

SATILIK YOLLAR



Bilindiği gibi, Adana Büyükşehir Belediyesi araçların ana bulvarlar üzerindeki park sorunlarını çözmek için, ana caddelere cep otoparklar yapmıştı. Bu oto parklar ücretsiz olarak halkın hizmetine sunulmuştu. Bu çalışma, araç park alanlarında biriken sorunlara çözüm için yeterli bir çalışma değildi ama yine de sorunun bir kısmını hallediyordu. Aslında, büyük kentlerimizde ve özelde Adana'mızda araçların park sorununun olmaması gerekiyordu. Çünkü belediyeler inşaata başlama iznini vermeden önce, incelediği projelerde araçların park yapabileceği yeterli alanın olup olmadığına bakmaktadırlar. Olması gereken alan kadar otopark alanı bulunan projelere, inşaata başlama iznini vermektedirler. Yasa gereği otopark yapmayan yükleniciler <şehrin uygun görülen mekanlarına otopark yapılması şartıyla> para ödemektedirler. Bu miktar yasada gösterilen formüle göre yapılmaktadır. Otopark yapılması amacı ile alınan bu paraların nerelerde kullanıldığını bilmek ve öğrenmek adana halkının en doğal hakkıdır. Bu uygulamadan yüklenici firmalarda son derece memnun görünüyorlar. Çünkü belki de otopark yapacakları alanları daha karlı şekilde değerlendirmektedirler. Tabii ki yüklenici bu parayı severek ödüyor. Çünkü elde ettiği işyerinin rantı, ödediği paranın onlarca katına tekabül ediyordu. Ancak otopark sorunun yüklenicinin ödemiş olduğu para ile çözülemiyordu. Çünkü alınan bu paraların otopark alanları yaratmak için kullanılması gerekirken, nasıl kullanıldığı konusunda bir açıklama da yapılmamaktadır. İşte bu yüzden ve başka nedenlerden dolayı, gelişmiş kentlerde olmaması gereken otopark sorunu Adana da hat safhaya ulaşmıştır. Tam bu sırada, ana caddeler üzerinde yapılan cep otoparklar belki biraz çözüm üretiyordu. Ancak yapılan bu cep otopark yerlerinin ihale ile kiraya verildiğini öğrendik. bu uygulama, önceleri sadece Adana büyükşehir belediyesinin yapmış olduğu cep otoparklarla sınırlı iken sonra cadde üzerinde rast gele yerlerde de yapılmaya başlandı. Trafikin zaten zor aktığı ana caddelerde bir seridin otoparka ayrıldığını gördük. Daha önce bu ana caddelerde park eden araçlara, trafik ekipleri tarafından ceza kesiliyordu. Sebep olarak ta trafik akışını engellenmesi gösteriliyordu. Şimdi aynı yere park edip, ilgili firmanın görevlisine belli bir ücret ödendiğinde, trafik denetleme memurları herhangi bir cezai işlem yapmamaktadır.

Otopark ücreti ödenmeden aracınızı park ettiğinizde trafik akışını ve belki de yayaların rahatça hareket etmelerini engellemiş oluyorduk. Ama şimdi ücret ödediğinizde trafik akışını engellememiş oluyoruz, aynı cadde ve aynı şekilde park etmenize rağmen. Burada dikkat edilmesi gereken şudur: Cadde üzerinde işgal edilen bir şeritten dolayı yavaş akmaya başlayan trafikten kaybedilen zaman ve fazladan yakılan yakıtın kime zarar verdiğidir. Elbette ki vatandaşın cebinden çıkıyor bu fazladan tüketilen yakıt paraları. Ayrıca esnaf arkadaşların çektiği sıkıntılarda cabası. Ne işyerinin önüne park edebiliyor, ne eşyasını rahatça yükleyip boşaltabiliyor. Ana cadde üzerindeki konutlarda oturan vatandaşlar da evlerinin önüne park ettiklerinde ücret ödemek zorunda kalıyorlar. Bu uygulama daha sonra ara caddelere de yayılmaya başlandı. Daha önce hastaneler bölgesi dediğimiz bölgede ana cadde üzerine yapılan cep otopark yerlerinden ücret alınırken şimdi ara sokaklardaki yerlere park edenlerden de ücret almaya başladılar. Sabah uyandığınızda otoparkın ücretli olduğunu belirten bir levhanın sokağımıza veya caddenize dikildiğini görebilirsiniz. Yakında kentimizin tüm cadde ve sokaklarında bu uygulamaya geçilirse hiç şaşmayacağız.

Ayrıca büyükşehir belediye zabıta ekipleri çözülemeyen otopark sorunundan dolayı kaldırımlara park eden araçlara haklı olarak <kaldırım işgali cezası> adı altında idari para cezası kesmektedirler. Özellikle <ilçe belediyeleri tarafından <alış veriş pazarı> kurulan günlerde yolu ve apartman oto parkı girişi kapanan vatandaşlar mecburiyetten dolayı pazarın olduğu saatlerde aracını geniş kaldırımın bir kısmını işgal ederek park etmek zorunda kalıyorlar. Daha sonra büyükşehir belediye zabıta ekipleri gelip kaldırıma park eden araca cezayı kesiyorlar. Büyükşehir belediye yetkililerinin ceza kesmeden önce <pazarın> olduğu günlerde etkilenen vatandaşlara park yeri göstermesi gerekmektedir. Gösterilen yere park etmeyip kaldırıma park eden vatandaşlara ceza kesmesi gerekir.

Daire ya da işyeri satın alırken, araç satın alırken, arsalarımız şuyulandırılmaya (imar uygulaması: konuya sebep olan arsanın 0/0 35-40 oranında elinizden alınması) alınırken, emlak vergisi öderken bizlerden aldıklarınızla, belediye hizmetlerini sunacağız demiştiniz. Nerede otoparkımız, nerede kaldırımlarımız, nerede kentliye yakışan diğer hizmetleriniz. Bunun hesabını mutlaka bir gün halka vereceksiniz. Emekten ve halktan yana, kamu yararından yana olan TMMOB ADANA İKK'nın bu konuda, yasalar çerçevesinde taraf olmasını öneriyorum. Kamuya ait alanların yasadışı uygulama ile birilerine peşkeş çekiliyorsa, bunu mutlaka mahkemelere taşınmasının yararlı olacağını düşünüyorum.

Derelerin ve hatta yağmur sularının bile satıldığı acımasız kapitalist bir dünyada yaşıyoruz.

Kapitalizm böyle bir şey işte. Senin olan ve senin paranla yapılanlar tekrar sana para karşılığında satılabiliriyor, ya da başkalarına peşkeş çekilebiliriyor. Kahrolsun sömürde sınır tanımayan kapitalist düzen. Yaşasın insanca, kardeşçe barış içinde üreten ve hakça paylaşılan düzen.

Ali ÖZDEMİR
Makina Mühendisi



SAHİPSİZ KENTİN SAKİNİ

M. Selçuk GÖNDERMEZ
Makina Mühendisi

KENTSEL DÖNÜŞÜM VE MMO

Kentsel dönüşüm projeleri, kentlerin ekonomik ve fiziksel tahribat gören bölgelerinde iyileşme sağlayan, depreme dayanıklı yapılar üreten, yaşam kalitesini yükselten ve kent ekonomisine olumlu katkılar sağlayan, yurttaşı mağdur etmeyen tersine onu planlama, uygulama ve paylaşım süreçlerine dahil eden, kamu arazilerinin talanını engelleyen, tasarım ve uygulama kriterlerine sahip, bölgesel kalkınmayı da amaçlayan nitelikte olmalıdır.

Bu düşünceden hareketle 14-15 Mart 2012 tarihlerinde TMMOB il koordinasyon kurumumuzun kararı gereği 'Kentsel Dönüşüm' çalışmalarına katkıda bulunmak amacı ile bir çalıştay düzenlendi. Bu çalıştaydan amaç adana da kentleşme adına bugüne kadar yapılan yanlışların tekrarlanmasına engel olmak veya yapılması gerekli olduğu halde yapılmayanların hayata geçirilmesine katkıda bulunmayı planladığımız etkinlikte TMMOB bileşenlerinin yanı sıra değişik üniversitelerden çok değerli şehir plancıları, mühendisler, hukukçular, siyaset bilimciler, sosyologların yanı sıra konunun asıl tarafı olarak gördüğümüz hak sahipleri yani kent sakinlerini ve onların temsilcileri olan örgütlerini de destek olmaya davet ettik.

Çalıştayda, zamanı iyi kullanıp teknik, hukuksal, kültürel ve sosyal tercihlerimizi net bir biçimde ortaya koyarak ilgili ve yetkililerin dikkatine sunmak amacı tüm katılımcıları kendi uzmanlık alanlarına uygun biçimde gruplayarak yedi ayrı masa oluşturduk bu masalarda on ila onbeş kişi arasında değişen sayıda uzmanlar vardı.

Çalıştayın ilk gününde yapılan açılış ve tanıtım konuşmalarından sonra hangi kriterlere göre seçildiğini bilmediğimiz 'Kentsel Dönüşüm' alanlarına gezi düzenledik, ardından da toplantı salonunda oluşturulan masalarda uzmanlarla çalışmalarımızı iki gün boyunca sürdürerek görüş ve düşüncelerimizi yazılı hale getirip bir bildiri kitapçığında toplanacak formata dönüştürdük ki, bu kitapçık daha sonra tüm ilgililere iletilecektir.

MMO'yu temsilen katıldığımız çalıştay'da 'Kentsel dönüşümde altyapı ve ulaşım' konusunu irdeleyen masamız öncelikle altyapı ve ulaşım konusunda kentin bugün kü durumunu gözden geçirecek eksik ve yanlışları ortaya koydu ve gördük ki.

• Adana'nın tamamının kadaströ(mülkiyet) sınırları belirlenerek haritalandırılıp sayısal ortama aktarılması yapılmamıştır.

• Kentin mevcut altyapı hizmetlerine esas olacak bir envanter ve envanterin de haritalara aktarılıp sayısal ortam da ulaşılabilirliği sağlanamamıştır.

• Doğalgaz, iletişim, elektrik, içme suyu, atık su ve yağmur suyu sistemlerinin altyapı çalışmaları sırasındaki koordinasyonsuzluğu ve plansızlığı ülke kaynaklarının kötü kullanılmasına neden olmakta, kent içi yaşamı zorlaştırmaktadır.

• Kentin mevcut sisteminde evsel ve endüstriyel atıklarla yağmur sularının aynı şebekeden toplanıyor olması çok büyük paralar harcayarak yapılan arıtma tesislerimizin sağlıklı çalışmasını engellemektedir.

• Elektrik kullanımında ise yapılan özelleştirmelerden sonra güç dengeleme ve dağıtım hatlarında yapılmayan yenileme ve iyileştirme eksikleri gerilim düşmesi, dengesiz besleme ve uzun süreli kesintilere sebep olmaktadır.

• Yıllardır yaptığımız uyarılara rağmen kentin bir ulaşım ana planı yoktur.

• Başından sonuna kadar tamamı bir yanlışlar projesi olan hafif raylı taşıma tüm zorlamalara rağmen %30 kapasite ile çalışmaktadır.

• Kent içi taşımacılık özel halk otobüsleri ile minibüsçülerin inisiyatifine terkedilmiştir.

• Ulaşım ağı içindeki Adana'nın kuzeyi ile güneyini ilişkilendiren ana arterler yetersizdir.

• Kent içi ulaşımında kullanılan toplu taşıma araçlarının teknik ve güvenlik açısından denetim eksikliği ile kullanıcılarının disiplinsiz - keyfi davranışları önemli sorunlar yaratmaktadır.

Dönüşümü planlanan bölgelerde yapılacak ulaşım ve altyapı çalışmaları yukarıda sıraladığımız eksik ve yanlışlar gözetilerek uygulanırsa bu bölgelerin daha sonra birbiri ile ve diğer bölgelerle entegrasyonu ancak sağlanabilir.

Vurgulamaya çalıştığımız bu teknik tespitlerin yanı sıra 1980 ile 1995 yılları arasındaki başıboşluk sonucu gelişigüzel yapılaşan kent dokusundan ve dış göç baskısından kurtulmanın umudu olarak görülen bu dönüşüme bir de hukuki açıdan baktığımızda bazı boşluklar görüyoruz. Şöyle ki :

Kentsel dönüşüm temel olarak 5393 sayılı belediyeler kanununun 'Eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etmek, kentin tarihi ve kültürel dokusunu korumak veya deprem riskine karşı tedbir almak' olan 73. madde üzerinden yürütülüyordu. Bu madde 17.06.2010 tarihinde 5998 sayılı kanunla değişti. Böylece eskiyen kent kısımlarının mevzu bahis olmadığı alanların kentsel dönüşüm alanı ilan edilmeyeceği hususunda, birçok emsal kararlar olmasına rağmen yapılan bu değişiklikte tarım arazilerinin ve imarsız boş alanların yapılaşmaya açılmasının önü açılmıştır.

Günümüzde ise yapılan değişikliklerden sonra 'Afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi hakkında yasa tasarısı' adı altında yeni bir düzenleme yapılmakta, bu düzenleme sorunları çözer nitelikte olmayıp %90 oranında deprem riski taşıyan ülkemizin planlama ve uygulama yetkileri doğrudan TOKİ 'ye devredilmiştir.

Kentsel dönüşüm bir bütün olarak ele alınmalı toplumsal, sosyal ilişkilerin çözülmesini engelleyici, ayrışma ve dışlanma düşüncesinden uzak, bireysel bağlantıların zedelenmeyeceği, yerel kimlikleri olan kentlinin yaşam tarzları, kültürleri, gelenekleri, yöreden hoşnutluğu, mülk sahipliği analizi yapılarak uygulanmalıdır.

Çalıştayın dikkat çeken bir yönü ise ısrarlı çağrı ve taleplerimize karşın konunun en önemli paydaşı olan bazı belediyelerin hiçbir katkı koymamaları ve görüş belirtmemeleri olmuştur.

Her şeye rağmen MMO Adana Şubesi olarak her konuda olduğu gibi kent sorunları konusunda da görüş ve düşüncelerimizi üyelerimizle ve kamuoyunun tüm kesimleri ile paylaşarak kenti yöneten erkin doğruları yapmalarına katkıda bulunmaya devam edeceğiz.



HRANT DİNK ÖLÜM YILDÖNÜMÜNDE ANILDI "BU DAVA BÖYLE BİTMEZ"



5 yıl önce Genel Yayın Yönetmenliğini yaptığı Agos gazetesi önünde uğradığı silahlı saldırı sonucu hayatını kaybeden Gazeteci Hrant Dink ölüm yıldönümünde anıldı. Ankara'da ve İstanbul'da binlerce insanın katıldığı yürüyüşlerde Dink davasında verilen karar protesto edildi.

Ankara'da akşam saatlerinde Hrant Dink'in yazarı olduğu Birgün gazetesi önünde toplanan binlerce kişi Sakarya Meydanı'na yürüdü. Dink'in arkadaşı ve Birgün gazetesi yazarı Doğan Tılıç'ın konuşmasının ardından Emek ve Demokrasi Güçleri adına ortak açıklama TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı tarafından yapıldı.

TMMOB 8. ENERJİ SEMPOZYUMU SONUÇ BİLDİRGESİ YAYIMLANDI

TMMOB Türkiye 8. Enerji Sempozyumu "Küresel Enerji Politikaları ve Türkiye"de sunulan bildirimler, yapılan tartışma ve panellerden ortaya çıkan sonuç ve öneriler sunuldu:

• Uluslararası sermaye küresel ölçekte enerji politikalarını belirlemektedir. Sürdürülebilir Kalkınma adı altında uygulanan politikalar diğer alanlarda olduğu gibi enerji alanında da eşitsizlikler yaratmaktadır.

• Ulusal enerji politikaları merkezi ve kamusal bir planlamayla belirlenmeli, ülkenin enerji potansiyeli net bir biçimde ortaya konmalı ve bu potansiyelin kullanılmasına yönelik yol haritaları çıkarılarak gerekli hukuki, teknolojik ve finansal düzenlemeler kamu eliyle yapılmalıdır.

• Enerjide arz güvenliği, piyasa çıkarlarına göre ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda değil, sürdürülebilir, ucuz, temiz ve güvenli bir enerji temininin bir kamu görevi olduğu bilinciyle sağlanmalıdır.

• Neoliberal politikaların yarattığı tahribat göz önüne alınarak enerji özelleştirme uygulamalarına derhal son verilmelidir.

• Enerji üretiminde yerli ve yenilenebilir enerji kaynakları öncelikli olmalı, ARGE çalışmaları ve yerli yatırımlara devlet teşviki verilmelidir.

• Neoliberal politikaların yarattığı tahribat göz önüne alınarak enerji özelleştirme uygulamalarına derhal son verilmelidir.

• Enerji üretiminde yerli ve yenilenebilir enerji kaynakları öncelikli olmalı, ARGE çalışmaları ve yerli yatırımlara devlet teşviki verilmelidir.

• Ülkemizin enerjide artan dışa bağımlılığı azaltılmalıdır.

• Enerjinin verimli ve etkin kullanımına yönelik projeler desteklenmeli, toplumsal bilinç oluşturmak için ilköğretimden başlayan eğitim programları hazırlanmalı, enerjinin verimsiz kullanımına karşı yaptırımlar uygulanmalıdır.

• Enerjide toplumsal yaşamı, ekolojiyi ve kültür varlıklarını gözeterek politikalar geliştirilmelidir.

• Ülkemizin enerjide dışa bağımlılığını perçinleyecek olan nükleer santral anlaşmalarından derhal vazgeçilmeli, nükleer enerji konusu atık, güvenlik, kamu yararı gibi boyutlarıyla tekrar ele alınıp değerlendirilmeli, alternatif enerji kaynakları göz önüne alınmalıdır.



TMMOB SANAYİ KONGRESİ 2011'in SONUÇ BİLDİRİSİ YAYIMLANDI

Sanayi Kongresi 2011'de açıklanan görüş, değerlendirme ve tartışmalar sonucunda oluşturulan öneriler aşağıda kamuoyuna sunulmaktadır.

• Son üç Sanayi Kongresinde ele alınıp işlenen planlama, sanayileşme ve kalkınma, istihdam odaklı ve bölgesel eşitsizliği giderecek öncelikli yapılanma ile ayrılmaz bir bütündür. Ekonominin önemli bir sektörü olan imalat sanayi, toplumsal gelişmeyi esas alan planlama yaklaşımına dayalı yüksek katma değerli bir üretim ve teknoloji politikasıyla dışa bağımlı yapıdan üretken, ülke kaynaklarına ve bölgesel kalkınmaya yönlendirilerek tanımlanmalıdır.

• Sanayi fason üretim ve taşeronlaşmayı ön plana çıkaran küresel rekabeti temel aldığı sürece, dışarıya bağımlı ithalat girdileri ve düşük katma değerli ihracat ile cari açık artmaya ve kamu borç stoku büyümeye devam edecektir. Sanayi Kongrelerimizin benimseyerek önerdiği istihdam odaklı ve bölgesel kalkınma öncelikli planlama yaklaşımı ise, çalışanların gelir dağılımını düzelterek, işsizliği ortadan kaldıracak, ekonomik, toplumsal ve kültürel gelişmeyi sağlayarak refahı kitlesel olarak yayacak ilke ve araçları kapsamaktadır. Yatırımlar da bu esaslar çerçevesinde ülke sathına yayılacaktır.

• Sanayi katma değerini artırmanın yöntemi; tasarım, Ar-Ge ve inovasyona yönelik harcamaların öncelikli sektörlerde yoğunlaştırılarak, yerli kaynaklara, nitelikli iş gücüne ve mühendislik alt yapısına dayandırılan bir planlamanın yapılmasıdır. Burada kamu yararı benimsenmeli, bilim ve teknoloji kurumları ile üniversiteler bağımsızlaştırılmalıdır. Siyasi erk güdümündeki bu kurumlar gerekli gelişmeyi sağlayacak iradeyi gerçekleştiremezler.

• Sanayide üretimin Organize Sanayi Bölgeleri, Küçük Sanayi Sitelerinde yaygınlaştırılması, teknopark ve Ar-Ge projelerinin teknolojiyi ve katma değeri artıracak ürün ve üretim süreçlerine yöneltmesi zorunludur. KOBİ'lerin kriz sonrası hasarlarını onaracak teknik ve mali destekler ile krediler yaygınlaştırılmalıdır. Aynı zamanda kayıt dışı üretimi önleyecek "rasyonel bir işletme yapısı ve ölçek" ile sanayi işgücünün ekonomik güvenlik ve sağlık önlemlerini de kapsayacak bir düzenleme yapılmalıdır. Uzun süreden beri yapılmayan sanayi envanteri çıkarılmalı ve sistematik bir veri tabanı ile güncelleştirilmelidir.

• Türkiye'de üretim ve yatırımlardaki büyüme oranları ile istihdamdaki artışlar önemli bir çelişki yaratmaktadır. Sınai üretim artışları, azalan işgücünün daha fazla çalıştırılması ve verimliliğin büyümesi ile sağlanmaktadır.

2002 yılından bu yana yıllık ortalama büyüme oranı % 4,8 olurken istihdam artışı % 1,3'te kalmıştır. Keza 2002-2010 arasında reel sabit sermaye yatırımları yılda ortalama % 17,2 oranında artarken istihdam yalnızca % 1,3 oranında büyümüştür. Bu durum "istihdamsız büyüme" olgusunu ortaya koymaktadır. Kadın istihdamı ise 1950'lerde % 50 iken bu gün % 20'nin altına inmiştir. Türkiye bu konuda dünyada en alttaki yedi ülke arasındadır. Çalışma süreleri en uzun olan ülkelerin başında Türkiye gelmektedir (mesai 53.7 saat). Bu süreler düşürülmeli, mesai yerine istihdam artırılması, iş güvenliği ve işçi sağlığı önlemleri denetlenmelidir.

• Türkiye'de günde 220 iş kazası olmakta ve üç işçi ölmektedir. Ölümlü iş kazalarında Türkiye Avrupa'da birinci, dünyada üçüncü sıradadır. Bugünkü sanayi düzeninde hem reel ücretler düşmekte hem de uzun iş şartları ve kısa izin süreleri ile çalışanlar yoğun bir sömürü ve ağır koşullarda çalışmaktadır. İşyerleri güvensiz ve çalışanlar sağlıksızdır. Ayrıca işsizlik sanayi de % 15, genç nüfusta % 25'tir. Sanayinin planlanması bu açıdan da önem taşımaktadır.

• İşgücünün niteliğini artıracak meslek okulları, planlamaya koşut olarak yeniden yapılandırılmalı, kurslar, seminerler ve programları ile öncelikle bölgesel kalkınmaya yönelik yatırımlara nitelikli işgücü ve yerel kaynaklara göre hız verilmelidir. Kalkınma Ajanslarının devreye girmesiyle "küresel rekabete" göre kullanılan fonlar, önerdiğimiz planlar çerçevesinde öncelikler ve hedeflere yönlendirilmelidir.

• Üretim süreçlerinde mutlaka gerekli olan insan emeğini değersizleştiren üretim ve sanayi politikalarını önleyici tedbirler ile kamusal merkezi bir planlama ve denetim gerekmektedir. Emeği, mühendisliği, bilimi, tekniği, sanayileşmeyi toplumsal refah amacına doğru yönlendirmek gereklidir. Kapitalizmin azami kâr hırsı uğruna her krizde yıkıma uğratılan üretici güçler ve insan potansiyelini gözden çıkarma yönelimine karşı durmalıyız. Unutmamalıyız ki emeğin varoluşu insanın varoluşudur. Bu varoluş biçimi korunmalı, insanca kılınmalı ve geliştirilerek geleceğe aktarılmalıdır.

• Emperyalizmden bağımsız siyasi bir iradeye; planlama, sanayileşme ve kalkınmada halkçı, toplumcu bir yaklaşım ve modele gereksinim bulunmaktadır. Bu yönde Türkiye'nin önünde tek seçenek bulunmaktadır. Bütün dış ilişkilerini gözden geçirerek, bağımsızlığı benimsemek; planlı bir kalkınma ve istihdam odaklı sanayileşmeden, etkin ve yatırım kararları ile bütünleşmiş, mühendisten, bilim, Ar-Ge ve teknolojik gelişmeden yana, kendi kaynak ve-birikimlerine dayalı bir ülke ve ekonomi yaratmak pekâlâ olanaklıdır.