

TMMOB KOCAELİ  
İL KOORDİNASYON KURULU

6-7-8 MAYIS 2011

YER: İZMİT HALKEĞİTİM MERKEZİ



# KOCAELİ KENT SEMPOZYUMU 2011



KENT VE YAPILI  
ÇEVRESİ



ULAŞIM



SANAYİ



EĞİTİM-KÜLTÜR-SANAT



EKONOMİ



DOĞAL VE KÜLTÜREL  
KAYNAKLAR



AFETLER



ÇEVRE



YEREL YÖNETİM



TMMOB KOCAELİ İKK KENT SEMPOZYUMU II SONUÇ BİLDİRGESİ





**KENT SEMPOZYUMU II**  
**SONUÇ BİLDİRGESİ**

**6 - 7 - 8 Mayıs 2011**

**KOCAELİ**



## **GİRİŞ**

2007 yılında yapılan ilk kent sempozyumunda elde edilen, kente dair tespitlerden yola çıkarak 2010 yılında II. Kent sempozyumunun hazırlıklarına başlanmıştır. İlk olarak, önceki sempozyum ve yaşanan 3 yıllık süreç değerlendirilmiş ve kentin baskın kimliği ve kent ekonomisinin itici gücü olan sanayinin önemi ile, yeni sempozyumda; “KAOTİK SANAYİ KENTİ” yerine “YAŞANABİLİR SANAYİ KENTİ” ne ulaşmanın yollarının aranması planlanmıştır.

Aynı zamanda, birçok sorunu zaten ilk sempozyumda ve sonraki kentsel etkinliklerde tespit edilmiş olan kentimiz için bu sempozyumun, ÇÖZÜM ÖNERİLERİ İÇEREN bir etkinliğe dönüşmesi hedeflenmiştir.

Öncelikle mevcut birikimin değerlendirilmesi ve yeni sempozyumun programlanması için, meslek odaları, sivil toplum örgütleri, üniversite, konunun ilgili uzmanları ve yetkilileri ile toplantılar yapılmış, basın aracılığıyla sempozyum süreci kent ile paylaşılmıştır.

Sempozyuma hazırlanmak amacıyla, farklı disiplinlerden toplam 70 TMMOB mensubunun katılımı ile 9 ayrı alanda çalışma komiteleri oluşturulmuştur. Komiteler kendi alanlarında yaptıkları çalışmalar sırasında, ilgili kurum, kuruluş, sivil toplum örgütü, dernek bileşenlerinin katılımı ile büyümüş ve çalışma alanlarını da genişletmişlerdir.

Sempozyumun hem farklı katılımcılarının olması ve daha dinamik biçimlenmesi, hem de diğerlerinden farklı olarak “Kent Sempozyumu” olması, yani kentlileri bir araya getiren bir kent etkinliği olması nedeniyle, her yaş grubu için etkinlikler düşünülmüş, yarışmalar ve sergiler gerçekleştirilmiştir.

Bu etkinlikler kapsamında, sempozyuma hazırlık sürecinde “Kent Belge’Seli - Fotoğraf Yarışması” ile “Düşlerde Kocaeli - İlk ve Orta Öğretimler Arası Öykü Yarışması, “Yol ve Yolculuk - Karikatür Yarışmaları” ile çeşitli söyleşiler, paneller, toplantılar yapılmıştır.

**Tüm bu hazırlık çalışmalarının ortaya çıkardığı birikim ile 6-7-8 Mayıs 2011 tarihlerinde gerçekleşen sempozyumda; “Maksimum fayda ile ortak aklın birlikteliğinde kente ve yaşama dair çözüm üretmek için”, yetkili idareler, bilim ve kent dostları bir araya gelmiş ve 11 oturum, 48 bildiri - sunum, 2 panel ile hem bilgi paylaşımı hem de sağlıklı yaşam için öneriler tartışılmıştır.**

6-7-8 Mayıs 2011 tarihinde İzmit Halk Eğitim Merkezi’nde gerçekleşen “Kocaeli Kent Sempozyumu”nun ikincisinde gerçekleşen oturumlar şu başlıklardadır:

- Kent ve Planlama
- Sanayi
- Dönüşüm, Konut ve Yapılı Çevre
- Çevre ve Enerji
- Çevre Yönetimi
- Doğal Potansiyeller ve Turizm
- Afetler
- Ulaşım
- Yapılı Çevre, Estetik, Silüet ve Tarihi Miras
- Engeller, Riskler ve Kentli Hakları
- Eğitim-Kültür-Sanat

*Bu oturumlar dışında "Seka Alanının Geleceği" ve "Kocaeli 2023" başlıklı 2 ayrı panel gerçekleştirilmiştir.*

*Kente çok ciddi katkı sunacağını düşündüğümüz II. Kent Sempozyumunun programı kapsamında gerçekleşen tüm sunumlar ve tartışmalar, hazırlık süreci etkinlikleri ve zaman yetersizliğiyle sunulamayan önemli bildiriler, sempozyum kitabında yayınlanacak olup, yayın hazırlıkları devam etmektedir.*

***TMMOB Kocaeli İl Koordinasyon Kurulu olarak, sempozyumda öne çıkan görüşlerden hareketle, kente ve yaşama dair öncelikli sorunlarımızı ve önerilerimizi kentin tüm disiplinleri, yaşayanları, yöneticileri, kurum ve kuruluşları ile paylaşmak istiyoruz. Bilimsel verilere ve araştırmalara, bilgiye, tecrübeye, uzmanlığa dayalı sunumlardan ve toplumun sesi olarak ortaya çıkan beklentilerden yapılan bu çıkarımların, "Yaşanabilir Sanayi Kenti " ne ulaşmak amacıyla dikkate alınmasının önemi ile tüm kamuoyuna sunarız.***

**TMMOB  
Kocaeli İl Koordinasyon Kurulu**

## KENT VE PLANLAMA

*1980 sonrası ülkemizin eklemlemeye çalıştığı liberal ekonomiler ve küresel düzende, bütüncül planlamadan çok, projeci ve parçacıl yaklaşımların ön plana çıktığı bir planlama anlayışına geçilmiştir. Bu doğrultuda tüm dünya ülkelerinde, uluslararası sermayenin yatırımlar yapacağı ve dünya kenti olması hedeflenen bir küresel kent seçilmeye başlanmıştır.*

*Küresel ölçekte “yarışan kentler” kavramına kendini kaptıran yerel yöneticilerimizin arayışları da hızlanmış ve küresel satışa uygun projeler gündemde yerini almaya başlarken, “bütüncül planlama” kavramı da yerini “projeci” yaklaşımlara terk etmiştir.*

*Ülkemizde, dünya kenti vasfını İstanbul üstlenmiş, bu doğrultuda İstanbul, mevcut sanayisi ile buna bağlı sektörlerini desantralize ederek, kültür ve turizm kentine doğru dönüşmeye başlamıştır. İstanbul’ un küresel kent vizyonu ile örtüşen bu durumuna bağlı olarak alınan kararlar ve yapılan planlamalar, komşu illeri-bölgeleri ve en çok da İstanbul’un hemen yanı başındaki ilimizi etkilemektedir.*

*Mega kent İstanbul, üzerindeki fonksiyonel yükleri artık taşımakta zorlanmaktadır ve çözüm olarak alternatif çıkış kapıları ile yükünü azaltma yoluna gitmektedir.*

*Bu doğrultuda, İstanbul’da yer seçmiş olan ve halen faaliyetlerini sürdüren, ancak güncel ilişkiler bütününde artık İstanbul’da konumlanmasının herhangi bir avantajı kalmamış olan işletmelerin ve faaliyetlerin, Marmara Bölgesi içerisinde alternatif yerlere taşınması planlanmıştır.*

*2007’de İstanbul planları hazırlanırken Marmara Bölgesi dikkate alınmış, kentler arasında bazı protokoller yapılmış ve Marmara kentleri planları ile İstanbul planları uyumlu hale getirilmek istenmiştir.*

*İlk sempozyumda altı çizilen, İstanbul ve Kocaeli’nin ayrı planlanmaması gerek-*

*tiği konusu 4 yıllık süreççerisinde sağlanmış, hatta Marmara Bölgesi'ndeki bütün kentlerin planları İstanbul ile "uyumlu " hale getirilmekle kalmamış, tek elden, İstanbul'un sorunlarını çözecek, ancak kendileri için yeni sorunlar yaratacak şekilde kentler planlanmıştır. İstanbul'un yeni vizyonu doğrultusunda, özellikle sanayinin desantralize edilmesi ve bu durumun ilimizdeki sanayi gelişimini tetikleyeceği, göç ve nüfusun artacağı kabulüyle, Kocaeli kentinin, 1/50000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda İstanbul'a uyumluluk adına; projeksiyon nüfustan farklı olarak, kent normal nüfus gelişimine ek olarak 1.600.000 kişi ilave edilerek nüfusu belirlenmiştir. 2025 yılı Planlama nüfusu; 3.600.000'ü kentsel nüfus, 300.000'ni kırsal olmak üzere 3.900.000 kişi olarak belirlenmiştir.*

*1/100.000 İstanbul Planlarının temelini oluşturan sürdürülebilirlik ilkesi bölgesel yaklaşımı kapsamamakta, bölgesel yaklaşımda ifade edilen işbirliği tek yönlü bir ifadeden ibaret olmakta, bölgedeki yerel potansiyeller sadece sanayi gelişimi için değerlendirilmektedir.*

- **İstanbul etkileşimindeki Kocaeli'nin planlamasında; sanayi yatırımları, göç, yeni çevre sorunları gibi, mevcut sorunlara eklenecek yeni artışlar için alınan tedbir sadece nüfus artışını öngörmekten ibaret olmamalıdır. Aksine, coğrafyasına sıkışan kent, yeni nüfusuna yetecek kadar potansiyelinin olmadığı dikkate alınmalıdır ki mevcut nüfusu ile kent şimdiden tarım alanlarını yerleşim ve sanayi alanı olarak dönüştürmektedir.**
- **İstanbul'un yeni vizyonu gereği başlattığı dönüşüm, tüm Marmara'yı etkileyeceğinden, bölgesel kararlar diğer kentlerin mekânsal planları içinde tartışılarak alınmalıdır.**
- **Bölgede çevre, sosyal ve ekonomik bileşenlerin dengesini kuracak taşıma potansiyeli üzerine bir çalışma gerçekteşmeli ve tüm aktörlerin katılımı ile yasal ve yönetsel düzenlemeler yapılmalıdır.**



*Diğer yandan, 2000’li yıllarla birlikte, kentsel mekânda sermayenin etkisiyle yaşanan değişim, boyut değiştirmiş, “imar rantı” kavramı “deprem korkusu” ile birleştirilerek yeni düzenlemeler gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Kent merkezine yakın alanlara yönelik bu yeni bakış, deprem korkusu da kullanılarak “kentsel dönüşüm” kavramının ortaya çıkışını sağlamıştır.*

*Ülkemizde, kentsel dönüşüm adı altında sürdürülen kentsel yenileştirme (yeniden yapılanma) çalışmaları boyut değiştirmiş, kentsel mekânlar “yaşayanlardan bağımsız” ele alınarak, bu alanlarda yaşayanların tümüyle tasfiyesine neden olan çalışmalara dönüşmüştür.*

- **Kentsel dönüşüm yerine, bölgenin sahip olduğu niteliklere bağlı olarak,**
  - **Güçlendirme,**
  - **İyileştirme, sağlıklılaştırma, rehabilitasyon,**
  - **Koruma ve canlandırma,**
  - **Yenileme seçenekleri öncelikle değerlendirilmelidir.**
- **Aslen yoksul kesimlere yönelik olarak sosyal konut üretilmesi amacıyla kurulmuş olan Toplu**
- **Konut İdaresi’nin, planlamayı ikinci plana iterek, plan kararlarından bağımsız olarak, sadece ucuz kamu arsası kriteri ile belirlediği projelerin yol açtığı; kentlerin tek tipleşmesine ve kimliksizleşmesine engel olunmalıdır.**

## SANAYİ

*İstanbul'un yeni vizyonu gereği, 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında, İstanbul'da yer seçmiş olan ve halen faaliyetlerini sürdüren, ancak çevresel ve ekonomik anlamda kente katkısı olmayan faaliyetlerin, öncelikle Marmara Bölgesi olmak üzere, ülke içerisinde uygun yerlere yönlendirilmesi, yani sanayi desantralizasyonu planlanmıştır. Bu kapsamda geliştirilen ve kentimizi ilgilendiren bazı projeler bulunmaktadır;*

- **Kuzey Marmara Otoyolu Projesi**
- **Gebze-İzmir Otoyolu Projesi**
- **Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi**
- **İzmit Köseköy Lojistik Köyü**
- **10 milyon ton ek kapasiteli "Derince Konteyner Terminali İnşası Projesi**

*Ve yine bu etkileşimle Körfez kıyılarında yer almak isteyen birçok sanayi içerikli özel yatırım gerçekleşmekte ve her geçen gün de bu yönde talepler artmaktadır.*

*Bölgedeki yüksek orandaki sanayileşmeye karşın, kentte işsizlik oranı ülke ortalamasına göre daha fazla görülmektedir. 2008 yılı verilerine göre, işsizlik oranı Türkiye de %11 iken Kocaeli'de %11,6'dır.*

*Kocaeli'nin 55 yıldır içinde bulunduğu hızlı sanayileşme ve kentleşme sorunları çözümlenmemişken, üstüne İstanbul'un desantralizasyon sürecinin getireceği yük eklenmektedir. Çünkü, desantralize kararları ile; nüfusun artması, tarım topraklarının yapılaşmaya açılması, Organize Sanayi Bölgelerinin kent içinde kapladıkları alanın artması, sanayi merkezlerinin İstanbul'da konumlanması, vergilerin İstanbul'da ödenmesi, arsa rantının artması, plansız yapılaşma, işsizliğin artması, ulaşım sorunu, çevre kirliliği, üst düzey hizmetlerin gelişmemesi, kenti yaşamayan çalışanların artması beklenmektedir.*

**Bugün Kocaeli’de km<sup>2</sup>’ye 432 kişi düşerken, 2025 nüfusu gereği bu sayı 1100 olacak ve nüfusun %92’si kent nüfusu olacaktır. Yani kırsal yaşam neredeyse kalmayacaktır. Türkiye illerinin yaklaşık 4,5 katı yoğunluğa sahip olan ilimizde, her geçen gün sanayinin artması ve buna müdahale edilmemesi durumunda, kentin boş kalan toprakları da yapılaşacak ve belki de yetmez hale gelecektir.**

*Yer seçimlerindeki yanlışlıklar ile çarpık kentleşme yaşayan Kocaeli’nin çevre ve kentleşme sorunları, sanayinin disipline edilmesi için ortaya çıkan OSB’ler ile de amacına ulaşamamıştır.*

*Kocaeli’nin mevcut sanayisinde görülen yanlış yer seçimleri, OSB uygulamalarında da devam etmektedir. Organize Sanayi Bölgeleri için; tarım alanları sanayiye dönüştürülmüş, doğa tahrip edilmiş ya da OSB - yerleşim alanları komşuluğunda var edilmiştir.*

*OSB’lerin denetlenememesi de önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Çünkü Organize Sanayi Bölgeleri kurulum aşamasından faaliyete başlayana kadar, “yerel yönetimler, kamu ve devlet ile ilişkili bir süreç” yaşanmaktadır. Ancak resmi onaylar sonrasında, OSB içinde imar, denetim vb. konularda bu idarelerin hiçbir yetkisi kalmamakta, OSB kendi iç planlaması ile faaliyetlerini sürdürmektedir.*

*“Tarım işsizliğin sigortasıdır” dense de, sigorta olarak görülen tarım arazileri Organize Sanayi Bölgelerine dönüşebilmektedir. Dilovası da tarımdan sanayiye dönüşümün bir örneğidir.*

- **Dilovası’nın yapılaşma, çevre ve yaşam sorunlarının çözümü, Kocaeli ve ülkemiz için öncelikli hedef olmalıdır.**
- **Mevcut sanayi tesislerinin, zaman içinde Organize Sanayi Bölgeleri içinde faaliyetine devamlılığı doğru bir karardır. Ancak, “sanayi alanlarının dönüşümü” süreci; OSB alanı yaratmak için tarım alanlarının dönüştürülmesi, konut gelişme alanlarının, tarım ve orman alanlarının OSB baskısı altında yok olma tehlikesine maruz bırakılması, ya da mevcut OSB’ler yaklaşık %50 doluyken, yeni sanayi alanları yaratılması**

**olarak algılanmamalı ve bu duruma son veril-melidir. Geçmişin yanlış yer seçimlerine karşı acilen radikal kararlar alınması gerekmektedir.**

- **Marjinal tarım alanlarının verimliliğini yöresel geçim kaynağı olarak görmeyerek, bu tarım topraklarını imara açmak, insan merkezli bir karar olmasa da, ne yazık ki yasaldır ve ne yazık ki bu durum, “marjinal tarım alanının sanayi alanına dönüşümü” biçiminde yaşanmaktadır. Ranta yönelik olduğunu düşündüğümüz bu dönüşümlerden vazgeçilmelidir.**
- **Sahip olduğu kıyı - deniz potansiyelleri ile turizm bölgesi ilan edilmiş olan ve kentin verimli tarım topraklarına sahip olan Kandıra, yeni ulaşım yatırımları ile, yeni sanayi yatırımları için cazip bir bölge haline gelmektedir. Bu bağlamda gelecek öngörüsü tarım ve turizm olan ilçenin sanayi tehdidi altında kalmasına, Dilovası’ndaki sürecin burada yaşanmasına engel olunmalıdır.**

## LOJİSTİK

*Kocaeli'nin sanayileşmesinde en önemli etken, tüm ulaşım olanaklarına sahip olmasıdır. Üretimin ve ticaret hacminin büyümeye devam ettiği 2008 yılının ilk iki çeyreğinde, artan ihtiyacı karşılamaya yönelik lojistik ve endüstri merkezlerine yapılan yatırımların arttığı gözlemlenmektedir.*

*Son dönemde Köseköy ve Uzunçiftlik bölgeleri, arsa maliyetleri açısından Gebze bölgesine kıyasla daha uygun olması sebebiyle, lojistik alanında yatırım yapmak isteyen firmaların alternatifleri arasına aldığı bölgeler olmuştur.*

*Kocaeli ilinin imalat sanayi açısından ülke içindeki payı %13, dış ticaretteki payı ise %15,4'dür. 2009 yılında Kocaeli ili sınırları içinde bulunan limanlarda toplam 48.542.779 ton yük elleçlenmiştir. 2009 yılında İzmit körfezine toplam 12.022 adet gemi gelmiştir. Türkiye genelinde limanlarda elleçlenen toplam yük miktarının % 15,6'ı İzmit Liman Başkanlığına bağlı limanlarda elleçlenmiştir.*

*Ancak, karayolu ulaşım alt yapısının yetersizliklerinden dolayı limanlara ulaşımında güçlükler yaşanmaktadır. Karayoluna alternatif uzun vadeli çözüm yolu olarak, ortaya çıkan demiryolu erişim alt yapısının da "sanayi alanında kullanım" için, ülkemizde tesisi son derece yetersizdir.*

- **Demiryolu erişimi Körfez bölgesinde yalnızca Derince limanında bulunmaktadır. Kocaeli'de yerleşik OSB'ler ve sanayi tesisleri ile İzmit körfezindeki limanlara erişimde demiryolunun etkin olarak kullanılması, kentin ulaşım ve taşımacılık sorunlarının çözümü için önemlidir.**
- **Ulusal ve bölgesel lojistik ihtiyaçlar ortaya konulmalı ve çözüm yaklaşımları geliştirilmelidir.**

- **Havayolu taşımacılığı için, Kocaeli'nin İstanbul'a çok yakın olmasına rağmen, bir havaalanına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle, Cengiz Topel havaalanının sivil havacılık ve kargo taşımacılığına açılması gerekir. Diğer yandan, Sabiha Gökçen havalimanında kargo limanının yapılması ve kargo uçaklarının buraya yönlendirilmesi de önemli bir katkı olacaktır.**
- **Trakya ile Anadolu arasındaki karayolu trafiğine yönelik taşımacılığın, öncelikle Ro-La hattına alınması önemlidir.**
- **Bölgede liman yönetimi yapısına geçilmesi ve etkin hale getirilmesi ile uzmanlaşmış liman terminallerinin oluşturulması gerekmektedir.**
- **Lojistik faaliyetlerde nakliyede etkin bilgi paylaşım sistemi oluşturulması gereklidir.**

## ÇEVRE

*Kocaeli, son 40 yıldaki gelişimi, artan nüfusu ve hızlı kentleşmesiyle beraber, hava kirliliği açısından da dikkat çeken önemli sanayi kentlerinden biri olmuştur. Kentsel hava kalitesi ülkemizde birçok yerde olduğu gibi Kocaeli kent merkezinde de hala sadece SO<sub>2</sub> (kükürt dioksit) ve partikül madde ölçümleri ile izlenmektedir. Oysaki yanmadan kaynaklanan SO<sub>2</sub> ve partikül madde, havadaki kirleticilerin sadece bir türüdür ve kentlerde gittikçe daha da açık olarak ortaya çıkan çok önemli bir hava kirliliği türü de trafikten kaynaklanan hava kirliliğidir. Katı ve sıvı yakıtların yerine, doğal gaz kullanılmasıyla yanma kökenli kirleticiler düzeylerinde görülen düşüş sonucu, kamuoyu baskısı kalktığından, araç kaynaklı kirleticilerin şehirlerde ölçümü yapılmamakta ve dolayısı ile mevcut durum göz önüne çıkmamaktadır. Aynı durum endüstri tesislerinden kaynaklanan birçok kirleticiler için de geçerlidir.*

- **Kocaeli kentinde hava kalitesine etki eden kirleticiler kaynakları değerlendirildiğinde; evsel, endüstriyel ve taşıt kaynaklı kirleticilerin hava kirliliğine katkıda bulunduğu söylenebilir ve dolayısıyla mevcut hava kalitesinin değerlendirilmesinde bu etkenlerin hepsinin dikkate alınması gerekmektedir.**
- **Kocaeli kentinin birçok yerleşim yerinde, konutlarla endüstri tesisleri çok yakın olarak konumlanmaktadır. Kocaeli gibi endüstri, trafik ve yerleşimin yoğun ve birbirine çok yakın olduğu kentlerde hava kalitesinin SO<sub>2</sub> ve PM<sub>10</sub> parametreleriyle izlenmesi yetersizdir. Tüm hava kalitesi izleme istasyonlarında, UOB'ler, NO<sub>x</sub> ve O<sub>3</sub>'ün de bir an önce sürekli ölçümlerinin yapılması sağlanmalıdır.**
- **Bölgede mevcut olan ve giderek artan sanayi tesisleri ve bu tesislerin burada olmasına bağlı olarak artan nüfus ve trafik yükü kontrolünün**

**yapılamaması nedeniyle, iyi bir hava kalitesinin sağlanması için alınan önlemler yetersiz kalmaktadır.**

*Oysa 2003 yılında gerçekleştirilen Kocaeli Kent Vizyonu çalışmasında “Yaşayan ve Yaşatan Kent Kocaeli” olarak üretilen projelerden biri de “Kocaeli Endüstriyel Dönüşüm Projesi” olarak ortaya konulmuştur. 2007 yılında, bu proje doğrultusunda, endüstriyel tesisler açısından doygunluğa ulaşmış kent için, ivedi olarak;*

- *Sanayi göçünün engellenmesi,*
- *Sadece, ağır sanayi vasfında olmayan, katma değeri yüksek, bilgi ve teknoloji açısından yoğun, az enerji tüketen, çevre üzerindeki baskısı en az düzeyde olabilecek tesislere belli bir plan çerçevesinde izin verilmesi görüşü benimsenmiştir.*
- **Bu görüşün getirdiği uygulamalar ile birlikte, trafik ve konut yükünün düzenli hale getirileceği bir planlama ve buna bağlı uygulamalar, hava kalitesinin iyileştirilmesine yönelik yapılacak olumlu çalışmalar olacaktır.**

## **ÇEVRE YÖNETİMİ**

*Kocaeli'nin, mevcut çevresel risklerinin çözümlenmesine yönelik olarak, uygulanabilir ve izlenebilir bir Çevre Yönetimi üretmeden, “yaşayan ve yaşatan bir kent” olma iddiasına ulaşılması imkânsızdır.*

### **Çevre Yönetimi;**

- Rant odaklı değil ekolojik yaşamı göz ardı etmeyen karar mekanizmaları ile,
- Çevresel Tehlikelerin belirlenmesi ve Çevresel Risk Değerlendirmesi ile



- Mevcut Çevre Sorunlarını konusunda kapsamlı bir envanter çalışması ile
- Toplumla kaynaşma ve Acil Durum Planı Hazırlama ile
- Mevcut sorunlar çözümü önceliği ile
- Yaşanabilir bir kentin için sağlıklı çevre gerçeği ile
- Uygulanabilir ve izlenebilir Çevre Politikaları ile
- Kurumlar arası işbirliği ile
- Acil durum planının düzenli gözden geçirilmelisi ile
- Karar mekanizmalarını tüm paydaşları ile bilimin ışığında üreterek sağlanabilir.

## ÇEVRE VE SAĞLIK

*Sağlık ve hastalık açısından kentte çevre etkileşimi başlıca dört şekilde gözlenmektedir;*

- Çevrenin, hastalıklar için zemin hazırlaması (örneğin küresel ısınma),
- Çevrenin doğrudan hastalık nedeni olması (örneğin, toksik kimyasal maddelere maruziyet),
- Çevre koşullarının olumsuzluğunun hastalıkların yayılımını kolaylaştırması (örneğin, sağlıksız kent planları, yapay sulak alanlar yaratmak),
- Çevrenin hastalıkların seyrini etkilemesi (örneğin hava kirliliği olan yerleşimlerde solunum yolu enfeksiyonlarının sık gözlenmesi).

*Çevrenin toplumda oluşturacağı hastalık yükünün saptanması oldukça güçtür. Çünkü çevresel kirleticilerin insan bedeni üzerindeki etkisi, uzun yıllar sonra kendini gösterebilmektedir. Bu uzun "etkileşim süresi" sonucunda ortaya çıkan hastalıkların çevreyle ilişkisini kurmak ise, oldukça güç, hatta çoğu zaman olanaksızdır. Ayrıca sayıları 100.000'e ulaşan kimyasal maddelerin çok azının sağlık üzerine etkisi bilinmektedir.*

*Kocaeli'ye baktığımızda sanayiden kaynaklanan hastalık yükünün ortaya konabilmesinin neredeyse olanaksız olduğu görülmektedir. Bunun en önemli nedenlerinden biri, sanayide kullanılan ham maddelerin kimyasal bilgisinin ticari sır kapsamına girmesi nedeniyle bilinmemesidir. Bu nedenle;*

- **Sanayideki hammadde, proses ve emisyonlara ait bilgiler, bütün ayrıntılarıyla bilinmeli ve denetlenmelidir. Tehlike ve risk haritaları hazırlanmalı ve izleme yapılmalıdır.**
- **Tesislerde emisyon hacimlerini artıracak kapasite artımına izin verilmemelidir.**
- **Çevre mevzuatı, bilinen bir takım eksikliklerine karşın, çevresel denetimlerin yapılması için yeterlidir. Çevresel denetimlerin yapılabilmesi için, İl Çevre ve Orman Müdürlüğü'nün donanım ve insan gücü gereksiniminin giderilmesi sağlanmalıdır.**
- **Yanıcı ve patlayıcı madde içerikli depolama alanları ile fosil yakıt depolama ve ayrıştırma alanları, yerleşim yerlerinin dışına çıkartılmalıdır.**
- **Limanlarla ilgili denetim mekanizmaları ve koşulları gözden geçirilmeli ve yeniden düzenlenmelidir.**
- **Kirlilik izleme parametreleri gereksinime göre saptanmalı, düzenli izlenmeli ve kamuoyuyla paylaşılmalıdır. Kirlilemenin durdurulması ve en kısa zamanda rehabilitasyon çalışmalarına başlanması en önemli yaklaşım olacaktır.**
- **Diğer yandan, çevresel hastalıkların boyutunun saptanması, ayrıca genel olarak hastalıkların çevreye atfedilebilecek kısmı belirlenmeli ve tüm bu çalışmaların sonucunda Kocaeli'de çevre kirliliğinin toplum sağlığı üzerine yükü saptanmalıdır.**

## TARIM

*Ülke topraklarının marjinal kullanım sınırlarına kadar daraltılması veya verimlilik ve üretkenlik parametrelerinin bozulmasında etkili olan problemler içerisinde erozyondan sonra gelen en temel ve devam etmekte olan problem, "tarımsal amaç dışı kullanımdır."*

*Ülkemizde ve ilimizde tarım arazilerinin amaç dışı kullanımı, hızlı nüfus artışı, yaygınlaşan plansız kentleşme ve gelişen sanayileşme ile birlikte hızla artmıştır. Kentleşmenin ve sanayileşmenin iyi nitelikteki araziler üzerinde yoğunlaşmasının, tarımı daha düşük nitelikteki arazilere kaydıracağı da görülmektedir. 20 yılda nüfusu 3 katına çıkan Kocaeli'de de; sanayileşme ile birlikte yaşanan hızlı kentleşme ve nüfus artışı ile kontrolsüz şekilde gerçekleşen yapılaşma sürecinde, tarım ve orman alanlarının amaç dışı kullanıldığı görülmüştür. Oysa yer seçimi ve planlama, tarım alanlarının korunması için çok önemlidir.*

*İlimizde, amaç dışı kullanımda konut alanları 1. sırada, sanayi alanları 2. sırada, kamu yatırımları ise 3. sırada yer almaktadır. Tarım alanlarının amaç dışı kullanılmasına engel olmak için;*

- **Uzaktan algılama tekniği (CBS), amaç dışı kullanımları engelleyecek bir denetleme mekanizmasıdır,**
- **Tarımsal faaliyet için planlanıp yapılan tesislerin, tarımsal faaliyette kullanılıp kullanılmadığı da sık sık denetlenmelidir.**
- **5403 sayılı kanununun 21. maddesi olan cezai hükümleri tavizsizce uygulanmalıdır.**

- **Mutlak tarım arazileri, tarımsal sit alanı ilan edilerek, amaç dışı kullanım engellenebilir.**
- **Arazi kullanım planlarının hazırlanması mutlaka gerekmektedir.**
- **Planlanan yeni yol, köprü ve benzeri projeler, 1. ve 2. sınıf tarım alanlarından geçirilmemelidir.**
- **Kamu kurum ve kuruluşları ile sivil toplum kuruluşları arasında bu konuda iş birliği sağlanmalıdır.**

## ENERJİ

*Uluslararası şirketlerin artan pazar payları ile enerji güvenliği daha da tehlikeli boyutlara gelecektir.*

- **Ulusal enerji politikalarının 10 yıllık ve 20 yıllık perspektifte oluşturulması ve böylece piyasa mekanizmasının kaderine terk edilmemesi gereklidir.**
- **Arz -talep projeksiyonlarına göre, önümüzdeki dönemde (2011- 2013) oluşması öngörülen elektrik arz açığının giderilmesi için hızla önlem alınmalıdır. Sürdürülebilir enerji arz güvenliği için, kamunun yeniden enerji yatırımlarına girmesi gereklidir.**

*Elektrik enerjisi, artık kamu hizmeti olmaktan çıkartılmış piyasa mali olarak tanımlanmış, dolayısıyla toplum yararı önceliği kalkmıştır.*

*Aynı zamanda, elektrik sektörü için donanımlı insan kaynağı yetiştiren kamu kurumları, bu işlevden kopartılmış, sektörde yetişmiş insan kaynağı tükenmeye başlamıştır. Ayrıca, sektörde çalışanların iş güvencesi yok olmakta, işten çıkarmalar ve taşeronlaşma ile de yeni sosyal sorunlar oluşmaktadır.*

- **Enerji politikasının temel amacı; artan nüfusun ve büyüyen ekonominin enerji ihtiyacının, sürekli, kaliteli ve güvenli bir şekilde düşük maliyetle karşılanması olmalıdır.**
- **Enerji verimliliğini artırmaya yönelik daha etkin uygulama mekanizmaları oluşturulmalıdır.**

- **Elektrik enerjisinden tam olarak ve en verimli bir şekilde yararlanabilmek için, elektrik enerjisi üreten santrallerden, en uçtaki tüketicilere kadar uzanan sistemler topluluğunun bir bütün olması, bu bütünün her kademesinde tek bir yönetimin egemen olması gerekmektedir.**

*Enerjinin sürdürülebilir olmasından anlaşılan, kaynakların sürekli olması değil, geri dönüşümü olan ve çevreye zarar vermeyen türde kaynak kullanılmasıdır. Bu nedenle enerjide sürdürülebilirlik ancak yenilenebilir enerji kaynakları ile mümkündür.*

- **Yenilenebilir enerji kaynaklarının çevreyi kirletmemesine rağmen, nispeten yüksek maliyetli olmaları, yenilenebilir enerjinin yaygınlaşmasının önündeki en büyük engeldir. Ancak diğer yandan, artan enerji maliyetleri birçok alanda, yenilenebilir enerjileri daha ekonomik ve dolayısıyla tercih edilebilir kılmaktadır. Bu amaca ulaşma konusunda, yerel yönetimlerin, meslek odalarının, üniversitelerin ve diğer kurum ve kuruluşların işbirliği ile çalışmaları ve yerel halkın da bu konuda bilinçlenerek çalışmalara katılması gerekmektedir.**

## **Güneş Enerjisi**

*Bugün yeryüzüne ulaşan güneş enerjisi insanoğlunun gereksiniminin 10.000 katından fazladır ve güneş dünyanın her coğrafi yöresine ayırım gözetmeksizin ışınımlarını yaymaktadır. Güneş kaynaklı enerji teknolojilerinin kullanımının, tartışmasız Dünya'nın gelecek umudu olduğunun belirginleşmesine rağmen, ancak ekonomik ve eğitim - kültür düzeyi ileri olan ülkeler arasında (Almanya, İsveç, Danimarka, Hollanda, Norveç, Japonya, gibi) planlı ve etkili kent uygulamaları görülebilmektedir.*

*Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde ise, henüz bilinçli politikalar yeterince üretilememiş ve uygulamaya konulamamıştır. Türkiye'nin Güneş enerjisinden yararlanma oranı, İspanya dışındaki tüm Avrupa Ülkelerinden fazladır. Türkiye ortalama 1000- 1450 kWh/m<sup>2</sup>.yıl oranlarında güneş enerjisinden yararlanmaktadır. Bu oran da ülkemizin tükettiği elektrik ve diğer fosil enerji kaynaklarının 10.000 katından fazladır.*

- **Güneş panelleri ile elektrik üretmek ideal ve temiz enerji üretmenin bir yoludur. Ancak bu teknolojinin kurulum maliyetlerinin yüksekliği, yaygınlaşmaları önündeki en büyük engel olarak karşımıza çıkmaktadır.**

*Isıl güneş panelleri basit olmakla birlikte Türkiye'de çok yaygındır ve özellikle sıcak su üretmek için kullanılan bu sistemlerle elektrik veya fosil yakıt harcamalarından ciddi bir tasarruf sağlamaktadır.*

- **Güneş enerjisi uygulamalarının giderek artış eğiliminde olmasına karşılık, mevcut sanayi ve şehirleşme yapımız uygulamaları sınırlamaktadır, buna dair yeni planlamalara gereksinim vardır.**
- **Küçük yerleşimlerde tek katlı, iki katlı evler kolaylıkla güneş enerjisi ile ısıtılıp soğutulabilir ancak çok katlı bir yapıda, mevcut yüzeyleriyle bunu gerçekleştirmek oldukça zordur. Bunun için şehirleşme planlarının da bu bakış altında yenilenmesi gerekmektedir.**

## **Rüzgar**

*Rüzgâr enerjisi ile 26 milyon ton CO<sub>2</sub> emisyonu da önlenebilecek, sektörünün ulusal istihdama katkısı yaklaşık 170.000 kişi civarında olacaktır.*

- **Türkiye’de rüzgâr enerjisi yatırımları açısından en büyük engel, Türkiye’deki elektrik şebeke bağlantı kriterleridir. Bölgesel kurulu güç ve şebeke açısı dikkate alınarak, RES bağlantı kriterleri tekrar gözden geçirilirse, daha fazla RES projesi hayata geçirilebilir.**

## **Turizm**

*Kent, sahip olduğu potansiyeller açısından turizme hazırdır. Ancak kentin turizm potansiyeli, planlı bir şekilde hayata geçirilmemektedir.*

- **Turizmin planlanması ve doğayı koruyan bir uygulama için, turizm faaliyetlerini disipline eden projelere ihtiyaç vardır;**
  - **Denizlerin ve kıyılarımızın kirliliğine engel olunamaması nedeniyle sahil turizmi, Kandıra dışında kalmamıştır. Turizm bölgesi ilan edilen Kandıra’ya ait 1/1.000 ve 1/5.000 ölçekli planlar KBB tarafından yapılmışsa da, bölgede turizmi canlandıracak entegre projeler bulunmamakta veya varsa da daha önceki yıllarda yapılanlar gibi rafta kalmaktadır.**
  - **Samandağların, Kartepe, Başiskele, Gölcük, Karamürsel ilçelerinde kalan bölgelerinde, doğa turizmine yönelik havza planları yapılmalı, bu planlara yönelik doğa turizmi projeleri geliştirilmelidir.**



*Yürürlükte olan yasa ve yönetmeliklerimiz, bu alanlarda yerel yönetimlerin ve özel sektörün planlama, turizm yatırımı ve faaliyeti yapmasına olanak sağlamaktadır.*

- Sapanca kıyıları, yerleşim bölgesi içinde kalmıştır ve doğal hayat tehlike altındadır. Bir projeye disiplin altına alınması gereklidir.
  - Kentin doğa turizmi, kendiliğinden ve çoğunlukla kent dışı katılımcılarla kontrolsüzce yapıldığından, kısmen canlı durumdadır. Ancak bu kontrolsüz eylemler doğayı tahrip etmektedir. Buna engel olmak için çevreyi koruyan, doğa turizmi projeleri yapılarak uygulamaya geçilmesi gerekmektedir.
  - Proje ve altyapı oluşturmadan kentin tanıtımı yapılmamalıdır. Çünkü bu durum, cazibe yaratacak, proje ve altyapı olmadığı için de kontrolsüz gelişmeyi tetikleyecektir.
- Kentin turizm potansiyelleri ve buna bağlı olası yatırımları, kentin ulaşım başta olmak üzere diğer planlamaları ile birlikte ele alınarak planlanmalıdır.
  - Kocaeli de “İş turizmi”, kentin turizm potansiyelini canlandıracak öncü güçtür ve bu gücün lokomotif olduğu bir turizm planlaması ile, diğer potansiyellerin canlanması çok daha kolay olacaktır. Planlama böylesi bir yaklaşımla olmalıdır.

- **Turizm potansiyelini canlandırmaya yönelik yapılacak planlama ve ardından gelecek uygulamalarda, öncelikle kentin dinamiklerinin bir araya gelmesi ve yatırımcının, kentin yetki sahiplerince desteklenmesi gereklidir.**
- **Yerel Yönetimlerin seçim dönemlerine endekslenen, başarı hedefli kısa zamanlı çalışmaları, turizm için geçerli olamamaktadır. Çünkü turizm uzun soluklu emekler ile zaman içinde gelişen bir sektördür.**
- **Turizm kenti olmayı her ne kadar istiyorsak da, hiçbir sanayi yatırımına hala kent yönetimleri tarafından “hayır “ denmemektedir. Nitelikli sanayi ve yeterince sanayi politikası, yerel yönetimlerce benimsenmeli, turizmin de sanayi kadar ekonomik getirisi olduğu, öncelikle onlar tarafından kabul edilmelidir.**
- **İş turizmine hizmet veren oteller, yeterli turistik hizmet sağlayamamaktadır. Bu tesislere eğitim desteği verilmeli ve özellikle belediye belgeli tesislerde denetim eksikliği giderilmelidir.**
- **Doğa turizmine yapılacak yatırımların ve iş turizminin, kentteki diğer turistik aktiviteler ile trekking, kayak, kültür, sanat, tarih ile desteklenmesi gerekmektedir.**
- **Kent içi oteller nitelik yönünden yetersiz olup otopark sorunu yaşamaktadır. Bu sorunların çözümü için yerel yönetimler çaba göstermelidir.**
- **Kartepe kayak merkezinde tekeli bir yapılanma oluşmuştur. Bu durum Valilikçe giderilerek rekabetçi bir yapıyı dönüştürülmeli, kayak**

**sporunun daha geniş kitlelere hitap etmesi sağlanmalıdır.**

- **Çevre bakanlığı tek başına çevre korumada yetersiz kalmaktadır. Çevrenin ve doğanın korunmasında sivil toplum örgütlerinin etkin yer alması mutlaka sağlanmalıdır.**
- **Tüm bu sorunların çözümü için, yine dinamiklerin birlikteliği ve yerel yönetimlerin çaba göstermesi (kararlılık ve planlama) gereklidir.**

## AFETLER

*Afetler, toplulukların sık karşılaşılabileceği, düzeni bozan, zaman zaman kontrol altına alınamayan olaylardır. Bu nedenle, yerleşim alanlarını etkileyen, toplum ve yaşam üzerinde karmaşaya neden olan bu tür olaylar için, bilimsel gerçeklerden yararlanarak akılcı çözümler üretilmeli ve planlar hazırlanmalıdır.*

*Özellikle doğal olayların kayıpları ile ilgili yapılan araştırmalar, kayıpların kaynağının, olayın kendisinden çok ortaya çıkardığı sonuçlardan kaynaklandığını göstermektedir. Bu sonuç, afetlerle mücadelede olay öncesi çalışmaların önemini bir kez daha vurgulamaktadır.*

- Her kurum, kendi niteliklerine uygun şekilde risk analizi ve zarar azaltma çalışmalarını afetler olmadan gerçekleştirmelidir.
- Her tür ve ölçekteki planlama çalışması, planlama yapılacak alan veya sektördeki afet tehlikesi ve risklerinin belirlenmesi, değerlendirilmesi ve afet senaryolarının hazırlanması faaliyetleri ile başlamak zorundadır.

*Ancak Doğu Marmara Kalkınma Planı, Kocaeli il çevre düzeni planı gibi üst ölçekli planlar ve raporları incelendiğinde, afet tehlike ve risklerinin değerlendirildiği ve afet senaryolarının oluşturulduğu bir belgeye rastlanmamaktadır.*

- Kocaeli Çevre Düzeni Planında, ilin tamamının birinci derece deprem bölgesi içerisinde olduğu, başka bir deyişle, tehlikenin her yerde aynı olduğu esas alınarak, riskler hiç dikkate alınmamıştır.

*Genelde Türkiye’de yapılan temel hata da risklerin dikkate alınmamasıdır. Birkaç büyük ilimiz dışında, hiçbir ilimizin tüm tehlike ve riskleri dikkate alan afet senaryoları bulunmamaktadır.*

*İlimizin mevcut çevre düzeni planında, afet tehlike ve risklerinin önlenmesi, bunlardan sakınılması veya olabilecek olumsuz etkilerin azaltılması konularında alan kullanımları ile ilgili hükümler bulunmamaktadır. Ancak alt ölçekli planlar ( nazım ve uygulama imar planları) için afete yönelik genel hükümler başlığı altında; jeolojik, jeoteknik etütlerle deprem yönetmeliklerine mutlaka uyulması gibi zaten yasa ve yönetmeliklerde yazılı olan hükümlerle, yerel zemin özellikleri açısından uygun görülmeyen bazı alanların yeşil alan olarak düzenlenmesi dışında mekânı ve alan kullanımı esaslarını düzenleyen bir hüküm bulunmamaktadır.*

- **İl Özel İdaresi Kurumsal Strateji Planı, afetlerin önlenmesi ve risklerin azaltılması konusunda savunma, sağlık, bayındırlık, gibi bir çok sektörde önemli sayılabilecek önlemler getirmektedir.**

*Ancak bunların büyük bir kısmı, İlde haberleşme olanakları güçlü, araç gereç kapasitesi yüksek bir afet yönetim merkezi kurmak ve halkı eğitmeye yöneliktir. İlin var olan tehlike ve risklerinin başında gelen hastane, okul ve teknik alt yapılar gibi kritik tesislerinin güçlendirilmesi veya yenilenmesi gibi konular planda bulunmamaktadır.*

*Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Strateji Planında, afetlere ilişkin stratejik amaç olarak, “meydana gelebilecek afetlere karşı hazırlık çalışmaları yapmak ve toplumun bilinç düzeyini yükseltmek” konusu belirlenmiş ve bu amaca ulaşabilmek için ise acil eylem planlarının 2010 yılı sonuna kadar güncellenmesi, afet planlarının ilgili kurumlarla her yıl güncelleştirilmesi, her yıl iki adet yerel deprem kayıt istasyonu kurulması, her yıl halkı bilgilendirmeye yönelik en az iki etkinlik yapılması gibi, yapılması gereken öncelikli işlerle pek ilgisi olmayan konuların yer aldığı görülmektedir.*

- **Görüldüğü üzere, yerel yönetimler, henüz 1999 yılı depremleri sonrasında çıkarılmış olan yasal düzenlemelerin, afet tehlike ve risklerinin belirlenmesi ve farklı tür ve ölçeklerdeki planlama çalışmaları sırasında afet risklerinin azaltılması konusunda kendilerine verdiği görev, yetki ve sorumlulukları özümseyebilmiş değildir. Bunda yasal düzenlemelerdeki ifadelerin eksik, hatalı ve tanımsız olmasının yanı sıra, bu konuda kendilerine yol gösterebilecek kılavuz yayınlar ve iyi uygulama örneklerinin de sınırlı olmasının rolü de bulunmaktadır.**
- **İl Afet ve Acil Durum Müdürlükleri'nin ana görevlerinin başında il hudutları içerisinde afet tehlike ve risklerinin belirlenmesi, afet ve acil durum önleme ve müdahale planlarının yapılması görevleri de bulunmaktadır. Olması gereken, bu yeni kuruluşun öncelikle bu iki temel görevi yerine getirmesi ve tüm paydaşlarla birlikte hazırlayacakları " il afet yönetimi strateji ve eylem planı" ile tüm kuruluşların kendi sorumluluk alanları içerisinde yapmaları gereken faaliyetleri belirlemek olmalıdır.**
- **Resmi Gazetede yayımlanan "Türkiye Afet Risklerinin Azaltılması Platformu" benzeri oluşumları il düzeyinde kurmalı ve bu konuda birlikte çalışma ve koordinasyon eksikliklerini ortadan kaldırmalıdır. Bu yeni platforma kentin tüm disiplinleri katılmalıdır.**
- **KOÜ Mimarlık Tasarım Fakültesi öncülüğünde ilgili diğer bölümlerin de içinde yer aldığı; "DEĞİRMENDERE RİSK ANALİZİ" projesi, deprem riskine karşı alınacak önlemleri, Değirmendere bölgesinin olası bir depremden az hasarla etkilenmesine yönelik tavsiyeleri ve bölgenin mekânsal kalitesini arttırmaya yönelik bir yol haritası çizilmesini hedefleyen önemli bir projedir.**

- **İzmit Belediyesi Risk Analizi çalışması da diğer bir risk tespit çalışmasıdır ve bu çalışma ile İzmit sınırlarını etkileyebilecek doğal afetler (deprem, sel, heyelan) ve yangın riski gibi zincirleme afetlerle birlikte, çevre ve sağlık risklerini de içeren belgeleme çalışmasının yapılması amaçlayan kentin diğer önemli tespit çalışmasıdır.**

## ULAŞIM

*Ekonomi, genel eğilim olarak ucuz ulaşım hizmetinden yararlanmak ister. Ancak, en ucuz taşıma her zaman en kısa yoldan yapılan taşıma olmayabilir, ne de en seri taşımayı en kısa yol belirler. Türkiye’de ise en ucuz taşıma olan denizyolu, mevcut ulaşım sistemleri içinde en alt sırayı almaktadır. En gözde olan ise birim maliyeti en yüksek olan, karayoludur. Kamuoyu ile paylaşılmış karayolu taşımacılığı verileri, karayolunun payının yolcu taşımacılığında %96, yük taşımacılığında ise %92 olduğunu ortaya koymaktadır.*

- **Kent-içi ulaşımda ekonomik çözüm, raylı sistem ve denizyoludur.**

*Yakıt gereksinimi yönünden denizyolu, demiryolunun yarısı, demiryolu da karayolunun yarısı, denizyolu ise karayolunun dörtte biri maliyetle hizmet vermektedir. Bu ise denizyolu ve raylı sistemlerin “daha fazla” toplu taşıma hizmeti sunmasından ötürüdür.*

- **Kocaeli insanı toplu taşımada pahalı ulaşım sistemi olan karayolu araçlarına (otobüs, midibüs, minibüs, dolmuş gibi) bağımlıdır. Sosyal faydanın ulusal ekonomi ölçeğinde sağlanması ise hizmetin ağırlığını ucuz ulaşım sistemlerine kaydırmakla olur.**
- **Ulaşım hizmetlerinde temel yapılandırma, evden-işe, işten-eve kesintisiz ulaşımır. Bu sebeple de ulaşım sistemlerinin birbirleriyle bağlantılı ve bir bütün olarak kesintisiz ancak uyumlu işlemesi ulaşım-daki felsefenin özünü oluşturmaktadır.**
- **Ulaşım sistemleri yolcunun toplanma ve dağıtımını sağlayacak biçimde ana terminallerde odaklanmalıdır. Bu kapsamda, sistemler arasındaki**



**bağlantılar raylı sistem durakları / istasyonları, denizyolu iskeleleri ve lastikli araç durakları aynı terminal içinde yer alacak biçimde tasarlanmalıdır.**

*Türkiye’de UKOME’ler ulaştırma hizmeti veren işletmelerle gevşek ilişki içindedir. Katılımcı yapıda değildirler. Ücret birlikteliği dışında yolcu yararına sağlanabilmiş hizmet pek yoktur. Yaptırım güçleri dün de yoktu; bugün de yoktur.*

- **Yeni UKOME’ler, büyükşehir belediyelerinin de tarafı olacağı ancak yönlendiremeyeceği, büyükşehir belediyelerinden özerk yapıda, tarafları kente ulaşım hizmeti sunan işletmeler / kurumlar / kuruluşlar olan, yaptırım gücüne sahip, bu alanda varlık gösteren STK ve üniversitelerin de katılımcı olduğu bir üst eşgüdüm ve karar organı şeklinde yapılandırılmalıdır.**
- **İstanbul etkisiyle artacak olan ve zaten var olan talepler ile sanayinin her geçen gün artışı engellenemez/çözüm bulunamaz ise kentin bitmeyen ulaşım master planlaması da çözüm olamayacaktır.**

## TAKLİT YAPI - SİMGE YAPI, ESTETİK VE TARİHİ MİRAS

*Mimarlık “taklit” ya da “esin” ile gelişen ve dönüşen bir sanattır. Ancak “taklit etmek” önemli bir maharettir. İzmit’te ise esinlenerek yapılan mimarlık örneklerinden çok, taklit mimarlıklar yoğunluk göstermektedir.*

*Kentin simgesi haline gelmiş çağdaş bir yapı da bulunmamaktadır. Simge değeri taşıyan tek yapı II. Abdülhamit döneminden kalan İzmit Saat Kulesi’dir. Son dönemlerde ise Osmanlı mimarisi olduğu iddia edilen çeşitli yapı türlerinin ortaya çıktığı da gözlenmektedir. Sözelimi, Başiskele’de inşa edilen Osmanlı meydan çeşmesi, İzmit Saat Kulesi’nin külahından yola çıkılarak yapılan taksit durakları dikkat çekicidir. Kimi üstgeçitler Calatrava’nın köprülerinin, kimi üstgeçitler de seyir köşklü Osmanlı köprülerinin kötü taklitleridir.*

*Taklit etmeyi ya da canlandırmayı tarihte meşru kılan örnekler göz önüne alındığında ve İzmit’teki taklit örnekler değerlendirildiğinde, kabul edilemez boyutta hataların gerçekleştiği ve ortaya çıkan ürünlerin tamamen gerçek örneklerin basitleştirilmesi yolu ile inşa edildiği görülmektedir.*

- **Çoğunlukla, yerel idarelerin talebi ile bu tespitlerdeki mimari dildeki tutarsızlıklar, yapılarınve dolayısıyla kentin kimliğini yok etmekte, sahte bir kimlik oluşturulmasına hizmet etmektedir.**

*Bir mimarlık ürününün oluşturulduğu çevreden, kültür olanaklarından, tarih döneminden ayrıştırılarak, sahte anlamlar üreten kütle ve mimari öğelerle kopyalanması ve çağdaş malzemelerle üretilmesi, yapıyı tümüyle içeriksizleştirmektedir.*

*Özellikle, tarihi mirasın yeniden inşa edilmesi, sıradan yapıların dönüştürülerek ortaya çıkarılması ve tarihin simgelerini yaratmak adına zihinlerde yeniden*

*kurgulanması amacıyla yapılan işler ve çabalar, kolektif bellekte pek de iyi izler bırakmayacak ve görselliği bozacak sonuçları ortaya çıkaracaktır.*

- **Kent planlaması salt işlevsel arazi kullanım planlaması olarak ele alınmamalı; aynı zamanda kentsel tasarımın güçlü boyutunu kapsamalıdır.**
- **Mekânın yapılanmasını etkileyen faktörler olarak; sosyal nitelikler, kültürel nitelikler, ekonomik nitelikler, bölgeye özel nitelikler gibi uygulamaya yönelik araçlar geliştirilmelidir.**

## ENGELSİZ YAŞAM

*Engellileri, başkalarının yardımına gerek duymadan kent yaşamı/aktiviteleri ile bütünleştirmeye yönelik tasarım arayışlarına ve uygulamalarına gereksinim duyulmaktadır.*

*Engelli kavramı, aslında sadece görünen engeli ifade etmektedir. Aslında herkesin kendi içinde bir engeli vardır; kiminin bedeninde, kiminin ise ruhunda bu engel... Engelli kişilerininki ise, sadece en görünür olanıdır.*

- **Eğer yaşam çevrelerimizdeki yapısal engelleri kaldırabilirsek, görünür engellileri de yaşama kazandırabiliriz.**
- **Öncelikle, kaldırımların yüksek kotları, otobüslerin binilemez olması ve benzerleri gibi, sokaktakiya da fiziksel mekânlardaki engelleri kaldırırsak sorunu çözmeye başlarız.**
- **Ama ilk olarak, engelleri kaldırmak için düşünülen yanlış bir kanyı da yok etmemiz gerekmektedir. Türkiye’de insanlar, sadece maddi yardımlar ile engelleri kaldırmaya çalışmaktadır. Aslında bu bağışlar, bağışı yapan için vicdanı rahatlatma, engelli için öncelikle bir konfor olmakla birlikte, çoğu zaman da geçici bir sevinçtir.**

*Çünkü, esas olan yaşam alanlarını engelsiz kılmak olmalıdır.*

- **Mimarlar, mühendisler, merkezi ve yerel yönetimler, tüm planlama, tasarım ve uygulamalarında “engelleri kaldırmak” üzerine kurgu yapmalıdır.**

**İstihdam imkânları çok az olan engelli kişilerin bu hakkı yasal bir gereklilik olarak görülmemeli, iş yerleri için uygun engelsiz yaşam şartları sağlanmalıdır.**

*Kentimizde standartlar ve yasal prosedürde “evrensel tasarım” felsefesini çağrıştıran çözümlerin tanımlandığı söylenebilirse de uygulamada yetersiz kalındığı görülmektedir.*

- **Kenti oluşturan konut yerleşme alanları, kentsel çalışma alanları (yönetim, kamu kuruluşları, kentsel ve bölgesel iş merkezleri vb.), yeşil alan, kentsel sosyal alt yapı (eğitim, sağlık, kültürel tesis, dini tesis) arasındaki bağlantı güçlü ulaşım ağları ile sağlanarak toplumun engelli, yaşlı, hasta kısmı unutulmadan tüm insanlara yönelik tasarım yapılmalı, ülke, bölge ölçeğinden başlanarak kente inen planlar yapılmalı ve planlar arasındaki uyum sağlanmalıdır.**
- **Kamu binalarındaki tuvaletlerde engelli kullanımı için en az bir kabin bulunması, otoparklarda sarı işaretli engelli araç yeri bırakılması, sinema ve tiyatrolarda engelliler için oturma olanağı sağlanması, otel ve motellerde engelli odası düzenlenmesi, merdivenin zorunlu olduğu bina girişlerinde rampa düzenlenmesi, merdiven, kapı, asansör, rampa gibi çeşitli elemanların tanımlanan standartlarda yapılması gerekmektedir.**
- **Özellikle konutların standartlara uygun inşa edilmediği, rampaların genellikle yapılmadığı veya kullanılamayacak kadar dik ve dar düzenlendiği, kaldırımlarda ve yollarda ağaç, park eden araç ve tabelalar nedeniyle engelli bireylerin geçişinin engellendiği, durak, istasyon, havalimanı, iskele gibi kullanım alanlarında da iniş ve binişler için gereken donanımın yer almadığı görülmektedir. Bu uygulama ve denetimlerin gerçekleşmesi sağlanmalıdır.**

## EĞİTİM

*Eğitimin her yaşta, herkes tarafından ulaşılabilir konumunda yapılandırılması gereklidir. Eğitim, devletin topluma ve kişiye bağısladığı ayrıcalık değildir. Eğitimin geniş halk kitlelerini kapsayacak biçimde genişletilmesi ve derinleştirilmesi, demokrasinin kurulabilmesi ve yaşatılabilmesi için önemlidir. Eğitim evrensel bir olgu olarak insanların sahip oldukları temel bir hak ve kamu hizmetidir. Bu anlamda eğitim hizmeti sunma devletin temel görevleri arasındadır.*

- **Eğitim alanı siyasal ve parasal baskılanmadan kurtarılmalıdır.**

**Göçün etkileri, eğitim sistemindeki eksiklikler, eğitim olanakları, okul - derslik yetersizliği, öğrenci sayısının çokluğu gibi sorunlar masaya yatırılarak, ivedilikle kentin eğitim sorunu çözüme ulaştırılmalıdır.**

- **Okul binaları, mimarisi ve bahçesiyle itici değil, çekici, çocukların yeteri kadar oyun alanı bulabilecekleri, yaz aylarında hobileri doğrultusunda çevreye açık olacak ısıtma – soğutma sistemli spor salonu ve genellikle havuzlu düşünölmelidir.**
- **Yurttaşlara nitelikli bir eğitim sunulması, onların eğitim taleplerinin karşılanabilmesi eğitim planlaması yapılmasını gerektirir. Eğitim talebi ile eğitim sunumunun dengelenebilmesi, nüfus hareketleri, göçler, kentleşme, nüfusun coğrafi dağılımı, nüfus ve öğrenci sayılarının artış oranları gibi nüfus göstergelerinin incelenmesini gerektirir. Nüfus incelemeleri sonucunda kentin nerelerine yeni okul yapılması ya da var olan okullara ek yapılması gerektiği saptanmak zorundadır. Okul binalarının yerlerini açıkça belirten kent planlarının hazırlanması gerekmektedir.**

## KÜLTÜR SANAT

*Türkiye’de genelde sanata yapılan yatırım, etkinlikler yoluyla sanatı tüketmek olarak algılanmaktadır. Oysa insana yatırım önemlidir. Sanat üretiminin sanatçıya yapılan yatırımdan geçtiğinin farkında olunmasına rağmen, yaratıcı insan yalnızlaşmış ve desteksizdir. Ancak umudumuz da buradan beslenmektedir, çünkü her şeye rağmen sanat üretilmeye devam etmektedir.*

*Her yerel yönetim kendi çapında çeşitli mekânlarda, farklı etkinlikler düzenlemektedir. Bu etkinlikler genelde kültür merkezi olarak düzenlendiği iddia edilen çok amaçlı mekânlarda, çoğunlukla da nikâh ve düğün salonlarında gerçekleştirilmektedir.*

*Kimi etkinlikler ise, kapalı ve açık spor salonlarında düzenlenmektedir. Bu mekânlar, ne Süleyman Demirel Kültür Merkezi gibi sadece sahne ve performans sanatlarının sergilemelerine uygundur, ne de panel, konferans gibi katılımcıların konsantrasyonları sağlayacak amfi niteliğinde, ya da herhangi akustik ses düzenlemelerine uygundur.*

*Yine hemen hemen bütün ilçelerde kalıcı ve sürekli resim, heykel, fotoğraf galerileri bulunmamaktadır.*

*İlçe ve beldelerde amatör sanatçıların çalışma yapabilecekleri işlikler, prova salonları, danışmanlık merkezleri, kültür sanat faaliyetlerinin yoğun paylaşıldığı buluşma noktaları, atölyeler, etüt odaları, performans sokakları, sanat okulları, çağdaş sanat kitaplıkları da neredeyse yok denecek kadar azdır.*

*Aynı şekilde, şehrin hafızasını, tarihini, geleneklerini ve gelişimini takip edecek hiçbir bellek istasyonu, müze bulunmamaktadır. Olanlar ise ya kapalı ya da şehrin hafızasını ortaya çıkarıp sergilemekten uzaktır.*

*Yerel yönetimlerin Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüklerinin çalışmaları ile mülki idarenin taşra birimlerinin etkinlik programları ve politikaları incelendiğinde*

de tespit edilen ihtiyaçların karşılanamadığı görülmektedir.

*Kocaeli’de, kentin sanat üretimi koşullarına sahip olmasına karşın, sanatsal faaliyet olarak etkinlik düzenlemenin ötesine pek geçilememektedir. Üretimler ise mekân yetersizliğinden, düzensizlikten, sanatçıların birbirleriyle temassızlığından dolayı yetersiz kalmaktadır.*

- **Kocaeli’de sanat üretimi ve sergilenmesinin yapılacağı alanlar mevcuttur. Bu alanlar planlanmış tasarlanmış alanlar değildir, zaten illa ki hazır mekânlar, yani atölyeler, sergi salonları olması gerekmemektedir. Sanat üretimi ve sergilemesi için doğal mekânları, eski binaları, fabrika alanlarını rahatlıkla kullanmak mümkündür. Ancak buna olanak sağlanması gereklidir. Bu hem sanatçının mekân problemlerine çözüm getirir, hem atıl alanların değerlendirilmesini sağlar, hem de sanatın belli alanlara sıkışıp kalmasını engeller. Aynı zamanda sanatın kamu tarafından da içselleştirilmesinin, hayatlarının bir parçası olmasının yolunu açmış olur. Bu şekilde şehrin yaşayanları, sanata dıştan bakmak yerine sanatı sahiplenir, onu gündelik yaşamlarının bir parçası haline getirirler. Ancak burada kastettiğimiz sanatı sıradanlaştırmak değil, insanların sanatı gündemlerine almalarıdır.**

*Kocaeli, Türkiye’nin en büyük sanayi şirketlerinin üretim merkezlerini bünyesinde barındırmaktadır. Bu üretim merkezlerinin varlığıyla; hava kirliliği, çarpık yapılaşma gibi bedeller ödenmektedir. Buna karşın bu tesisler, birkaç “kültür merkezi” “inşa etmek” dışında kültürel ve sanatsal alanlara olan yatırımlarını İstanbul’a yapmaktadırlar. Örneğin, Borusan’ın İstanbul İstiklal Caddesi üzerindeki galerisi ve sanatçılar için yapılmış bir residans’ı bulunmaktadır. Ford Otosan’ın iştirakçisi Koç A.Ş.’nin İstanbul’daki kültür-sanat yatırımlarını saymak ise yersiz olacaktır.*

- **Kocaeli kültür ve sanat alanında birçok yerel, ulusal ve uluslararası etkinliğe ev sahipliği yapabilecek potansiyelindedir.**



*Kentte yerel anlamda süreklilik kazanmış birçok girişim bulunmaktadır. Yapılan birçok etkinlik olmasına rağmen kentin sadece bir bölümü bu işlerin farkındadır. Ancak kentin etkinlik mekânları, içinde yapılan veya yapılmaya çalışılan işler için uygun fiziksel özelliklere ve tasarıma sahip değildir.*

- **Ancak, ne devlet kurumları, ne de çok uluslu sanayi şirketleri olsun, İstanbul'a yaptıkları yatırımları Kocaeli'ye yapmamaktadır. Kocaeli yerel yönetimleri, S.T.K.'lar, üniversite, yaptırım gücü olan tüm kesimler artık Kocaeli'nin bir arka bahçe değil, bir kültür şehri olabileceğini göstermeli ve sanayi kenti olmanın kültürel kazanımını elde etmelidir.**
- **Sanayi kenti Kocaeli'de, endüstriyel alanların kültür - sanat aktivitelerine ev sahipliği yapabilmesi ve sanayi kuruluşlarının bu aktiviteleri organize etmeleri veya finanse edebilmeleri gerekmektedir.**
- **İdeolojilere, yöneticilere, sermayeye, iktidara göre değişen bir kurum yapısı yerine, siyaset üstü bir irade ve sürekliliğin ve istikrarın hakim olduğu kültürel bir yapılanma hakim olmalıdır.**

*Sempozyumdaki tüm oturumlara ait  
bildiriler ayrıca kitap olarak  
basılmaktadır.*

*Tüm katılımcılara teşekkür ederiz.*

TMMOB Kocaeli İl Koordinasyon Kurulu

**TMMOB**  
**KOCAELİ İL KOORDİNASYON KURULU**

Körfez Mah. İzzet Uzuner Sok. No:14 İzmit/KOCAELİ  
Tel: 0262 444 8 666 - 324 69 33 - 34 (Pbx)  
Faks: 0262 322 66 47  
kocaeli.ikk@tmmob.org.tr