

Sosyal Haklar Derneği Kent Bülteni

Ulaşım Hakkı

Temmuz 2011

Ulaşım Ama Nereye...



"Gelişmiş" ülkelerin "az gelişmiş" ülkeleri büyük bir pazar ve emek deposu olarak kurgulama sürecinde, sermayenin ana rolü kârını maksimize etmek; en büyük sorunsalı ise bu kâra ulaşmak için mallarını en az maliyetle, en yüksek hızla ve en az hasarla nasıl pazara ulaştıracağıdır.

Sermayenin ucuz emeğe ulaşımını kolaylaştırma çabası ve bunun için kentlerde tasarladığı transfer merkezleri, hava alanları, devasa yolları, limanları, hızlı trenleri az gelişmiş ülkelerde bir yerlerini bulmakta ve gelişmişliğin bir sembolüymüşçesine bu durum ülkelerin hükümetlerince pazarlanmaktadır. Sermayenin aslında kendini daha fazla pekiştirmek için "gelişmemiş" veya "az gelişmiş" ülkelerde planladığı süper lüks ulaşım arterleri ve ulaşım merkezleri ışıldayadururken, emekçiler kent içinde sadece işlerine ulaşabilmek için saatlerini harcar...

Üretimin, ticaretin ve barınmanın kentteki farklı yerlerde konumlanması gün içinde milyonlarca

insanın bu üçgen içerisinde yer değiştirmesini de zorunlu hale getirmiştir. Bu zorunluluğu fırsata çevirmeye çalışan sermaye ise insanları önce bu ulaşım arterlerine muhtaç kılar daha sonra ise bu ihtiyacı manipüle ederek doğayı katleder, ulaşım alternatiflerini yaratır ve fahiş fiyatlarla topluma sunar. Bu süreçte en fazla ulaşım ihtiyacı duyan emekçiler dışlanmakta, kilometrelerce pürüzsüz asfaltlanmış otoyollar ise lüks otomobilli sermaye sınıfına hizmet etmektedirler.

Toplu taşıma yerel yönetimler tarafından kar amacı güden şirket mantığında işletilme ve niteliksiz araçlar "Biz İnsan Taşıyoruz" sloganıyla balık istifi şeklinde ve yüksek bilet fiyatıyla kentte "hizmet" vermektedir.

Peki durum böyleyken sermaye yanlısı ulaşım politikaları ve emekçileri gözardı eden popülist planlar aracılığı ile kaosa sürülen kentte ulaşım nereye gitmektedir?

Ulaşımın temel bir hak olduğu vurgusu ve başlangıç noktasıyla

ulaşım hakkı mücadelesinde her birimizin temel talepleri şu çerçevede şekillenmelidir:

- Şehir içi toplu taşıma ücretsiz olmalıdır.
- Ulaşım kamusal, nitelikli ve erişilebilir olarak sunulmalı ve her türlü özelleştirmeye karşı çıkılmalıdır.
- Toplu taşıma sefer sayıları artırılmalı, nitelikli, insan sağlığına uygun bir ulaşım hizmeti sunulmalıdır.
- 24 saat kesintisiz ulaşım imkanı yaratılmalıdır.
- Karayolu ulaşımı yerine yerel özelliklere uygun ve insani ölçülerde ulaşım politikaları benimsenmelidir.
- Toplu taşıma birincil dereceden ulaşım alternatifi olarak kurgulanmalı, özel taşıt ile ulaşım minimum düzeyde tutulmalıdır.
- Yaya ve bisikletlilerin kent içindeki hakları ve yaya veya bisikletli olarak bir yere ulaşabilmek için gerekli önlemler alınmalı, motorlu taşıt kullanmaksızın kentin hemen her yerine ulaşım mümkün kılınmalıdır.
- Kadınların toplu taşımadan yararlanmasını kolaylaştıracak gerekli aydınlatma ve diğer güvenlik tedbirleri alınmalıdır.
- Şehir içi ve şehirlerarası ulaşım engellilerin sorunsuz bir şekilde kullanılabilmesi için yeniden düzenlenmelidir.
- Kürt halkının ve diğer halkların kent yaşamına katılabilmesini kolaylaştırmak için ulaşım hizmeti anadilde sunulmalıdır.
- Ulaşım da taşeron çalışmaya karşı çıkılmalı, ulaşım işçileri sosyal güvenceli ve örgütlü olarak çalışmalıdır.
- Geleceğe yönelik planlanmayan, sadece birkaç yılı kurtarmak için gerçekleştirilen metro-büs gibi ulaşım faciası politikalar derhal terk edilmelidir.

2 Bellek: Geçmişe Yolculuk

4 Kentsel Muhalefet: Tugay Kartal ve Bekir Taştan ile söyleşi

6 Serbest Kürsü: İstanbul'un Ulaşım Projelerinde Arkeolojinin Yeri

7 Görüş: Tayfun Kahraman ile söyleşi

8 Haberler

Bellek/Deneyim: Geçmiş Yolculuk

Modernleşme ile başlayan ulaşım politikaları tarihindeki ilk ortak nokta, şehrin yaşayanlar için değil, sistem için biçimlendirmeye çalışılması olmuştur. Buna, bazen “güzel şehir”, bazen sanayileşmeyi destekleme, bazense uluslararası politikaların yansıması nedendir.

Osmanlı İmparatorluğunun kapitalizmle eklenme süreci olan 18. yy, aynı zamanda ulaşımın mekanize hale geldiği ve şehirleşmede yaşanan değişimlerle birlikte ulaşım politikalarında da dönüşümün başladığı bir dönemdir. Bu dönemde bir yandan piyasa mekanizması kapitalist ilişkilere açılırken diğer yandan devlet mekanizması bir dizi reformla yeniden biçimlenmektedir. 1839'da Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile başlayan süreç, 1908'de II. Meşrutiyetin ilanına kadar ortak özellikler taşımaktadır. Bu süreçte devlet mekanizmasındaki değişim başta İstanbul olmak üzere diğer tüm şehirleri aynı hedefe yönelik olarak yeniden kurgulamaktadır ki bu hedef modernleşmedir.

Osmanlı İmparatorluğundaki modernleşme süreci öncelikli olarak İmparatorluğun Batıya açılan yüzü olan İstanbul'da başlamıştır. İstanbul'un yeniden biçimlenmesinde temel hedef kentin görünümünü güzelleştirmek olarak tanımlanmış ve bu durum 1839'da Tanzimat Meclisi'nce de açıkça dile getirilmiştir. 19. yy öncesi kent içi ulaşımında temel öge yaya iken bu dönemden itibaren bu durum yerini araba, tramvay, vapur veya banliyö treni gibi toplu ulaşımına bırakmıştır. Modernleşme öncesi yaya ulaşımına elverişli iç içe girmiş ve birçoğu çıkmaz olan sokakların yerine, taşıt ulaşımına uygun olarak birbiri ile bağlantılı, düz, açık ve aynı genişlikte arterlerin yaratılması; belli başlı odak noktalarına ulaşımının kolaylaştırılması; sahillerde geniş rıhtımların yapılması hedeflenmiştir. Ana arterler üzerine kurulan tramvay; Haliç'in üzerine yapılan iki köprü ile iki yakanın birbirine bağlanması; kentin coğrafi olarak birbirinden kopuk olan bölgelerinin Şirket-i Hayriye vapurlarıyla bağlantısının kurulması da yine bu döneme rastlamaktadır.

19. yy İstanbul'unun kent dokusunu değiştiren belki de en etkili öğelerden biri de yangınlardır. . Ahşap binaların olduğu eski kent dokusunda sık çıkan yangınlardan dolayı 1864'te tüm imparatorluk için Ebniye ve Turuk nizamnamesi çıkarılmış ve bu alanlarda kagir evlerin ve daha düzgün yolların yapılması hedeflenmiştir.

19. yüzyılda İstanbul için ilk plan, 1836-37 yılları arasında Von Moltke tarafından yapılmıştır. Moltke'nin hazırladığı planda da modernleşmenin

etkisi ve İstanbul'un bir Avrupa kentine dönüştürme amacı güdüldüğü görülmektedir. Moltke Planı'nın temel hedefi, İstanbul yarımadasının ticari ve idari işlerinin yürütüldüğü kalbiyle eski Bizans kapıları arasında geniş yollar açarak kesintisiz ve kolay bir ulaşım ağı geliştirmektir. Sokak planlarının düzenli bir aks içinde kurgulanması ve sokak hatlarının, binaların sınırlarını kesin olarak belirleyecek sokağa taşmalara izin verilmeyecek şekilde düzenlenmesi bu planın getirdiği önemli ulaşım kararlarındanıdır. ¹

Osmanlı'nın son döneminde başlayan kentlerin yeniden düzenlenmesi süreci Cumhuriyet ilan edildikten sonra da devam etmiştir. Cumhuriyet'in ilanı ile başlayan dönemde ulaşım politikalarındaki temel değişim iki hedef üzerinden okunmaktadır. Bunların ilki, İstanbul'da yoğunlaşan modern ve planlı kentleşme hareketinin tüm Türkiye'ye yayılması ve 1950'lere kadar geçen süreçte birçok kentin yeniden planlanması, ikincisi ise demiryolu ağının tüm Türkiye'yi kapsayacak şekilde genişletilmesidir. Ankara'nın başkent olması, Ankara merkezli bir ulaşım bütünlüğünün oluşmasını da beraberinde getirmiştir. 1929 Krizinden sonra ise daha yeni yeni kurulmaya çalışılan sanayi, devlet tarafından desteklenmeye başlanmıştır. Bu destek, devlet eliyle açılan fabrikalar yoluyla ve demiryolları, limanlar ve antrepolarla altyapı desteğinin sunulması şeklinde gerçekleşmiştir.

1937-1950 yılları arasındaki süreçte ise plan yapma zorunlu hale getirilmiş ve Henri Prost İstanbul'un planını hazırlamak üzere davet edilmiştir. Prost Planında ulaşım ile ilgili belli başlı kararlar: Sarayburnu Limanının kaldırılması; Yenikapı'ya büyük bir limanın inşa edilmesi; Haydarpaşa limanının genişletilmesi; Boğaziçi'ndeki tüm sanayi tesislerinin Haliç'e taşınması; otomobil yollarının açılması, Yenikapı'dan başlayan Atatürk Bulvarı'nın tamamlanması şeklindedir. Prost Planı 1940'lı yılların sonuna kadar geçerliliğini korumuş ve modern İstanbul'daki temel değişikliklerin yapıldığı bir plan olmuştur. 1950'lerin başında İstanbul bir sanayi kenti niteliğini kazanmaya başlarken sanayi için gereken iş gücü ciddi bir göçü de beraberinde getirmiştir. Düşük bir nüfus prejeksiyonuna sahip Prost Planı artık İstanbul

için yeterli olmamaya başlamıştır.

1948'de yapılan İkinci İktisat Kongresi devletçi ve kapalı ekonominin, liberal ve dışa açık ekonomik modele dönüşmesi sürecinde önemli bir yer alır. 1950 Seçimlerinde Adnan Menderes başkanlığında Demokrat Partinin seçimleri kazanması ile liberalleşme söylemi artmış, bu söylem değişikliğinin mekansal izdüşümlerinden biri olarak da demiryolu ağırlıklı ulaşım sisteminin yerini karayolları almıştır.

1950'ler ve Demokrat Parti dönemi İstanbul'un çehresini büyük oranda değiştiren uygulamalara sahne olmuştur. Dönemin en önemli özelliği kentteki toplu taşıma ağırlığının yerini otomobil yollarına bırakmasıdır. Yine “kenti güzelleştirmek” temel hedef olmuş ve bu amaçla, 1950 – 60 arasında büyük yol ve meydanların açılması için çok sayıda tarihi nitelikli bina da dahil olmak üzere 7.289 tane bina istiflak edilip yıkılmıştır. Bu dönemde yapılan ana arterler; Vatan ve Millet caddeleri, Beyazıt – Aksaray arasının açılması, Şehzadebaşı- Edirnekapı arasındaki cadde, Sirkeci-Florya sahil yolu, Eminönü- Unkapanı yolu, Karaköy- Dolmabahçe arasının genişletilmesidir.

Amerika Birleşik Devletlerinden alınan Marshall yardımı da 1950'lerin ulaşım politikalarını önemli ölçüde etkilemiştir. Bu yardımın da etkisi ile ulaşım sistemindeki tercih yine karayolları tarafında kullanılmış, A.B.D. Karayolları Başkanı Hills'in desteği ile kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü, hızlı bir biçimde karayolu yapımına başlamıştır.

1960-1980 yılları Türkiye'nin planlı kalkınmayı benimsediği ve DPT'nin kurulduğu bir döneme rastlamaktadır. Bu dönemde büyük ölçekli çevre planları ve kapsamlı planlama anlayışı ile kentlerde bütünlüklü müdahaleler ve çözüm arayışları başlamıştır. Daha önceki dönemde başlayan gecekondulaşma ve yapsatçı konut üretimine karşılık kooperatifle çözüm olarak uygulanmış ve desteklenmiştir. Fakat bu dönemde de ulaşım sorunları için toplu ulaşım yeterince yer bulamamış, dört yıllık planlarda da karayollarının ve otomotiv sektörünün tartışılmaz bir önceliği olduğu görülmüştür. I. Boğaz Köprüsü (Boğaziçi köprüsü) yapımı da yine bu döneme damgasını vuran projelerden biridir. 1973'de tamamlama-



nan Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları İstanbul'da köklü bir değişime neden olmuş; kent, kuzeye doğru büyüme-ye başlamış; kentin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucu kısa sürede kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir. Boğaziçi Köprüsü'nün yapılmasından itibaren, 1973'ten 1974'e boğaziçi geçen taşıt sayısı %200 artarken, taşınan yolcu sayısındaki artış sadece %4'tür. Bu verilerden de anlaşılacağı gibi Boğaziçi Köprüsü yapılaşmayı etkilemiş, otomobil kullanımını artırmış ama insan odaklı bir ulaşım sistemine katkı sağlayamamıştır.²

1980'ler Türkiye ekonomisi, sanayisi ve kentleşme süreci için büyük değişimlerin temel adımlarının atıldığı bir dönemdir. 24 Ocak Kararlarıyla başlayan bu dönem, dışa açık bir ekonomik yapının yanı sıra, özelleştirmelerle birlikte devletin sosyal devlet niteliğini neredeyse tamamen yitirme sürecine girdiği; eğitim, sağlık gibi temel sosyal hizmetlerin parasız sağlanma niteliğini daha hızlı kaybetmeye başladığı bir süreçtir. Yeni ekonomik ve politik yönelim diğer taraftan sınıflar arası farklılıkların hızla artmasını ve kent yoksullarının, yükselen işsizlikle beraber daha da yoksullaşmasını beraberinde getirmiştir. Ulaşım politikaları da bu özelleştirmeden nasibini almış ve bu süreçte paralı otobanların sayısı hızla artmıştır. 2000'lerde etkisi daha da belirginleşecek bu yeni dönemin ulaşım politikaları insan odaklı olmaktan uzak, ayrıştırıcı ve rant temelli olarak şekillenmiştir. Dönemin etkisi, İstanbul'daki iki büyük projede de görülebilmektedir. Bunlardan ilki, 1986'da açılan Tarlaabaşı Bulvarı'dır. Dalan'ın Belediye Başkanı olduğu dönemde açılan bu bulvarın inşaatı sırasında 350 tarihi nitelikli yapı sessizce yıkılmış ve Tarlaabaşı, Taksim'den

tamamen koparılıp izole edilmiştir. İkinci önemli ve şehri değiştiren ulaşım projesi ise; 1988 yılında yapımı tamamlanan 2. Boğaz Köprüsü) ve TEM bağlantı yollarıdır. İkinci köprü kentin kuzeyindeki içme su kaynakları, orman alanları, su havzalarını yok etmiş; kırsal yerleşim ve tarım alanları üzerindeki yapılaşma baskısını artırmış ve yeni yerleşim alanlarının oluşmasında itici güç oluşturmuştur. Köprü'nün faaliyete geçmesinden itibaren geçen 10 yılın sonunda, TEM boyunca uzanan ve köprü bağlantılarıyla beslenen ilçelerden Gaziosmanpaşa'nın nüfusu 360 bin, Ümraniye'nin nüfusuysa 305 bin kadar artmıştır. 1989'da Ümraniye'ye bağlı bir yerleşim olan Çekmeköy'ün nüfusu aynı dönemde 13.500'den 37.500'e, Kartal'a bağlı bir belde olan Sultanbeyli'nin nüfusu 82.000'den 175.000'e ve Gaziosmanpaşa'ya bağlı bir yerleşim olan Arnavutköy'ün nüfusu ise 21.000'den 37.500'e yükselmiştir. Beykoz, Sarıyer ve Eyüp de nüfusu önemli oranda (45-70 bin arasında) artan diğer ilçeler olarak öne çıkmıştır.³ 2. Boğaz Köprüsü yapıldıktan sonra boğazdan geçen taşıt sayısı % 1180 artarken, yolcu sayısındaki artış sadece % 170 olmuştur. Tüm muhalefete rağmen inşa edilen 2. Köprü de ulaşım için mantıklı bir çözüm oluşturmamış, otomotiv kullanımını ve değerli tarım arazilerinin ve su havzalarının yapılaşmaya açılmasına neden olan kentsel rantı artırmıştır.

1980'lerde başlayan liberal politikalar 2000'li yıllarda artarak devam etmiş, bu dönemde özelleştirmeler hızlanmış, devletin kamusal yükümlülüklerine dair yasal düzenlemelerle piyasacı devlet anlayışı iyice oturmuş ve rant temelli kent politikaları daha da görünürlük kazanmıştır. 2001 krizi sonrasında uluslararasılaşma süreci artmış ve sermaye yapılı çevreye yö-

nelmiştir. Bu dönemde hem kent merkezlerindeki alanlar yeni orta sınıf için yeniden düzenlenmeye başlanmış hem de kent çeperindeki arazilerde lüks siteler yapılmaya başlanmıştır. TOKİ ve Belediyelere verilen yeni yetkilerle birlikte tüm Türkiye'de benzeri görülmemiş bir imar faaliyeti başlamıştır. Ulaşım politikaları da bu minval üzerinden yürütülmüş ve karayolları yine ağırlıklı yerini korumuştur.

Her yanı denizlerle çevrili, banliyö ve tramvaylı raylı sistemle asrın başında tanışmış İstanbul için hala ulaşımın %94 oranında karayolu ile sağlanması, yıllardır izlenegelen politikaların bir göstergesidir. Küresel kapitalizmin kentsel alanlara yansımalarının en önemli alanlarından olan büyük ve maliyetli alt yapı ve ulaşım kararları; Üçüncü Boğaz Köprüsü, Üçüncü Haliç Köprüsü, İzmit Köprüsü, Çanakkale Köprüsü, Boğaziçi Karayolları Tüp Geçidi, HES'ler, Termik Santraller, Haydarpaşaport, Galataport gibi kamu yararına ve planlama ilkelerine aykırı projeler, hiçbir toplumsal muhalefete aldırılmadan yap-işlet-devret yöntemi ile birbiri ardına devreye sokulmaktadır. Ayrıca bütün bu projelerin kamu tarafından sübvansede edilmesi, Türkiye tarihinde eşine rastlanmayan bir geleceğimizi ipotek altına alma niteliği de taşımaktadır. Geliştirilen projelerin tamamının doğayı ve çevreyi yok etmeye yönelik niteliği hem tarihi alanlar için, hem de ekolojik çevre için ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan tarafından bizzat açıklanan "Çılgın Proje" Kanal İstanbul ve hem yeri, hem yapım biçimi, hem niteliği hem de bizzat ceplerimizden karşılanacak maliyeti ile şaibeli Avrasya Tüneli rant politikalarının ulaşımına yansıyan son örnekleridir.

Modernleşme ile başlayan ulaşım politikaları tarihindeki ilk ortak nokta, şehrin yaşayanlar için değil, sistem için biçimlendirmeye çalışılması olmuştur. Buna, bazen "güzel şehir", bazen sanayileşmeyi destekleme, bazense uluslararası politikaların yansıması nedendir. İkinci ortak nokta ise Cumhuriyetin ilk dönemleri hariç tercih edilen ulaşım politikalarının kara ulaşımını destekleyecek şekilde yürütülmesidir. Toplu taşıma politikaları ne raylı sistemle yeterince desteklenmiş ne de ücret olarak karşılanabilirliği düşünlüştür. Gelineen son noktada ise ulaşım politikaları, sadece kentte yaşayanları değil, ekolojik bütünlüğü ve tarihi de tehdit eder biçime bürünmektedir.

¹ 19. Yüzyıl Osmanlı Başkenti: İstanbul / Zeynep Çelik / Tarih Vakfı Yurt Yayınları / S: 96-100

²³ Köprü Projesi Değerlendirme Raporu, TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 2010, İstanbul

³ 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu, TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 2010, İstanbul

Kentsel Muhalefet

Tugay Kartal, Bekir Taştan*

Kaldırım: Haydarpaşa sürecinde BTS'nin muhalif kimliği daha da ortaya çıktı. Sendikal faaliyetlerin kent mücadelesi ile birleşmesi üzerine ne düşünüyorsunuz?

Tugay Kartal: Muhalif kimliğimiz, iş yerinde örgütlenmenin ötesinde tabii ki kente ait mimari dokunun sahiplenilmesini de beraberinde getiriyor. Aslında Haydarpaşa öznesinde bizim sahiplenme duygumuz, demir yolu emekçilerinin kentteki diğer yolsuzluklara ve usulsüzlüklere karşı çıkmasını da beraberinde getirdi. Bunun yanında Kadıköy'deki Corner Otel, Galataport gibi projelerin protestolarında da kent mücadelesinin içinde yer aldık. Ancak diyeceksiniz ki tüm sendikal örgütlenmemizle destek olabildik mi? Gösterilen tepkiler yönetimsel ya da yönetime yakın kadrolarla oluyor. Bütün sivil toplum örgütlerinde rastlanan bu rahatsızlık bize de yansımış durumda.

Haydarpaşa özelinde başlayan mücadelemiz aslında Mimarlar Odası'yla beraber daha üst boyutlara evrildi. Daha sonra oluşturduğumuz Haydarpaşa Dayanışması adlı mücadele birlikteliğinin içerisine çeşitli mahalle dernekleri de girdi. Kenti ve değerlerini sahiplenme mücadelesi uzun soluklu bir mücadeledir. Biz sendika olarak, Haydarpaşa'ya sahip çıkarken diğerlerine gereken önemi göstermedik ne yazık ki. O semt için verilecek mücadelenin gücü tabii ki yerel örgütlerin semtlerine sahip çıkmaları ile orantılı. Önce çuvaldız kime batıyorsa, baştan onun sesinin çıkması gerekir ki daha sonra arkası gelsin. Biz Haydarpaşa için elimizden gelen mücadeleyi gösterdik ki arkasından birtakım toplumsal destekleri görebildik. Buna örnek olarak Karadeniz İsyandır grubunun yapmış olduğu etkinlikler gösterilebilir. Siz kendiniz var olduğunuz sürece paydaş bulabiliyorsunuz. Bunun için en başta işin öznesinin ısrarlı ve kararlı olarak mücadeleyi örgütlemesi gerekiyor. Bu bağlamda biz de Haydarpaşa konusunda ısrarcı olmaya devam ediyoruz.

Kaldırım: Haydarpaşa mücadelesi sendikayı nasıl değiştirdi?

Bekir Taştan: Biz sendikaydık, sınıf mücadelesi veren bir sendika. Haydarpaşa'nın tasfiye olacağı, boşaltılacağı, Marmaray projesiyle birlikte bu alanın kullanım amacından uzaklaşacağı, şehirlerarası ulaşımın kopacağını tespit ettikten sonra, kendi içimizde "biz nasıl bunlardan kurtuluruz, ne yaparız" gibi tartışmaların içine girdiğimizde Mimarlar Odası ile tanıştık. Bu tanışma bizi şöyle değiştirdi; mesela ben hiç "Haydarpaşa tarihi bir bina"dır" diye düşünmemiştim.

Haydarpaşa'yı bir iş yeri olarak düşünüyorduk ve yapılmak isteneni bu iş yerinin boşaltılması olarak görüyorduk. Fakat bu mücadelenin başladığı noktada biz, diğer STK'lara buraların bir iş alanı olduğunu; onlar da bize tarihi öğretti. Her gün önünden geçtiğimiz bazı binalar vardı ki, ben onları atıl bina olarak düşünüyordum. "Keşke yıksalar buralar temiz olurdu" dedim. Fakat buraların değerini öğrendik. Tugay'ın da söylediği gibi bunu kadrolar düzeyinde öğrendik. Fikir üretken, grevlerde yer alan kadrolarla öğrendik, yani üye tabanımıza hala anlatamadık. Bundan on sene önce Haydarpaşa denildiğinde önem vermeyen sendika yöneticileri bile bugün Haydarpaşa dediğimiz zaman anlamlı bakıyorlar. Haydarpaşa mücadelesi Bizim mücadelemizi sanat-sallaştırdı.

Kaldırım: Hukuksal yollarla kentsel muhalefeti yürütmek yeterli olmaktamıdır?

Bekir Taştan: www.kentvedemiryolu.com, arkadaşların kişisel gayretleriyle kurmuş olduğu, doğrudan sendikamızın görüşlerini yansıtmamakla beraber bizim de izlediğimiz bir internet sitesi. Hukuk deyinse, aslında hukuka hepimiz aynı şekilde bakıyoruz. Evvelki hafta hidroelektrik santrallerle ilgili Metalürji Mühendisleri Odası'ndan bir arkadaş, "Artık hukuka gitmiyoruz, hukuka harcayacağımız parayla emeklerimizi çevre köylerdeki insanlara bir şeyler anlatmak için harcıyoruz" dedi. Çünkü kapatma kararına rağmen, santrallerin birçoğunun kapanmadığı, siyanürlü altın aramalarına hala devam edildiğini görüyoruz. Başbakanın çanak çömlek dediği bir ortamda biz de aslında hukuktan çok fazla şey beklemiyoruz. Aslında beklemememiz de gerekiyor. Son geldiğimiz noktada hukuku artık çaresiz kaldığımız için kullanıyoruz.

Tugay Kartal: Başbakanın "çok sık dava açıyorlar" diye şikayetçi olduğu gruplardan biri de bizim herhalde. Tabii çok sık başvurulması gereken bir şey değil ama bir usulsüzlük varsa önce toplumsal muhalefetle karşı çıkmak gerekiyor. Ama sokağa çıkıp yapılmış etkinliğin sonunda bir usulsüzlüğü de geri adım atırmak bizim yönetim geleneğimizde pek rastlanmaz bir şey değil. Son seçimlerde YSK'nın bazı milletvekillerinin seçime girmelerini yasaklayan kararından geri dönüşünü saymazsak. Hukuka güveniyor musun derseni, bu sistemin kendi yarattığı hukuka güvenilmeyeceğini biliyoruz. Ama böyle bir alternatif varken, bundan geri durmak ya da eksik bir şey yapmak da tarih önünde bizim kendi eksikliğimiz ve suçumuz olacak. Tarihe karşı sorumluluğumuz var, yabana atmamak gerekiyor. Hukuktan ümitli misin derseni, bundan sonrası biraz zor gibi görünüyor. Çünkü idare mahkemelerinin ve koruma kurullarının yapısı oldukça değişime uğradı. Yeni yapıları ile koruma kurullarından, idari yargıdan kamu yararını gözetken

kararların çıkması zor gibi görünüyor. Haydarpaşa konusunda ise gelinen süreçte Koruma Kurulu planın bütününe değil yarısını onayladı. TCDD, Haydarpaşa için koruma amaçlı imar planı yapma yetkisini 5335 sayılı yasanın 32/1 maddesine dayanarak İBB'ye devretti. İBB'nin hazırladığı 1/5000 ölçekli Haydarpaşa Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, İstanbul V Nolu Koruma Kurulu'nda görüşülürken Anayasa Mahkemesi 5335 sayılı yasanın 32/1 maddesini iptal etti. Bunun üzerine Sendikamız kurula yazı yazarak yasal dayanağı olmayan bu planı onaylamamasını talep etti. Ancak V Numaralı Kurul yargı kararını görmezden gelerek Haydarpaşa planını onayladı. Bu gelişme üzerine BTS Genel Merkezi kurul kararının iptali için idari yargıya başvurdu Marmaray projesi için açtığımız üç dava var. Açılan davalardan biri "projelede kamu yararı yoktur" diye açılmıştı; birinde "Marmaray için çalışan şantiyelerin yerini kirasız veremezsiniz, kamu arazisini vermeye yetkiniz yoktur, kira alın" diye dava açtık. BTS Genel Merkez de "hatların kapanmasında kamu yararı yoktur" diye dava açtı. Yüklenici firma işten çekildi, dava sonuçsuz kaldı. Kira konusunda ise yargı, "burayı zaten geçici kullanıyorlar, çıkıp gidecekler" diye karar verdi. Biz zaten geçici kullanımdan kira alın demiştik, mahkeme anlamsız bir karar verdi. Marmaray davası bundan dört yıl önce açıldı, Ankara'ya gitti, Danıştay'dan tekrar Ankara'ya geldi. Yanlışlıkla Antalya'ya da gitti, Antalya'dan tekrar Ankara'ya geldi. Açılan üç dava birleşti, sonra ayrıldı. Dönüp dolaştı, en sonunda da bu kararlar çıktı. Ülkemizde hukuk mücadelesi de çok zor ve uzun süreçte yayıldığı için bakkınlıklara neden olabiliyor ya da karar çıktığında geri dönülmez işlemler hayata geçmiş oluyor. Ama yine de denememiz ve boş bırakmamamız gerekiyor. Arkasını, yani sokağı örgütleyebilmek bunların aslında düzenleme yapılmadan önüne geçmek gerekiyor. Biz her zaman maça bir sifir yenik başlıyoruz.

Kaldırım: Etkili bir kentsel muhalefetin gerekli sacayakları sizce nelerdir?

Bekir Taştan: Bir kere bu işten etkilenecek, bu işin sonuçlarından zarar görecektir halktır. Halkın örgütlenmesi de bu tür konularda çok önemli. Haydarpaşa örneğinden yine gidersek, bizim burada ön plana çıkarttığımız konu Haydarpaşa; sinemalarda da görürüz, insanları ilk olarak İstanbul'a gelince gördükleri yer. Gemi, mariflar, vs... Halkın Haydarpaşa'nın hem tarihiyle hem de ulaşım açısından kullanımıyla kendisine lazım olduğunu vurgulayıp koruması gerekiyor. İstanbul'da kentsel sorunlara karşı demokratik kitle örgütlerinin bir şekilde bir arada, ortak mücadele yürütmesi gerekiyor. Bu konuda yapılması gereken derken, yapılamayanı söyleyeyim. Biz Haydarpaşa Dayanışması'yla Vapurumuzu Vermiyoruz'u birleştire-

medik. Öncü kadrolardan birkaç kişinin birleşmesi oldu. 3. Köprü bizim için, bizim burası da 3. Köprücüler için mücadele alanı olamadı. Yani ortaklaşmış bir mücadeleyi denemek gerekiyor bence, hepsi için. Odalar, siyasi partiler, sendikalar, demokratik kitle örgütleri, mahalle dernekleri bir şekilde hepsi birleşmelidir.

Tugay Kartal: Aslında kent dayanışması deyince, "kentli" kim baştan bunu tanımlamak gerekiyor. Burada tabii çok büyük bir tartışma var. Herkes bunu farklı bir şekilde tanımlıyor. Birkaç nesildir, kentte yaşayanlar, ya da sonradan gelenler, kent sorunlarına sahip çıkanlar, eğitimliler, eğitim-sizler diye ayrılabilir. İşli olanlar, işsizler diye ikiye ayrılabilir. Bunların hepsinin ortak paydada buluşturulabilmesi çok zor gibi görünüyor. Genellikle İstanbul'daki örgütlenmelere bakacak olursak mahalle örgütleri aslında hepsinden daha sağlam gibi duruyor. Bunlar kendi sokaklarına, kendi evlerine, direkt saldırıyı gördüklerinde daha cepheden karşı duruş sergileyebiliyorlar. Ama dediğiniz gibi Kadıköy'ün ortasındaki Corner Otel'e tüm Kadıköylülerin karşı çıkması gerekirken, yalnızca orada sahip olduğu arsası etkilenenler, Mimarlar Odası'nın öncülüğünde birkaç yüz kişi tepki eylemleri gerçekleştiriyor. O da yetersiz oluyor tabii.

Bekir Taştan: Bir örneğimiz vardı, işçi sendikasına gittiğimiz zaman, daha hiç haberleri yok Marmaray'ı anlatıyoruz. Demir yolunda örgütlü işçi sendikası, oranın binası da tarihi, burası gibi... Dedik "bakın bu alan tasfiye edilecek, boşaltılacak, ne güzel de binanız var". İşçi sendikasının başkanı diyor ki, "daha iyi ya bizde burayı kiraya veririz, gittiğimiz yerde daha iyi bir bina tutar, üstüne kar da elde ederiz". Şimdi bunların bu bakışlarının bir şekilde dönüştürülmüş olması lazım. Tabii sendikalar ile birlikte olacağız diyoruz ama bunun içinde bir grup iş birliği sendikalar da var. Hatta bu sendikalar Kurumun cesaret edemediği tasfiye söylemlerini dillendirerek haklılığını bile anlatmaya çalışıyorlar.

Tugay Kartal: Mesela Anadolu'yu Vermeyeceğiz hareketi niye yalnız bırakıldı. Ya yola çıkarken diğer STÖ'lerle mücadeleyi örmediler ya da onların mücadele yöntemi diğer çevre örgütlerinin mücadele yöntemi ile örtüşmedi. Devletin bazı STÖ'lerin işleyişini belirlemek ya da kontra yapılar oluşturmak amacıyla birtakım girişimleri olduğunu kendi sendikal mücadele sürecimizden de biliyoruz. Egemen güçler böyle bir örgütlenme yapılacaksa bunu biz yapalım ve kontrolümüzde olsun istiyorlar.

Kaldırım: AKP'nin kent politikalarıyla ilgili yaptıklarını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Tugay Kartal: AKP yüksek bir cari açığın ve borcun üzerine geldi. Kendisi de bunun üzerine borç bindirdi. Bu borcu kapatmanın en kolay yolu, kamuya ait kurumların ve arazilerin

satılmasıydı. Kamu kurum ve kuruluşlarının özelleştirilme yolu ile satışı AKP iktidarı ile birlikte tamamlandı. Özelleştirilmeyen tek kurum olarak TCDD kaldı. En son Tekel'in satışı tamamlandı. Şu anda satılması düşünülen yer altı, yer üstü kaynakları kaldı. Madenler, su kaynaklarımız, kamu yararı, çevre kirliliği ve doğa katliamı hiçe sayılarak sermayeye peşkeş çekiliyor. Özelleştirmeye gerek duyulmadan TCDD'nin arazilerinde de kentsel dönüşüm projeleri TOKİ aracılığı ile gerçekleştirildi. Örneğin geçenlerde Halkalı'ya gittiğimde Halkalı Garını tanıyamadım. Poliklinikle demir yolu arasından otoyollar geçmiş. Onun dışında pek çok gar ve istasyonumuz dönüşüme tabi tutulmak istendi. Kayseri garı dönüşüme tabi tutulmak istendi, mahkeme kararıyla engellendi. Eskişehir garda dönüşüm yapılmak istendi. Fakat bu konuda belediyeyle anlaşamadıkları için iş ortada kaldı. Eskişehir'de demir yolunu şehri ikiye bölüyor diye yerin altına aldılar. Konya'da aynı dönüşüm uygulanıyor. Balıkesir'de aynı dönüşüm uygulandı. Onun dışında hastanelerimiz kapatıldı. TCDD'de orta düzey ara eleman yetiştiren TCDD Meslek Lisesi kapatıldı. Bakım Onarım atölyelerimiz kapatıldı. Yani TCDD'de adı konmamış bir özelleştirme tasfiye süreci almış başını gidiyor.

Dediğimiz gibi rantı dayalı bir ekonomik politika yandaş sermaye gruplarına para aktarmak için devamlı uygulanıyor. Bu da tabii bu işten pay alacakların hoşuna gidiyor. Güneydoğudan gelen göçler Adana'ya pamuk tarlasına geliyorsa, İstanbul'a gelenler de şantiyelerdeki ucuz iş gücünü temin etmek için geliyor. Demir yolunda biraz önce baktım boya badana yapılıyordu. Boya işi ihalesini özel bir şirket almış, ucuz iş gücü burada yine Kürtlerle temin edilmekte. Ucuz iş gücünü temin etmek amacıyla doğuda Kürtler göçe zorlanıyor. Ucuz iş gücü batıda ırkçı bir çatışmaya neden olabilecek sinyaller vermeye başladı.

Bizde yapılan işler taşeron firmaların taşeron firmasına yaptırılıyor. Mesela bu hızlı tren inşaatını çok önemli bir firma aldı diyorsunuz ama o başkasına veriyor. Yetkisiz, ehliyetsiz olan insanlar tarafından yapılan yollar çöküyor, tarihi binada yangın çıkabiliyor. Tekirdağ-Muratlı hattı, bir sene oluyor yapılabildi, yaklaşık 100-200 metrelik bölümünde çökme meydana geldiği için trenlerin hızı düşürüldü. Yani çok fazla ağır yüklü tren çalışmıyor, daha küçük ölçekte trenler çalışıyor orada. Hızlı trende de dara düşmüş İspanyol sermayesini kurtarmak amacıyla İspanyolların ürettikleri hızlı tren setlerinin dünyada ilk ve tek alıcısı biz olduk.

Marmaray projesi tıpkı 3. köprü gibi doğaya, tarihi değerlere saygısı olmayan bir kentsel dönüşüm projesidir. Kent içindeki TCDD arazilerinin yağmalanmasını özellikle Haydarpa-

şa ve Sirkeci Garda yapılmak istenen kentsel dönüşüm projeleri bu söylemimiz doğrulamaktadır. TCDD ve İBB arasında yapılan protokolle TCDD'ye ait İstanbul'daki sınırdaki 2 milyon m² arazinin kentsel dönüşüme tabi tutulması kararlaştırılmıştır. Marmaray projesinin Avrupa'ya Asya'ya bağlayan bir koridor olacağı söylenegelmektedir. 9. Ulaştırma Şurası'nda Alman Taşımacılık Firması'nın CEO'su dedi ki: "Marmaray'la vagonlarımı karşıya geçmek için bekleme yapacağım sürede gemi ile geçerim." Marmaray tüpü bizim için bir darboğazdır, engeldir.

Bekir Taştan: Demir yolunu Muratlı'dan Tekirdağ'a bağladılar, buraya liman yaptılar, 603 tane feribot kiraladılar, demiryolu yük taşımacılığı için. Şimdilik Derince diye biliyoruz ama Derince'ye sürekli taşıma yapacak. Burada bir taşımacılık kapasitesi var ama başka vagonlar da yapılıyor. Hızla yapılan lojistik köylerle bir şeyleri bir yere hazırlıyor. Bunu da İstanbul'u trensizleştirerek, limansızlaştırarak yapmaya çalışıyorlar.

Tugay Kartal: TCDD'de yaşanan bu gelişmelere bir bütünlük içinde baktığımızda 1995 yılında Dünya Bankası'ndan alınan kredi ile yine Dünya Bankası'nın bir kuruluşu olan Booz Allen & Hamilton Firmasınınca hazırlanan "TCDD'nin Yeniden Yapılanması" adlı raporun dayatma tarzlı önermeleri ile 2000'li yılların başında yine Kanadalı bir firma olan CANAC'ın hazırlanmış olduğu CANAC-A ve CANAC-B adı ile anılan raporlar TCDD'nin Personel azaltılmasını, istasyonların kapatılmasını, tren sefer sayısının azaltılmasını, kar garantili yolcu treni işletmecilik hakkının özel sektöre devir edilmesini, alt yapı ile üst yapının birbirinden ayrılarak özelleştirmenin tamamlanmasını, taşımacılık faaliyetinin rekabete açılmasını, tüm bu işlemlerin hayata geçirilmesi için ise Demiryolu Kanunu'nun meclisten çıkarılmasını önermekteydi. Booz Allen & Hamilton firması zamanında çok daha fazla ileri bir adım atarak kendi hazırladığı demiryolu kanun taslağını TCDD'ye dayatmıştı. Booz Allen & Hamilton 1996 yılında 44 bin 958 olan personel sayısının kademeli olarak indirilerek 2005 yılında 20 bin 250 ye düşürülmesini önermekteydi. TCDD'nin 2011 yılı sözleşmeli personel ve daimi işçi kadro Cetveline baktığımızda 15 bin 340 memur, 8 bin 614 işçi kadrosu olmak üzere 23 bin 954 personel kadrosunun bulunduğunu görmekteyiz. Çalışan sayısındaki yüzde 50 oranında azalma esnek ve çok fazla çalışma ile kapatılmaya çalışılmaktadır. Birçok tren seferi ekonomik olmadıkları gerekçesiyle iptal edilmesine rağmen hala tren üzerinde görev yapan bir personel 2 kişilik çalışma süresince iş yapmaktadır. Fazla ve esnek çalışma, çalışanların iş güvenliğini de tehlikeye sokmaktadır. Mart 2007 tarihinden buyana 8 arkadaşımız hayatını kaybetmiş, 11'in

üzerinde olayda da arkadaşlarımızın vücut bütünlüğü kaybolmuştur.

Kaldırım: AKP'nin bu seçim sonucunu almasında yeni açıkladıkları projelerin sizce etkisi oldu mu?

Bekir Taştan: Tabii görsel bir olay. Bizler ne kadar anlatmaya çalışsak da, ilk yapılan hızlı trenin yanlışlarından bahsetsek de insanlar hızlı treni bir şekilde severek kullanıyor. Double yol gerçekten insanları çok etkiledi. Hem söyleminden ziyade kullandıkları için.

Kaldırım: Kamusal haklarımızdan biri olan ulaşımın geldiği nokta itibarıyla daha insanca yaşanabilir bir kent için nasıl bir dönüşüme ihtiyaç var?

Tugay Kartal: Başta de söylediğim gibi aslında kentlerimizi iyi planlamak gerekiyor. Bu ise şehir plancılarının işi. Ulaştırma planlamasını ise ulaşım plancılarının yapması gerekirken inşaat mühendisleri yapmaya çalışıyor. Ulaştırma üzerine bir okulumuz yok. Bir meslek lisesi vardı. Onu da kapattılar. Ulaştırma uzmanlarına zaman zaman akıl danışılrsa da genellikle son kararı siyasi ve ekonomik karar vericiler vererek ulaşım tercihlerini belirliyorlar.

Ulaşım tercihleri, genellikle de halkın istekleri doğrultusunda değil, sermayenin gerekliliği doğrultusunda belirleniyor. İstanbul'da tramvay niye kaldırıldı ya da niye söküldü sorusunun cevabı burada yatıyor.

Doğrusu nedir diye soracak olursak, doğrusu İstanbul'un ve kentlerin toplu taşımadan yana olması gerekiyor. Toplu taşıma, çeşitli noktalarda kara deniz ve raylı sistemler bir biri ile entegre edilerek hizmet vermeleri planlanmalıdır. Boğaz köprüsünden metrobüs geçirmek yerine tramvay geçirmek daha iyi bir tercih olacaktır. Ama ben metrobüs alacağım deniliyor; metrobüs alınıyor seçimden önce hemen uygulamaya sokularak bir nevi rüşvet olarak değerlendiriliyor.

Kaldırım: Peki ulaşım ücretleri konusunda neler düşünüyorsunuz?

Tugay Kartal: Ben genelde, tüm ulaşım araçlarının insanların yararlanması gerektiğini, ulaşımın bir insanlık hakkı olduğunu, ücretsiz olması gerektiğini düşünüyorum. Bunu da devletin karşılayabileceğini düşünüyorum. Nasıl kurban bayramında, ramazan bay-

ramında ücretsiz taşıyorsa, normalde de ücretsiz taşıyabileceğini düşünüyorum.

Bu yapılamıyor, hayata geçirilemiyor sa bile, sendikaların yapacakları toplu sözleşmelerde en azından ulaşım hakkının ücretsiz olması konusunda ısrarcı olmalılar düşünüyorum. Ya da şöyle olabilir bu, mesai giriş çıkış saatlerinde tüm taşıma araçları bedava olabilir diye düşünüyorum. Minibüs, dolmuş gibi taşımacılık İstanbul'dan tamamen kalkmalıdır. Özel otomobillere de kısıtlama getirilmeli, kentlerin belli noktalarına girmemeleri gerekmektedir. Bu konuda ulaşım planlamacıların öngördüğü "parayı veren özel aracı ile kent meydanına girsin" mantığına da karşı çıkıyorum. Bu da yanlış bir önerme. "Parayı veren çevreyi kirletsin" ile aynı mantığa çıkıyor bu. Yani kent meydanı kent için yaya gezilip nefes alınacağı yerler olmalı. Bu konulara kentlinin kendisinin sahip çıkması, bu tür etkinliklere olabildiğince katılması gerekiyor.

***Birleşik Taşımacılık Sendikası**



Serbest Kürsü İstanbul'un Ulaşım Projelerinde Arkeolojinin Yeri

İstanbul, eğitim, ticaret ve endüstriyel bir merkez olmasının yanı sıra köklü tarihi geçmişi ile de son derece önemli bir merkezdir. Ayrıca coğrafi konumu sebebiyle de bir çekim merkezi haline gelmiş olan İstanbul'a talep, her geçen gün artmaktadır. Artan bu talep uzun yıllardır sorunlu olan İstanbul'un ulaşımını daha da sorunlu hale getirmektedir. 19. yüzyılda Tarihi Yarımada'da yapılmış olan demiryolu

sistemi bölgenin deniz ulaşımının geri planda kalmasını etkilerinden biridir ve deniz ulaşımı halen yeteri kadar kullanılamamaktadır.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa ve Amerika'da ortaya çıkan çarpık kentleşme sorunu İstanbul da önemli ölçüde yaşanmaktadır. Kent son derece plansız olarak genişlemekte olup ortaya çıkan bu plansız kentleşme ulaşımı da karmaşık hale getirmektedir. Bu nedenlerle İstanbul'da ulaşım çözümlerini aramış ve bu çözümlerinde biri olarak 1987 yıllarında metro çalışmalarına başlanmıştır. 1987 yılından bu yana farklı pek çok ulaşım projesine imza atılmıştır. İstanbul için büyük önem taşıyan Tarihi Yarımada da bu projelerin merkezlerinde biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bugün Tarihi Yarımada içinde yürütülen pek çok ulaşım projesi içinde Marmaray Tüp Geçit Projesi, Metro Projesi ve çalışmasına yakın zamanda başlanacak olan Karayolu Tüp Geçit Projesi yer almaktadır.

Marmaray Tüp Geçit Projesi ve Metro Projesi Tarihi Yarımada içinde birbirine paralel olarak yürütülen iki önemli projedir. Bu projelerin beraberinde getirdiği arkeolojik kazılar, Tarihi Yarımada'nın tarihinin bilinenden çok daha eskiye gittiğini kanıtlamıştır.

Ancak tüm bu projeler devam ederken karşılaşılan en büyük sorunun arkeolojik çalışmalardan kaynaklandığı, bu çalışmaların projelerin önünü tıkadığı gibi yargılar kamuoyuna sunulmaktadır. Ancak, Tarihi Yarımada gibi geçmişi çok önemli izler taşıyan bir bölgede yürütülecek her çalışmada şüphesiz ki "Arkeolojik kazılar" projeye dahil olmalıdır. Esasında ulaşım projelerinin önemli sorunu arke-

olojik kazılar değil, Tarihi Yarımada içindeki ulaştırma projelerine arkeolojik çalışmaların yok sayılarak başlanmasıdır.

İstanbul'da yürütülen ve yürütülecek olan büyük çaplı ulaşım projelerinde elbette ki en önemli çözümlerden biri toplu taşıma sistemleridir. Ancak bu amaca hizmet eden projelerin, İstanbul'un tarihi geçmişi göz önünde bulundurulmadan, yalnızca bir inşaat ve ulaşım projesi olarak görülmesi sorunların ana nedenini oluşturmaktadır. Sadece İstanbul değil tarihi geçmişi önemli olan tüm kentlerde uygulanan ulaşım projelerinin mühendislik ve mimarlık yönlerinin yanı sıra arkeolojik çalışma gerektiren projeler olarak da ele alınması yaşanan sorunların giderilmesi konusunda önemli bir noktadır. Önemli bir diğer konu ise çalışmalarında ortaya çıkarılan arkeolojik buluntuların projeyi nasıl etkileyeceğinin öngörüsünün yapılması için proje güzergahlarının arkeolojik etütlerinin yapılması, bunlara bağlı olarak projelerin alternatifli geliştirilmesi, çıkabilecek kalıntıların korunması konularının da değerlendirilmesidir.

İstanbul'da bugün çalışmaları halen devam eden Metro ve Marmaray projelerinde, projelendirme aşamasında yalnızca bir inşaat ve ulaşım projesi olarak ele alınmıştır. Mimari proje ve arkeolojik araştırma, süreç çok sonra dahil edilmiştir. Bu geç kalımlı zengin tarihi mirasa sahip kente yapılan raylı sistem kazılarının kısa sürede arkeolojik kazılara dönüşmesinde çözülmesi kolay olmayan sorunlara yol açmıştır ve ortaya çıkan sorunların faturası Arkeoloji Bilimi'ne kesilmiştir.

Tüm bunlar göz önüne alındığında

yakın zamanda çalışmalarına başlanacak olan Karayolu Tüp Geçiş Projesi'nde aynı sorunların yaşanmaması için proje güzergâhının gerekli etütler yapılarak yeniden ele alınması gerekliliği kaçınılmazdır.

Söz konusu proje hattı üzerinde, Bizans'ın önemli saraylarından biri olan Boukoleon Sarayı yer almaktadır. Proje tamamlandıktan sonra da, Tarihi Yarımada'nın, Tüp Tünele geçiş güzergahı olarak kullanılacağı açıktır. Bu durumda sadece Boukoleon Sarayı'na değil Tarihi Yarımada'daki önemli pek çok yapı Yarımada'ya gelecek araç ve bunların fosil yakıtlarından da zarar görecektir. Son yıllarda gerçekleşen benzeri yatırımların sur içi ve yakın çevresinde yarattığı olumsuz etkiler artık tüm kamuoyu tarafından bilinmektedir. Buna rağmen, uzmanların, projeler başlamadan önce, arkeolojik kalıntıları ile karşılaşılacağını ve Tarihi Yarımada için doğuracağı olumsuz etkileri açıkça dile getirmesine rağmen önlem alınmaması ya da proje başladıktan sonra alelacele önlem alınmaya çalışılması artık kamuoyunu tatmin etmeyecektir. Bu tür olumsuz gelişmelerin UNESCO Miras Listesi'nden çıkarılmakla karşı karşıya olan İstanbul'u daha da zor durumda bırakacağı ve kentin tarihi ve arkeolojik dokusunun hızla kaybedileceği endişesi taşımaktayız.

* *Arkeologlar Derneği İstanbul Şubesi*

Görüş

Tayfun Kahraman*

“Ulaşım hakkı mücadelesinde trafik sorunları ya da ulaşım pahalılığı nedeniyle kent içi trafik istatistiklerine girmeyen yüzde 80'in hakkını savunmak ilk yapılması gereken iş olmalıdır.”

Kaldırım: Bir temel hak olarak ulaşım İstanbul özelinde nasıl değerlendirilebilir? Ulaşım yatırımlarının mevcut durumunu nasıl özetleyebilirsiniz?

Tayfun Kahraman: İstanbul'da esasında ulaşımın engellenen bir hak olduğunu söylemek gerekir. Rakamlara baktığınızda İstanbul'da ortalama günlük 21 milyon seyahat yapılıyor. İstanbul'un nüfusu resmi rakamlarda 12.5 milyon; bunun 14 milyon olduğunu düşünürsek, kişi başına 1,5 ile 1,7 arasında seyahat yapıldığını görürüz. O zaman İstanbul'da ulaşım bir hak olarak sunulmadığı için kentte yaşayanların hareket etmediği sonucunu çıkarabiliriz. Çünkü çağdaş kent örneklerine bu sayı kişi başına günde 3,5 hafta Londra'da 4'e ulaşır. Yani insanlar gün içinde işlerine gidiyorlar, evlerine dönüyorlar ve oradan sosyal

bir aktiviteye katılıp yeniden evlerine dönüyorlar.

İstanbul'da trafik probleminden çok bahsediyoruz ama İstanbul esasında ulaşmayan bir kent. Bir temel hak olarak ben bu nedenle özellikle İstanbul'da ulaşımın sunulmadığını düşünüyorum. Yapılan yatırımların ise hak olarak tanımlanan ulaşımın sağlanmasından çok uzakta kalan yatırımlar olduğu aşikar. Bunlar nelerdir; örneğin 7 tepe 7 tünel projesi. Tamamen lastik tekerlekli araçlar üzerine kurgulu ve şu anda birçoğu tıkanma noktasına gelmiş projeler. Bugün 2 tanesi açıldı ve ikisi de tam kapasite ile çalışıyorlar. Oysa ulaşım üzerine bir plan proje yaparken 15 yıl sonraki projeksiyonuna göre yapmak gerekir. Ama bunlar şu anda 1-2 yıllık olmasına rağmen maksimum seviyesine ulaşmış durumdadır. Demek ki İstanbul'da ulaşım yatırımları yanlış yönlendiriliyor. Çünkü İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bütçelerine baktığımızda geçen yılki bütçesi 6,5 milyar lira bu bütçenin 4,2 milyar lirası ulaşıma harcanmış ama buna rağmen İstanbul'da ulaşımında bir rahatlama görülemedi.

Kaldırım: Ulaşım için tüm dünyada raylı sistem çözümleri hızla artarken Türkiye genelinde ve özellikle İstanbul'da genişleyen yollar, kavşaklar, yeni otopanlar, tüneller ve köprülerle çözüm getirilmeye çalışılmasının sebebinin neye bağlayabilirsiniz?

Tayfun Kahraman: İstanbul'da ulaşım çözüm önerisi olarak yapılacak şey, raylı sistemle kurgulu bunu denizle bütünleştirebilen bir sistem. Ancak bu şekilde İstanbul'da ulaşım sorununu çözebilirsiniz. Bence bu sebeple Marmaray projesi çok ilginç bir örnek; Marmaray tek yönde 150 bin kişi taşıma kapasitesinde, bunun kapalı olduğu saatleri de düşüldüğümüzde günde 3 milyon insan taşıyacak durumda. Bugün köprülerden 1,1 milyon insan taşıyor ve köprüler yüzde 300 kapasite ile çalışıyor. Demek ki Marmaray 4 köprü'nün taşıyabileceği yolucuyu taşıyacak kapasitede.

Marmaray açıldığında İstanbul'da çok enteresan bir tablo ortaya çıkacaktır. Çünkü durakların hepsi tıkalı durumda. İnsanlar Sirkeci'de indikten sonra nereye gidecekler veya hangi taşıma aracına ulaşıp kentin diğer bölgelerine sirküle olacaklar? Bir an için tramvay ile olduğunu düşünürsek, turistler İstanbul'a geldiğinde tramvayı bir kullanmayı deneyin, binemiyorsunuz. Zaten tramvay kapasitesini doldurmuş durumda. Bunların hepsi büyük ölçekli bir ulaşım planı ile çözülmesi gereken durumlar iken proje bazında bunları ele almak daha fazla problem üretiyor.

1997 yılında yapılmış İstanbul'un bir ulaşım planı var. O planda da örneğin Yenikapı transfer merkezi ve oradan Bakırköy ve Taksim'e bazı güzergahlar var. O plan yapılmış olsaydı raylı

sistemlerle yapılmış olacaktı. Bu planın 15 yıllık projeksiyonu 1 yıl sonra dolacak ve yeni bir ulaşım planı şu anda yapılıyor. Fakat İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu projelerin hiç birini bu planlara bağlı olarak yapmadı. Dolayısıyla planla getirilmiş kararlar değil bu projeler. Bu projelerin hepsi yeni üretilen siyasi projeler. Yatırımların hepsi bu plansız projelere gitti ve birbirinden kopuk başıboş projeler İstanbul'da var oldu. Projeler ile bir arz yaratılıyor ama bu arzın oluşturduğu talebi karşılayacak diğer hatlar kurgulu değil. Diğer taraftan metrobüs denen bir ulaşım faciası var. Daha açıldığı gün ulaşım tarihine geçecek şekilde maksimum kullanım düzeyiyle başladı. Ama açıldığı gün E5 üzerindeki trafik yüzde 15 azaldı. Demek ki siz toplu taşıma sağladığınızda insanlar bunu kullanıyorlar. Tabi metrobüse binmek mümkün değil veya bir aracın arızalanması durumunda saatler süren bir bekleme süresi oluşuyor.

Kaldırım: İstanbul'da ulaşım bir hak olarak topluma ücretsiz sunulabilir mi?

Tayfun Kahraman: Evet sunulabilir. Bu belli saatlerde yoğunlaşan toplu taşıma talebini, pik saatler öncesi ya da sonrasına yönlendirmek için bir araç olarak da kullanılabilir. Örneğin İstanbul için toplu taşıma talebinin çok yoğun olduğu 07-09 saatlerinde ücretli taşıma sürdürülürken sabah 06-07 arası ile 09-11 arası ve akşam aynı mantıkla düzenlenmiş saat cetveli ile ücretsiz taşımacılık yapılabilir ve bu sistem toplu taşıma kapasitesini de artıracaktır. Ayrıca öğrenciler için toplu taşımanın ücretsiz kullanım yolları da yaratılabilir. Yerel yönetimler bu bütçeleri karşılayabilecek gelire sahip.

Kaldırım: 3. Köprü, Avrasya Tüneli gibi projeler, ulaşım sorununun çözümüne yönelik olarak mı planlanmıştır. Değilse bu projelerin asıl hedef nedir?

Tayfun Kahraman: İki projenin özellikleri farklı olsa da ikisinin de yapım amaçlarının ulaşım sorununa çare olmak olmadığı açıkça görülüyor. Bildiğiniz gibi; TMMOB Şehir Plancıları Odası olarak bu iki proje hakkında da birer değerlendirme raporu hazırladık ve kamuoyu ile paylaştık. Bu rapor çalışmalarını sonrasında bilimsel veriler ile ortaya çıktı ki, her iki proje de fizibil değil. Ulaşım sorununu çözmeye yardımcı olmanın aksine, lastik tekerlekli araçlar için yeni ulaşım talepleri yaratılmasına neden olarak sorunuzu daha da büyütüyorlar. Kent içinde lastik tekerlekli araç kullanımına yardımcı olan projelerden vazgeçilerek raylı sistemlere yönelmek gerektiği herkes tarafından kabul görülürken, bu yönlü projelerin ulaşım çözüm olmayacağı da herkesin kabulü. Bu projeler ile asıl hedefin –özellikle 3. Köprü için– sadece yeni yerleşim alanları açmak olduğu açıkça ortadadır.

* *Şehir Plancısı*

Haberler

Avrasya Tüneli İçin Göstermelik Paydaş Toplantısı

Europa Nostra Derneği, 26 Şubat 2011'de temeli atılarak yapım sözleşmesi imzalanan Avrasya Tüneli Projesi kapsamında düzenlenen "Paydaş Katılım Planı" sürecinin yurt dışı kredi kuruluşlarından kaynak temin etmeye yönelik olduğunu bildirdi. "Avrasya Tüneli Projesi" ile ilgili "Paydaş Katılım Planı" kapsamında görüş bildirmek için davet edildiklerini bildiren dernek yetkilileri bu aşamada yapılan bir davetin zamanlaması ve kapsamının çok dikkat çekici olduğunu dile getirdiler. Dernek yetkilileri, araştırmaları sonucunda Paydaş Katılım Planı sürecinin yurt dışı kredi kuruluşlarından kaynak temin etmeye yönelik olarak yürütülmekte olduğunu anladıklarını söylediler. Açıklamada, herhangi bir planda yer almayan Avrasya Tüneli Projesinin koruma ilkeleriyle çeliştiği, Tarihi Yarımada'yı tehdit ettiği, trafik yoğunluğuna sebep olacağı, tünel içinde birikecek zehirli gazların çevre sorunları yaratacağı ve projenin mevcut silüeti bozacağı vurgulandı. Avrasya Tüneli, kentsel rantın ne kadar büyük ve vazgeçilmez olduğunu gösteren çılgın projelerden biri. "Kanal İstanbul", 3. Köprü ve Galataport gibi bu ucube proje de kenti işçi sınıfını ve yoksulları hiçe sayarak şekillendirme çabalarının bir ürünüdür.

Bedrettin Mahallesi'nin Tarihi Moloz Oldu

Kentsel dönüşüm alanlarından biri olan Bedrettin Mahallesi, önce çocuk parkının ve basket sahasının yıkımı; ardından da bir ahşap binada çıkan şüpheli yangın ile gözleri üstüne çekmişti. Tamamen kül olan tarihi binanın ardından sit alanı olan Mahalle'de bazı kişilerce evlerin içinin ve dışının rölövelerinin alınmaya çalışıldığı haberleri gelmişti. Arkasından devam eden Kasımpaşa Lisesi'nin bahçe duvarının yıkılarak küçültülmesi, sokaklarda yapılan kazı çalışmaları ve kaldırımların yok edilmesi ise sit alanı olan bölgede hangi kararlar bunların yapıldığını sorgulatmış, mahalle sakinleri eylem ve protestolarla bu duruma tepkilerini göstermişti. Mahalleden şimdi de kazılardan çıkan tarihi mezar taşlarının moloz niyetine atıldığı haberleri geliyor. İş makineleri de bir süredir bölgede faaliyetlerini sürdürüyor.

Abant Gölü Hukuka Rağmen Ranta Açılıyor

Dünyanın sayılı doğal güzelliklerinden Abant Gölü ve çevresi, bölgeyi turizme "kazandırmak" isteyen Bolu İl Özel İdaresinin düzenlemeleri yüzünden yok olmak üzere.

Abant Tabiat Parkı yönetimini Temmuz 2009'da Milli Parklar Genel Müdürlüğünden devralan Özel İdare, ilk iş olarak göl seviyesini yükseltmek ve yüzeyini genişletmek amacıyla, yasalara aykırı olarak gölün kuzeyindeki tahliye kanalına 165 cm'lik set inşa etti. İdare ayrıca taşıt trafiğini sınırlandırması gerekirken bölgeye ulaşan yolun genişliğini 8 metreden 12 metreye çıkardı.

Şehir Plancıları Odası, Abant Tabiat Parkı'nın Bolu İl Özel İdaresine devrinin Abant Tabiat Parkı Uzun Devreli Gelişme Planı'na, Milli Parklar Kanunu'na ve kamu yararına aykırılığı nedeniyle yürütmenin durdurulması ve iptali için Sakarya Bölge İdare Mahkemesi'nde dava açtı. Geçen ay kararını açıklayan mahkeme de İdare'nin yaptığı ve yapmayı planladığı faaliyetlerin ekolojik dengeye zarar verdiğini, ayrıca gelişme planına aykırı olarak yeni yollar açıldığını belirledi. Bu nedenle devrin hukuka aykırı olduğunu bildiren mahkeme, yürütmenin durdurulmasına karar verdi.

Ancak bu karara rağmen şimdiye kadar yapılanlar sebebiyle oluşan zarar ciddi boyutlara ulaştı. Abant İzzet Baysal Üniversitesi Mimarlık Bölüm Başkanı Prof. Dr. Mehmet Tuncer, yayınladığı makale ile katliamın boyutlarını göz önüne serdi. Abant Gölünü piyasaya açmak isteyenlerin uzman görüşü bile almadan, üstelik yasalara aykırı olarak inşaata başladıklarına dikkat çeken Tuncer, bölgeye özgü birçok canlı türü ve doğal bitki örtüsünün varlığının tehlikede olduğunu vurguladı. Profesör Tuncer'e göre 55'i endemik (bu bölgeye özgü) 664 bitki türü ile 15'i endemik 558 hayvan türünü barındıran Abant'taki tahribatın 100 yılda giderilmesi mümkün değil. Abant gölünde turizm adına gerçekleştirilen doğa katliamının ve yıkımın tek amacı sermayeye rant transferidir. Sermayenin rant hırsıyla katlettiği doğayı korumanın yolu ezilenlerin ve emekçilerin örgütlü mücadelesinden geçiyor. Çünkü kapitalizmin varlığı çevrenin yaşamasının önündeki en büyük engeldir ve doğayı kurtaracak yegane güç devrimci işçi sınıfıdır.

Gerçekten "Çılgın" Bir Proje!

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, seçim kampanyaları sürecinde bir yıldır merakla beklenen "çılgın projeyi" açıkladı. Erdoğan'ın "İstanbul, artık içinden iki deniz geçen bir şehre dönüşecek" diye tanıttı. Marmara denizi ile Karadeniz arasında yapılacak olan yaklaşık 45, 50 kilometrelik kanalın tam yerini ve maliyetini şimdilik gizli tuttu. Ayrıca kanalın yapılacağı alanda oteller, kongre-fuar merkezi, konutlar ve yıllık 60 milyon kapasiteli bir havalimanından oluşan yeni bir şehir de inşa edilecek.

"Çılgın Proje" ülkenin seçim atmosferinde bir iki günlük gündem oluştururken meslek odalarından ve kentle ilgili çevrelerden olumsuz tepkiler aldı. Uzmanlar, 3. Köprü ile bağlantısı da sağlanacağı söylenen Kanal'ın İstanbul'un son orman ve tarım arazilerini yok edeceği görüşünde birleşiyorlar.

Erdoğan'ın Çılgın projesi anıtsal bir çevre katliamı niteliğini barındırıyor ve rant kokuyor. 3. Köprü ile başlayan süreç bu proje ile doruk noktasına çıkıyor. Bu proje ile kentin, doğanın ve esas olarak geleceğimizin satılacağı anlaşılıyor.

Orman Talanı İçin Müjde

Çevre ve Orman Bakanı Veysel Eroğlu, 2B orman arazileri ile ilgili kadastro çalışmasının yüzde 95 oranında bittiğini; eylül veya ekim ayında kanun taslağı ile meclise sunulacağını açıkladı.

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın talimatı ile çalışmalar yüzde 100 tamamlanınca konunun Meclis'e taşınacağını ifade eden Eroğlu, "Kimse'nin mağdur edilmemesi ve sorunsuz tapu verilmesi için başlattığımız çalışmalar eylül veya ekim ayında tamamlanacak. Kanun taslağı dahi hazır olan düzenleme sonbaharda kesin çözüme kavuşturulması için meclise gelecek." dedi.

Türkiye'nin her bir metrekaresine yenden rant değeri kazandırılarak, satışa sunulduğu süreç devam etmekte... Çevre ve Orman Bakanı'nın açıklaması da devlet eliyle ve geleceğimize rağmen yürütülen bu politikanın bir göstergesidir.

İstanbul'da Çadırkent Alanlarını Lüks Siteler İşgal Etti

17 Ağustos afetinin ardından Bayındırlık Bakanlığı İstanbul'da çadır kent kurulacak arazilerin tespitini yapmıştı. Ağırlıklı olarak depremde riskli ilçelerde yapılan bu tespitlerde aralarında parkların; Hazine'ye ya da şahıslara ait arazilerin bulunduğu 480 bölge çadır kent alanı olarak belirlenmişti. Geçen on yıl içinde arazilerin birçoğunda inşaatlar yükselmeye başladı. Akşam gazetesinin haberine göre 2009'da kaymakamlıklar tarafından yapılan tespitlerde 480 çadır kent arazisinin 200'ünde konut ya da işyeri yapıldığı, bu nedenle çadır kent arazisi özelliğini yitirdiği belirlendi. 2010'da 39 ilçe kaymakamlığı yeniden çadır kent arazileri üzerinde bir değerlendirme yapıp envanter çıkardı ve bir yılda 40 çadır kent arazisinin daha kaybolduğu anlaşıldı. Daha önce ilçelerin deprem önceliklerine göre planlamalar yapılmıştı. Her ilçe için ortalama 15 çadır kent ve toplanma alanı planlanmıştı. 10 yılda İstanbul'un nüfusu artartırken çadır kent ve toplanma alanlarının kaybolması nedeniyle şimdi İstanbul'da her ilçeye sadece 6 çadır kent alanı düşüyor.

Çadır arazilerine lüks konutlar inşa edilmesi, sermayenin rant uğruna deprem gibi çok önemli bir tehdidi bile göz ardı edilebildiğinin göstergesidir. Kentsel dönüşüm projelerinde ortaya çıkan sınıf tercihi ve emekçilerin yoksullaştırılma süreci, bu haberde görüldüğü gibi emekçilerin geleceklerini de yok sayacak hale gelmiştir. Bu güne kadar mevcut yap stokunun güçlendirilmesine dair herhangi bir politika üretilmediği düşünülürse, depremden kurtulmayı başaran halk için görünen tek yol lüks konutlarda yaşamayı talep etmek olacaktır.

Gün Dilovası'nda Harekete Geçme Günüdür

Kocaeli Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Onur Hamzaoğlu, Ocak 2011'de Kocaeli'nin Dilovası ve Kandıra ilçelerinde hava kirliliği ve biyolojik materyallerle ilgili ölçüm sonuçlarının bir kısmını açıklamıştı. Açıklamalar sonucunda önem alması gereken yetkili mercilerden Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanı Ak Partili İbrahim Karasmanoğlu ve Dilovası Belediye Başkanı Cemil Yaman, Prof. Dr. Onur Hamzaoğlu hakkında 'halkı galeyana getirdiği' iddiasıyla savcılığa suç duyurusunda bulundu.

Peki bu denli rahatsızlık yaratan araştırmalar ne söylüyordu? Onur Hamzaoğlu, 8 Haziran'da Kocaeli'nde

düzenlediği basın toplantısı ile araştırmalarının tüm sonuçlarını açıkladı. Hamzaoğlu'nun araştırmalarına göre havadaki toz miktarının uzun vadeli değeri, Avrupa ve ABD çevre ajanslarının belirlediği standartlarının Dilovası'nda 3,5, Kandıra da 1,7 kat üzerindeydi.

Dilovası'nda 2001- 2005 yılları arasında meydana gelen 385 ölüm olayının 117'si kanserden olduğu ve günümüz araştırmalarında, kirliliğin yalnızca Dilovası değil Kandıra'da da riske dönüştüğü göz önünde bulundurulduğunda, Hamzaoğlu'nun şu sözleriyle hareket etmek de önem kazanıyor; "Artık var mı, yok mu tartışmasını bırakalım. Gün tartışma günü değil, artık bunu bertaraf etme günüdür."

Sermaye Diyarbakır'da İki Dilli Yaşama Geçti

Türkiye'de ilk kez bir konut projesinin tanıtımı Türkçe ve Kürtçe olarak yapıldı. Diyarbakır'da inşasına başlanan Kırklardağı Konakları projesi "Bixer be" ve "Hayırlı olsun" sloganlarıyla duyuruldu. Anadolu Aslanı Yapı tarafından inşasına başlanan Kırklardağı Konakları projesinin diğer dikkat çeken yanı yönetim kurulu başkanlığının Emekli Yarbay Ufuk Eser Subaşı tarafından yapılması oldu. Diyarbakır'a 10 kilometre mesafede bulunan Kırklardağı mevkiinde inşaatı başlayan projenin yöneticileri, içinde otel, küçük ve büyük yüzme havuzları, tenis kortları, amfi tiyatrosu, çocuk oyun alanları ve yürüyüş parkurlarının da yer alacağı ve geleneksel yaşam tarzını değiştirmeyi hedeflediklerini söylüyorlar.

Emlak siteleri ve gazetelerde büyük bir sahiplenme ile karşılanan Kırklardağı Projesi sermayenin herhangi bir etnik sınırı olmadığını da kanıttır. Hatta gerekirse sınırlar kolaylıkla açılımlara dönüşebilir. Sermaye tarafından oluşturulacak bu açılımın doğal niteliği aynı batı kentlerinde olduğu gibi kentsel rantı artırarak sınıfsal ayrımları körüklemek olacaktır.

Favelalar Dünya Kupası ve 2016 Olimpiyatları İçin İşgal Ediliyor

Brezilya polisi, 2014 Dünya kupası ve 2016 Olimpiyatları öncesinde gerçekleştirilen operasyonlar kapsamında Rio de Janeiro'nun en büyük gecekondu mahallelerinden birini işgal etti. Gecekondu mahallesi, Mangueira, Dünya Kupası'nın final maçının oynanacağı Maracana stadyumuna oldukça yakın. Baskını daha önceden duyuran polis, memur ve özel timlerden oluşan 800 kişilik bir grupla Mangueira mahallesine girdi. Sabahın erken saatlerinde yapılan operasyon-

larda zırhlı araçlar ve helikopterler de kullanıldı. O Globo gazetesi, operasyon sırasında helikopterlerden aranan suçluların resimlerini içeren el ilanları atıldığını yazıyor. Helikopterlerden ayrıca üzerinde mahalle sakinlerinin uyuşturucu ve silah kaçakçılarıyla ilgili ihbarda bulunabilecekleri polis numaralarının yazılı olduğu kağıtlar da atıldı. Mangueira, yetkililerin yakın zamanda Brezilya'da işgal ettiği on sekizinci gecekondu mahallesi oldu.

Uluslararası güçlerin kurguladığı Dünya Kupası, Olimpiyatlar, Kültür Başkentleri adları altında yürütülen organizasyonlar, yarışmalar her yıl başka bir ülkede daha fazla rekabet etmek, daha "temiz" bir ülkeyi misafirlerine sunmak amacıyla kentlerin var olan sosyal dokusunu, kültürünü ve tarihini yok etmektedir.

Çadırda Yaşam Mücadelesi

Çingeneyiz.org'da verilen habere göre Ataşehir Kaymakamlığı'nın yanı başındaki çadır ve barakalarında yaşam savaşı veren Roman ve Abdal kökenli aileler, tahliye edilecekleri haberini aldıklarından beri endişeli bekleyiş içindeler.

Yine sitede verilen haberde İstanbul'un Küçükbakkalköy bölgesi Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminden beri önemli Çingene yerleşimlerinden biri olduğu, başlangıçta göçebe Çingenelerin kışları geçirdiği belli başlı birkaç bölgeden biri olan bölgenin, daha sonra Orta Anadolu'nun çeşitli illerinden gelen Abdalların ve çevre ilçelerden gelen Romanların yerleşmesiyle birlikte büyük bir mahalleye dönüştüğü anlatılmaktadır. 1990'ların sonlarında bölgedeki rant değerinin artışı ile bir kısmı tapulu olan evlerini çok küçük bedellere satarak mülksüzleşme ile karşı karşıya kaldıkları da belirtilmekte. Çingene yerleşim yerleri dışında hem yüksek kira bedellerini ödeyemeycekleri hem de Çingene olmayanlar tarafından dışlanmaya maruz kalmaları nedeni mahalle sakinlerinin büyük bölümü burada her türlü altyapı hizmetinden mahrum kalarak, çadır ve barakalar da yaşamlarını sürdürüyorlar. İkametgahları da olmadığından sağlık, eğitim gibi temel hizmetlerden de yoksunlar.

Şehrin rant değerinin artışı üzerinden geliştirilen politikaların gün geçtikçe sertleşmesi yoksulların yaşamını her türlü anlamda tehdit eder durumdadır. Bu nedenle tam da bu günlerde sosyal haklar mücadelesi daha önemli bir yer tutmaktadır.

