

**TMMOB Batman Kent Sempozyumu düzenlendi...****“KENTİMİZ DE GELECEĞİMİZ DE ÇOCUKLARIMIZINDIR”**

Süleyman NOYAN

TMMOB Batman Kent Sempozyumu, 31 Ekim-1 Kasım 2009 tarihlerinde Yılmaz Güney Sinema Salonu'nda düzenlendi. "Kentimiz de geleceğimiz de çocuklarımızdır" sloganıyla gerçekleştirilen sempozyumun açılış konuşmaları TMMOB Batman İKK Sekreteri Süleyman Noyan, TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı ve Batman Belediye Başkanı Necdet Atalay tarafından yapıldı.

Sempozyumda Başkanlığını Oda Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Tahsin Akbaba'nın yaptığı Altyapı ve Ulaşım başlıklı oturumda Oda Genel Sekreteri Ali Ekber Çakar "Batman'ı Bölgeye Bağlayan Yollar, Ulaşım, Kentleşme Politikaları" başlıklı bir sunum yaptı.

**İnsan Odaklı Yaklaşım İhtiyaç Var**

TMMOB Batman İKK Sekreteri Süleyman Noyan, sempozyumun 31 Ekim 2006'da yaşanan sel felaketinin üçüncü yıldönümüne denk geldiğini hatırlatarak, "11 insanımızın ölümü ve onlarcasının yaralanması ile sonuçlanan ve 63 bin kişinin etkilendiği bu büyük felaketin üzerinden üç yıl geçmiş olmasına rağmen İluh deresi boyunca var olan evler hâlâ boşaltılamamış ve uygulanabilir bir proje yürürlüğe konamamıştır. Kısa süre önce İstanbul'da yaşanan sel felaketi aslında Batman'daki yaklaşımın Türkiye'nin geri kalanından farklı olmadığını en açık göstergesi. Şunu özellikle belirtmeliyiz ki; Türkiye artık yara sarmakla sınırlı bir yaklaşım yerine, önleyen, zararı en aza indirgeyen, insan

hayatını korumayı başlıca amaç sayan, insanın sağlıklı yaşamasını asli amaç haline getiren, odağında insan olan bir yaklaşıma ihtiyaç duymaktadır" diye konuştu.

**Yerel Yönetimlere Halkın Katılımı Sağlanmalı**

TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı, kentlerin arzulandığı biçimde yaşatılması için TMMOB'nin farklı seçenekler sunmayı bir sorumluluk olarak gördüğünü belirterek, "TMMOB, kentlerimizde var olan sorunların aşılması, sağlıklı kentsel çevrelerin oluşturulması ve kentsel yaşam kalitesinin iyileştirilmesi doğrultusunda, toplumun büyük bölümünü dışlayan, halkın katılım ve denetimine kapalı yerel yönetim biçiminin aşılmasını, kent halkının ve meslek örgütlerinin demokratik

katılımı ve denetimini sağlayacak bir anlayışın geliştirilmesini, öncelikli ve temel gerek olarak görmektedir" dedi. Türkiye'nin 72'nci ili olan Batman'ın sorunlarının Türkiye genelindeki kentlerin sorunlarından çok farklı olmadığını kaydeden Soğancı şöyle konuştu: "Batman göçle büyüyen bir kent ve göçün getirdiği çarpık yapılaşma da en önemli sorunlardan biri. Son dönemde kentin modern bir görünüm kazanması için çalışmalar yürütülse de bu çabaların geliştirilmesi gerektiği ve daha yapılması gereken birçok işin olduğu ortada duran bir gerçektir."

Batman Belediye Başkanı Necdet Atalay da ilk defa düzenlenen sempozyumun önemine değinerek, bu beş yılı önümüzdeki yüzyıllık kenti yaratmanın ve böyle bir kentin temelini

atmanın süreci olarak değerlendirdiklerini söyledi.

### Bölgeler Arasında Önemli Farklar Var

Batman Kent Sempozyumu'nda "Batman'ı Bölgeye Bağlayan Yollar, Ulaşım ve Kentleşme Politikaları" başlığı altında bir sunum yapan Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar, ulaşım politikalarının kentleşme, sanayi ve tarımsal yapı, coğrafi konum, bölgesel sosyo-ekonomik gelişme politikalarıyla bağlantılı bir konu olduğunu ifade etti. Türkiye'de ekonomik ve sosyal gelişmişlik düzeyiyle altyapı olanakları açısından bölgeler arasında önemli farklar bulunduğu dikkat çeken Çakar, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin bölgesel sanayi göstergeleri açısından bütün bölgeler arasında beşinci ve altıncı sıralarda yer aldığını belirtti. Batman'da madencilik sektörünün istihdama büyük etkisinin olduğunu kaydeden Çakar, ilde çalışan her beş kişiden birinin ham petrol çıkarımı alt sektöründe çalıştığını; yoksulluk, sağlıksız kentleşme ve altyapı eksikliğinin yıllardan beri çözülmemesi nedeniyle sorunların bugünlere taşındığını vurguladı.

### Ulaşımında Planlama Zorunlu

Günümüzde yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmadan sosyal ve ekonomik hayatı canlı ve dinamik tutmanın mümkün olmadığını işaret eden Çakar şöyle konuştu: "Hızlı ve çarpık kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışının beraberinde getirdiği olgular, ulaşım ve trafik sorunlarına da yansımaktadır. Ulaştırma kendi başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. 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. Hareket ve hareket güvenliği olarak da tarif edilen ulaşımında arz ve karşılığı olan talep doğru tanımlanmalıdır. Ulaşımında arz ve karşılığı olan talep hayata geçirilirken bir ulaşım planlaması ve politikası olmalıdır. Ulaşım planlamasının ana hedefi; gelişen kentlerde ve kentler arasında insan, araç ve eşyanın en kısa sürede, konforlu, ekonomik, emniyetli, çevre problemi yaratmadan, taşıma kolaylığı sağlayacak ve ulaşım alanında otomotiv sektörü ve petrol kaynaklı dışa bağımlılığı azaltacak politikalar oluşturmak olmalıdır."

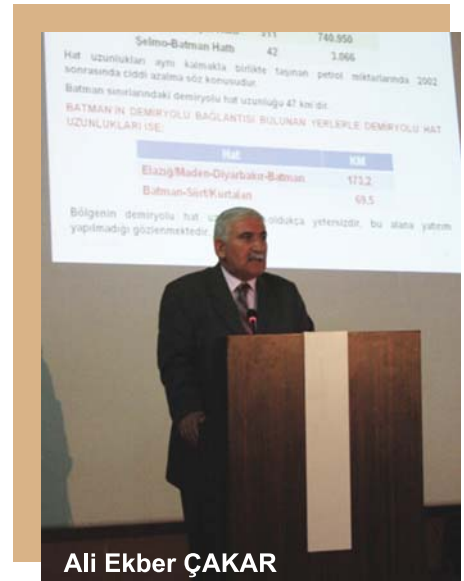
### "Trafik Toplumla İlişkisi Bir Kültür Sorunu"

Ulaşımında ekonomik etüt, koordinasyon ile yeterli alt ve üst yapının oluşturulmasının esas olduğunu savunan Ali Ekber Çakar, çevre ve ekonomik kaynakları doğru kullanarak güvenli hareketliliği sağlamanın, plan hedeflerini doğru hesaplayıp hedeflerde sapmaları asgariye indirmenin ve buna denk düşen doğru anlayışı hayata geçirmenin birinci derecede önem taşıdığını belirtti. Son dönemlerde demir yolu taşımacılığında hızlı tren uygulamasının ve demir yolu altyapısının yenilenmemesinin, büyük kentlerde gündeme gelen tünel geçişlerinin, alt ve üst geçitler gibi palyatif düzenlemelerin Türkiye'de sorunun ciddiyetinin hâlâ kavranmadığının ve güvenlik kaygılarının problem olmaya devam ettiğinin bir göstergesi olduğunu işaret eden Çakar, "Toplum ve onun içinde büyüyen bireyin tavır ve davranışlarında geçerli olan, trafikle ilgili davranış kalıpları eğer trafik kurallarıyla çelişiyorsa bu çelişkiler arasında kazaların artması kaçınılmazdır. Trafik toplumla olan ilişkisini bir kültür sorunu olarak ele almalıyız. Açık ve kapalı otoparkların yapılmadığı, tüm kentin cadde, sokak ve yaya kaldırımlarının adeta işgal edildiği, akan trafiğin durma noktasına geldiği günümüz

kentlerinde araç ve yaya trafiğini birbirinden ayırmalıyız. Bu noktada İşveçli Profesör Pall'ün 'Milletlerin medeniyet seviyesi kaldırımların yüksekliği ile ters orantılıdır' sözünü aktarmak istiyorum" diye konuştu.

### Gelişmiş Ülkelerin Önceliği İnsan

Gelişmiş ülkelerde bireysel ulaşımın yükselişine karşın toplu taşımacılık politikalarının öne çıkarıldığını ifade eden Çakar, otomobilsiz yaşamı düşünmeyen sanayileşmiş Batılı ülkelerin otomobil trafiğinin sürekli talep ettiği yolları ve katlı kavşakları inşa etmeyi terk ettiklerini ve bu ülkelerin motorlu taşıt trafiğinin sınır tanımayan isteklerini karşılamak için kaynaklarını sorumsuzca sarf etmediklerine dikkat çekerek, "Mevcut yolları en verimli ve çevreye en az tahribat verecek şekilde araçlara değil, insanlara öncelik vererek planlamaktadırlar. Özellikle kentler içinde trafiğin akışı için katlı kavşaklar yapılmamakta, tersine yaya geçişleri ve kavşaklardaki sinyallerle trafiğin genel hızı ve hareketi daha kolay ve bilinçli bir şekilde planlanmaktadır" dedi. Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığında taleplerin tüm ulaşım çeşitlerini kapsamayan, toplu taşımacılığı birincil kılmayan yatırım politikalarıyla çözülmeye çalışıldığı



Ali Ekber ÇAKAR



ifade eden Çakar, kent nüfuslarının hızlı artışı, ihtiyaç duyulan konut alanları ve yerleşim alanlarının plansız gelişmesi, insanların refah ve kültürel seviyesinin yükselmesi, sanayideki yapısal değişim, artan yolculuk talebi, yeni ulaşım araçlarının kent yol ağına katılması, mevcut yol ağının ve trafik yönetiminin yetersizliği nedeniyle özellikle büyük kentlerde ulaşım sorunu yaşanmasında ilk sırayı aldığını kaydetti.

### **Katlı Kavşaklar Terkedilen Bir Yaklaşım**

“Bir kentin ulaşım ana planı o kentin mekânsal yapısını tamamlayan nazım planına uyumlu ve paralellik göstermek durumundadır” diyen Çakar, bu uyum ve paralelliğin sağlanmadığı durumlarda kentsel gelişimin getirdiği sıkıntılarının ve sıkışıklıkların çoğu kez altyapı eksikliği olarak tanımlandığını dile getirdi. Diğer yandan mevcut ulaştırma sistemi kapasitesini en verimli şekilde kullanmak gerektiğini vurgulayan Çakar şöyle konuştu: “Günümüzde trafik tıkanıklığının temel nedenlerinden biri mevcut kapasitenin etkin bir şekilde kullanılmamasıdır. Kent merkezlerinde yapılacak katlı kavşaklar ve alt-üst geçitlerle motorlu taşıtların birkaç noktadan durmadan geçmeleri sağlandığı için trafik sorununun çözüleceğini sanmak ulaşım ve trafik konusunu, ihtiyaçlarını hiç anlamamaktır. Kentlerde ortaya çıkan ulaşım sorunlarını sadece trafik

sıkışıklığı boyutunda görmek ve bu sorunun çözümünü birkaç katlı kavşağa yatırım yaparak çözmeye çalışmak, konuyla ilgili uzmanların ve bilim adamlarının yıllar önce terk ettiği bir yaklaşımdır. Bilim adamları ve uzmanlar; ısrarla, tek tek kavşakları rahatlatmakla trafik sıkışıklığının çözülemeyeceğini, bir kavşakta köprü ile çözülen tıkanıklığın ileri kavşakta daha güçlü olarak ortaya çıkacağını ve bu tıkanıklığın bu yeni kavşağa daha yoğun bir şekilde taşınacağını anlatmaktadırlar. Katlı kavşakların genelde kent dışındaki trafik kesişmeleri için geçerli olduğu, araçlara değil, insanlara ait olan kentsel mekânlarda katlı kavşakların çözüm olmadığı yaklaşımı, bugün dünyada yaygın bir şekilde benimsenmekte, kent merkezlerinde ulaşım sistemi bir bütün olarak değerlendirilmektedir. Eleştirdiğimiz düzenlemelerde ise motorlu araç trafiğinin akışı hızlandırılırken, kentin doğal ve tarihi yapısının nasıl tahrip edildiğinin muhasebesi yapılmamaktadır.”

### **Politikalar Değişmeli**

Bu politikalar devam ettiği sürece trafik kazalarında azalmaların olmasını, çevre kirliliğinin, enerji ve zaman kaybının olmamasını, ulaşım sistemleri arasında planlanmış, projelendirilmiş sistemlerin kurulmasını ve koordine edilmesini beklemenin hayal olduğunu savunan Ali Ekber Çakar, ulaşım sistemlerinin birbiriyle rekabet etmeyen, tam tersine

tüm alt sistemlerin en ekonomik, en uygun ve birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanıldığı bir sistem olarak görülmesi gerektiğinin altını çizdi. Bir ülkenin kalkınmasının, ekonomik ve sosyal gelişmesinin ancak birbirleriyle uyumlu ve iyi işleyen alt sistemlerden oluşmuş bir ulaşım sistemi eşliğinde sağlanabileceğini işaret eden Çakar, sorunun çözümü için şu önerileri dile getirdi: “Hem ulaşımında güvenlik problemlerini azaltmak, hem de artan trafik talebini daraltmak için kentler arası ulaşım ile kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalı, kentsel ve kentler arası ulaşımında toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmelidir. Kentsel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüşmelidir. Kentsel ulaşımındaki politikasızlık ve plansızlık ile kötü trafik yönetiminden kaynaklanan kaoslar çözümlenmeli, bu kaostan dolayı oluşan iş gücü ve zaman kaybı önlenmelidir. Kentsel alanlarda hiç yaşam hakkı tanınmayan yayalara ve yaya güvenliğine yönelik yeni tedbirler alınmalı, yaya güvenliği sağlanmalı, yaya yürüyüş bölgeleri oluşturulmalıdır. Kara yolu, hava yolu, deniz yolu ve demir yolu ulaşım politikaları ülke genelinde ve yerel bazda birbirleriyle entegre ve bütünlüklü olarak planlanmalı, kentlerin tarihsel ve kültürel dokusu, çevre ve ekonomik boyutlar dikkate alınarak uygulanmalıdır. Ulaşım politikaları oluşturulurken uzun ve kısa erimli hedefler öngörülmeli ve buna uygun planlama yapılmalıdır. Bu hedeflerin uygun stratejileri ve kapsamlı bütçesi olmalıdır. Bu hedefler belirlenirken tüm toplum kesimlerinin görüş ve katkıları sağlanmalı ve bu alanda toplumsal konsensüs oluşturulmalıdır. Kentlerin kaderini etkileyecek büyük projeler tartışmaya açılmalı, meslek odalarının, üniversitelerin ve bu konularda faaliyet gösteren meslek örgütlerinin görüşleri alınmalı ve karar süreçlerine katılmaları sağlanmalıdır. Kasıtlı ve yanlış uygulama yapanlar hakkında verilen yargı kararları mutlaka uygulanmalıdır.” ■