

1987 yılının mühendis ve mimarlar ile başta halkımız olmak üzere tüm insanlığa barış, esenlik ve mutluluk getirmesini dileriz.

OLCÜ

Ölçü Gazetesi mühendis ve mimarların ortak sesidir. Sesinizin daha gür çıkması için Ölçü'yu okuyun, okutun, abone yapın.

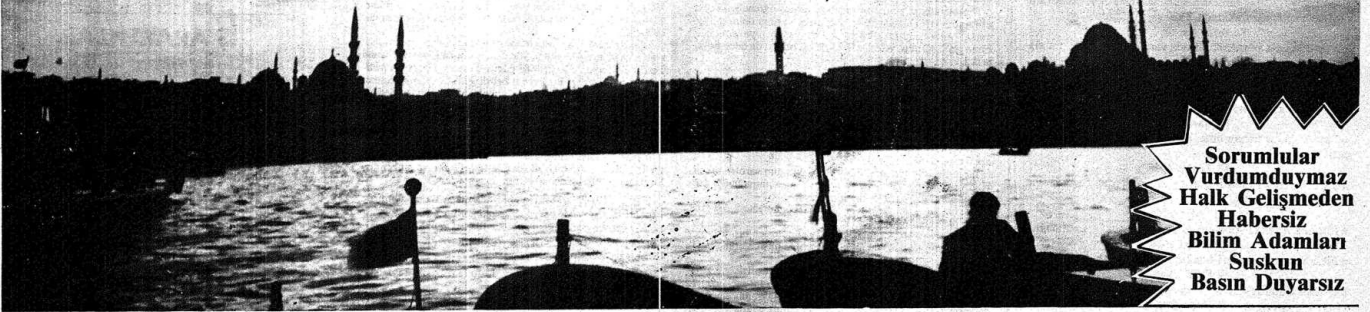
15 GÜNLÜK MESLEKİ GAZETEDİR

FIYATI 150 TL

1 OCAK 1987

YIL: 1 SAYI: 1

Plansız Programsız Yatırım Uygulamalarıyla Kent Kimliğini Yitiriyor



Sorumlular Vurdumduymaz Halk Gelişmeden Habersiz Bilim Adamları Suskun Basın Duyarsız

İstanbul Nereye Gidiyor?

İMO İstanbul Şubesi İSTANBUL JNRLARI PANELİ ENLENDİ

Her gün yeni yerleşme alanlarının kent topraklarına girmesiyle genişleyen ve buna koşut olarak artan nüfus yoğunluğu ile başlı başına bir ülke büyüklüğü kazanan İstanbul'un sorunları, böylesi bir sayfanın boyutlarına sığmayacak denli çok ve büyüktür. Her sayımızda bir yanından irdeleyeceğimiz İstanbul sorunlarının bu sayıdaki sorusu "İSTANBUL NEREYE GİDİYOR?"

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından düzenlenen panele konuşmacı olarak İMO İst. Şb. Başkanı Ertuğrul TİĞLAY, İTÜ Mimarlık Fakültesinden Prof. Hande SÜHER, İTÜ İnşaat Fakülte Ulaşım Bölümü Başkanı Prof. Kemal KUTLU, İstanbul Eski Belediye Başkanlarından Aytekin KOTİL, Doç. Dr. Mehmet KARPUZCU ve yazar Burhan ARPAD katıldılar. Kalabalık bir topluluğun izlediği paneli Uğur KÖKDEN yönetti.

Ertuğrul Tığlay

İMO İst. Şube Başkanı



İstanbul'da arsa değerleri görülmemiş boyutlara ulaşmıştır. Bu durum spekülasyon kazancını körüklemiş ve kent halkı da buna özendirilmiştir. Kente evrensel nitelik kazandıran kültür, tarih ve doğa değerlerine vahşi bir saldırı başlamıştır.

Prof. Hande Süher

İTÜ Mimarlık Fakültesi



Kentçilik anlayışı, metropoliten kentler için toplam nüfusun % 10'unu baraj kabul ederken, İstanbul son yıllarda bu barajı aşmıştır. Gökdelenlerin nerede yapılacağı değil, nerelerde yapılamayacağı önemlidir.

Aytekin Kotil

İstanbul eski Belediye Başkanı



Belediye kaynakları 1980'den bugüne 30 misli artmıştır. hizmet ve yatırımları bu oran da artmış mıdır? İstanbul'da yeşil alan artırılır deniyor. Boğazda koruluk alanların yapılmaya açılması, kimi alanlarda beş yıldızlı otellerin yapılması istenmesi, yeşil alan politikasıyla çelişiyor mu?

Prof. Kemal Kutlu

İTÜ İnşaat Fakültesi



Yönetimler insanları işsiz güçsüz kabul ediyor. Moskova'da 7 milyon olan günlük yolcu sayısının % 42'si; Paris'te 6 milyon olan yolcu sayısının % 65'i metro sistemleriyle taşınmaktadır. İstanbul'da ulaşım yok ki sorunu olsun.

İstanbul son derece eski ve köklü bir tarihe sahiptir. Yaşadığımız bugünkü dönem dışında, tarihin tüm evrelerinde sınırlı da olsa İstanbul kentinde planlı bir belediyece hizmetleri verildiğine tanık olmaktadır. Ama bugün İstanbul kenti tarihinin en büyük nüfus ve alan yoğunluğuna ulaşmasına karşın, plansız bir belediye uygulamasıyla karşılaşılmaktadır. Bu bu durum İstanbul'un geleceğini hatta bir bütün olarak Türkiye'nin geleceğini yakından ilgilendirmektedir. Bu nedenle İstanbul'un sorunları bu kente yaşayan herkesi yakından ilgilendiren dırmsal bir özellik kazanmıştır. Kentin seven, ülkesini seven herkesi bu sorunlara eğilmesi vazgeçilmez, erdemleşme bir görevidir. Bu görevi yapamayanlar her ne kadar İstanbul ve hatta ne de Türkiye hakkında söz söyleme, karar verme hakları olmayacaktır.

Nedir İstanbul'da yapılacak işlenler? Şimdi sözü oraya getireceğim.

Hemen belirtmek gerekirse, bir takım insanların kafalarında düydüklerini gerçekleştirecek, İstanbul İstanbul'larına çıkaracak bir kent olmaktan çıkıp, başkalarının, yabancıların oturabileceği bir İstanbul durumuna gelecektir.

İstanbul'u kendine yabancılaştırmam başında spekülasyon kazanç hursı yatmaktadır. Bu hırs körükleyen, kentin objektif yapısından kaynaklanan dinamik yerleşme talebidir. Bu talebin doğal sonucu olarak arsalar büyük değerler kazanıyor. Başka bir anlatımla, halk-

Bir dünya kenti, bir metropoliten olan İstanbul, özellikle son 10 yıldır gerek nüfus, gerekse iş yerleri açısından aşırı bir büyüme göstermiştir. İstanbul'un 1975 yılında 4 milyon olan kenti nüfusu, 1985'te 6 milyona ulaşmıştır. Bu 10 yılda % 50 nüfus artışı demektir. Öte yandan İstanbul'un nüfusunun Türkiye'nin toplam nüfus içindeki payı da büyümüş. Bu oran % 11,39'dur. Oysa kentçilik anlayışı, metropoliten kentler için toplam nüfusun % 10'unu baraj kabul eder. İstanbul son yıllarda bu barajı da aşmıştır.

Nüfus artışıyla birlikte İstanbul'da iskan alanları da büyümüş. Örneğin 1955 yılında belediye sınırlarını İstanbul'da belirlediği alan 29 bin hektarken, 1981'de bu alan 110 bin hektara ulaşmıştır. Bununla birlikte İstanbul'da nüfusun yoğunluğu da artmıştır. Örneğin Bakırköy, Karaköy yörelerinde hatta bir nüfus yoğunluğu kendini hissettiren, Boğaz ve Karadeniz kıyılarına bu yoğunluğu rastlanmaz.

İstanbul bu şekilde büyümeyi sürdürürse, İstanbul'u kaybetmek endişesi vardır. Bu İstanbul'u İstanbul yapan tarihi, kültürel ve doğal zenginliklerin, yani insan üyü yapılmış değerlerin kaybı demektir.

Belediyeler halka doğrudan hizmet sunan kamu kuruluşlarıdır. Dolayısıyla belediyelerin kentlerde yapacağı her girişim, kent halkını yakından ilgilendirir. Bu nedenle, kent halkının, önemli uygulamalarda belediye hizmetlerini denetlemek, hatta alınan kararlarda bulunmak hakları olmalıdır. Ama bugün gördüğümüz o ki, son derece önemli belediye kararlarında halkın katılımını sağlamak şöyle dursun, konu belediye meclislerinde bile ciddi tartışma konusu edilmiyor.

Bugün İstanbul çarpık bir kentleşme konumuna hâlâ korunmaktadır. Bizim zamanımızda belediye kaynakları yetersizdir. Yetkiler mali ve idari yönden kısıtlıdır. Bugün durum iki açıdan da tersidir. Belediye kaynakları 1980'den bugüne 30 misli artmıştır. Acaba belediye hizmet ve yatırımları bu oranda artmış mıdır? Buna olumlu bir yanıt verileceğini sanmıyorum.

Bizler üretken belediye anlayışını benimsemiştik. Hizmetler büyük ölçüde belediye imkanlarıyla üretilirdi. Bugün bu anlayışın terk edildiğini görmekteyiz. Bugün belediye ihaleleri bir uygulama, imledir. Ana kent belediye binasının temizlik ve bahçe işlerini bile ihale edildiğine tanık olmaktadır.

Öte yandan kentleşmenin yarattığı değerlerden belediye ciddi paylar alır. Şimdi böyle bir uygulamayı göremiyoruz. Örneğin arsa değerleri büyük bir artış göstermiştir. Halkada bile geçmişte m²'si 1000 lira olan arsalar bugün 30 bin lira olmuş. Ama belediye bu değer-

Çalışan insanların uyku saatleri dışında kalan günlük yaşantılarında şehir içi yolculuk genellikle işe gitme ve dönme biçiminde kendini gösterir. Fakat bizde bu böyle değildir. Vatandaşın devlete ödemek zorunda kaldığı borçlarını takip için de şehir içinde dolaşmak zorunda bırakılmaktadır. Elektrik, su, telefon ve benzeri borçlarını yatırmak için ben şahsen gerekirse yere dolatılmış bilirim. Herhalde yönetimler insanları işsiz güçsüz kabul ediyor. Bir hesap yaparsanız, yılın 50-60 günü bu işleri koşturmakla boşu boşuna geçiyor. Oysa tüm bu işlemler yılda bir güne indirilerek, toptan ödemeler biçimi-ne dönüştürülebilir. Böylece ulaşım trafiğine ciddi bir yük getiren bu problem de çözüme kavuşmuş olur.

İstanbul'un ulaşım sorununa geçince, İstanbul'da ulaşım yok ki sorunu olsun. Bundan İstanbul'un Ulaşım Planı olmadığının sonucu çıkarılabilir. İstanbul ulaşım planı 1980-82 yılları arasında, o tarih-taki şartlar esas alınarak hazırlanmış. Bugünkü yeni şartlara göre yeniden ayarlanması gerekir.

Ulaşım sorununa köklü çözümler arıyarak metro sisteminin de gündeme alınması zorundayız. Metronun yapımı pahalıdır, ancak ömrü de uzundur. Metronun yapacağı işin başkibir sisteme yapılması halinde, uzun yıllar sonunda, metronun çok pahalı çözümlere gidilmiş olduğu görülecektir. Metronun trafik düzeni, kazalar, sivil savunma, yaya güvenliği, istasyonlarda düzenlenecek alışverişler gibi her şeyin sağlama ve hava kokuşlarına bağlı kalmadığını görebiliriz.

BAŞYAZI

Kentler Belediyelere Emanettir, Hibe Değildir.

Biz mühendisler ve mimarların, formasyonlarını ve mesleki görevlerinin temelini "planlama" belirler. Planlama ösünde, insanın ilkelikten uygarlığa yükselişinin temel göstergesi, insan diğer canlılardan ayrıştığı, yapıcı bir öseneden doğmuş, bu doğuşun bir belgelenmesi, nesnel bilgi haline gelmesi, toplumsal üretilmesi, özenerji ile en çok iş yapacak şekilde organize etmektir. KİSACA, İNSAN PLAN YAPAN TEK YARATIKTIR. DİYE BİLİRİZ.

RUMELİ HİSARİ'nin 3 ayda inşaa edildiği söylenir. Belli bir branda altında olsa bile, yalnızca insan topluluğu ve insan gücü ile bu inşaatlanmaz. Bu, ancak o koşullarda insan gücü, teknoloji ve malzeme ile mümkündür ve uygulanışında elemanların tümü tarafından kavranmış, planlı bir organizasyonu ile mümkündür.

Bugün 1986 Türkiye'sinde, bilgisayarlar, devasa vinçler ve iş makineleri, uzmanlaşmış iş programlarına rağmen, en büyük inşaat hirmalanızın Rumeli Hisarı gibi bir yapıyı, çağdaş teknoloji ve malzeme ile daha önce, aynı sürenin pek çok katı süte içinde yapılabileceklerine ihtimal vermiyoruz. Bunu daha ilmi bir bakışla düşünürsek, ancak bir amaçla yapıyoruz. Çünkü iki temel yanlış anlayış ve uygulama Türkiye'de egemen durumdadır.

Birincisi, bütün büyük yapımlarda genellikle isten sorumlu ana firma, iş tasarımları vermek, o tasarımları da, alt tasarımlara, onları da daha alt tasarımlara işi yaptırılmaktadır. Bunun sonucu olarak, yatırımın tümü için insan gücü, teknoloji ve malzeme açısından planlı bir şekilde organize olmuş bir üretim yerine, Ana firmadan altsa değeri bu bütün olarak üretilen değil, parçalı olarak (Komisyona) planlanıldığı, hırsı karlar etrafında örgütlenen birimler daha doğrusu örgütlenenimsi birimlerin üretilen süreden egemen olmaktadır. Türkiye'de, aldığımız tümünü, komisyonciye bir çalışmadan, tasarımlara yapmaksızın planlayıp organize ederek gerçekleştirilecek kuruluş yok denecek kadar azdır.

İkincisi, daha da önemlisi, üretimden önceki proje bazında planlama sürecine bakışımızdaki sıkıktır. Herhalde biliyoruz ki, modern kentlerde, bahsederek, hen de bitirilmemiş bir yapılmadık planlama sürecini, yapım sürecinin ilk kah olduğu sürecinin tersi çevirerek yapıyoruz. Hatta o kadar ileri gidiyoruz ki, plan yapmadan da yatırım yapabiliyoruz. Aparatın yaptırım müdahalliliğinden, Devamı sa. 7

Yazar

Burhan Arpad



İstanbul'daki tarih ve kültür yuğurlarının kökeninde üretici toplum olamamak yatmaktadır. Ayda 2,5 milyon lira kira ödeyen, bir daireyi 500 milyon liraya satın alabilen insanların bulunduğu toplumdaki, bu gibi (PANEL) girişimlerle bir sonuca ulaşamaz.

Devamı sa. 7

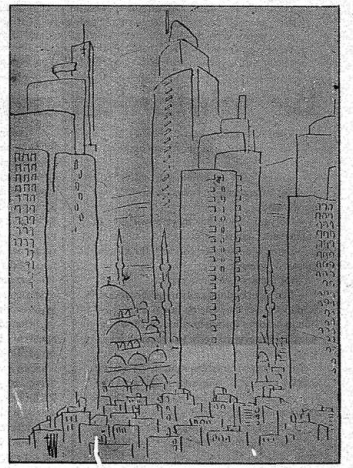
Doç. Dr.

Mehmet Karpuzcu



Kötü şehirleşme, kötü yapılaşmayı getiriyor. Bu kötüliklerin en kötüsüdür. Çünkü kötü bir resme bakılabılır, kötü bir filmi izlemeyebiliriz, kötü bir şeyi yemeyebilirsiniz. Ama şehir kötüyse, kötü şehirde yaşamak zorundasınız.

Devamı sa. 7



VURGU

Açık Alınla Çıkamayanlar

"Demir yolları bir ülkayı uygarlık ve refah ışıklarıyla aydınlatan kutsal bir ışıktır."

K. Atatürk

Ertuğrul TİĞLAY

(İMO İst. Şube Bşk.)

Çocukluk yıllarımda kullandığımız yankı kalma sesle vardır. O günün ve inancın yıllarımda bugünkü ulaşım hoş seslerdir bunlar. "Gençlik Marsı, Harbiye Marsı, İzmir Marsı" gibi. Bunlar içinde Oruncu Yıl Marşıma hep özel bir yer ayrılmıştır belediye. ON YILDA ONBEŞ MİLYON GENÇ YARATAN, GÖĞÜSÜNÜ CUMHURİYETİ TUNÇTAN BİR SİPER ETMİŞ insanları geleceğe çağdaş bir uzanır olarak düşünürüm bu marsı. Dört ophode yerim, içim, kocaoca bir ilhamatırlığı yitirmiş alnımda edim, "BÜTÜN KALELERİ FETHEDİLMİŞ, BÜTÜN TERANELERİNE GİRİLMİŞ, MEMLKETİN HER TARAFI İLLİ, İŞGAL EDİLMİŞ" bir halde, genç bir ulus çıkarılmasının inancı ve kararı ses, bu marsı yankılandırı yurdun dörtbir yanında.

O, olanakları sınırlı ama ONURLU günleri, tahta sıralında oturan, geleceğe umutla bakan, "GÜVENEN, GÜVENEN" öğrencileri, her birinde haykırarak bu marsı bağlayan lere, omuzları dik "DEMİR AĞLARLA ÖRÜK ANAYURDU DÖRT BASTIYI".

Evet, genç Cumhuriyetimiz yurdumuz dört bir yandan demir ağırlarla örüldü. Demiryolu, insanımızın yaşamına bir çağdaşlaşma sembolü olarak giriyor, birferce yıldır doğanın engelleri ile birbirinden ayrılmış yurup toprakları açan tünelleri doğanın rayları birbine kavuşuyordu. Tüm yurta adeta tek bir vücut gibi neles almaya başlıyordu. Savaşın yeni çukur yoksul halk, her seye yeni baştan başlayarak tüm dünyaya bir beledi ve çağdaşlık örneği sunuyor. 1927'de Ankara-Kayseri, 1930'da Kayseri-Sivas, 1938'de Sivas-Erzincan-Erzurum demiryolu hatlarını kullananıyordu. 1950'ye değin uzanan 27 yıllık zaman diliminde toplam 3578 km. demir yolu kullandık açtık, kalkırma ve çağdaşlaşma yolunda önemli bir adım atıldığını. Bir anı gibi yurup toprakları uzanan ve demiryolu başlangıcı, Cumhuriyetin kutsal "AÇIK ALINLA ÇIKAMAN" onurunu paylaşıyor.

Anak, bu onuru paylaşamayanlar da varmış. Son günlerde basında ve televizyonda çıkan haberlerde, o günün genç insanlarında yer alan bugünkü kimi yetkinler arasında "YURDU DEMİR AĞLARLA ÖRÜK" gerekçesiyle savunanları da bulduğumuz görüyoruz. Örneğin, "ÖYÜNCÜ YATIRIM", "SÖZCÜLERİN İSTEKLERİ" biçiminde odd sayılamayacak niteliklerde, demiryolu politikası hafife alarak, 80 milyar lara harcama yapıldığı Aşya Tünellerinde ve Arifiye-Sincan Demiryolu yatırımlarında vazgeçilmezlik gibi böylesi bir gerekçe ileri sürüldü. Oysa, böylesi bir tahsis somutlukla takip kın, "DEMİR YOLU DÜŞMANI" olmak için, bu gerekçe ögüt almaz. Bu tarafsızlar, olsa olsa, Cumhuriyetimizin kalkınma anlayışına ve Atatürk'ü düşünöncele kaynaklık etmiş tedbirde değiller bir düğünün subjektif izleri yalar. O Atatürk'ü anlayış k, temelinde imkânların tene ulusuca, bağdaşmazlık objektifliği, ilkeliten çağdaşlaşmaya uzanan "PLANLI" bir yönleştirmiş kararlığı yalar. O Atatürk'ü anlayış k, ulaşım-mayı salt bir hareketlilik ögesi olarak değil, kalkınmanın "GÜDÜMLÜMEŞİNE" bir araç olarak değil, bir hedef, kalkınma atılımı yarıdın "ATATÜRKÇÜ DEVLET" için demiryolu ulaşımın vazgeçilmez bir parçasıdır.

Demiryolunun bu özelliğini, ulaşım düzeni içindeki "PLANLAMAYI RASYONELLEŞTİRİCİ" niteliğini biraz daha açıklatarak yurup görüyoruz. Konuyu meşaletilmek bir model içinde incelediğimiz zaman görüyoruz ki, "EKONOMİK RASYONEL LİKESİ" ne göre işleyen "PLANLI BİR EKONOMİ" için demiryolu, vazgeçilmez bir "YÖNLENDİRİCİ" araçtır. Plan uygulamasının strateji içinde,

- Bölgeler arası ulaşım ulaşım arzını belirleyecek,
- Bölgelere bölgeye nüfus hareketlerini denetim altına alarak,
- a) Gereksiz ve ekonomiyi sıkı zantı insan sıklığına onurdu ortadan kaldırır,
- b) Nüfus ve sanayinin yoğunlaştığı bölgelerin çekim merkezi durumuna gelmesini engelley ve buna karşın birlikenimlik bekleyecek. Çökük demiryolu üzerindeki ulaşım arzı tıymış devletin, yarı plan uygulamasının elidir.
- Bununla istediği gibi onayarak, ulaşım talebini karşılamasından sonra ortaya çıkabilecek,
- a) Yerleşme talebini
- b) İş talebini
- c) İşyeri talebini denetim altına tutabilir.

Cumhuriyetin kurucuları, demiryolu politikasında bu denli derinlemişler, ancak bu "DENGELEME RASYONEL KALKINMA" anlayışı ile açıklanabilir kanıyamız.

1950'den sonra neler olmuştur? Neler olmuştur ki bir anda bu politikalar terk edilmiş? Kendi gelecek seçip bile kırılamamış bölgeler otomobilleme-nin giridana sokularak toplum yapısı alt üst edilmiş? Neler olmuştur ki, "BİREYSEL ÖZGÜRLÜK" adı altında dengeli ve planlı kalkınmanın tüm öğelerini, tüm ilde ötekilerden çok tasvime sermayesini sokulmuş? Neler olmuştur ki, insanımızın bütün diziğini geleceğine ve rasyonelleştirmiş çabaları son bulmuş? İnsanımızın "ÖZGÜRLÜĞÜNE" saygılı olduklarını belleten bir takım basımlar, "KARAYOLU"nu yeşillemiş bir özgürlüğün bir parçası olduğunu söyleyebilmeleri için neler değişmiştir?

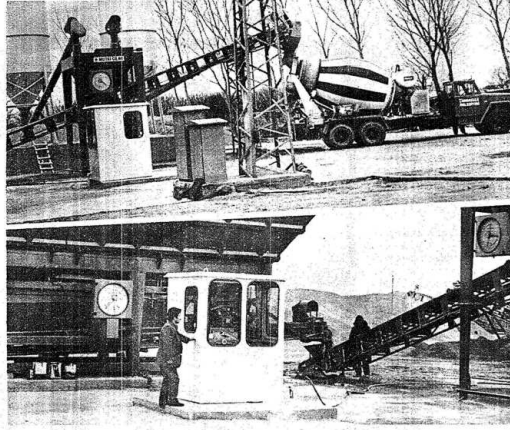
Bilginiz ki özgürlük birine son derece bağlı kavramlardır. Her toplumda "ULUSAL BİLİNÇ" olmadan "ÖZGÜRLÜK" OLMAK fazla bir anlam taşımaz. Çünkü bu özgürlüğün ulusal karaktere sahip bir biçimde kullaniminin engellenen ve önemi elken bu "ULUSAL BİLİNÇ"tir. Ancak bu bilince sahip bir insan, yaptığı her işte, aldığı her adımda topluma zarar verip vermediğini muhasebeleşip yapar. İşte çağdaş anlamda böylesi bir ulusal bilince eğiliminin yollarını tıyayan "BÜKETİM TALEPLERİ" yaramak, o topluma yapılabilecek kötülüklerin en teti-ri. Bu yarıyla 1950'lerden sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politika-ları, ülkemize yarardan çok zarar getirmişler, öylebilir.

Bu ulaşım politikası demiryolu ağımda göyle bir tablo yaratmıştır: Hat araları yabarı odun sarıdık, terekdenmiş eski maden kasabaları arıdın yalnız istasyonları, Avrupa çığın varışlarını habilleri doyurmanın dışında işlevi kalmamış buharlı lokomotifler, 60 km'ye aşamayan işletme hızları ve 1930'lardan beri yapımları planlanan demiryolu hatlarından vazgeçme eğilimi.

Ülkemizi, ulusal fizik yapısı ve üretilmesi dengeli olarak gelişimi amaçlayanlar-fa, garpık ve dengeli gelişimi benimseyenler arasındakı savımlar, birinci-ler adına kazanımdır ve bu buna benzer tablolara çözümler. 35 yıldan bu yana yaşadığımızımlar, bu önünden "AÇIK ALINLA ÇIKAMAYANLAR" in tarihle seçtiği birer belgesi olarak geleceğe uzanacaktır.

Belediyeler'den Haberler

- İstanbul Şişli ve Eminönü'nde uygulama halen sürmektedir.
- Çorlu'da Belediye Başkanı Seyfettin Meriç makamında ziyaret edildi. 14.11.1986'da Başkanvekil Mustafa Onsi-pahioğlu ile OMDU protokö-lü imzalandı.
- Yalova'da uygulama sürüyor.
- Çınarcık'tı imzalanmış protokol 1.10.1986'da OMDU yürürlüğe girdi.
- İzmit Belediye Başkanıyla İzmit temsilciliğinin lokali açılışında bir önorgütme yapıldı. Belediye Başkanı makamında ziyaret edildi.
- Gebze'de protokol imzalandı. Uygulama başladı.
- Tekirdağ'da Belediye Başkanı Mahmut Çağrıyurt ile görüşüldü. Başkan, OMDU istemizi olumlu karşıladı. Girişimler sürüyor.
- Lüleburgaz'da görüşmeler olumlu bir sonuca ulaşmak üzere.



Temsilcilik Haberleri

KOCAELİ-25 Eylül günü Kocaeli ve Gebze'de İstanbul Şubesi ve Merkez Yönetim Kurulu üyelerine (Hakkı Çelebi, Hasan Sert ve Abdullah Düzgün) yapılan gezi sonucunda, İzmit İMO Temsilcisi ve öteki üyelerle bir toplantı yapılarak Şubemizce yayımlanan 1986 Yılı "Ücret Yönetmeliği" üstünde gerekli açıklamalar yapıldı. Oda çalışmalarının yeniden yoğunlaştırılması, İzmit ve çevresinde çalışan genç üyelerimizle bağ kurulması için gerekli önlemler üstünde duruldu.

Aynı gün, öğleden sonraki saatlerde, Gebze'de yitiden İMO İstanbul Şubesi yöneticileri, orada Belediye Başkanı Bülent Atasayan'la görüş-tü. Gebze'den bazı üyelerimiz de katıldığı bu görüşme-de, proje denetimli uygulama-sının başlatılmasını konusunda görüş birliğine vardı.

Kocaeli Temsilciliğinin, geçen iki buçuk ay içinde, Kınca Odasıyla birlikte İzmit Kurul Kırılığında konuşma yapılan panel (7 Kasım 1986) katıldı. Bölgedeki çarpık sanayileşmenin doğal so-nucu olan kırılığın tartışıldığı panel, Kocaeli İl Encümeni Salonunda yapıldı ve kaba-balk bir dinleyici kitlesi tarafından ilgiyle izlenildi.

Son olarak da, öteki dört Oda (Makina, Elektrik, Kim-

ya ve Mimarlık) ile birlikte, İzmit merkezinde, Özalpay Hakkında temsilcilik büro-su oluşturulmuş beş oda üye-leri için hazırlanan bir lokal, İzmit Belediye Başkanı Necati Gençoğlu tarafından kar-dı. Açılışa bulunan ilki yüzü aşkın üye ve konuklar, Baş-kanla Kimya Odası'ndan Ha-lim Karabekir'in yaptığı ko-nuşmaları dinledi; Oda'ların işbirliği ve dayanışma türünü olan bir ortak girişimi açılış-ta bulunurlarına övgüyle, olumlu bir adım olarak ni-telendirildi.

GEBZE-8 Ekim 1986 ta-rihinde, Gebze'de bulunan girişimci üyelerimiz Beledi-yesi Binasi Salonunda düzen-lediği toplantıda, inşaat mün-hendislerinin yansıra mimar-lar da katıldığı görüşme ge-zilemindir. Belediye Başkanı Yardımcısı Eşref Emin Gü-zey ve İmar Müdürlüğün de-yer aldığı toplantıda, Şube-miz Yönetim Kurulu üye-leriyle Merkez Yönetim Kuru-lu'ndan Hakkı Çelebi katıldı.

Otak mesleki sorunların tar-tışıldığı ve çeşitli isteklerin di-ri getirildiği bu toplantıda kar-ka yakın teknik eleman bulunmaktaydı. Bu miktardan 1215'1 mimarlardan oluşmak-taydı. Toplantı sonucunda İsmail Hakkı Sancar temsil-ciğe, Sabri Akçaru, Eşref

Güzey, Yunus Ergüz ve Nafi Öztürk de temsilci yardımcı-lığına seçildi. Bu arada, Sab-ri Akçaru Gebze'de uyula-maya sokulan proje deneti-liliği görevini de üstlendi.

SAKARYA-25 Eylül ta-rihinde Adapazarı'nda ger-çekleştirilen toplantıda Şube-miz Yönetim Kurulu'ndan Hasan Sert ile Merkez Yöne-timi'nden Hakkı Çelebi katıl-mıştır. Kırkı aşkın üyelerimiz hazır bulundukları toplantıda çeşitli sorunlar tartışılmış, ücret yönetmeliği ilkeri üstün-de açıklanarak yapılmış, böl-genin koşulları dikkate alınarak Şubemizin Adapazar Be-lediyesi nezdinde temasa ge-çmesi istenmiştir.

Toplantı sonunda üyeler arasında belirlenen eğitim so-nucuna, Mehmet Usta İMO Sa-karya Temsilciliği'ne, Sırrı Özkan, Osman Balci, Metin Kışlalı ve Abdullatif Elidemir de temsilci yardımcılığı-na getirilmiştir.

TEKİRDAĞ-Şubemiz yöneticilerinden Abdullah Düzgün ve Hakkı Çelebi'nin de yer aldığı Tekirdağ top-lantısı, Belediye Salonunda 16 Ekim tarihinde gerçekleştiril-di. Komu üyelerden (Çorlu, Hayrabolu ve Lüleburgaz) temsilcilerinin de katıldığı bu toplantıyla, uzun yıllardır ilk kez, Odamız üyeleri birbiri-

letimiyile yetinmeyip, ayrıca bir de Beton Santrali kurdu-ğu, dört adet karıştırıcı ha-zırlayan kamyonu, birde pom-palı kamyonla söz konusu beton üretim tesisini donattı-ğı da, bu arada yerinde yapı-lan incelemelerde gözlemlen-miştir.

Başkan Orhan Uğur'un açıklamalarına göre, Kum-Çaklı Tesisi, ucuz fiyatla ve deniz yoluyla İstanbul'a (Ba-kırköy Belediyesi) kadar ku-m gönderme kapasitesine ve olanaklarına sahip bulun-maktadır. Ayrıca, yedi gün-lük mukavemeti 198 kg/cm² olan hazırbetonu çanakka-le'de daha çok kamu kesimi inşaatlarında kullandığını sözlerine ekleyen Başkan Uğur, bu betonun yaklaşık 18.000 TL/m' fiyatla satışa sunulduklarını da iletmiştir.

Özellikle İstanbul'un deniz kumu, organik madde içeren kum-çaklı kullandığı; yeterli yıkama suyunu sahip olma-dığı ve çakışıklıktan yakındığı bilinirken, bölgedeki daha küçük bir Belediye'nin ger-çekleştirdiği bu güzel tesise-rin, yüklenici üyelerimiz nü-nünden ciddi bir şans demek olduğuna ifade etmek isteriz. Tüm entegre tesisin 800 mi-lyon liraya mal olduğu, elek-düzeninin dört türden oluştu-ğu tesisin, gerekli ölçme ve tartı ağırlarına sahip bulun-duğu da Başkanın açıklama-larıyla anlaşılmıştır.

Çanakakale Belediyesi'nin söz konusu girişiminin tüm İstanbul ve Marmara Bölge-sinde bir örnek teşkil etmesi-ni özellikle diler ve Çanak-kale Belediyesi yetkililerini bu uygulamalarından dolayı kut-lanır.

Ortaaya atıldı, dilekler dile ge-tilirdi. Aynı gün, daha önce Belediye Başkanı Seyfettin Meriç makamında ziyaret edilmiştir.

Şubemiz Sekreter üyesi Mustafa Altıneller'e, Yönetim Kurulu üyesi Ab-dullah Düzgün'in katıldığı toplantı sonunda beliren eği-lime göre Sezi Özadık tem-silciliği, Mehmet Yakacık, Mustafa Altıneller, Hasan Tuba ve Dilek Erkanan da temsilci yardımcılıklarına se-çildiler.

Bu ziyaret ve toplantıdan yaklaşık bir ay sonra da, 14 Kasım tarihinde, Mimarlar Odası Vize Denetim Görevlisi Atilla Güneşçiba da, kati-mıyla, Çorlu Belediyesi'ne imzalanmış protokol yürürlü-ğe konuldu.

Aynı zamanda, Çorlu'dan üyemiz Salt Köymen de pro-jede denetimli görevine atanmış oldu.

LÜLEBURGAZ-14 Kasım tarihinde Lülebur-gaz'a giden Şubemiz Yöne-tim Kurulu üyeleri (Hasan Sert, Abdullah Düzgün), ilçe temsilciliğinin oluşturulması yönünde ilk çalışmaya ve görüş-meleri başladı. Ancak, Lüle-burgaz Belediye Başkanı'nın anı bir görevle İstanbul'a gi-diği nedeniyle, Şubemiz Yö-neticileri Başkanla görüşme-den dönmek zorunda kaldı-

lar. Lüleburgaz'da üyelerimiz-le yapılacak olabildiğince ge-niş kapsamlı toplantının önü-müzdeki günlerde gerçekle-ştirilmesi ve bunun sonucun-da ilçe İMO Temsilciliğinin se-çilmesi beklenmektedir.

ÇANAKKALE-Bir şüredir kendi aralarında do-ruşma ve toplantılar yapan Çanakakale üyelerimiz, su-nunda eski temsilcilerimizden H. Faruk Demir'in uzun şü-reyi yürüttüğü çalışmaların türlerinin devşirilmesiyle, ayrıca bir başka üyemiz olan Ahmet Sarıbaş'ın gerçekle-şirdiği toplantının bir uzantısı olarak 28 Kasım'da bir ara-yı geldi. Değişik kesimlerin (kamu, proje büroları ve yükleniciler) temsilcilerinin söz aldığı toplantıda, üye-lerimiz sonunları diler getirildi ve tartışıldı.

Duyuru

Bu köşe
Temsilcilik
etkinliklerine
ayrılmıştır.
Bize
yazınız.

PROJECİNİN GÖZÜYLE Mesleki Denetim

Serdar KUBILAY

(İnsaat Mh.)

G enel olarak inar uygulaması ve yapı üretili, çok boyutlu gelişimi ve sonuçlarıyla toplumsal niteliklidir. Kamu bu nedenle yapılaşma sürecini başın-dan sonuna gerek devlet kuruluşları, gerekse yerel yö-ne-timler aracılığıyla planlı bir şekilde yönlendirmeli ve denet-lemelidir. Bu denetim yükümlülüğü ve hâkından kamu hi-ç bir biçimde vazgeçmemelidir.

Yapı denetimi, daha başlangıçta, proje onay sürecinde ruhsat alması sırasında söz konusudur. Kentlerde bu görevi yerel yönetimler üstlenmişlerdir. Ancak burda sağlıklı bir işleyişin olduğu söylenemez. Yerel yönetimlerde proje de-netimi bilimsel verileri dayanan bir çerçevede gelişmiyor. Denetimli proje üretilirince enderinde bir uygulama ger-çekleşiyor. Onca denetim, kıtınca işlemler dizisine kon-u, projelere yapılaşma da giderek niteliksizleşiyor. Kamu de-netiminin bugün yerel yönetimlerde mühendisleri canından bezdiren yitiracı biçimlerde gerçekleştirilmiyor olması, büyük bir talihsizliktir. Bugün yerel yönetimlerde ruhsat vermek için oluşturulan bürolar ruhsatın önünde en büyük engel-dir. Kağıt üzerinde belki başka hiçbir meslekte olmayan de-netim projesi mühendisleri uyguluyor; ama, ortaya çı-kan yapılaşma her olabileceklerin en kötüsü oluyor. Sonuç-tan kimse hoşnut değildir. Artık kimse bu kötü gelişim-nin sorumluluğunu üstlenmiyor. Hemen herkes, bir türü istenildiği biçimde yönlendirmeyen bir süreçten yakınmak-tadır. Sürece bütünsel bir yaklaşımla bakılıp yönlendirme araçları geliştirilmeli. Konunun uzmanları içinde olma-sı nedeniyle birinci derece ilgilisi sayılan inşaat mühendis-leri, yapılaşmanın belirleyici güçleri olamıyorlar. Süreci yö-nlendirme araçları, bilgisi ve yöntemleriyle donanmış inşaat mühendisleri piyasasının dışına dışına güçleri karşısında yitip gidiyorlar. Belirleyici olamadıkları zaman bu kez bilgi

ve yeteneklerinden de oluyorlar.

Bugünkü kamu denetimi, mühendislik karşısında bir güçün denetimi gibi gerçekleşiyor. Kamu denetimi sanki mühendislik karşı ve hizmet kamu kurumlarıyla çatışması gibi mühendislik engelliyor, sınırlıyor bir güç olarak ortaya çıkıyor. Ama, öte yandan da varolan ilişkilerin aşındırıcı etkisi altın-da bir türlü öngörücü hedeflere varamıyor.

Yapılaşma sürecinde kamu denetiminin kendisi de kamu yararına çalışan bir örgüt olarak mühendislerin meslek örgütü paylaşılmalıdır. Böylesi bir denetim yaşamı geçerse mühendislerin yapılaşma sürecindeki işlevi kökten değişecek-tir. Mühendislerin kendilerini gönüllü örgütsel denetleme-sinin bir sonucumları olan mesleki denetim, mühendis yapı-üretim sürecinin temel etkenlerinden biri yapacaktır. Böylelikle mühendis kendisi denetleyleyiyşlerdir, oda aracılığıyla bilgi ve becerisini yenileyip geliştirir, yapı üretim sürecini yönlendirebilir bir konuma yükselir.

Mühendisler Odalarında birleşerek toplumsal sorumluluklarının gereklerini yerine getirebilirler. Mesleki denetim toplantı önüne çıkarken mühendislerin emeginin niteliğini yükseltme aracıdır. Mühendisler birlikte olduklarında kendi alanlarına giren konularda çeşitli sorunların çözümünde toplantı kararlarını en gelişkin yöntemlerle ortaya koyar ve savunurlar. Varolan yasa dışı mühendislerin açtığı bilimsel veriler ve kamu yararına ötesine çıkar. Böylece dışardan bakanlara karmakarsık görünüm farklı eğilimlerin çatıştığı yapı üretim süreci çağdaş, açıkla bir nitelik kazanacaktır. Mühendis süreçte belirleyici olacağı, kaynakların, emeğin ve zamanın açıkla kullanılması sorunların çözümünde yepeni-nci adımlar olacaktır.

Ancak mesleki denetimin bugünkü denetimi bir seçeneç olarak düşünülürse, amaçlarıyla uyumlu yöntemler geliştiril-melidir. Bugün geçerli olan süreci dönüştürmeyi umuyor-su, ölçekli olmalıdır. Ama, öte yandan böylesi bir amaç önce süreçte yer edinmeyi gerektirdiğinden esnek olabilmelidir.

Oda mesleki denetimi, mühendis bir bütün olarak yapı-üretim sürecini yönlendirecek konuma yükselene kadar kus-



İzmit'de Odaların Ortak Lokali Açıldı

6 Aralık Cumartesi günü, İzmit'te, mutlu bir olay ya-sandı. Dışında güzel bir sonbahar, Özalpay Hanı'nda güzel bir topluluk vardı. Mersimin arkaında bırakılmıştı-ayında, beş Odanın (Elektrik, Kimya, Makina, İnşaat ve Mi-marlık) şube ve temsilcilerinin ortak kabaları aratı so-nuca varmış; kentin merkezinde, seçkin bir bölgede (Fethiye Cd.) tek bir çatı altında toplanmıştı.

Böylece, uzun bir süreden sonra, yeniden Odalarımız bir-likte adimlar atmayı başarmış oluyorlardı. Birlikte hareket ve dayanışma meyvelerini verdi. İkiyüzde yaklaşık üye ve ko-nuğun katıldığı açılışa, İzmit Belediye Başkanı da yer ala-naklı kurdukları kesti. Vali İhsan Değir-nin yolladığı kutlama telgrafı okundu, Vali, işlerinin çokluğuna nedeniyle buhuna-ğı için Odalar temsilcilerinin özür dilyordu. Bu arada, basın da mutlu olayı görüntüledi.

Teknik elemanların proje denetiminin kusa tarih,esini, dün ve bugün olarak değerlendirilen Odamız üyesi Belediye Ba-şkanı

Devamı sayfa 5'te

İstanbul'u Beyrut Yapmak

Bugün İstanbul'u imar planı olmayan bir kent durumuna getirmiştir. İmar ve İskan Bakanlığı'na onaylanan 1/5000 ölçekli planın ise bir Nazım Plan olarak edilmesi, imar yasamız açısından olası değildir

Ülkemizde son yıllarda yaşanan olaylar toplum bilim açısından çok ilginç görüntüler sergilemekte, özellikle toplum psikolojisi dedikimiz olgu giderek endişe verici boyutlara ulaşmaktadır. Genelde görülen, yaygın bir ilgisizliktir. Hiçbir kurum ya da kuruluş kendi ilgi alanına ilişkin olumlu ya da olumsuz görüşünü ortaya koymamakta, hiçbir uzman ya da kuruluş, hiçbir uygulamaya karşı çıkamamaktadır. Çok az kişi çıkıyor ise, olayların büyük boyutlu ve toplumun ilgisizliği içinde eriyip gittiğini, beğenilmez ve umutsuzluk giderek toplumun genel karakteri durumuna gelmektedir.

Oysa çağımızda, topluma ilgili tüm eylemlerde halkın katılımının sağlanması, o eylemin başarısının önde gelen koşullardır. Başarılı yönetim, yapacağı işlere yararama eylemleri açıklıkla topluma anlatılan, onun onayını alan ve sapmadan bunu uygulayan-dır.

Son yıllarda ülkemizde yaşanan iş bunun tam tersidir. Bir, "ben yaptım oldu" düşüncesi tüm yöneticilerin belirgin özelliği durumuna gelmiştir. İş bitirilmiş slogan arkasına gizlenen bu kişiler, hiçbir alternatif düşüncesi

yerde sahip kilmıştır. Gerek doğası, gerek tarih katalitleri ile bir açık müze niteliğine sahip bu kentin kullarılar korunması, bu tarih beğenileri ve doğal güzellikleri ile geleceğe aktarılması yalnız ulusal açıdan değil, insanlık tarihi açısından da görmezden gelinmiştir. İstanbul'un fiziki çehresini etkileyecek her girişimin ne ölçüde önemli olduğunu bu görüşünü çok etme eylemleri ile olmaları bile dillerinden düşürmemektedirler. İstanbul'u Beyrut yapmak, bu kenti, genelde, eğlence ve turizm sektörüne bırakmak anlamı taşır. Bu bir "Devlet Plânı" kararidir. Ve tüm ilkeyi ilgilendiren çok önemli bir karardır. Bu karar, İstanbul Ana Kent Belediye Başkanının, hiçbir bilimsel araştırma ve planlamaya dayanmadan yürürlüğe koyacağı bir karar da değildir. İstanbul'u Beyrut yapmak, 5 yıldızlı otelleri yapmak, tarihi kenti oto yollarla çok etmek, kıyıları yat limanları ile donatmak, Boğaziçi ve Adalar taşlaşmasını, Boğaziçi ve Adalar taşlaşmasını, hele hele, talep olmasın karşın, tarihi kenti dünya iş çevrelerine peşkeş çekmek hiç değildir.

Bizce olayın en önemli ve toplumsal açıdan en zararlı yönü, tüm girişimlerin bilimsel verilere dayandırılması

dünyanın nice kentinde bu ilkeler doğrultusunda yapılmış plan ve uygulamaların olduğu bilinen bir gerçektir. İstanbul Metropoliiten bölgesinin son bilimsel araştırması, 1964 yılında kurulan "Büyük İstanbul Nazım Planı Bütüsü" tarafından 20 yıla varan bir süre içinde, geniş bir ekip tarafından yapılmıştır. Bu araştırmalar yer yer 1/1000 ölçeğe inen genelde 1/5000 ölçeğinde yapılmıştır. Bu ayrıntılı araştırmaların bugün 1/5000 ölçekli Nazım Plânı dönüştürülmemiş olması üzüntü vericidir. Söz konusu Nazım Plân Bütösünde görev yapan uzmanlar ile yıllardır yapılan görüşmelerde, bu araştırma ve değerlendirmelerin 1/5000 ölçekli bir Nazım Plan yapmak için yeterli olduğunu ortaya koymasına karşın, bulguların 1/25000 ölçekli bir haritada toplanması ve bu plânın da onaylanmaması, bugün İstanbul'u imar plânı olmayan bir kent durumuna getirmiştir. İmar ve İskan Bakanlığınca onaylanan 1/5000 ölçekli plânın ise bir Nazım Plan olarak kabul edilmesi, imar yasamız açısından olası değildir. Bu plân, ancak, yapılacak zorunlu olan 1/5000 ölçekli esas Nazım Plânı öneri getiren bir belge sayılabilir.

Sayın Bedrettin Dalan'ın Alman ikinci televizyonu ZDF'de yayınlanan demecinde bugün İstanbul'da yapılan en önemli imar hareketlerinin kafasındaki plana göre yürütüldüğü biçimindeki açıklamaları, yapılan işlerin ne denli bilim dışı ve ciddiyetten uzak olduğunu kanıtladı

Peki, ne olmuştur bu 60 yıllık çalışmaları? Özellikle İstanbul Nazım Planı Bütösünün 20 yıl süre ile yaptığı araştırmalar ve sonuçları nelerdir? Bugün yapılacak istenen o bulguların bir listesi var mıdır? Bildiğimiz kadarıyla, bu yönetimin yaptığı ve yapacağını duyurduğu işlerin hiç biri bu araştırmaların sonuçları ile bağdaşmamakta, tam zıddı uygulamalar getir-

mektedir. O araştırmalarda, tarihi kentin oto yollarla parçalanması, Boğaziçi'nin imar yasası ile getirilen yoğun yapılaşması, tüm kıyıları doldurularak yat limanları yapılarak halka kapatılması, değil 10 milyonluk 100 milyonluk kentin gereksinimini dahi aşan iş merkezleri ile donatılması, kentin genelde çok yoğun ve ciddiyetten uzak olduğu kanıtladı.

İstanbul'da yapılan bilim dışı ve ilke zararına olan uygulamalar nelerdir? Doğru kabul neler olabilir? Bu soruların yanıtını verebilecek kuruluşların başında Mühendis ve Mimarlar Odaları gelir. Kuşkusuz, Ülkemiz teknik geleceğinin büyük bölümünü çatısı altında bulunduran bu iki Odanın üyeleri, uzun yıllar boyunca, ilke fiziki planlamaların konularında yoğun çalışmalar yapmış, deneyimler kazandırmış, önerilerinin yanısıra, doğruların ve doğruların içinde doğru olanı ve genel yanlışları neler olduğunu çok iyi bilmektedirler.

ÖLÇÜ Gazetesi her sayısında İstanbul'da ilgili bir sorunu ele alacak, yapılanların yanlış ve doğruların meslektaşlarına ve kamuya sergileyecektir. Biz bu yazımızda bazı sorunların salt yasal boyutunu ele almayıp, İstanbul'un nelerle gördüğünü istendiğini topluca ve kaba hatlarıyla duyurmayı amaçladık.

İmar mevzuatımız, ülkemizde yapılacak tüm yapı girişimlerinin imar planına bağlı olmasını zorunlu kılarm. İmar planları ise, Nazım İmar Planı ve ona bağlı olarak oluşturulacak uygulama imar planlarıdır. Özellikle büyük yerleşme bölgelerinde

Çağdaş bilimi yönlendirici bir ilke olarak kabul eden Cumhuriyetimizin daha kuruluş yıllarında kentleşme olaylarına ne ölçüde önem verildiğini ve Atatürk'ün bu yöndeki girişimlerini aklımızdan hiç çıkarmamamız gerekir

gümler nelerdir? Doğru kabul neler olabilir?

Bu soruların yanıtını verebilecek kuruluşların başında Mühendis ve Mimarlar Odaları gelir. Kuşkusuz, Ülkemiz teknik geleceğinin büyük bölümünü çatısı altında bulunduran bu iki Odanın üyeleri, uzun yıllar boyunca, ilke fiziki planlamaların konularında yoğun çalışmalar yapmış, deneyimler kazandırmış, önerilerinin yanısıra, doğruların ve doğruların içinde doğru olanı ve genel yanlışları neler olduğunu çok iyi bilmektedirler.

ÖLÇÜ Gazetesi her sayısında İstanbul'da ilgili bir sorunu ele alacak, yapılanların yanlış ve doğruların meslektaşlarına ve kamuya sergileyecektir. Biz bu yazımızda bazı sorunların salt yasal boyutunu ele almayıp, İstanbul'un nelerle gördüğünü istendiğini topluca ve kaba hatlarıyla duyurmayı amaçladık.

İmar mevzuatımız, ülkemizde yapılacak tüm yapı girişimlerinin imar planına bağlı olmasını zorunlu kılarm. İmar planları ise, Nazım İmar Planı ve ona bağlı olarak oluşturulacak uygulama imar planlarıdır. Özellikle büyük yerleşme bölgelerinde

timlerinde ve İmar İskan Bakanlığında görev alan ilgililerdir. İki yıldır İstanbul ana kent belediyesinin yöneten kişiler ise, söz konusu imar planlarının oluşturmaya yönelik olumlu herhangi bir adım atmadıkları gibi, tam tersi, imar mevzuatı ve kent bilimsel çiliğine tümüyle aykırı bir uygulama içine girmişlerdir. 3194 sayılı imar yasanın 5. maddesi ile imar yönetmeliğinin 21. maddesi, nazım imar planlarının nitelik ve niceliğini kesin biçimde belirlemiştir. Bu maddelerin uygulanması zorunlu koşulları gerektirebilecek tek ölçek ise, 1/5000 ölçeğidir. Aynı yasanın 6. maddesi ise "Uygulama imar planları, gerektiğinde etaplar halinde ve yapılar" derken nazım imar planları için böyle bir koşul, bilimsel olarak, getirmemiştir. Çünkü bu durum kentsel açıdan bilimsel bir zorunluluktur. Oysa, İstanbul Ana Kent Belediyesine yapılan ve yapılağı duyurulan tüm imar eylemlerinde, kentin salt çok küçük bölümleri için ayrı ayrı 1/5000 ölçekli planlar hazırlanmakta, çoğu kez bu plânların uygun 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarını yapmaya dahi gerek görmeden uygulamalara geçilmektedir. Örneğin, ilki 1984 yılında olmak üzere, Haliç kamulaştırmaları ile ilgili birbirinden



İstanbul'u Beyrut yapmak, bu kültür varlıklarını ve onun yapı kapasitesini yok etmeyi gerektirir?..

yer vermeden ülke ölçeğinde çok önemli ve kalıcı eylemlere girişmekte, yapılan uyarıları dinlememektedirler. Başlatılan işlerin çok yavaş ve büyük boyutlu oluşu, sonuçlarının ise halkın büyük bölümüne ancak uygulama aşamasında ulaşabilmis olması niteliği, ülke yararama olma dışı bilinen konularda bile toplumun tepki göstermemesinin başlıca nedeni olmaktadır. Bu olgunun en somut örneklerini, son günlerde, İstanbul Ana Kent Belediyesi eylemlerinde yoğun bir biçimde yaşamaktayız.

İstanbul nereye götürülmektedir? Nereye yapılmak isteniyor? Nasil bir İstanbul yaratmayı hedeflemektedirler?

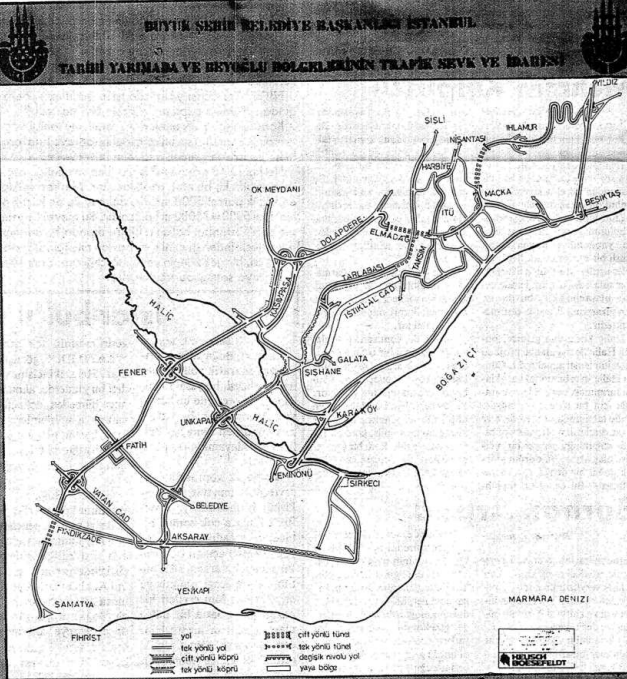
Hedefleneni tek bir tümeyle somutlamak olası: İSTANBUL'u BEYRUT YAPMAK. Ve dünya ticaretinde bu buraya ekip daha öteye götürmek... Yapılan yıkımların, getirilen otel ve işyeri kullarımların, açılmak istenen oto yollarının, Boğaz geçişlerinin, kıyı dolgu ve yat limanı girişimlerinin ana amacı bu hedefe ulaşmaktır.

İstanbul, 2500 yıllık geçmiş olan, çok büyük imparatorluğa başkentlik etmiş, uzun süre "Dünya Kenti" niteliğini korumuş çok önemli bir yerleşme alanıdır. Doğal konumu ise, bu kenti, dünya bütününe çok ayrıcalık

masa, hatta bilime karşın yapılmakta oluşudur. Bilimin yadsınıdğı, bilimin işbiriciliği ele varıyaldığı görüşlerinin egemen olduğu bir dönem yaşamaktayız. Geçmişte bilimsel sonuçlara saygılı olmayan, bunları gerektiği biçimde uygulamayan yöneticilerin baksarsızlıkları bilimi gerekeceği yapılmaları, bilimsel yoldan gidilmesi durumunda sonuca varılmayacağı biçiminde savlarla ortaya çıkmaları ibret vericidir. Bugün kent bilimsel çağdaş bilimlerin içinde önemli bir yer tutmaktadır. Belli kuralları ve kabulleri vardır. O nedenle, çağdaş bilimi yönlendirici bir ilke olarak kabul eden Cumhuriyetimizin daha kuruluş yıllarında kentleşme olaylarına ne ölçüde önem verildiğini ve Atatürk'ün bu yöndeki girişimlerini aklımızdan hiç çıkarmamamız gerekir.

Essen Üniversitesi Rektörlüğü tarafından, üniversite ile hiç bir ilgili olmadığından planın altında Alman Heusch Boeseleldt firmasının adı görülmektedir. Yapılacak henüz kesin kazanmamış üçüncü Boğaz Köprüsü ile bir bütün olan bu plan, İstanbul trafiğini yalnızca otomobile göre düzenleyen, Belediye Meclisinin geçip yasal bir nitelik kazanmadığı halde, bütün uygulamalara yön veren bir plandır.

Beyoğlu-Tarlabası yıkılması, Piyalepaşa Dolapdere Gökdelenler Bölgesi bu planın parçalarıdır. Arnavutköy ve Sanyer boğaz yolları da, adından da açıkça görüldüğü gibi, İstanbul'un tarihi bölgelerine trafik açısından, onu da toptan ulaşım olarak değil, otomobil trafiği



ESSEN PLÂNİ NEDİR?

Sayın DALAN tarafından 5.10.1986 tarihli Hürriyet gazetesinde Boğaz 3. köprü çalışmaları ile birlikte açıklanan "Essen plânı", resmî adı "Büyükşehir Belediye Başkanlığı İstanbul Tarihî Yarımada ve Beyoğlu Bölgelerinin Trafik Sevk ve İdaresi" olan plandır.

Essen Üniversitesi Rektörlüğü tarafından, üniversite ile hiç bir ilgili olmadığından planın altında Alman Heusch Boeseleldt firmasının adı görülmektedir. Yapılacak henüz kesin kazanmamış üçüncü Boğaz Köprüsü ile bir bütün olan bu plan, İstanbul trafiğini yalnızca otomobile göre düzenleyen, Belediye Meclisinin geçip yasal bir nitelik kazanmadığı halde, bütün uygulamalara yön veren bir plandır.

Beyoğlu-Tarlabası yıkılması, Piyalepaşa Dolapdere Gökdelenler Bölgesi bu planın parçalarıdır. Arnavutköy ve Sanyer boğaz yolları da, adından da açıkça görüldüğü gibi, İstanbul'un tarihi bölgelerine trafik açısından, onu da toptan ulaşım olarak değil, otomobil trafiği

açısından bakan bu plan, Dünya tehline geçecek ölçekle arsa spekülasyonu yaratmak niteliktedir.

Belediye meclisinin geçmediği, hükümet programına alınıp alınmadığı belli olmadığı halde, Sayın DALAN bu plan gereği 3. köprü ve bağlantı yollarını, 2. Boğaziçi Köprüsü ihalesini kaybeden şirket, Cleveland İngiliz Konsorsiyumu tarafından yapılabileceği açıklanmıştır. Yapılacak devlet yolları ile 322 Milyar TL'ne mal olacak 3. köprü ve bağlantı yollarının 12 yıllık işletme hakkı yapımcılara verilecektir. Böylece şehir içi bağlantı yolları paralı hale gelecektir.

Büyükşehir Belediyesinin önemli ölçüde dış borç alabilirdi ve köprü, bağlantı yolu gibi diğer hizmetlerini (çöp-su-karar-ulaşım) YAP-İSLET-DEVRET formülü ile yabancı şirketlere işletilebileceği bilikte düşünüldü. Belediye hizmetleri, şirketlerin kar güdülerine teslim edilebilecektir.

Belediyelerin bu borçlarını ödeyememesi halinde, bu plan DOYUNU UMUMİYETİNE

Nazım İmar Planları yapılmadan uygulama İmar Planları oluşturulamaz. Bu durum, bilimsel zorunluluğun yasalarla yansıtılması biçimindedir ve doğru olanı da budur.

Oysa, İstanbul Ana Kentinin (1940-1941 yıllarında) kentin planlamacıları mimar H.Prost'un yaptığı 1/5000 ölçekli plânı saymazsak) bir Nazım İmar Planı yoktur. Buna karşın parça parça yapılmış bir çok uygulama İmar Planı vardır. Bu bilim ve yasa dışı durumun en kısa sürede düzeltilmesi tartışma götürmez bir zorunluluktur.

İstanbul'un gerek 1/5000 ölçekli nazım imar planının, gerek 1/1000 ölçekli imar uygulama planlarının yapacak ulusal kadro, bilgi ve deneyim vardır. Ayrıca, bu konuda yıllardır özel olarak yapılmış araştırmalar ve değerlendirmeler de, bulunmamaktadır.

Var olan bu değerlerin yararlanılmasına çeşitli olumsuzluklar yaratmıştır. Örneğin, kentleşme olayının yaratığı arsa rantlarının, sadece kaç emeyen kişilerce paylaşılması sonucunu doğurmıştır. Yıllardır bu yoldan sağlanan hakası kazançların önlenmesinin tek yolu, bilimsel yöntemlerle yapılacak imar planlarıdır. Bu planların bu yönde değil yapılamaması olmasının sorumluluğu, geçmiş yıllarda İstanbul yerel yönet-

çok ayrı kullarımlar getirilene, 1/5000 ölçekli üç değişik parça planı yapılmıştır. (Bu plânın bütünü ile eleştirisi başka bir yazımızda ele alınacaktır.)

Yine, Piyale Paşa Plânı olarak adlandırılan 1/5000 ölçekli parça planla getirilen yerel kullarımlar, bugüne değin yapılan tüm nazım imar planı çalışmalarıyla bulunmamaktadır. 70 metre genişliğinde yollarla tarihi surları ne zaman bu planla getirilen yerel uygulamaları koşturmuş, plânın imar mevzuatına aykırılığı dışında kent bilimsel değeri ve İstanbul kenti açısından ne denli yanlış ve ilke zararına olduğu konusunda üzerinde ayrıca duracağız.

Boğaziçi kıyıların kazık yollarla açılması oto trafiğine yoğun olarak, parça niteliğinde bile olsa bir nazım imar planı yapılmamıştır. 1/1000 ölçekli bölgeleri plânlarla uygulama başlatılmıştır. Oysa, Boğaziçi'nin Tashınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Yüksek Kurulu'na onayla 1/5000 ölçekli koruma amaçlı bir plan vardır. Yapılan kıyı yolları bu plana aykırıdır. Dolayısıyla, yapılan işlem 3194 sayılı İmar Yasasına aykırıdır, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasasına da aykırıdır.

Devamı sayfa 7'de