İÇİ ULAŞIM SİSTEMLERİ FONKSİYONEL DEĞERLENDİRİLMESİ:

Kent içi Ulaşım Sistemleri;

- yaya, bisiklet, motosiklet vb. özel araçlar,
- taksi, taksi dolmuş, otomobil, minibüs vb. sistemler
- Değişik otobüs sistemleri,
- Değişik raylı sistemler (Tramvay, hafif raylı sistem, monoray, askılı sistemler, metro, banliyö vb.)

Bir kentte bunlardan hangilerinin ve nerelerde, nasıl kullanılacağı ancak yapılacak kapsamlı özgün araştırmalar sonucu belirlenir.

Kent içi trafik açısından da anlaşılacağı üzere kent (Belediye Teşkilatı Kurulu) yerleşim yerlerinde akan trafiktir.

- Kent içi trafiğin düzenlenmesi görevi; belediye teşkilatına, il/ilçe trafik komisyonlarına bırakılmıştır. Asli düzenleyici belediye teşkilatı olup, il/ilçe trafik komisyonları trafiğe ilişkin dilek ve kararların hukukileştirilmesi birimleridir.
- Kent içi trafiğin düzenlenmesi, kentin doğal ve kültürel varlıkları, imajı, korunması, diğer merkezlere ve dünyaya açıklığı-bağlantısı, kent mobilyası ve estetiği ile de yakından ilgilidir.
- Kentte yaşayanlar ve seyahat etmek isteyenler;
 - Hızlı,
 - çevreye zarar vermeyen,
 - gereksiz beklemelemlerden uzak,
 - belli yer ve saatlerde tıkanmayan,

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

- tehlikeleri en aza indiren,
- yapılanma ve planları güvenliği artırma yönünde tasarlayan ve uygulayan bir trafik düzenini arzu etmektedir.

Ulaşım da sorunun çözümü; tıkanan taşıt trafiğini rahatlatmak amacıyla yolların genişletilmesi, yeni yollar ve katlı kavşaklar inşa etmek şeklinde düşünülmektedir.

Ancak bu mevcut yaklaşım ulaşım sorunların çözmediği gibi aksine;

Artan kapasitenin daha uygun araç kullanımını körüklediği, sonuçta yani tıkanmalarla birlikte görsel, ekonomik ve çevresel sorunlara yol açtığı görülmektedir.

- Mevcut yolların genişletilmesi,
- Yeni yollar ve katlı kavşakların inşa edilmesi yönüyle trafik terörünün körükleneyeceği,
- Trafiğin kolay akışına çözüm olarak düşünülen bu uygulamanın uygulanabilir özelliğinin kalmadığı görülmektedir.

TOPLU TAŞIMACILIK POLİTİKALARI

Gelişmiş ülkelerde bireysel ulaşımın bu karşı konulmaz yükselişine karşın “toplu taşımacılık” politikaları öne çıkarılmaktadır.

Kentler insanlar içindir. Kentsel ulaşımda araçların değil, insanların hareket özgürlüğünü sağlamak ve kentsel etkinliklere erişimlerini kolaylaştırmaktır.

Kentteki ulaşımın çözümleri taşıtların değil insanların hareketliliğini esas almalıdır.

Otomobil ve kent birbirine uymayan mekan profiline sahiptir.

KENT OTOMOBİL SARMALINI ÇÖZMENİN YOLU:

Artan otomobil sayısı karşısında;

- daha fazla yol,
- Daha fazla otopark
- Daha fazla katlı kavşak
- Daha fazla alt-üst geçitler
- Daha hızlı kent geçişleri yaparak

“Kentleri otomobillere uydurmak değil” sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent için “otomobili kente uydurmaktır.”

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

OTOMOBİLİN YAYGIN KULLANIMI NEDEN SORUNLU:

Motorlu araçlar; İnsan ve çevre sağlığı açısından ciddi tehdit oluşturmakta, ekonomik ve sosyal maliyetler açısından toplumsal bir soruna dönüşmektedir.

Şöyle ki;

- 125 otomobilin taşıdığı insanı; tramvay dizisi veya 3 otobüs rahatlıkla taşıyabilir.
- Otomobil taşıdığı yolcuya göre otobüsten 125 kat daha fazla hava kirliliği yaratmaktadır.
- Otomobil, kilometrede taşıdığı yolcu başına otobüsten 5 kat daha fazla enerji tüketmektedir.
- Otomobil taşımak için yapılan yatırımlar otobüs sistemi için yapılan yatırımdan 15 kat, metrodan 4 kat daha fazladır.
- Yolcuların %30'unu taşıyan otomobiller yolların %90'ını işgal etmekte iken, yolcuların %70'ini taşıyan otobüsler yolların %20'sini işgal etmektedir.
- Dünyadaki hava kirliliğinin %50'si motorlu araçlardan kaynaklanmaktadır. Bu oran giderek artmaktadır.

Özellikle kent içinde trafiğin akışı için katlı kavşaklar yapılmıyor, tersine yaya geçişleri ve kavşaklardaki sinyallerle trafiğin genel hızı ve hareketi daha kolay ve bilinçli bir şekilde planlanmaktadır.

Kent içinde yapılan her katlı kavşak taşıt trafiği üzerindeki denetim ve kontrolü de kaçırmaktadır.

Hızla kontrol dışı bir biçimde bir kavşağı geçip giden araçlar bir sonraki kavşakta daha büyük bir birikimle tıkanmaktadır.

O noktada birikimin boşaltılması ve birikimin eritilmesi daha da zorlaşmaktadır.

ULAŞIMDA TOPLU TAŞIMACILIK:

Ulaşım denince akla sadece karayolu ve karayolunda alınacak önlemler gelmektedir.

Halbuki, yük ve yolcu taşımacılığındaki talepler, tüm ulaşım türlerini kapsayan toplu taşımacılığı birincil kılan yatırım politikalarıyla çözmek gerekmektedir.

Bir kentin ulaşım ana planı o kentin mekansal yapımını tamamlayan nazım planına uyumlu ve paralellik göstermek durumundadır.

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Bu uyum ve paralellik sağlanmadığı durumlarda yani nazım planını uygulanması sonucu kentsel gelişimin getirdiği sıkıntılar çoğu kez alt yapı eksikliği olarak tanımlanmaktadır.

Bunun aşılması içinde;

- Yeni yol bağlantılarının açılması,
- Yol genişletmeleri vb. fiziki önlemlere başvurulması,
- Bununla da aşılamadığı durumlarda trafik idaresi yöntemlerin başvurulmaktadır. (Trafik ışıkları, tek yönlü yol uygulamaları vb.)

Halbuki gelişmiş ülkelerde bireysel ulaşımın bu karşı konulmaz yükselişine karşın “toplu taşımacılık” politikaları öne çıkarılmaktadır.

KENTSEL RAYLI SİSTEMLER:

Kentsel raylı sistemler; yüksek yolcu kapasiteli, buna karşın arazi kullanımı ve çevre kirliliği en düşük boyutlarda olan toplu taşıma araçlarıdır.

Diğer ulaşım sistemleriyle ilişkileri, kapasiteleri, erişebildikleri, ulaşım süreleri bakımından:

- Tramvay
- Hafif Raylı Sistem
- Metro
- Banliyö

gibi türlere ayrılmaktadır.

Bir kentin hangi bölgesinde ve ne tür raylı sistemin kullanılacağına belli parametreleri vardır.

Bunlar:

- Kentin var olan ve planlanan arazi kullanımı (aktivite merkezlerinin mekansal dağılımı)
- Trafik talebinin mekansal ve tümsel dağılımı,
- Kentte var olan diğer ulaşım olanaklarının erişebilirlikleri ve kapasiteleri,
- Kentin topografik yapısı
- Kentin varolan ve planlanan görünümü.

KENTLİLERE DÜŞEN GÖREVLER:

Kentlilerin; kente yönelik imar plan değişikliklerinden, kavşak, alt-üst geçit-

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

ler, yol, meydan ve raylı sistem projeleri gibi kendi yaşam çevrelerini geri dönülmez bir biçimde değiştiren kararlardan çoğu zaman haberi bile olmaz.

Oysa kentliler; profesyoneller ile seçilmiş yöneticiler arasında işbirliği bir zorunluluktur.

Kentli olmak sadece yöneten ve yönetilen açısından bakıldığında o kenti yönetmek veya o kentte yaşamak değildir.

Sorumlu, bilinçli ve katılımcı kentli;

- Çevresinde ulaşım ile ilgili kararları ve projelerin oluşturulma süreçlerine katılan,
- Karar alıcıları, almış olduğu yanlış kararlar konusunda uyaran,
- Alınan yanlış kararlardan dönülmesi için baskı unsuru olan ve bu konuda kamu oyunu oluşturan kişidir.

Kentlilerin; kente ve gelecek kuşaklara karşı sorumlulukları vardır.

Ruslar aydın olmayı şöyle tanımlamaktadır:

“Deden üniversite öğrenimi görmüşse,

Baban üniversite öğrenimi görmüşse,

Sen üniversite öğrenimi görmüşsen,

Oğlunun iyi bir eğitimden sonra aydın olabilme olasılığı vardır.”

ULAŞIMDA BENİMSENMESİ GEREKEN ÇAĞDAŞ YAKLAŞIMLAR:

Günümüzde ulaşım da benimsenmesi gereken çağdaş yaklaşımlar ve politikalar en genel anlamıyla;

Taşıtlara değil, insanlara öncelik veren,

- Yatırım ve işletmecilikte mevcut alt yapı-tesis ve kaynakların verimli ve etkin kullanılmasına odaklanan
- Yatırım ve işletme giderlerini en azda tutan,
- Çevresel, kentsel, insani, sosyal ve tarihi değerleri bozmayan, tersine koruyan ve destekleyen,
- Toplumun ilgili kesimlerini her aşamada karar süreçlerine katılımını sağlayan,
- Modern teknolojilerin kullanımında maliyet etkinliğini ön planda tutan, ulaşım türlerinin projelerinin yöntem ve tekniklerin öncelikle kullanılmasıdır.

Bunun içinde ulaşım politikaları çağdaş yaklaşımlar içermelidir.

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

ÖNERİLER:

1. Kent nazım planı ile bütünleşik olarak hazırlanmış, kentsel ulaşım planı olmadan, herhangi bir ulaşım türünü seçmek, kalıcı bir ulaşım yatırımına girişmek ve ona öncelik vermek, kente ve kentliye karşı işlenmiş bir suçtur.
2. Hazırlanan ulaşım etüdüleri bilimsel temele dayalı araştırmaları içermelidir.
3. Kentin kaderini etkileyecek büyük projeler halkın, kentlinin tartışmasına açılmalıdır. Meslek Odalarının, Uzman kişilerin ve Üniversitelerin görüşleri mutlaka alınmalıdır.
4. Kent gelişimine göre belirlenen hedefler doğrultusunda imar durumu gözden geçirilmeli ve buna göre toplu taşımacılığa önem veren ulaşım sistemleri planlanmalıdır.
5. Ulaşım sistemi, yolcuların yolculuk ihtiyaçlarına en uygun şekilde aktarma yapmalarına imkan verecek bütünleşik bir sistem olarak tasarlanmalıdır.
6. Ulaşım araçlarının yarattığı gürültü, hava kirliliği ve çevre sorunlarından kaynaklanan olumsuzlukları en aza indirilmelidir.
7. Kentsel ulaşımında yararlanılacak tüm makina, teçhizat ve ekipmanın ülkemizde üretilmesi sağlanacak şekilde her türlü destek verilmelidir.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

ANKARA'NIN ULAŞIM EZİYETİ

Mete ORER

İnşaat Mühendisleri Odası Ankara Şubesi

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben hazırlamış olduğum bildiriye okumaktan ziyade, sabahtan beri dinlediğim konuşmaların ışığında yeni bir tartışma ortamı yaratmak istediğim için başka konulara değineceğim. Bu değinmenin başında Ankara'nın kentsel yapılanması geliyor.

Oyunlar kuramında bir kural vardır. "Karşıdaki en az senin kadar zekidir" diye. Şimdi biz ulaşım ile ilgili alınan kararlarda bir yığın hata saptıyoruz. Zeki insanlar bu kadar çok hata yapmayacağından; bunların artık hata olmadığı kanısındayım. Bunların sistematik bir şekilde alınan bir kararlar zinciri olduğunu ve bu kararlar zincirinin sonunda da başka bir amaca yönelik bir sonuca varılmak istendiği ortada. Cumhuriyetin kuruluşunda Ankara'nın özel bir yeri vardır. Sabah oturumundaki konuşmacılar bu konuyu çok güzel açıkladı. Zamanında, benim özellikle öğrencilik zamanımda "Ankara, Ankara, güzel Ankara, seni görmek ister her bahtı kara" diye başlayan marşlarımız bile vardı. Böylelikle Ankara Türk devriminin tanımlayıcı bir parçası olarak gelişti ve gerek öğrenciliğim sırasında, gerekse yaşantım boyunca gördüğüm birtakım ana kavramlar oluştu. Mesela, Atatürk Bulvarı; bu bulvar Ulus'tan yani halkın kendisinden başlar, Meclisin önünden geçer ve Cumhurbaşkanlığı köşğine gider ve dümdüz bir yoldu, gençliğimde tabii. Şimdi bu yol Cinnah Caddesine yöneltilecek parçalanmaya çalışılmak istenmektedir. Ayrıca bu yol boyunca olması gereken kamu kurumları da kentin diğer taraflarına doğru yönetiliyor. Bunun için mesela, çok büyük bir Başbakanlık binasına gerek olmadığı kanısındayım, çünkü Başbakanlıkta sınırlı sayıda çok üst düzeyde kişi oturup kararlar verecektir. Çok katlı ve büyük binaları yapmanın bir manası yoktur.

Temelde öyle bir tehlikeyle karşı karşıyayız ki, şu anda biraz evvelki konuşmada dediğim gibi, en az benim kadar zeki olduğumu varsaydığım yöneticiler aldıkları ulaşım kararlarıyla kent merkezini bu günkü yerinden uzaklaştırıp Sincan, Etimesgut doğrultusuna doğru götürmek istemektedirler. Bunun en önemi delillerinden biri metro hatlarının uzatılmasıdır. Genellikle bir metro hattının hesabı yapılırken, metronun başladığı noktada sıfır veya sıfıra yakın yolcu olacağı, metro hattının yol boyunca yolcu toplayacağı ve bu yolcuların maksimum düzeye çıktığında amaca varılmış olacağı, bundan sonra tekrar boşalmaların başlayacağı kabul edilir. Onun için özellikle içinde benim de kısmen çalışmalarına katıldığım Ankara Raylı sistemlerinde, örneğin

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Yenimahalle'de, Batıkent'teki istasyondan treni sıfır yolcuyla başlatıyoruz tüm hesaplarımızda. Halbuki bu metroyu siz alıp, uzatıp Sincan doğrultusuna, Fatih Mahallesi'ne götürdüğünüz zaman, bu eski başlangıç noktasına trenler dolu gelecektir. Dolu geldiği için de, yeni yolcuların binmesi mümkün olmayacaktır ve bu yolcu inme, binme işlemleri çok uzayacağı için trenlerin istasyonda bekleme süreleri çok uzayacaktır. Bunun sonucunda da metro sisteminin hat kabiliyetinde önemli kayıplar ortaya çıkacak ve istenen amaçtan uzaklaşmış olacaktır. Örneğin, Eryaman'dan yola çıkan bir kişi, normal bir otobüsle bile gelse varacağı zamandan daha uzun bir zamanda metroyla gelmiş olacaktır, çünkü bu doğrultu ve bu uzunluk metro için elverişli uzunluk değildir. Eryaman ve Sincan tarafının aslında banliyö trenine göre çözümlenmesi gerekirdi, çünkü ulaşım sistemlerinin kabiliyetleri hesaplanırken, durak ara mesafeleri dikkate alınır. Banliyölerde bu takriben 2-2.5 kilometredir. Banliyö treni 5 kilometrelik yerde ancak iki veya üç defa durur, buna karşılık metro, 700 metre diye hesaplayacak olsanız, bu mesafede yaklaşık olarak 10 kere duracak demektir, her duruş, kalkışın bir zaman aldığını düşünecek olursanız toplam kayıp ortaya çıkar.

Böylelikle Ankara kentinde metro hattının uzatılması, bu metro hatlarının ölümü sonucunu çıkartacaktır. Halbuki kent merkezindeki aktivitelerin, Batıkent gibi, diğer noktaların ortasına taşınması halinde, düşünün bu sefer Batıkent, Eryaman için bitiş noktası olacaktır. Bu taraf için de bitiş noktası olacaktır, yani bir nevi varış noktalarının kayması şeklinde ve kent merkezinin şimdi bulunduğu yerden batıya doğru hareket etmesi manasına gelmektedir. Bu uygulama diğer kısımlarda da kendini göstermektedir. Mesela Çayyolu doğrultusunda giden metro hattı da aynı şekilde ileriye doğru uzatılmak durumundadır. Bütün bu hataların sonucunda kent merkezi mecburen ileriye doğru gidecektir. Nitekim son zamanlarda yoğun yapılmaya başlanan büyük ticaret merkezleri de bu bölgededir, dikkatinizi çekerim. Askeri lojmanların olduğu kavşakta birtakım inşaatlar yapılıyor. Carrefour'un yeni taşınmış olduğu ÇEPA merkezinin yanında bir tane yeni merkez inşa ediliyor, gene Eskişehir yolunda iki tane daha büyük inşaat var. Bütün bunlar gösteriyor ki, kent merkezi ötelenmek, merkezi şimdiki yerinden ileriye doğru atmak isteniyor. Bunun için gerekli önlemlerin alınması gerekir.

Her kentin optimal büyüklüğü vardır. Kenti çok büyütürseniz birtakım yan problemlerle karşı karşıya kalırsınız. Mesela İstanbul için örnek vereyim. Ben şu anda Avrupa Birliği namına bir çalışma yaptım ve şu korkunç sonuca vardık: İstanbul'daki bu büyüme bu hızla devam edecek olursa 2020 yılında İstanbul'a varacak olan karayollarının şerit sayısının toplamının 33 olması gerekiyor. Başka türlü kurtarmıyor. 33 gidiş, 33 geliş bir yol veya her biri 6 şeritli 11 otoyol düşünün, 66 şerit, korkunç bir durum. Bunun işletilmesi,

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

kent yol ağı tarafından bu kadar şeritle yaklaşan trafiğin alınıp hazmedilmesi de mümkün değildir. Nitekim bugün İstanbul'daki trafik probleminin temelinde hatalı noktalar köprüler değildir. Köprüler gayet mükemmel görevini yapmaktadırlar ve yeterli kapasite boşluğu da vardır köprülerde. Buna karşın sıkıntı kentsel yol ağının bu otoyolla bağlantısının yanlış çözülmesindedir. Diğer ülkelerde bu durumla karşılaşmış ve katılma/ayırılma şeklinde çözülmüştür, Mesela Amerika Birleşik Devletlerinden örnek vereceğim kentlerde otoyolların bağlantısı kavşaklarla yapılmamıştır. Bunun yerine her 700 metrede bir katılma vardır. Otoyoldaki yüksek miktardaki trafik kent sokaklarının tümüne düşecek şekilde dağıtılmak istenmektedir. Bunu bir noktadan, mesela Beşiktaş'ta olduğu gibi, ana caddeye verdiğiniz zaman veya Şişli'deki kavşakta olduğu gibi yetersiz bir noktaya yüklediğiniz takdirde otoyoldan gelen trafik şehre giremez. Şu anda otoyol üzerinde kuyruk oluşmaktadır.

Aynı durum Ankara'da da kendini gösterecektir. Mesela Eskişehir yolu üzerinde dikkat ederseniz, hiç benim açıklayamadığım genişletmeler vardır. Bu genişletmelerin iki türlü sıkıntısı var, hem trafik bakımından sorun yaratıyor, hem de bu kadar geniş yolların yağmur suyu drenajını çözemediğiniz için, sular hiç dikkate bile alınmıyor, yol üzerinde su birikiyor. Nitekim bir kere yağmur suyu birikti, o gün 200 kaza oldu o yol üzerinde. Basit kazalar ama insanların canını sıkacak şekilde kazalar, daha ağırlaşabilir. Bir de, bugünlerde olduğu gibi, yağmurdan sonra arkadan bir soğukluk gelirse meydana gelecek olan ince buz tabakaları burada güvenliği tamamıyla ortadan kaldıracaktır. Ankara kentinde genel planlama başka bir amaca dönüktür ve alınan kararlara göre yapılan yol ağı, teknik olarak işin tekniğine aykırıdır ve pek çok yerde acayip uygulamalar vardır. Mesela, 100. Yıl denen bir semti var Ankara'nın, geçiyorsunuzdur belki oradan, orada bir bina cephesinden öbür bina cephesine kadar tüm alan asfaltlanmıştır. Neresi yol, neresi yolun ortası, neresi yolun sağ, neresi benim alanım, neresi yandan gelen trafiğin kullanacağı alan, vesaire, hiç belli değil. Nereden canınız isterse oradan gidebilirsiniz. Bir de üstelik karşıdan gelen vatandaşlarımız ne işlem yapıyorsa, canınızı kurtarmak için neler yapmanız gerekiyorsa ona göre hareket ediyorsunuz. Bütün bu acayipliklerin sonunda kentte şu anda maalesef istenenden çok farklı bir yapı oluşuyor. Bu yapının muhakkak surette önlenmesi lazım. Böylece kentin bir düzene sokulması lazım. Ama bunun başlangıcı da, biraz evvel sevgili makine mühendisi arkadaşımın söylemiş olduğu, taşımaların düzenlenmesi meselesidir.

Ankara kentinde ev-iş taşımaları kentteki taşımaların en büyük bölümünü oluşturur. Bu ev-iş taşımaları otomobile aktarılmaktadır. Biraz evvel bahsetmiş olduğum kent merkezini taşıma arzusunun da normal sonucu, çünkü geniş alanlar imara açılarak bu bölgelere insanlar çekilmiştir. Şu anda Ankara'ya

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

takriben 30 kilometre mesafeden günlük ilişkiyle gelen insanlar vardır. Bunlar otomobille geliyorlar. Bu otomobille gelmelerini kolaylaştırmak, bu bölgedeki satışları yükseltmek için bunların kente bağlantı doğrultularının temizlenmesi gerekiyordu. İşte bu köprülü kavşaklar da bu amaçla yapılmıştır. Trafığı rahatlatmak diye bir gayesi yoktur, belirli bir doğrultuda giden trafik akımının devamlı denilebilecek şekilde geçmesi sağlanmaya çalışılmaktadır ki maalesef bu sağlanamamakta, çünkü bazı yerlerde çok önemli sorunlarla karşılaşmaktadır.

Demek oluyor ki, dikkat edilecek işlerin başında, kentteki bu davranışların da temelde bir mantığının olması, eğer bu mantığı kabul edeceksek, yani kentte bir “kent merkezi transformasyonu” değişimi düşünülmüyorsa, bu takdirde yapılacak olan işlere karşı kenti planlayan kişiler olarak harekete geçilmesi lazım, çünkü Ankara bize Cumhuriyetin temel yapısını oluşturan, yoktan var etme kavramının bir hatırasıdır. Ankara kenti yoktan var edilmiştir. Babam rahmetlinin hatırladığı gibi, tren istasyonundan inince Ulus’a kadar bir bataklıktan geçerek giderlermiş. Rahmetli babam subaydı, bataklık olan bir yeri, mamur bir kent haline dönüştürmek ve bu çalışmalarını bayağı ciddi ve planlı yapmak çok büyük bir başarıdır. Cumhuriyetin bu başarısının yok edilmemesi gerekiyor.

Bu bakımdan kentteki bu sıkıntıların nasıl giderileceği konusunda da birtakım gevşeklikler de beraberinde getiriliyor. Mesela, park yasağı kentte uygulanmıyor. Kaldırımın üzerinde, yarısı kaldırımda, yarısı kaldırımın altında, okulların bahçesinde çok sakıncalı olacak şekilde birtakım tedbirlerle park yeri çözülmeye çalışılıyor. Şunu söyleyeyim, dünyada en fazla otomobil olan ülke Amerika Birleşik Devletleri, bu ülkede devlet dairelerinin çalışanlarına otopark tahsis etmesi işe otomobille gelmesinler diye federal kanunla yasaklanmıştır. Bizim bazı arkadaşların da söylediği, “Efendim, bunlar otomobil satışlarını arttırmak için böyle yapıyorlar” şeklindeki bir söylem doğru değildir. Otomobil satışları başka faktörlere bağlıdır ve satışlar devam edecektir. Kişilerin otomobilinin olması iyi bir şeydir ama bunun ev-iş seyahatlerinde kullanılması doğru değildir. Ev-iş seyahatlerinde kullanmaya başladığımız anda birtakım yan problemlerle karşı karşıya kalırsınız. Bu problemler o kadar ağırdır ki, kentin yapısına ve insanların çalışma periyoduna etkir.

Son olarak değinmek istediğim bir iki husus daha var. Metro uzatmalarına değindim, hatırlarsanız bunların aramızda konuşulması, tartışılması lazım, onun için yapılacak olan iş, kentin içersindeki yapıların, tabiri mazur görürseniz, adam gibi yapılması lazım, iyi bir projeye dayanarak yapıldığı takdirde şehirde, aslında Ankara kentinde ciddi bir trafik sorunu yoktur. Eğer ciddi bir otobüs işletmesi oluşturulacak olursa, yani kişiler nereden, nereye, nasıl gideceklerini bileceklerse ve başlanmış olan, yanlış da olsa, güzergahları metro

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

hatlarının belirli kısmının daha tamamlanmasıyla bu çözümlenebilir. Mesela, Keçiören metrosunun kente geldiğinde nereye bağlanacağı konusunda tartışma vardır. İlk proje yapıldığında, biliyorsunuz Tandoğan meydanında böyle bir olasılık için olanak vardır. Keçiören metrosunun Tandoğan'dan gelmesi düşünülüyor ama bu metro vagonları buraya geldiği zaman "Ankaray'daki trafik akımı ne olacaktır?" diye sorduğumda kimse "A öyle mi, affedersin, tamam valla, bunu düşünmemiz lazım" cevapları alıyorum. Düşünebiliyor musunuz, burada normal Ankaray hattı çalışıyor, siz onun yanına yeni bir tren sokmaya çalışıyorsunuz, yeni tren gireceği zaman, bunun nereye gireceğini bilmiyorlar.

Bu şekilde garip bir yapı içersinde devam edip gidiyor. "Allah kolaylık versin" diyeceğim ilgililere. Temelde şu var: daha pek çok şey kaybedilmiştir, çok ciddi bir şekilde işe el atılırsa, yani yerel yönetim ulaşım meselesini çözmeye karar verirse ve bu da işin tekniğine uygun bir şekilde devam edecek olursa kolaylıkla çözülebilir. Bunun çok büyük sorunu olmaz.

Sonuç olarak şunu söyleyeceğim: Tasarlanan raylı sistem hatlarına bakınca "bu kararların altında başka bir amaç var mı?" sorusu akla gelmektedir. Alınan kararlar hata değil, özenle planlanmış olarak yorumlanırsa kent merkezinin şimdiki yerinden Sincan doğrultusuna götürülmek istendiği düşünülebilir. Saygılarımla efendim.

Ben son bir cümle söyleyeceğim. Anadolu'da bir laf vardır "Orman en çok kendisini kesen baltanın sapının da ormandan kesilme bir ağaç olduğuna" üzülürmüş. Bütün bu yanlışlıkların altında da maalesef kıymetli meslektaşlarımızın imzası var. Çok dikkat etmemiz lazım geliyor efendim. Saygılarımla.

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

ANKARA'DA TRAFİK GÜVENLİĞİ VE MEKAN KALİTESİ SORUNLARI

Hülagü KAPLAN
Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi

Öncelikle tüm dinleyicilere hoş geldiniz demek istiyorum. Sorun hepimizin sorunu, tüm kentlinin sorunu olmasına rağmen, halen katılımı sağlayamamamızın da, öyle tahmin ediyorum, bir handikap olarak görülmesi gerekiyor artık.

Ben öncelikle Sayın Başkanım müsaade ederse ben ilk konuşmacının değindiği konular vardı. Birincisi Ali Ekber Beyle uzun yıllarımızı biz beraber geçirdik. Makina mühendisleriyle taşıt ve trafik kongrelerinde, dolayısıyla genel bir teknik değerlendirme birlikteliğimiz olduğunu yine burada hissettim ve son katlı kavşaklarıyla ilgili Antalya'daydık. Mete Beyle beraber de uzun yıllar geçirdik, eksik olmasın her zaman için Ankara'ya hassasiyetini gösteriyor. Zaten ilk söylediği de, bataklık döneminden gelen bir başkent kuruluşu önemli. Benim konum da trafik güvenliğiyle kent mekanını ilişkilendirmek olacak. Onun için Mete Beyin bahsettiği bir noktadan başlamak istiyorum. Kentsel dönüşüm adına yeni yapılanmalar aslında hiçbir şekilde kentsel dönüşüm değil, tamamen arazinin berhava edilmesi anlamına gelmektedir. Pek çok imar planı tarafından maalesef bu yapılıyor. Biz kent mensubu olarak bunu görebiliyoruz açık olarak. Konu bir mekanı binayla doldurmak ve yol açmak değildir. Mekan kazanmaktır. Onu da bir tüm boşluk, boş ve dolu oranlarıyla yeniden hesaplanmalıdır. Bunlar öğretiliyor ama bilemiyoruz nasıl oluyor da sonradan unutuluyor. Dönüşümler yarın gündeme gelecek ama kent kimliğiyle, mekan dokusuyla direkt ilişkili projeler. 100. Yıl'daki açılan yollar gerçekten sadece ve sadece bir taşıt geçişi için açılmıştır, hiçbir mekan dokusu yoktur kesinlikle.

Bir diğer konu, Tandoğan meydanındaki istasyon için, o zamanlar Ankaray Danışma Kurulundayken bizler, o zaman söylediğimiz bu istasyonun kesinlikle alta alınmasıydı. Ben buradan açıklamak istiyorum, Beşevler istasyonu da üstteydi, viyadükteydi proje bize geldiğinde. 1990'dı yanılmıyorsam. "Bunu alta alabilirsiniz" dedik biz. İnşaat, planlama ve jeolojyidi bizimki. Makina bir gruptu, elektrik bir gruptu Ankaray'da. "Alınamaz" denildi. Söylediğim şu oldu: "İnşaat mühendisinin çözemeyeceği hiçbir şey yoktur." Neden? Çünkü dere geçiyor altından Beşevler'in. Derenin altına alın. Şunu söylemek istiyorum, çözülmeyecek sorun yoktur. Mesele sorun kendi değişkenleriyle, parametreleriyle belirlenebilsin. Bugün Ankara'da yapılan konularla ilgili ulaşım sorunu, değişkenler belirlenmeden, parametreler belirlenmeden konuya el

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

atmaktan ibaret. Onun için noktasal çözümler oluyor. Tandoğan'daki istasyona da itiraz ettik ama maalesef o değişmedi. Kent kimliği konusunda çok ciddi bir yaradır o. Tandoğan Meydanı Ankara'nın en güzel meydanlarından. Sıhhiye Meydanı maalesef berhava edildi. Abdi ipekçi Parkı biliyorsunuz parkın adı. Artık bilen yok. Zafer Meydanı, çok ciddi bir meydana aslında ama meydanlıktan kalktı. Hürriyet Meydanı, adı unutuldu, Kızılay kavşağı diye geçiyor artık. Aslında adı Hürriyet Meydanıdır.

Bunlar kent belleğinde mekanlar olarak, mekanlar da meydanlar, sokaklar, binalar olarak yer alıyor ve hakikaten, benden önceki konuşmacıların dediği gibi, bir başkentten bahsediyoruz. Ciddi yoksulluktan ve yoksunluktan kazandırılmış bir başkent. Bununla gurur duymalıyız, demek ki gurur duymayanlar var. Bu yapıyorsa bu şehre, demek ki gurur duymayanlar vardır. Şimdi vereceğim örnekler bunlar. Kısa geçeceğim, kimlik detayları biraz hızlı geçmeye çalışacağım.

İlk bu örnekle başlayalım. Burada kentin görünmeyen yüzü veya hepimizin bildiği görünmeyen yüzü. Bu Ziya Gökalp üzerindeki düzey ayaklı geçiştir. Bu kavşak filan değildir. Tek bir rampa, iner ve çıkar. Burada insanlarımızın yapacağı kendi enerji kurallarını, içlerindeki biyolojik saate uygun olarak, bunun üstüne de yaya geçidi yapılmıştır. Sakarya'nın iki ucu bu. Sakarya'nın yaya olarak düzenlenmiş, yapılandırılmış iki mekanını birbirine bağlar. Sakarya Mithatpaşa'da bitmez, ondan sonra da Sakarya olarak devam eder. İkisini bağlayan gotik tarzı yapılmış bir bina vardır. Gotik nedir? Kraliyet ve rahiplerin birlikteki bir stildir. Gotik tarzı yapılmış bir bina vardır orada, yani yaya geçidini hatırlarsınız, Mithatpaşa'daki. Onun üstüne pek çok kimse çıkmaz, alttan geçerler. Bu enerji korunumu ilkesine insanların uymasındır. Bunun aksine geçitleri getirmenin bir anlamı yoktur.

Bunlar çok teknik konular. Yazdık hepsini. Nedir? Hakça ulaşımı, enerji tüketimi, etkin kullanım, trafik güvenliği ve mekan ilişkisini kurguluyoruz, alan görünüm, kent görünüm kurgularına geçeceğiz, trafik güvenliği, güvensizliği ne demektir? Trafik güvenliğinden bahsediyoruz, aslında trafik güvenliğinin simetrisinde güvensizlik bulunur. Bizim içinde bulunduğumuz koşullar güvensizlik ortamıdır. Türkiye'de trafik güvenliğinden ziyade trafik güvensizliğinden söz edilebilir.

Şu önemli: Taşıt odaklı. Şimdi, iki anlayış var. Biri hareketlilik, biri erişebilirlik anlayışı. Burada da geçeceğim ama üzerinde duralım, belki izleyicilerimizden çalışanlar vardır üzerinde, merak edenler vardır, bu aslında gelişmiş ülkelerde dahi tartışılan bir konu. Hareketlilik, yani mobility üzerine bina ediliyor pek çok kavram. Aslında önemli olan ideolojiler değil, doktrinlerdir. Doktrinler anlamında baktığımızda işin felsefesine girmeniz lazım. Felsefesine

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

girdiğinizde ciddi ayrımcılık vardır hareketlilik, mobility kavramıyla erişebilirlik, accessibility kavramı arasında. Bunu buraya koyuyorum ben.

Erişebilirlik kavramı, mekanın tüm kurgusunu, mühendislik ve tasarım disiplinleri tarafından insanın erişmesine uygun bir biçimde düzenlenmesi ve denetlenmesini ve sürdürülmesini gerektiriyor. Hareketlilik ise, satın alınabilen bir durumdur ve sizin sosyal ilişkileriniz dahi değişir. Bunun ucunda artık sanal hareketlilik var. Oraya girmiyorum, yani iletişim ortamı, kent formuna yeni etki eden bir ortam. Ankara'daki etkisini göreceğiz birazdan.

Tabii katlı kavşakların olumsuz etkileri nedir? Aslında iki felsefe, hareketlilik felsefesinin temel paradigması sürekli akan ırmaktır. Erişebilirlik felsefesinin temel paradigması ise insan ölçeğinde çözümler üretebilen bakışlar ve kesintilerdir. Bakış ve kesinti ne demektir? Hız, her şey demek değildir. Dolayısıyla 1930'larda yapılmış ve bütün dünyayı sarsmış olan modernite, yani modernizm akımı, Le Corbusier'in akımı hatadır, çok ciddi bir hatadır; çünkü Le Corbusier'in bütün projeleri hız üzerine bina edilmiştir, bir. Koruma karşıtı gündem getirmiştir, iki. Yani ne korumuştur, ne de insan ölçeğinde bir çağrı vermiştir. Ama kader, sosyal demokrat olarak ortaya çıkmışlardır. Demek ki o zamanki anlayış buydu diye biliyorum. Yani onun içine giremiyorum ama modernizmin getirdiği hız ve dokuyu yadsıma, reddetme konusu bugüne kadar uzanmıştır.

Ulaşım mühendisliğinin bir alt dalı olan trafik mühendisliğinde, bu da karıştırılıyor Türkiye'de, aslında esas olan ulaşım mühendisliğidir, trafik mühendisliği bunun altındadır, sadece bir daldır, çünkü trafik mühendisliğini yalnız bırakırsanız, çözüm meclisten dışarı, ya zurnacıya ya davulcuya kaçır diyeceğim, aklıma gelen o. Söylemek istediğim şu: Trafik mühendisliği taşıtların artmasıyla doğmuş bir mühendisliktir. Ulaşım mühendisliği ise, mekân kurgusuyla doğmuş bir mühendisliktir. Dolayısıyla, "transportation engineering institute" dediğimiz zaman farklıdır. Türkiye'de bugün egemen olan kavram taşıtlar üzerinden yüklenmiş olan kavramdır, ki yanlış olan da bu .

Kent kimliğiyle ilgili uzun çalışmalar yaptım. Bunlar 93, 94'te yaptığım çalışmalar. O zaman katlı kavşaklar ilk ortaya çıkıyordu, Ankara'da tartışılıyordu. Başkent bir kimlikler bütünüdür. Bu kimlik çok güzel olmayabilir, artdeko da değildir ama nedir? Bizi belleğimize çağırın, belleğimizi mücadeleye çağırın kimliktir. Çok güzel binalarımız olmayabilir ama çok anlamlı mekanlarımız var. Kimlik budur, kimlik güzellik değildir. Böyle bir Ankara'da korumamız gereken bir unvandır ve çevresi bulunmaktadır. Bugün yapılanlar, her taşıt altgeçidi, her taşıt üstgeçidi, her kavşağın üst kota alınması veya alt kota indirilmesi hataları beraberinde getirmektedir.

Benim önerim 10 yıl önce yaptığım öneri. Tamamen karayolunu tünele

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

almışsınız. Üstte toplu taşıma bırakmışsınız, yayayla beraber.

İnsanları taşımak değil diyoruz. Bakınız Ankara'nın 94 Ulaşım Ana Planı şöyle başlar: "Her şey insan için." Evet, Ankara Büyükşehir Belediyesinin bugünkü planı. Taşıtlar değil, insana öncelik, diye bizzat cümle vardır içinde. Bunların hiçbirisi gerçekleşmediğine göre kent plancılarının yaptığı planları bir kenara bırakma gayreti görülmektedir. Kent planına saygınız yoksa, kente de saygınız yoktur, çünkü plancı kente kamu mekanı olarak yaklaşır, kamu, özel ayrımlarına indirgemektedir. Dolayısıyla kent planlarını ve bunun içindeki bir özel konum olan ulaşım planını, özel konum olan koruma planını, bunları eğer siz uygulamıyorsanız, bambaşka tadilatlar getiriyorsanız plana inanmıyorsunuz demektir.

Bu, tamamen İngiltere'den: Bakınız otobüs şeridi ve bisiklet. Otobüs şeridi 1981'de Ankara kentsel ulaşım çalışmasında 33 şerit vardı. 94 planında bu şeritler korundu. Bundan önce 1979'da, Allah rahmet eylesin, daha önceki Belediye Başkanı, sonra milletvekili olan Ali Dincer'in Dikmen'de açtığı bir otobüs şeridi var. Resimlerine eriştim. Ne olduğu belli değil. Bu şeritlerin en az 100 tane olması lazım. Toplu taşıma öncelik lafla olmaz, üç tip yol vardır: A, B, C. C Karma trafiktir. Karma trafikten B tipi yola geçtiğinizde otobüs şeridini yaparsınız, bu bir hesap işidir. Öyle şerit çekerek olmaz. Bu hesap işlerini maalesef yapmıyoruz.

Bakınız bu Ziya Gökalp üzerindeki düzey ayrımlı geçişin altı. Ne bir ışık var, ne bir işaret var. Buradan görebiliyoruz her şeyin nasıl insan için olduğunu.

En son gündemde olan konuya geldiğimizde, bakınız, bulvar kültürel miras alanı ilan edilmesi gereken bir alandır. 10 yıl önce de söyledim. Kültür ve Turizm Bakanımızın derhal bu alanı kültürel miras alanı ilan edip, alt geçitlerin kapatılması için bütün alt geçitlerin tünele dönüştürülmesini inşaat mühendisleri yapabilir. Karayolu tüneline döndüreceğiz bunları. Üst tamamen yaya ve toplu taşıma... Ankara'nın gezi alanıdır.

Yine Allah rahmet eylesin, Sevgi Soysal'ın "Yenişehir'de bir Öğle Vakti" diye bir kitabı vardı. Mekanla ilgilenenler için gerçekten de çok güzel. Biraz eski bir kitap ama Ankara'yı anlatan bir yazarımız. Mekan aynı zamanda öykülerdir. Dolayısıyla Ankara, bulvarı bir gezinti alanı olarak görmüştür. Ne Gençlik Parkı kaldı, Atatürk Kültür Merkezi'nin olduğu alan bir çöküntü alanı. Gençlik Parkı'nın ne olduğu belli değil. Halbuki Ankaralı Atatürk heykelinden, birinci Millet Meclisinden itibaren Cumhurbaşkanlığı köşküne kadar çok ciddi, güzel, keyifli bir gezinti alanına sahip olabilir, diyorum.

Kültürel miras alanı ilan etmeliyiz bunu. Onu söylemek istiyorum. Bulvar üzerinde son yapılan icraatla beraber ne kaldırım kalmıştır, hepimizin bildiği,

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

ancak son benim deneyimim, yakın oturduğum için söylüyorum. Kaldırım yok, trafik güvenliği sıfır, kent içindeki otobüs duraklarının birbirlerine uzaklıkları merkez, merkez çeperi ve konut alanlarında parklaştır. Üç kademe otobüs durağı yapabiliriz. Bunlar bellidir.

Akay kavşağının olduğu yer, Can Kubin'in yortusunun ve düzenlemesinin yapıldığı yerden yukarı doğru çıktığımızda, yani güneye doğru indiğimizde, Akay'daki o kavşağın oradaki otobüs durağından sonra otobüs durağı nerede biliyor musunuz? Kavaklıdere Meydanında. Arada hiçbir durak yok. Böyle şey olamaz. Siz yayayı kaldıracaksınız, trafik güvenliğini kaldıracaksınız, durak koymayacaksınız ve ondan sonra diyeceksiniz ki, "Kentli için çalışıyoruz." Bu bir ispat.

İkinci bir ispat vereceğim müsaadenizle. Aşağı Ayrancı'da oturanlarımız varsa bilirler ve yaşarlar. Öyle tek yön yollar yapılmıştır ki orada, Aşağı Ayrancı ve Yukarı Ayrancı'da, yeni gelen zaten kaybolur da, firavunun Piramidine girmiş gibi, ama orada oturanlar da yakındaki bulvara inebilmek için, eğer taşıtla inceklerse inemezler. Otobüs, toplu taşıma kullanacaksınız. Kata alınan kavşağın ne anlama geldiğini şuradan söyleyeyim: Bu, kent merkezinde bir düzey ayrımlı geçiş. Bakınız yaya köprüsü. Taşıt tamamen altta.

Güvenlik Caddesi'nden tek yön, güneye doğru çıkıyorsunuz. Portakalçiçeği Vadisi adını halen taşıyor, onu da yasa yoluyla sildirelim. Orası artık iki kule vadisi. Ansera ismi konulmasının nedeni Ankara Sera'dır, şimdi Migros Sera olmuştur. Oradan otobüs çıkmıyor yukarı, Güvenlik'ten tek yön, o Portakalçiçeği Vadisi hariç, oradan iniyor ve ondan sonra Kuveyt Caddesi'nden bulvara çıkıyor. Şöyle söyleyeyim: Amerikan Elçiliği çok ciddi korunan elçiliğimiz. Onun batı tarafında oturuyorsanız, Aşağı Ayrancı'da doğu tarafına bulvara geçmek istiyorsanız 6 otobüs durağını otobüsle geçeceksiniz, ondan sonra bulvara gideceksiniz. Bu da toplu taşıma verilen değer. Biz ne konuşuyoruz.

Ben şunu söyleyeceğim. Aklın yolu birdir, teknik çözümlerimiz vardır, Büyükşehir Belediyemiz lütfen teknik elemanları davet etsin ve ben şuradan şunu söylüyorum: Danışmanlarını açıklasın. Ankara Büyükşehir Belediyesinden ulaşım konusundaki danışmanlarını açıklamasını istiyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

ANKARA'DAKİ ULAŞIM HAKKI İHLALLERİ

ESER ATAK

Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi

Herkes merhabalar.

Ben değerli arkadaşlarımın konuşmalarını son derece yararlı, içten ve samimi buldum. Ben bugün aslında biraz daha teknik boyutundan arındırılmış bir sunum yapmak istiyorum. Bir toplu taşıma yolcusu, bir yaya, bir bisiklet kullanıcısı Ankara sokaklarında ne yapar? Ulaşım mekanını kullanırken, ulaşım hakkından yararlanırken hangi hak ihlallerine uğrar, biraz böyle konuyu vatandaşın gözüyle bakarak ele almak istiyorum. Teknik boyutunu gerçekten çok tartışıyoruz bu salonlarda. Şunu da baştan söylemek gerekiyor, bu salonların dışına çıkmalı, sokaklara inmeliyiz ve etkinliklerimizi belki de sokaklarda yapmamız gerekiyor. Vatandaşlara broşürler dağıtmamız gerekiyor, anlatmamız gerekiyor. Emek gösteren kazanıyor arkadaşlar. Biraz genel bir yorum olacak ama bugün iktidarda kim var? Daha çok emek verenler... Her düzeyde örgütlenenler siyasal iktidar olmuş durumda... İnançla, azimle çalışanlar var. Kısaca onu hatırlatmak istiyorum ve konuya girmek istiyorum.

Uzunca bir süredir aslında Ankara'da çeşitli kesimlerden çılgınlıklar yükseliyor. Toplu taşıma ücretlerine yapılan zamlara karşı sesler yükseliyor, kampanyalar düzenleniyor. Kent içinde otoban mantığıyla yapılan düzenlemelere karşı çeşitli çılgınlıklar yükseliyor, yok edilen kaldırımlar nedeniyle insanlar hoşnutsuzluklarını dile getiriyor, taşıt odaklı ulaşım politikalarını bizler her fırsatta dile getiriyoruz. Aslında tüm bunların odağında bir hak talebi var. Bu da ulaşım hakkı talebi... Ancak ulaşım hakkı dediğimiz şey, bir yerden bir yere hızlı ulaşım için talep edilen hak değil. İnsani koşullarda seyahat edilen bir toplu taşıma arzu ediyor insanlar. Yürünebilen kaldırımlar istiyorlar. Üst geçitlere inip çıkmadan, karşıdan karşıya geçmek istiyorlar. Ucuz bir toplu taşıma isteği var bunun içinde. Bedensel ya da zihinsel yetenekleri ne olursa olsun, kent içinde özgürce engellenmeden hareket etmek istiyor insanlar. Bu hak arama talebi içinde kamu kaynaklarının da israf edilmemesi isteniyor.

Ulaşım neden bir hak? Çünkü İnsan Hakları Evrensel Bildirgesinin 21. maddesi şunu der: "Herkesin ülkesinin kamu hizmetlerinden eşit olarak yararlanmaya hakkı vardır." Yani ulaşım, esasında toplumsal yaşam ve onun içindeki olanaklara ulaşabilmek için ihtiyaç duyulan bir insani güvenlik unsurudur. Kamusaldır, kesinlikle vazgeçilemez ve devredilemez bir haktır. Bu açıdan ulaşım hakkı temel bir insan hakkıdır. Ulaşım hakkı, konutundan çıktığı andan itibaren eğitim görme, sağlık hizmetlerinden yararlanma, eğlenmeye, dinlenmeye gitme, çalışma yaşamına katılma ya da avarelik etmek için sokaklarda dolaşma hakkını içeren ve tüm bu haklara vurgu yapan bir

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

hak. Ulaşım hakkı aslında, tüm bu haklara erişimi de içerdiğinden, kilit bir aracı hak.

Bu temel hak kavramından sonra, Ankara'da hangi alanlarda ulaşım hakları ihlal ediliyor, onlara bakalım. İlk sırada yaşama hakkı ihlalleri var. Benim en öncelikli gördüğüm şey insanların yaşama hakkıdır. Ne yazık ki Ankara'da ulaşım düzenlemeleri insanların, yani bizlerin yaşama hakkımızı elimizden alıyor. Ölüyoruz yollarda! Şöyle bir düşünün, ne kadar çok kişi kaza geçirdi çevrenizde? Kavşaklar açılıyor çok güzel, havai fişekli, konserli gösterişli açılışlar yapılıyor. Çok geniş yollar da yapılıyor ama bir bakıyoruz 6 ayda 27 kişi ölmüş İstanbul yolunda, sadece 5-15. kilometreler arasında. Ulaşım hakkını kullanmak isteyen insanlar bunlar. Siz bir kamu otoritesi olarak ulaşım düzenlemesi yapıyorsunuz, taşıtlar için katlı kavşaklar yapıyorsunuz ama oradan, karşıdan karşıya geçebilecek insanlar olabileceğini düşünmüyorsunuz. Aklınıza gelmiyor, umursamıyorsunuz, çünkü trafik ve ulaşım politikasını arabanın makam koltuğunun arka tarafından, şoför mahallinden belirlediğiniz için yürüyebilen insanların olabileceğini, karşıdan karşıya geçmek isteyen insanların olabileceğini düşünmüyorsunuz. Bunlar gazetelerden seçilmiş haberler. Aslında çok sayıda vardı ama seçilmiş haber başlıkları bunlar.



Sabah-28 Eylül 2003

Melih Gökçek'in, yaptırdığı katlı kavşaklardaki kaza bilançosu:

6 ayda 27 ölü

İnşaat Mühendisleri Odası ve Şehir Plancılar Odası, Ankara şubeleri, Ankara'nın İstanbul, Eskişehir, Samsun ve Konya'ya bağlayan yollar üzerinde Belediye Başkanı Melih Gökçek tarafından inşa ettirilen katlı kavşakların son 6 ay içinde 27 kişinin canına mal olduğunu açıkladı. Oda yöneticileri, artan yaya cinayetlerinin sorumlusu olan Büyükşehir Belediyesinin acilen önlem almasını istedikler.

Ankara/EVRENSEL
Ankara'ya diğer şehirlerle bağlayan çevre yollar üzerinde yapılan katlı kavşaklar yüzünden son altı ay içinde meydana gelen trafik kazalarının arasında İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) ve Şehir Plancılar Odası (ŞPO) Ankara şubeleri, Ankara'daki yaya cinayetlerinin dardırulmasını istedikler.

İMO ve ŞPO yöneticileri tarafından düzenlenen ortak basın toplantısında konuşan İMO Ankara Şube Başkanı Kemal Türktaş, Ankara'ya Eskişehir, İstanbul, Samsun ve Konya'ya bağlayan yol-

ların son bir yılda Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin yaptırdığı yolların yol genişletme çalışmaları ve katlı kavşaklarla yükselecek hızına geçildiği yollar haline getirildiği dile getirdi. Böylece kesintisiz trafik akımı yarattığı ifade eden Türktaş, taşıtların hızlanması sürekli düşüldükçe, trafiğin değer unsuru olan yaya hareketi ve yaya güvenliği için tamamen gözardı edildiğine dikkat çekti.

En kablı tablolarda İstanbul yolunda yaşadığına dikkat çeken Türktaş, Temmuz-Kasım arasında bu yolda 27 insa-



nın yaşamını yitirdiği, 66 insanın yaralandığı, 365 ölü, 2001 yılının bütçesinde Ankara genelinde toplam 49, 2002 yılında ise toplam 59 yayanın kazalarda yaşamını yitirdiği ifade eden Türktaş, sadece 3 ayda ve son bir yıl içerisinde 27 insanın yaşamını yitirdiğinin, uygar ülkelerde sorumlu bir belediye başkanının nezahet ya da görevden alınmasıyla sonuçlanacağını dile getirdi. Türktaş, bizzat Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek'in bu tablonun yaşanmasına ön ayak olduğunu kaydederek, Gökçek'in "Sincan'dan Kızılay'a 15-20 dakikada ulaşabiliyor" sözleriyle insidivana bu limitlerini aşmasını desteklediğini ifade etti.

İstanbul Yolu'nun bazı kesimlerinde asfalt ve altyapı çalışmalarında saat başına 300 işçinin karşısına geçip geçme talehinin olduğunu belirtti-

ğini ifade eden Türktaş, bazı noktalarda yapımın biten yaya geçitlerinin bizzatlık ve plansızlığın göstergesi olduğunu söyledi. Türktaş, ahşap geçitlerin acil önlemleri ise şöyle araladı:

- Yeni yol standartlarına uygun düzenlemeler yapılana kadar, geçici olarak, yaya geçitleri geçerken her sokakta geçit kenarlığı yaya geçidi yapılmalıdır.
- Yaya hareketlerinin etidü yapılarak, yaya üst ve alt geçitleri inşa edilmelidir.
- Bu yollara otokorünelik kurulmalıdır.
- Tüm özel otullik ve daraklar ile kenar yol kenarında, toplu taşıma yolları aracılığıyla gerçekleştirilmelidir.
- Yapılacak önlemler sanıocu belirlenen kazayolu kesimlerinde yasal hız limiti 70 ve 90 kimsaat'e yusselalmelidir.



Evrensel 16 Aralık 2004

Onlarca kişi öldükten sonra yaya geçidini yapmaya çalışıyorsunuz. Bir Tahsin Banguoğlu Öğrenci Yurdu vardı mesela Ankara'da, kaç tane öğrencinin öldüğü belirsiz. AŞTİ önünde de çok sayıda kişi yaşamını kaybetti. Etlik caddesinde 6 ayda 22 kişi ölmüş. Kontrole hastaneye geliyorsunuz, canınızdan oluyorsunuz karşıdan karşıya geçerken. Aydınlıklevler kavşağı açıldı, bir hafta sonra bir yaşlı bir yaya karşıya geçmeye çalışırken ezildi. Çünkü siz oraya katlı kavşağı yaparak "trafiği akıttınız!" ve oradaki yaya geçidini kaldırdınız.

Sonra da insanlar çıkıp isyan etmeye başlıyorlar. "Ulaşım hakkımızı bize verin" diye. Fakat yine üstgeçide üçüncü kurbanınızı veriyorsunuz. İstanbul yolunda ölüyorsunuz. Çetin Emeç'te kazasız gün yok. Bu son derece sıklıkla haberlere yansıyan konulardan birisidir. Gökçek de "Hızımıza erişilmesi güç" diyor doğal olarak. Ankara'da trafikte sabıkalı, en fazla trafik kazalarında artış olan kent. 1011 kavşağımız açılıyor, üç yaşlı nine orada eziliyor ve 1011'de kazasız gün yok. "Ölümlü kazaların da başkentiyiz" diye bilimsel raporlar açıklanıyor fakat Ankara Büyükşehir Belediyesinin yayın organında "Ankara'nın trafiği ömre ömür katıyor" diyor.

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu



Sabah Ankara 27 Aralık 2004



Büyükşehir Ankara 3 Kasım 2004

YAYED Yönetim Kurulu üyesi, Deniz Sayın Parçalanarak ölüyor, karşıdan karşıya geçerken. Ne yazık ki çok değerli insanları kaybediyoruz. Benzer kazalara sizler de tanık olmuş olabilirsiniz. Bir metro inşaatı yapıyorsunuz, güvenlik tedbirini yeterince almadığınız için bir öğretmenimiz içine düşüp ölüyor. Yine bir yaya kazası. Ve günde ortalama 250 trafik kazasıyla yaşamımızı sürdürüyoruz Ankara'da.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

Kaza boyutu böyle. Biraz iç karartıcı oldu, kusura bakmayın ama daha fazla tepki göstermemiz bunları insanların gözlerinin içine sokmak gerekiyor. Çünkü en önemli şey yaşama hakkı ve yaşama hakkını kullanamıyoruz ne yazık ki.

Ulaşım hakkında önemli bir diğer konu kamu ulaşımı. Kamu ulaşımı, başta da dediğim gibi eğitime, sağlığa, çalışma yaşamına erişebilmek için kullanmak zorunda olduğumuz, otomobil sahibi olup olmamamızdan bağımsız olarak, aile fertlerinin her zaman kullanmak zorunda olduğu ulaşım türü... Bunu nasıl değerlendireceğiz? Sayısına bakabiliriz, fiyatına, indirim ve aktarma olanaklarına, yaygınlığa, tarife ve konfora bakarak kamu ulaşımındaki ulaşım hakkını değerlendirebiliriz.

Fakat Ankara'ya baktığımızda hâlâ 20 yıllık otobüslerle seyahat edildiğini görebiliyoruz. EGO'nun otobüs filosu bilgileri şöyle: 1669 otobüs var. Bunun 1200'ü serviste. 2000 model üzerindeki 500 tane, o da daha geçen sene alınanlar. Geçen seneye kadar hepsi eskidi. 1981-99 model arasındakiler de 1169 tane. Bu ortamda bu otobüslerle yolculuk yapmanın ne kadar eziyet verici olduğu, insanların ulaşım hakkını ne kadar zorlaştırdığını düşünmenizi isterim.

Burada, Kızılay'da insanlar ulaşım hakkını kullanıyor. Bu fotoğrafı iki hafta önce çektim bu fotoğrafı. Bir otobüs ve tabelaya bakın, elle yazılmış bir tabela. Zaten 92 model bir otobüs ve elle yazılmış bir tabelayla Ümitköy'e gidecekler. Bir başkenti düşünün, Avrupa Birliğine giriyoruz ya böyle şaşalı kelimelerle de kullanılır. Bir başkentte elle yazılmış bir tabelayla yolculuk yapan insanlar.



15-20 yıllık otobüsler, elle yazılmış otobüs tabelası! (Fotoğraf: Eser Atak, Kasım 2007)

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Tabii bu kamu ulaşımının ihmal edilmesi sonucu sık sık arızalanan otobüsler. Düşük yolculuk hızı, aşırı yakıt tüketimi ve bunun yarattığı emisyonlar, aşırı egzoz ve gürültü kirliliği, konforsuzluk, bunun yarattığı stres. Isıtma ve havalandırma sistemlerindeki bozukluklar. Uzun bekleme süreleri, otobüs güzergahlarında yöre halkından habersiz yapılan günübirlik değişiklikler. Düzensiz tarifeler, yine bunlarda halkı en ufak bir bilgilendirmenin olmaması, otobüs kartlarının sadece merkezi bölgelerde bulunması ve semtlerde tamamen kaderine terk edilmesi ve insanların otobüslerin içinde otobüs kartı dilenmek zorunda bırakılması... Gerçekten çok ciddi sorunlar bunlar.

Bilet fiyatlarına baktığımızda, 90 yeni kuruş ve 1.30 tam bilet. Dolmuşlar da 1.30, hiçbir indirim yok. 1'lik ve 5'lik kartlarda 45 dakikalık aktarma hakkı yok, üstelik bunlar daha pahalı. Bu dünyanın hiçbir ülkesinde görülmemiş bir şey. Daha pahalı sattığınız bilete aktarma olanağı koymuyorsunuz. Bu gerçekten görülmemiş bir şey. Pahalılıkta birinci olduğunu bundan iki yıl önce belirtmiştik.



Hürriyet 30 Aralık 2004

Çek Cumhuriyeti başkenti Prag'daki aylık kart uygulamasına bakalım, yetişkin 460 kron, Türk parasıyla 30 YTL'ye geliyor. Aylık kart uygulaması. Sınırsız biniş ve aktarma. Gün içinde istediğiniz kadar otobüse binebilirsiniz ve aylık 30 YTL'yle bunu çok rahat yapabiliyorsunuz. 5-15 arasındakiler yüzde 75 indirimli veriyor, 15 yaş üzeri öğrenciler 15 YTL, günlük 1 YTL'ye sınırsız biniş hakkına sahiptir.

Atina, Yunanistan, komşumuz. Tam bilet 1 YTL indirimli yine yarı fiyatına yüzde 50 indirimli. 0.50 yeni kuruş. Tek kombine bilet 1.7 YTL. O pahalı gibi gözüküyor ilk başta ama tüm ulaşım türlerinde 90 dakika aktarma hakkına sahip. Ama bunu haftalık bilet olarak alırsanız kombine bilet alıyorsunuz,

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

haftalık 17 YTL'ye tüm ulaşım türlerinde sınırsız yolculuk yapabiliyorsunuz, yani günlük 2.5 YTL'ye sınırsız biniş hakkınız var. Tabii bunların milli gelirlerini hiç konuşmuyorum. Türkiye'nin 4-5 katı milli gelire sahipler. Bu durumda aradaki fark daha da açılmış oluyor.

Ankara'da ne kadar pahalı bir kamu toplu taşımacılığı olduğunu göstermek için bunu vermek istedim. Bir asgari ücretliyi düşünün lütfen. 400 küsur milyon lira maaş alıyor, günde iki kez otobüse bindiğini düşünün. Halk otobüsü ya da dolmuş kullandığını düşünürsek, aktarma hakkından da yararlanamıyor. Günde 5 YTL ulaşımına veriyor. Maaşının 4'te 1'i ulaşımına gidiyor. Bu durumda bu ailenin diğer fertlerinin toplu taşıma araçlarına binmek gibi bir "lüksleri" kesinlikle olamaz zaten.

Dolmuşlarda zaten hiçbir indirim yok. Biliyorsunuz dolmuşlar Ankara'nın en yoksul kesimlerine hizmet veren hatlardır. Dikmen, Mamak, Siterler, Hasköy, Altındağ, Keçiören, Ostim gibi yerlerde oturan insanlardır ve en pahalı ulaşım maruz kalan kesimdir. Bunların fiyatları 1.30 YTL'dir, ne öğrenci indirimi vardır, ne aktarma hakkı vardır. Bu şartlarda yolculuk yaparlar. Hiçbir konfor da yoktur.



Sabah Ankara 11 Ağustos 2006

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu



Otobüs duraklarına baktığımızda, ya bu penguenler gibi iklim koşullarından etkilenmememiz gerekiyor ya da böyle beklememiz gerekiyor soğukta, yağmurda. Tabii, yoksullar, öğrenciler, kadınlar, çocuklar, yaşlılar, özürli kişilerin ayrı ayrı ulaşım hakkı ihlalleri söz konusu. Öğrenciler için şöyle bir adaletsizlik söz konusu. 20YTL bir bandrol

ücreti alınmıyor. Siz öğrencisiniz, ama öğrenciliğinizi kanıtlamak için, yani indirimden yararlanmak için ilave bir 20 YTL daha para vermek zorundasınız ve o sadece bulunduğunuz kentte geçerli, Türkiye'nin diğer kentlerinde de yararlanamıyorsunuz. Bu gerçekten çok ciddi bir hak ihlali...



Sokak aydınlatmalarının yetersiz olması kadınlar için çok ciddi bir tehdit. Özellikle alt geçit, üst geçitlerdeki aydınlatmalar ve buralardaki asayiş sorunları, özellikle kadınlar için, önemli bir güvenlik riski oluşturuyor. Tabii çocuk, yaşlı, özürli kişiler için ulaşım altyapısı ve sistemlerinin ulaşılabilir olmasından, engelsiz olmasından bahsetmek, onları telaffuz etmek bile şu anda lüks kaçıyor. Geçenlerde gazeteye çıkan bir haber: "Beytepe değil kuyruktepe". Hatta dün de bir haber oldu. Öğrenciler eylem yapmış, çok güzel de bir kart bastırılmışlar. "Balık istifi kartı" ismini de koymuşlar. Espirili bir şekilde ifade ediyorlar ama espriyi biraz daha sertleştirmek lazım galiba.

Hürriyet Ankara 23.10.2007

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği



Bu da bir vatandaşın “Külüstür otobüsler baş ağrıtıyor. Saatte iki otobüs gelirse şanslıyız” şeklinde gazeteye yansıyan demeci. Bir de bakıyoruz bulvarların üstüne 3.7 milyar YTL’ye aydınlatma direkleri dikiliyor. Esenboğa yolunda çok sayıda var ve yeni yapılan bulvar düzenlemesinde var, Eskişehir Yolunda var ama sokakların karanlığı nedense hiç umursanmıyor. Buralar prestij yolları, buralara pahalı şeyler harcamak zorundayız ya.

Sokaklar karanlık ancak Bulvarlara gösteriş için 3,7 Milyar TL (3700 YTL) alman aydınlatma direkleri dikilebiliyor!

Bir de sınıfsal ayrımcılık var tabii. “Otomobilin yoksa Mogan Park da yok” örneğinin... Büyükçe bir park yapıyorsunuz, övünerek

anlatıyorsunuz ama buraya otomobili olmayanların nasıl geleceğini düşünmüyorsunuz.

Tüm bunların dışında şu konulara da vurgu yapmak gerekiyor: Plansızlık ve günübirlik kararların hakimiyeti, keyfi olarak yatırımdan vazgeçilmesi, ya da karar verilmesi, halka bilgi verilmemesi ve tabii bir diğer konu da ulaşım emekçilerinin sendikasız, iş güvencesiz ve düşük ücretle çalıştırılması meselesi var ki, o otobüslerde çok sayıda insanı taşıyan kişilerin bu koşullarda ne kadar güvenli yolcu taşıyabileceği ayrı bir konu... Tabii onların geçim standartlarından bağımsız olarak söylüyorum bunu.

Raylı sistemler ayrı bir tartışma konusu. Bunların özelleştirileceği gibi şeyler söyleniyor. Özel sektöre devredilmesi tabii kazalara yol açma gibi riskleriyle de ayrıca tartışılması gerekiyor. Çünkü rekabeti doğuruyor özel sektöre ulaşımı devretmeniz. O rekabet hızı ve kazalara yol açıyor.

Son olarak şu AŞTİ servislerinden bahsedeyim. İki sene önce AŞTİ’deki servisler kaldırıldı biliyorsunuz. Nedense Türkiye’deki toplu taşımacılık firmaları tüm kentlerde ücretsiz servis hizmeti veriyor, bir tek Ankara’da rahatsız oldular!, “Ankara’da zarar ediyoruz” diyerek talepte bulundular. Belediyemiz de bu talebi yerinde gördü ve kaldırdı. Siz 20 milyon liraya şehirlerarası yolculuk yapıyorsunuz, daha sonra geliyorsunuz, 25 milyon lira taksit ücreti

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

vererek evinize gitmek zorunda kalıyorsunuz. Tabii bunun altında ne var, biliyor musunuz? Şöyle bir şey var: AŞTİ'de taksi durağı kurulacak diye bir haber çıktı. AŞTİ'nin gelirleri kime gidiyor acaba, diye baktığınız zaman Keçiöregücü Spor Kulübü. O kulüple de Melih Gökçek'in ailesinin- oğullarının çok yakın ilişkileri olduğu öne sürülüyor. 200 taksiden 5000 YTL durak ücreti alındı. 20 YTL günlük aidatları var ve buradan trilyonlarca liralık rant elde ediliyor. Bir de otopark konusu var AŞTİ'de, AŞTİ'nin sorunları bitmiyor. Burada aslında Ulaştırma Bakanlığının yönetmeliğine göre 25 dakikaya kadar siz özel otomobilinizle park ederseniz ücret alınmaması gerekiyor, fakat yine uyanık AŞTİ ve Keçiöregücü Spor Kulübü, bütün kentler uyguluyor 80 il, bir tek Ankara Büyükşehir Belediyesi uyguluyor ve insanlardan para tahsiline devam ediyorlar.

AŞTİ'de taksi durağı kurulacak

DUYURU
AŞTİ TAKSİ DURAGINA KOLLAŞTIRILMIŞ SAKITLARLA TAKSİLER ALINACAKTIR

**200 TAKSİDEN
5000 YTL DURAK ÜCRETİ
20 YTL GÜNLÜK AIDAT
KEÇİÖRENGÜCÜ SPOR KLUBÜNE!**

Sürem bittiği için burada kesmek zorunda kalıyorum. Umarım hak ihlallerinin yaşanmadığı bir Başkente kısa zamanda kavuşuruz. Teşekkür ediyorum.

II. OTURUM
SORU CEVAP BÖLÜMÜ

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

OTURUM BAŞKANI- Eser Beye biz teşekkür ederiz.

Değerli arkadaşlarım; Latif Beyin bir sunuşu var. Latif Beyden de bir 5 dakika içerisinde toparlamasını rica edeceğim. O arada Sayın Mete Hocama bir söz vereceğim ama bu arada söz vermeden önce ben bir şey söyleyeceğim.

Hülagü Hocamla biz 89-94 arasında beraber çalıştık. Ankaray'ın, özellikle Tandoğan'daki istasyonun eleştirisini duyunca tabii ben hepinizden hem özür diliyorum hem de tabii kendi açımdan da bakmam lazım, çünkü oralarda emeklerim var. Emeklerimin, kendisinin söylediği Beşevler'deki istasyonun aşağı alınması doğrudur. Kendilerinin uyarıları üzerine bütün teknik olanaklar zorlanmıştır, aşağı alınmıştır. Ancak Tandoğan'daki alınamamıştır. Olaya tabii tek cepheden bakılamıyor. Gözümün içine baktı "ne diyecek" diye, Cengiz Bey, Ulaşım Daire Başkan Yardımcısıydı hatırladığım kadarıyla arkadaşımız, o zaman bu trenlerin belirli tırmanma şeritlerinde tırmanma yüzdeleri var. Biz Tandoğan'ı daha aşağı çekemedik, eğer çekmiş olsaydık belirli maliyet artışlarıyla beraber Kızılay'da, başka yerlerde başka sorunlarımız çıkıyordu. Teknikte absorbe etmek, sadece inşaat mühendisliği dalını düşünemiyoruz, mimar arkadaşlarımız da bazen çok asortik projeler çiziyorlar, inşaat mühendisleri onları bir şekilde çözmeye çalışıyor. Bunların hepsini bir paket yapmak son derece zor. Kendilerinden o dönemde de çok şey öğrendim, burada da eleştirilerini bir özeleştiriri olarak alıyorum ve saygı duyuyorum.

Benim bilebildiğim kadarıyla sadece Hülagü Hoca söylemedi, Cengiz Bektaş Hoca da o zaman çok ısrar etmişti, çünkü çevre tanzim projelerini hazırlıyordu. Ne yazık ki yapamamıştık. Hatırimda böyle bir şey kaldı. Burada susar gibi bir durumda değilim. Mecburiyetten dolayı yaptığımızı söylüyorum. Sayın Mete Bey de o zaman Başkanlık Danışmanıydı. Hülagü Hoca da Ulaşım Başkanlık Danışmanıydı. Kendilerinden çok şey öğrendim ama biz o kada yapabildik. Ondan sonrasını, daha iyilerini yeni gelenlere bıraktık ama yeni gelenlerin de şimdi hiçbir kilometre ray döşemediklerini görünce üzülmüyoruz tabii. Teşekkür ediyorum.

Şimdi Mete Beyin ilave edeceği bir şey var. Ona söz vereceğim, daha sonra da Latif Beye söz vereceğim.

Mete ORER- Ben bir cümle söyleyeceğim. Anadolu'da bir laf vardır "Orman en çok kendisini kesen baltanın sapının da ormandan kesilme bir ağaç olduğuna üzülmüş. Bütün bu yanlışlıkların altında da maalesef kıymetli meslektaşlarımızın imzası var. Çok dikkat etmemiz lazım geliyor efendim. Saygılarımla.

OTURUM BAŞKANI- Arkadaşlar soru-cevap kısmına geçmeden önce müsaade ederseniz Latif Beye söz vereceğim. 5 dakika Latif Bey, buyurun.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

Latif Onur UĞUR- Sayın Başkanım, değerli misafirler, çok teşekkür ediyorum. Çok kısa bir şekilde ben sizle bir beş dakika dertleşmek istiyorum. Başkanımın rica ettim. Konum Ankara şehir içi yollarının kalitesine ve uygulanan trafik yönetimine eleştirel bir bakış. Esasında çok fazla eleştirel ifadem var, bu eleştirilere geçmeden önce belediyecilik, kamu hizmeti zor bir görev, büyük meşakkat istiyor, sabır istiyor, çaba istiyor, eleştiriye çok açık. Şu ana kadar görev yapmış bütün kuruluşlara, burada çalışan kimselere emekleri için teşekkür ederim, fakat mevcut sıkıntıları, tespitleri de ifade etmek gerek. Affa binaen ben biraz bunu dile getireceğim.

Efendim, benim ismim Latif Onur Uğur. Doktor, inşaat mühendisiyim. Yapı işletmesi konusunda mastır ve doktoram var, uzmanlık alanım inşaat projelerinin planlanması, maliyet analizi ve sözleşme yönetimi. Burada da anlatacağım şeyin içinde birazcık olsun planlama konusuna değineceğim 5 dakika içinde.

Özellikle şehir içindeki yolları ve kaldırımları değerlendirdiğimiz zaman ilk önce akla şu geliyor: Bir yol neden bozulur? Biz bozuk yollarla neden karşılaşırız? Bunun iki tane ana sebebi var: 1) Bu yolu doğru yapmazsanız bozulur, 2) Bu yolu gelir, kırar, döker, onarımını yapmaz ya da gerektiği gibi yapmazsanız biz yine bozuk yollarla karşılaşırız. Dünyanın her yerinde birtakım standartlar var. ASTM normları var, DİN normları var. Bizde de TSE normları var. Bir yolun şehir içinde ya da dışında olsun, fark etmez, nasıl yapılacağı teknik olarak bellidir. Burada gereken altyapı, gereken üstyapı, kaplama, kullanılacak malzeme, malzeme bileşenleri, yapılacak işin teknik tarifi, kullanılacak makine ekipman, bakımı bellidir. Bu bilinmeyen bir şey değildir. Herkesin bildiği, malum olduğu bir şeydir. Herkes de bunu uygular. Fakat bizim memlekette bunun uygulanmasında problemler var.

Türkiye Cumhuriyeti Karayolları diye çok kaliteli, güzide, iyi bir devlet kuruluşumuz var bizim. Bu Cumhuriyetimizin ilk yıllarından itibaren büyük yatırımları gerçekleştirmiştir. O süreden itibaren gerek şehir içi, gerek şehir dışı, çok önemli projelere imza atmış ve yol yapmayı çok iyi bir şekilde öğrenmiştir. Çok güzel uygulamalarını da görüyoruz.

1980'li senelerden sonra, Özal Hükümetiyle birlikte yerel yönetimlere ağırlık verilmesi esnasında şehir içi yolların yapılması ve bakımı da büyük oranda belediyelere ve o sırada kurulan Büyükşehir belediyelerine aktarılmıştır. O süreçle birlikte bizim belediyelerimiz de yol yapmayı öğrenmeye başlamışlardır. Yaklaşık 20 seneyi geçtiğimiz halde bu öğrenme işlemi hâlâ devam etmektedir ve işin acı tarafı, alınan mesafe, arzu edilen boyutta görülmemektedir. Şimdi sizinle paylaşacağım fotoğraflarda da. Bunu kabul edeceksiniz tahmin ediyorum.

İkinci husus, mevcut yapılmış yolların neden bozulduğudur. Kıymetli

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

meslektaşlarım, değerli misafirler, ben size soruyorum, siz hiç eline kazma almış, kürek almış, kompresör almış, kendi işi için ya da zevk için ya da kasıtlı ya da kötü niyetle yolları kazan, kıran, bozan bir vatandaşa rastladınız mı, gördünüz mü hiç? Ben de görmedim. Peki bu yolları kazan, bozan kim? Bu yolların bakımından sorumlu olan belediyeler ve buradan altyapı işlerini geçiren birtakım kamu kuruluşları. Türk Telekom olabilir, TEDAŞ olabilir, vesaire. Elektrik hattı geçiyor, kablo tv hattı geçiyor, kanalizasyon geçiyor, su geçiyor. Bunun için siz evinize bir su bağlatmak istiyorsanız bir para veriyorsunuz, harç yatırıyorsunuz. O yatırdığınız harcın içinde ne var biliyor musunuz? O su hattı size bağlanıp su verildiğinde, verildikten sonra su hattı kapatılıp yolun asfalt tamiri yapıldığında kullanılacak asfaltın ve tamirin parası var. Daha siz “bana su bağlayın” diye müracaat ettiğiniz anda, siz o asfaltın tamir parasını veriyorsunuz. Sonra uğraşıyorsunuz suyunuz bağlanıyor. Atıyorum, doğalgazınız bağlanıyor. İmalatlarınız bitiyor, kazıyorlar, kazdıkları yeri toprakla dolduruyorlar, şimdi asfaltın arasında bir çukurumsu bir durum görüyorsunuz. Bekliyorsunuz ki bu tamir edilecek, parasını da verdiniz kaç ay evvel. Bekliyorsunuz, bekliyorsunuz, o tamir yapılmıyor. “Ne oldu bu tamir, her tarafa bata çıka gidiyoruz” diyorsunuz, gidiyorsunuz, parasını aylarca önce verdiğiniz şey için yalvar yakar olup, ağlayıp sızlamaya başlıyorsunuz ve bir gün geliyor, evet, oraya bir asfalt tamiri yapılmaya başlanıyor. Tabii bu yapılan asfalt tamirinin kalitesiyle ilgili şu anda bir şey demiyorum.

Hadi buyurun birkaç fotoğrafım var. Bakın şu fotoğraf, üç tane rögar bacası bir arada bulunuyor birkaç metre karelik bir alanda. Her birinin kotu da birbirinden farklı. Şuradaki yolların durumuna bakınız. Yaya geçidini beton yapmışlar, fakat bu beton kırılmış. Tandoğan meydanı burası. Burası bir tamir yapılmış yer. Bakın yan yana iki tane rögar var, şu üst kotla, şu alt kot arasındaki mesafe 40 santimi buluyor. Bu da tamiri yapılmış fakat sonradan oturmuş bir yer. Turgut Reis Caddesi bu fotoğrafın çekildiği yer. Bakın rögar bacası iki tane, yağmur için kullanılmış. İki tane yakından çektik. Şuradaki oturma 30 santimden fazla. Buradan arabayla geçiliyor. Siz fotoğraflara baktıkten ben söyleyeyim.

3-4 gün önce eşim bir operasyon geçirdi, ameliyat oldu. Çıktı, onu ben Uğur Mumcu Caddesinden aldım, Tandoğan'daki evimize götürdüm. 7 kilometrelik bir yolu 5 km/saat hızla kat ederken saydım, tam 124 defa böyle çukura, tümseğe, kasise denk geldik ve benim eşim inledi. Konforu, zevki, keyfi bir tarafa koyuyorum, sıhhi şeyleri söylediğim zaman durum bu. Bakın buradan su hattı geçmiş, hepsi aynı düz doğrultuda değil, bu rögarların hepsi aynı doğrultuda değil. Şurada bir şev var, bu şevin asfalt dökülürken yapılmasını rica ettik “yapmayız” dediler. “Ücreti mukabilinde yapalım, ne olur verelim ücretini” dedik. “Memleket malına mı niyetiniz var sizin, siz bize vatan hainliği mi yaptıracaksınız” dediler, daha sonra biz belediyenin

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

yaptığı imalattan sonra buraya beton bir şev yaptık ki apartmanımızın önüne arabamızı koyalım. Bunları çok uzatmak mümkün ama vakit çok kısa.

İki tane şey söylemek istiyorum. Çözüm ne? Çıkıp buraya esip gürlmek çok kolay. Her şeyin insanda bittiği, eğitim ve kültürün vatandaşlar ve özellikle kamu hizmeti vermekle sorumlu kimseler için birincil önem arz ettiğini bizim unutmamız gerekiyor. Niyetimiz olması lazım, bilgimiz olması lazım. O kültürümüzün olması lazım. Bizim birbirimizi sevmemiz lazım ki anlaşalım, iyi bir şeyler yapalım, başkaları da bizi sevsin.

Son cümlem de şudur. Allah'tan başka kimseye verilecek hesapları olmadığını söyleyenlere Allah'ın kendisinin en büyük günahları bile bağışladığını ama kul hakkı ile gelinmemesini istediğinin hatırlatılması gerektiğini belirtiyorum, sözümü tamamliyorum.

İlginiz için teşekkürler.

OTURUM BAŞKANI- Teşekkür ediyoruz.

Şimdi soru-cevap bölümüne 5 dakikamız kaldı arkadaşlar. Üç soru alacağım. Buyurun.

İhsan KARABABA- Sayın Başkan, ben soru sormayacağım. Herkes gibi benim de içim yanıyor bu dinlediklerimizden. Bunları korumak, insan haklarını korumak, bizim toplumca haklarımızı korumak kişilerin elinde değil, sistemin elinde. Bugün Türkiye'de Anayasa değişikliği söz konusu. Bir tek cümle işittik mi burada? TMMOB durmadan istihdam sempozyumu, kentleşme sempozyumu, kaynaklar sempozyumu, beslenme sempozyumu yapıyor, bunların hepsi temel insan hakları, bunları Anayasa güvencesi altına almazsanız ne Melih Gökçek'in gitmesi, ne Tayyip Erdoğan'ın gitmesi hiçbir şey ifade etmez. Başka birinin gelmesi de ifade etmez. Onun için bizim bugün bakın kimsenin gıki çıkmıyor. Kimse Anayasa üzerine tartışmıyor. TMMOB bize Anayasa hazırlattırıyor, sonra getirip verecek, Anayasa bu diyecek. Biz tartışmıyoruz, Anayasayı içselleştiremiyoruz, sorunlarımızı içselleştiremiyoruz. Onun için buraya geldim. Bunları söylediğim zaman mahallenin delisi gibi "Yahu burada bunları konuşmanın yeri mi, burası teknik sempozyum" diyorlar.

Arkadaşlar, tekniği, bilgiyi, yanlışı düzeltebilirsiniz. Sistemi düzeltmenin şu anda fırsat elimizdedir. Anayasayı tartışmak zorundayız. Anayasayı biz yapmak zorundayız. Teşekkür ediyorum.

Mustafa GÜRBÜZ- Efendim, şimdi konuşmacılar maalesef evvela Türkçe konuşma bilim ahlakından mahrumdur. Biz İngilizce'nin kölesi mi olduk. Bundan 100 yıl evvel Farsça, Arapça konuşuluyordu, bütün konuşmacılar maalesef Türkçe konuşma bilim ahlakına uymuyor. Bunu hatırlatmak istedim.

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

Cengiz TEKAN- Mete Beyin konuşmasında katılmadığım hususlar var. Yanlış anlamadıysam Metrolar sıfır yolcu ile işlemeye başlar, dedi, bu doğru değil. Örneğin, Ankaray Dikimevi'nden yolcusunun neredeyse tamamını alır. Mevcut Ankara Metrosunun kapasitesi bir yönde, bir kesitte bir saatte 60 000 kişi, 2015 ulaşım ana planına göre, Batıkent'in bu yolcuyu sağlaması mümkün değil, ancak Eryaman ve Sincan yönünden gelen yolcularla bu kapasite doldurulabiliyor.

Ayrıca uzun hatlarda uzun işletme yapmak doğru değil. Uzun hatlarda uzun işletme yapmak zorunda değilsiniz. Yolcu aktarması yapabilirsiniz, ayrıca Ankara Metrosu 15 kilometredir, 25 kilometrelik bir hattı çalıştıramayız diye de bir husus yoktur. Uzun hatların merkeze yayacağı veya yoğunlaştıracağı konusunda da benim tereddütlerim var, tartışılır. Çünkü kent merkezini bir yerde güçlendiriyorsunuz, uzaklardan bağlıyorsunuz hızlı bir şekilde.

Bir de bir bilgi vermek istiyorum. Şu anda inşaat halinde olan Keçiören metrosu mevcut Ankara Metrosu türünde bir metrodur. Onun şu anda düşünülen son durağı Tandoğan'dadır. Araçlar Keçiören'den gelip Tandoğan'a geri döneceklerdir, Ankara'ya Tandoğan'da araç aktarması söz konusu değildir. yolcu aktarması düşünülmektedir. Bu gelişip de öğrendiğim bilgiler. Teşekkür ederim.

Gökçen ÇAPKINCI- İyi günler efendim, böyle güzel bir platformda bizleri buluşturan Organizasyon Komitesine teşekkür ederiz. Arabam yok, otobüsleri, metroyu, halk otobüslerini kullanıyorum. Birinci sorum şu: Ankara Büyükşehir Belediyesinden hiç kimse geldi mi, çağrı yapıldığını büyük bir ihtimalle düşünüyorum. Keşke olsa da cevap verse. Son arkadaşımız sanki yetkili gibi gözüküyor, o zaman bir iki sorumuza da belki cevap alabiliriz o veya diğerinden.

Bu halk otobüsleri hegemonyası var. Günlük hayatta otobüsü kullanan ben, eşim, çocuklarım, komşularım için çok büyük bir problem oluyor. Dün Kızılay Meydanında sıfırın altında 45 dakika bekledik. Semt olarak da Küçükesat'ta oturuyoruz ve umumiyetle şöyle oluyor. Farklı yerlerden gelen otobüsler sanki cep telefonunu bu iş için kullanıyorlar, belediye otobüslerini söylüyorum. Üçü arka arkaya geliyor ve EGO'ya bu şikayetlerimizin ego@gov.tr'ye bildiriyoruz, bizim için çok önemli bir şey, hayatımız yollarda geçiyor ve birkaç defa da aktarma yapıyoruz. Bir halk otobüsleri sultasından kurtulmamız lazım. Şöyle birleştirici bir şey olabilir mi? İstanbul'u inceliyorum, İzmir'e gidiyorum, Bursa, Eskişehir, yakında Eskişehir'deydik, orayı da inceledik. Ulaşım pahalı. Çekoslovakya ve Yunanistan örneği verildi. Eskişehir'de inceledim, orada çocuklarımız var, talebeler, yarı fiyata aşağı yukarı. Antalya da yarı fiyata ve minibüslerde Antalya'da tenzilatlı olarak istifade ediliyor. Bunun haricinde halk otobüsleri birleştirilerek ve onlara da kumbara konulmak suretiyle, 45

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

dakika da asla yeterli değildir, hayatımız otobüs beklemele geçiyor. İkinci bir defa kart basıyoruz, öbürünü tekrar kullanamıyoruz. Süre kısadır. 90 dakika veya 1 saat süresi Avrupa'da yaygındır.

Bunun birleştirilmesi, yani kartların Halk Otobüslerinde de geçmesi, Halk Otobüslerinin Belediye otobüslerine birleştirilmesi yapılabilir mi?

İki, Ankara AŞTİ seferlerinin kaldırılması, sık sık şehir içi ulaştırmasını kullananlar için fevkalade handikapı, burada dile getirildi, bu hususta ne yapmalıyız toplumsal olarak. Bunları soracaktım, teşekkür ederim.

Mustafa YAĞMUR- Jeoloji mühendisiyim. Büyükşehir'den kimse olmadığı için benim de mesleğim dolayısıyla il dışına çıktım ama gelişte bakıyorsunuz ki tüm şehirlerarası otobüslerle gelen kişiler bizim misafirimizdir ama hepsine çevre yolunu dolandırıyoruz. Örneğin, Konya'dan gelen çevre yoluna gidip Eskişehir yolundan AŞTİ güzergahına geliyor. Kırıkkale yönünden gelen Mamak üzerinden gelmiyor, çevre yoluna geliyor, çevre yolundan AŞTİ'ye geliyor. Şehir içerisinde en az bir saate yakın zaman kaybı oluyor. Biz, evimize gelen misafire, kardeşim biz ancak asansörle çıkabiliriz, siz merdivenle çıkarsınız demek gibi olmuyor mu? Tabii Büyükşehir'den bir arkadaş olsaydı sorumuzu yanıtlayabilirdi.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI- Ulaşım yönünden yanıtlayacak arkadaş varsa yanıtlar. Şimdi arkadaşlara söz vereceğim. Her şeyden önce burada sırayla sanırım Ali Ekber Beye soru yok. Mete Bey sizin çevre yolunu kullanma konusunda ulaşım olarak belki söyleyecekleri vardır, buyurun Mete Bey.

Mete ORER- Teşekkür ederim efendim.

Önce trenler konusunu anlatayım. Tren takip mesafesi ve zamanı diye bir nesne var, yani bir yolda, arka arkaya tren sevk ettiğiniz zaman iki tren arasındaki zamanı çok dikkatli kontrol etmeniz lazım. Fren mesafeleri ve diğer teknik nedenlerle. Bunlarda otomatik kondüktör kullanan, mesela BART gibi, BA Rapit Transit, Amerika'daki en modern işletmelerde dahi bu iş çok ciddiyele yapılabilir ve 1.6 dakikanın altına inemiyor. Dolayısıyla mesafeye bağlı olarak bu faktörde gönlünüz çektiği kadar araya şey koyamayız. Sıfırla başlarız dediğim şey, vagonun boş durup oradan yolcu gelmesidir. Tabii ki etrafta yolcu olduğu zaman buraya yolcu gelecektir ve yolcunun doluluğu pek istenmeyen bir şeydir. Vagonlarda iç kaos dediğimiz bir kavram var. Çünkü vagon içerisindeki yolcuların inerken, binerken kaybettikleri zamanlar oldukça büyüktür ve bu zamandan kaçınılmak istenir, onun için mümkün olduğu kadar ayakta yolcu minimum tutulmaya çalışılır ki, böyle bir harekette kişi yerinden kalktıktan sonra rahatlıkla kapıya kadar gelebilsin ve inebilsin, çünkü hareketli olan trenlerde insanların da hareket halindeyken

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

fazla hareket etmeleri de istenmez güvenlik bakımından. Bu bakımdan bu meselenin çözülebilmesi için araya tren sokulacağı veya trenler arasındaki tekerrürün arttırılacağı konusundaki iddiaları ben belirli bir yere kadar kabul edebilirim. Sanıldığı kadar sonsuza gider, istenildiği gibi ayarlama yapmak mümkün değildir, çok büyük kısıtlar vardır.

İkincisi, Keçiören'de tabii yolcu aktarması diye düşünülmüş bir şey, bildiğiniz gibi Ankara, ikincisi başka bir taşıt, Keçiören'den gelecek olan da başka bir taşıt. Ben hatta şunu söyledim: Keçiören'den geleni şeyin altından uygun bir şekilde devam ettirerek Ankara'nın içine doğru yöneltmek. Böylelikle buradaki aktarmada başka bir hattın da, mesela Bahçelievler'in iç hatlarının da alınabilmesi gibi birtakım önlemlerin alınması lazım. Yolcu aktarması da problem, yani istasyonun tümüyle değiştirilmesi gerekiyor. Aktarma istasyonlarının tipi ve tarzının biraz değişik olması gerekiyor.

Son olarak söyleyeceğim AŞTİ hakikaten problem. Bunu ilgililere kendilerine anlattım. Ben tabii görevli bir insan değilim, sadece bu konuda eskiden danışmanlık yapmış, şimdi de bu konularda fikri olan insan olarak söyledim. Şehrin yaklaşımlarında, muhtelif yerlerde ara istasyonlar olması lazım ki dışardan gelen bir yolcu otobüsü, eğer yolcusu varsa bunu yapsın, diye. Fakat şu anda bunu yasa dışı olmakla beraber çok gayri ciddi vaziyette bazı kesimlerde yapılıyor. Mesela, mezarlığın orada gördüm, kuzeye giden otobüsler, orada bir ara istasyon oluşturmuşlar. Diğerleri de kendi kafalarına göre yapıyorlar. Halbuki bunun düzenli olabilmesi, belediyenin tahsis diye bir alan ayarlaması ve buradan itibaren de yan servislerle beslenmesi lazım. Ulaştırma bir bütün. Bir noktadan başlar ve belirli bir noktada biter. Eğer aktarma gerekiyorsa, aktarmaların da çözülmesi gerekir. Aktarmayı millet kendisi halletsin diye bunu yapmanın imkanı yok.

Ankara'nın yaptığı en büyük hatalardan biri de mesela, biraz evvel Hülagü Hocamın söylemiş olduğu az istasyona karşılık ben başka bir şey söyleyeceğim. Lozan Meydanıyla Bakanlıklar arasında tam 39 tane otobüs durağı var. Bu da çok anormal, çünkü otobüs hatları iyi değil. TÜBİTAK'ta bir çalışma yapmıştım ben, bir otobüs durağı en fazla 3 hatta hizmet verebiliyor. Üç hattın fazla servise otobüs geldiği takdirde, otobüs durağının içindeki iç hareketler otobüs işletmesinin hızını düşürüyor. Bunun için yapılacak olan iş şudur: Ankara kentindeki otobüs hatlarının büyük bir bölümünü Atatürk Bulvarından ayırıp başka caddelere aktarmak. İnsanların nereye gitmek istediğini etütle bulup onlara göre otobüsleri dağıtmak lazım. Aynı yere otobüslerin hepsini koyarsanız şu anda belirli saatlerde Atatürk Bulvarınının Lozan Meydanıyla Bakanlıklar arasındaki kesiminde doğru dürüst otomobil sürmek bile mümkün değil otobüs hareketinden dolayı. Teşekkür ederim efendim.

OTURUM BAŞKANI- Ben teşekkür ederim.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

Değerli arkadaşlarım; Hülagü Hocaya söz vereceğim. Hülagü Hocaya söz vermeden önce, 90 yıllarda onaylanan Ankara Ulaşım Master Planı özellikle raylı sistemler açısından değişiklik yapılarak uygulanmıştır. Mete Beyin az önce söylediği, Cengiz Beyin söylediği doğru. Keçiören'den gelen bir hat Tandoğan'da Sanayi Bakanlığının önündeki o uzun istasyonda orada yolcu aktarımı için düşünülmüştür o zaman planlamada.

İkincisini söyleyeyim, metro, Batıkent kent merkezinde son bulmuştur, kesinlikle oradan ileri götürülmesi düşünülmemiştir. O planlamada ancak Ayaş İstikametinde Kayaş İstikametinden gelip hâlâ Sincan'da elektrikli tren olarak çalışan trenlerin Ulaştırma Bakanlığınca yerel yönetimlere devredilmesi düşünülmekteydi. Şu anda da İzmir'de, İstanbul'da, çoğu yerde devredildi. Devraldıktan sonra bu elektrikli tren mevcut hat var. Mürtet'e Havaalanına kadar, orada 5 000 konut var. Bu elektrikli tren, banliyö dediğimiz tren oraya gidecekti, oradan dönüp bu Fatih Mahallesinin içerisinden, Eryaman bölgesinden Batıkent kent merkezinden metro ile yolcu alışverişi yapacaktı. Hazırlanan projeler, hatta Devlet Demiryollarının arşivlerindeki raporlar ve projeler budur. Orada, alışveriş istasyonunda yolcu alışverişi yapacaktı, oradan hava durağından tekrar güzergahına girecekti. Bu neyi getiriyordu, Mürtet'ten binen insanlar eğer Gazi Mahallesinde ya da Sıhhiye'de incekler ise elektrikli trene Batıkent kent merkezinde bir aktarma yapacaklardı, Yenimahalle'ye gitmek isteyenler de metroya bineceklerdi. Demetevler'de inmek isteyenler, hatta Varlık'ta inmek isteyenler o şekilde düşünülmüştü, o şekilde yazılıp çizilmişti. Ne yazık ki sonradan bundan vazgeçildi, denildi ki metro uzatılsın. Şimdi o uzatıldı. Onun dışında diğer güzergahlar vebalıyla, günahıyla, eksiğiyle, fazlasıyla o günkü düşünülenlerdendir. Ama Eskişehir yolunda çoğu yerde yerüstü gidiyor idi maliyetten dolayı ama şimdi tümüyle yeraltına alındı. Bunlar tabii getirisi götürüsü, faydası zararı çok tartışabiliriz.

Ben hepinize teşekkür ediyorum. Hülagü Hocadan sonra konuşacak arkadaşlarımız yok. Geldiğiniz için ayaklarınıza sağlık.

Hülagü KAPLAN- Ben fazla vaktinizi almayacağım, zaten bir soru da yok. Ben de Sayın Başkan Topbaş gibi Cengiz Beyi burada görmenin memnuniyetini belirtmek istiyorum. Uzun yıllarını raylı sistem projelerine vermiş bir ekibin bir parçasıydı. Değerli katkıları mutlaka devam edecektir bundan sonra da.

Bir konuyu da belirtmek istiyorum, Dışkapı'dan Bakanlıklara kadar olan ve çok yakın olan duraklar aslında bir eksikliğin belirtisidir. Maalesef kentimizde, yani hiçbir şeye de bağlamak istemiyorum, ama sadece teknik bilgi yetersizliğine bağlıyorum. Onun için ben ısrarla Büyükşehir Belediyemizin ulaşım konusundaki danışmanlarının açıklanmasını bekliyorum. Onu açıklasınlar ve gelsinler burada savunsunlar, bundan sonraki toplantıda. Şunu söylemek

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

istiyorum, oradaki Dışkapı'dan itibaren 100'den fazla durak göreceksiniz. Bunlar aslında teknik bir eksikliğin belirtisidir. Aktarma alanı yoktur. Ankara gibi bir kentte. Buna İstanbul Belediyesi transfer alanları dedi. Transfer aktarma demektir. Her kentte, eğer başkanlarımız lütfedip de yaptıkları yurtdışı gezilerinde aktarma alanları hakkında da bilgi alırlarsa görecekler ki, her kentte otobüsten otobüse, otobüsten raylı sisteme, yani tür içi ve türler arası aktarma alanları vardır. Aktarma alanlarının olmamasının eziyetini biz iki şekilde çekiyoruz. Bir, ta Dışkapı'dan başlayan, belirli aralıklarla bir sürü durağın bir salam dilimi gibi yan yana sıralanışı. İkincisi, Güven Park gibi kimlikli bir alanımızın bir kısmının berhava edilmesi.

Ben uzatmak istemiyorum. Başkan da uyarıyor.

Eser ATAK- Şu halk otobüsleri ve AŞTİ servisleriyle ilgili bir sorunuz vardı sizin, hemen yanıtlayayım. Aslında halk otobüslerinde EGO'nun kullandığı manyetik kartların kullanılması mümkün. İstanbul'da bu yapılıyor AKBİL sisteminde, hatta ücretsiz aktarmalardan da faydalanıyorlar. Ama belediye birazcık sübvansiyon uyguluyor bu halk otobüslerine belli bir kayıplarını telafi etmek için. Bu mümkün, tabii aslında özelleştirme aslında bunun temel nedeni. Tamamen kamu tarafından sunulması gereken bir hizmettir toplu taşıma. Özelleştiği zaman bunlar ortaya çıkıyor.

AŞTİ konusunda da AŞTİ'yi işgal etmemiz gerekiyor, başka yapacak bir şey yok.

III. OTURUM

ENERJİ VE ALTYAPI SORUNLARIYLA BAŞKENT ANKARA

Oturum Başkanı:

Necdet ÇUBUK (Kimya Mühendisleri Odası Ankara Şubesi)

Heval SARITAŞ
Atık Yönetimi

Hasan KÜÇÜK
Ankara'da Geri Dönüşüm Atıklarının Yönetimi ve Çankaya Uygulaması

Mustafa KADIOĞLU
İç Anadalu Bölgesi Enerji Forumu Sonuçları

Mehmet Ali ATAY
Ankara İli Enerji Envanteri

Murat ERARSLAN
Ankara'nın Enerji Sorunları, Siyasal Sonuçları ve Sosyal Etkileri

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

ATIK YÖNETİMİ

Heval SARITAŞ

Değerli katılımcılar, hepiniz hoş geldiniz. Biraz önce Oturum Başkanımızın da dediği gibi Hasan Beyin toplantısı hâlâ devam ettiği için bu Oturumdaki sunumu ben yapacağım. Atık yönetiminden birazcık bahsedeceğim, yönetmeliklerden bahsedeceğim ve Ankara özelinde katı atık problemine biraz zaman kalırsa değineceğiz. O yüzden çok da zamanımız olmadığı için hemen başlamak istiyorum.

Atık yönetimi, tablodan da gördüğünüz gibi önleme, minimizasyon, yeniden kullanım, geri dönüşüm, enerji kazanımı ve bertaraf olarak şemalandırabiliyoruz. Atık yönetimiyle ilgili mevzuata baktığımızda 2872 sayılı Çevre Kanunu, 5491 sayılı Çevre Kanununda değişiklik yapıldığına dair Kanun, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu, 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu olarak sıralayabiliriz. Ayrıca 26.09.2004 tarih ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu, 181. ve 182. maddeleriyle çevrenin kirlenmesine ilişkin cezalar düzenlenmiş olup sorumlulara hapis cezasına varacak şekilde cezai yaptırım öngörülmüştür.

Çevre Kanununun 38. maddesinde der ki, “Her türlü atık ve artığın doğrudan ve dolaylı biçimde alıcı ortama vermek, depolamak ve benzeri faaliyetlerde bulunmak yasaktır.” 11. maddede değişiklik de “Büyükşehir belediyeleri ve belediyeler evsel katı atık bertaraf tesislerini kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettilmekle yükümlüdürler” der. Bu hizmetlerden yararlanan ve yararlanacak sorumlu yönetimlerin yapacağı yatırım, işletme, bakım, onarım ve ıslah harcamalarına katılmakla yükümlüdür. Bu hizmetten yararlananlardan Belediye Meclisince belirlenecek tarifeye göre katı atık toplama, taşıma ve bertaraf ücreti alınır. Bu fıkra uyarınca tahsil edilen ücretler katı atıkla ilgili hizmetler dışında kullanılamaz. Yine 5393 sayılı Belediye Kanununun 14. ve 15. maddeleri, “katı atıkların toplanması, taşınması, ayrıştırılması, geri kazanımı, ortadan kaldırılması ve depolanmasıyla ilgili bütün hizmetleri yapmak, yaptırmak” diye devam eder. Yine 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun 7. maddesinde “katı atık yönetim planını yapmak, yaptırmak, katı atıkların kaynakta toplanması ve aktarma istasyonuna kadar taşınması hariç, katı atıkların ve hafriyatın yeniden değerlendirmesi, depolanması ve bertaraf edilmesine ilişkin hizmetleri yerine getirmek, bu amaçla tesisler kurmak, kurdurmak” der.

Bunlar katı atık yönetimiyle ilgili kanun ve yönetmeliklerdi. Şimdi de Katı Atık Yönetimine gelelim. Belediyeler evsel ve tıbbi atıkların toplanması, taşınması, geri kazanılması ve bertarafından sorumludur. Büyükşehir Belediyesi Kanununda ilçe belediyelere düşen görevler ve Büyükşehir belediyelere düşen

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

görevleri şöyle sıralayabiliriz: İlçe belediyeler ayrı toplama, kodlama, taşıma işlemlerini yaparlar, Büyükşehir belediyesi aktarma merkezleri, geri kazanım ve bertaraf işlemlerini yapar. Devlet İstatistik Enstitüsünün 2001 yılındaki ülke profiline baktığımız zaman toplam belediye sayısı 3215, katı atık hizmeti verilen belediye sayısı 2915, toplanan katı atık miktarı 5.1 ton/yıl, kişi başı ortalama katı atık miktarı 1.31, kişi başı yaz mevsimi ortalama katı atık miktarı 1.28, kişi başı kış mevsimi ortalama katı atık miktarı 1.32, katı atık hizmeti verilen nüfusun toplam nüfusa oranı yüzde 77.44, yani yüzde 23 oranında belediyelerde katı atık hizmeti verilmiyor buradan da gördüğümüz gibi. Katı atık hizmeti verilen nüfusun belediye nüfusuna oranı da yüzde 98.32.

Atık yönetiminde 2872 sayılı Çevre Kanunu doğrultusunda çıkarılan yönetmelikleri de şöyle sıralayabiliriz: Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Tıbbi Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Ambalaj Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği, Hafriyat Toprağı, İnşaat ve Yıkıntı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Atık Pil ve Akümülatörlerin Kontrolü Yönetmeliği, Bitkisel Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Ömrünü Tamamlamış Lastiklerin Kontrolü Yönetmeliği. Yine bu atık çerçevesinde çıkarılan yönetmelikler.

Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliğine göre, bu Yönetmelik der ki “evsel katı atıklar, bitki atıkları, iri katı atıklar, evsel nitelikli sanayi ve ticarethane atıkları ve arıtma çamurları Katı Atıklar Kontrolü Yönetmeliğine girer. Bunlar da toplama, taşıma, geri kazanım ve bertaraf olarak sıralanabilir.

Atık Yönetiminde şöyle ki, katı atıkların bertarafında üç yöntem kullanılıyor: Kompostlaştırma, yakma ve düzenli depolama. Kompostlaştırma bizim ülkemizin atığına çok uygun bir yöntem değil, çünkü, biliyorsunuz, bizim atıklarımız genelde karışık toplanıyor ama Avrupa’da çöpler evlerde, yani kaynaklarda ayrı toplanıyor. Dolayısıyla çok sağlıklı yöntem olmadığı için ülkemizde çok tercih edilen bir yöntem değil. Yakma da yine çok masraflı bir yöntem ve ülkemizde çok fazla tercih edilmiyor. Ülkemiz için en uygun model düzenli depolama, çünkü arazimiz de bu yönden çok geniş ve atığımız karışık tip açık. Düzenli depolama yapmaya uygun atık.

Düzenli depolama taban ve üst örtüsü geçirimsizlik sistemi, depo gazı değerlendirme ünitesi, sızıntı suyu arıtma tesisi, etrafının çitle çevrilmesi, binalar, araç ve ekipmandan oluşuyor, gördüğümüz gibi. Katı atıkların sızdırmazlığı sağlanmış. Büyük alanlara dökülmesi, sıkıştırılması ve üzerinin örtülerek doğal biyolojik reaktör haline getirmesi olarak tanımlanabilir, düzenli depolama. Bu işlemin düzenli depolama olması için iki tane ana unsurumuz var: Bir tanesi sızıntı suyunun önlenmesi, diğeri de depo gazı yönetimi.

Burada gördüğümüz örnekte bir düzenli depolama alanı zemin yapısı var. Yönetmelikte seçilen yerin özelliğine ve zemin geçirimsizliğine bağlı olarak

Ankara Kent Sorunları Sempozyumu

üç tür zemin geçirimsizlik sistemi bulunmaktadır. Bu, bir düzenli depolama alanından görüntü. Depolama sahası sızdırmazlık sistemi tablomuza baktığımızda en altta, zeminin üstündeki tabakayla örtülü bir zemin ve sızıntı suları için drenaj borusu ve en üstte de atık olarak görüyorsunuz. Yine bir başka depolama sahası, zemin sızdırmazlık sisteminde doğal kum bulunması halinde, kil tabakası, drenaj tabakası ve en üstte yine atığımız.

Ankara'da Katı Atık Yönetimine geldiğimiz zaman, bunlar katı atıkla ilgili tabii temelde genel bilgiler. Ama biz şimdi biraz da, tabii Ankara Kent Sorunları olduğu için, Ankara özeline ineceğiz. Ankara'da Katı Atık Yönetiminden bahsedeceğiz. Ankara'da biliyorsunuz şu anda iki tane depolama sahamız var. Birisi Mamak vahşi depolama sahası, bir tanesi de Sincan Çadırtepe tıbbi atık depolama sahası. Tıbbi atık olarak geçiyor, çünkü şu anda tıbbi atığımız alıyor. Etimesgut ve Sincan Belediyesinin atık talebiyle sadece tıbbi atıkları alıyor. Bunun dışındaki Ankara'nın merkez ilçelerinin çöpleri, katı atıkları yine Mamak Çöplüğüne gidiyor. Mamak'ta vahşi depolama alanı, yani düzenli depolama değil. Ankara'nın da gerçekten kanayan bir yarası.

Ankara'da Katı Atık Yönetimine baktığımız zaman 1979'a kadar Tuzluçayır Çöplüğü kullanılmış, 1980'den sonra Mamak Çöplüğü kullanıldı. Mamak düzensiz katı atık depolama sahasının yap-işlet modeliyle 49 yıllığına ihalesi 2002 tarihinde yapılmış, sözleşmesi 2002 tarihinde gene imzalanmıştır. Şimdi burada, yani Mamak Çöplüğünü 49 yıllığına ATC firması işletmeyi aldı ve hâlâ orada çalışıyor.

1994 yılında Ankara Katı Atık Yönetim Projesi kapsamında Sincan katı atık düzenli depolama sahasının yer seçimi ve proje inşaat çalışmaları başlatıldı. 4 adet aktarma merkezi için yer seçimi yapıldı. 1998-2001 Sincan Çadırtepe tıbbi atık depolama sahası Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından 2001 yılında tıbbi atıkların toplanması, taşınması ve düzenli depolanmasının özel sektöre ihalesi ve 2004 Ocak ayından itibaren İSTAŞ A.Ş.'ye verildi.

Biraz önce de söyledik, Ankara Türkiye'nin başkenti ve düzenli depolama alanı sorunu yaşayan bir ülke. Sincan Çadırtepe'de bir tane düzenli depolama alanı kuruldu, ancak sadece iki tane belediyenin katı atıkları şu anda oraya boşaltılıyor, diğerleri yine vahşi depo olarak Mamak Çöplüğüne boşaltılıyor. Orada ATC firması birtakım düzenlemeler yaptı, ancak Mamak Çöplüğündeki sorunlar tam anlamıyla çözülmüş değil. Şimdi kısaca biraz onlardan bahsedelim.

Alanın seçimi ve bugüne kadar depolanan atık miktarı henüz belli değil. Bu alanda ne kadar çöp birikti bilmiyoruz. Buna ilişkin kayıtlar yok, ancak firmanın devreye girmesiyle birlikte ölçümlerinin başladığı söyleniyor. Tabii bu bize sadece firmanın işletmeye başladığı andan sonraki miktar konusunda bilgi verecek, ondan öncesini yine biz elde edemiyoruz.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

Sızıntı suları problemi var. Sızıntı sularıyla ilgili çalışmalar yapıldığını söylüyor firma, ki biz de Mayıs ayında eğitimimiz kapsamında oraya bir teknik gezi yapma fırsatımız oldu. Öyle herkesi de maalesef kabul etmiyorlar. Biz de gerçekten büyük çabalarla oraya gittik ve alanı birazcık inceleme fırsatımız oldu. Sızıntı suları için drenaj kanalları yapılmıştı ancak bunlar yine topraktaydı, yani bize göre yeterli değildi. Anaerobik bozulma sonucu oluşan metan gazıyla ilgili çalışması var firmanın. Buradan metan gazından 20 000 konutun elektriğini ürettiklerini söylüyorlar. Geri kazanılabilir materyallerin ayrıştırılması Mamak Çöplüğünde büyük sorun. Geri dönüşüm ünitesi var, ancak bizim biraz önce de söylediğimiz gibi, çöplerimiz kaynağında ayrıştırılmıyor, oraya karışık bir şekilde geliyor. Bu da tabii ayrıştırılan materyallerin kalitesini büyük oranda etkiliyor, çünkü siz yemek artıklarının içinde gazete kağıtları görebiliyorsunuz, bu da ayrıştırmada ciddi bir sorun.

Koku, sinek problemleriyle insan çevre sağlığı tabii ki hiç kaçınılmaz en büyük sorunlar. Ben Büyükşehir Belediyesinin gazetesinde gördüm, koku probleminin kalktığını söylüyor ancak ben o bölgeye çok yakın yerde çok kez buldum, maalesef koku problemi kalkmış değil.

Giriş-çıkış kontrolünün yetersiz olması, yine giriş-çıkış kontrolleri çok dikkatli yapılıyor ama burayı sarıyla gösterdim, nedeni şu: Giriş-çıkış kontrolleri, kişiler ve tesise giren kamyonlar için yapılıyor ancak orada çok fazla da köpek gördük biz. Ben bu yüzden sarıya boyadım bunu, çünkü bunlar da çevre sağlığı açısından ciddi tehlikeler. Demek ki giriş-çıkış kontrolleri yeterli değil.

Kırmızıyla boyadığım yer de, anaerobik bozulma sonucu oluşan metan gazının kırmızıyla belirtilmesinin nedeni de Mamak Çöplüğündeki tek olumlu yön. Metan gazıyla birlikte enerji elde ediyoruz. Biz Mamak Çöplüğündeki sorunlardan bahsettik, tek iyi yön olduğu için kırmızıyla gösterdim. Sızıntı sularının hiçbir arıtmaya tabi tutulmadan ASKİ kanallarına verilmesi de tabii ayrı bir sıkıntı.

Sincan Çadırtepe depolama alanındaki soruna ilişkin de zemin geçirimsizliğini kaybetmiş olması en büyük etken. Sızıntı suları için drenajın bulunmaması çok büyük bir etken. Odamız 2006'nın başında hem Çevre İl Müdürlüğüne, hem de Ankara Büyükşehir Belediyesine Sincan Çadırtepe ve Mamak Çöplüğüyle ilgili bilgi talebinde bulundu ancak Büyükşehir Belediyesinden bize gelen cevabi bir yazı yok. İl Müdürlüğü de çok yüzeysel bir şekilde Sincan Çadırtepe ve Mamak Çöplüğünden bahsetmiş, hâlâ birtakım çalışmaların yapıldığından bahsetmiş ama çok da yeterli bilgi vermemiş.

Günlük örtünün serilmemesi de tabii ki Sincan Çadırtepe'de yaşanan çok ciddi bir sorun. Anaerobik bozulma sonucu oluşan metan gazı için bacaların bulunmaması da yine Sincan Çadırtepenin eksik yönlerinden bir tanesi.