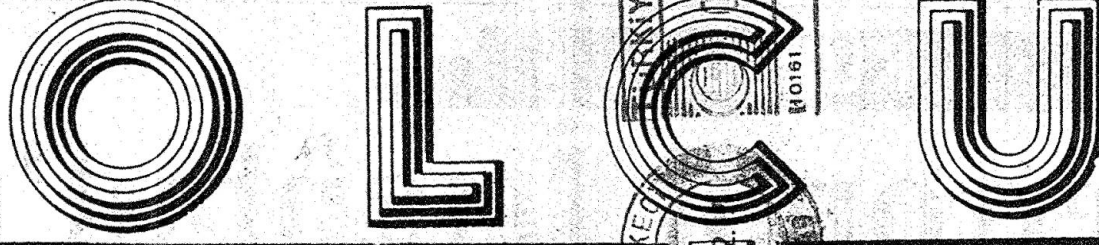


Kamu kuruluşu niteliğindeki Odaların ortak yayını olan gazetemiz K.D.V. uygulamasına bağlı değildir.

MÜHENDİSLİK VE MİMARLIKTAKİ



Ölçü, yayınlanmasında ortaklığı bulunan Odaların kayıtlı üyelerine ücretsiz postalanmaktadır. Gazetene katkıda bulunmak istiyorsanız bağış yap.

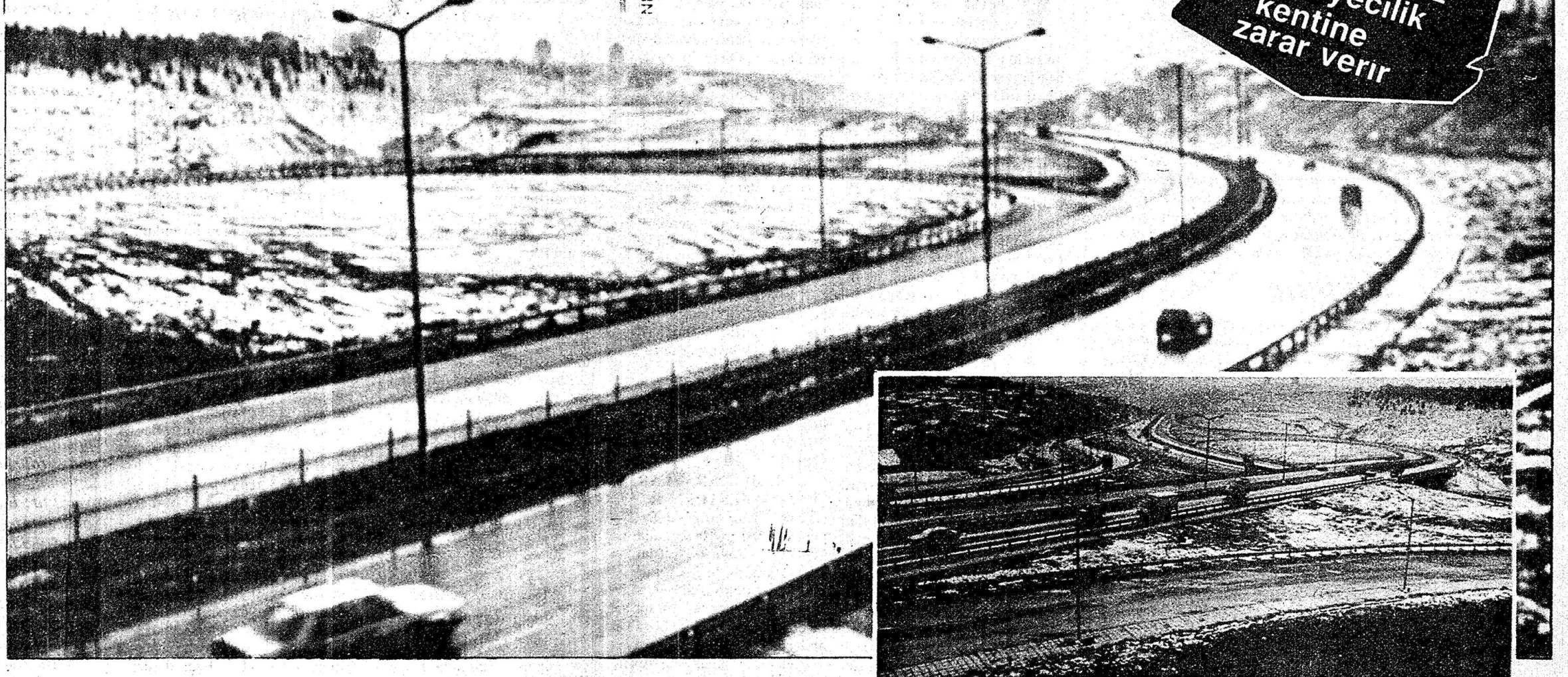
15 GÜNLÜK MESLEKİ GAZETEDİR

FİYATI 150 TL.

15 OCAK 1987 YIL:1 SAYI: 2

TARLABAŞI DOLAPDERE PİYALEPAŞA BULVARI GÖKDELEN YAPIMINA AÇILIYOR

Bir kent için alınacak her karar yapılan her uygulama ciddi bir araştırma ve plânlama konusu olmalıdır ve kamuoyunun onayına sunulmalıdır. Çağdaş kentçilik anlayışının yaklaşımı budur.



Keskin sirke kúpüne plansız Belediyecilik kentine zarar verir

Yeni bir vurgun kargaşa ve dışalım tuzağı

Gökdelenenler

Gökdelenenler çağdaş teknolojinin bir ürünüdür. Bu yanı yadsınmaz. Ancak, gökdelenler için gerekli altyapı bu alanda var mıdır? Teknolojinin zorunlu kıldığı üretim birikimi ulusal ölçekte hazır mıdır? Daha da ötesi, kurulacağı alanlarda doğuracağı arsa değer artışlarını sınırlayacak yasal düzenlemeler yapılmış mıdır?

Bugün bile varolan yerleşme ve trafik düzenine istenen yanıtı veremeyen bu yöreler, ilerde, kent yaşamına sayısız kargaşaları sokacaktır. Arsa değer artışları görülmekle boyutlara ulaşacak ve dolayısıyla bir avuç vurguncu havadan yüksek kazançlar sağlayacaktır. Gökdelenen yapımdaki üretim kaynaklarının sınırlı olması, bu sektörde de yapı yönetmeliklerinden tutun elektrik kablolarına varana değin yeni bir dışalım teknolojisi gerektirecektir. Bunlar ise kelimelerin tam anlamıyla vurgun, dışa bağımlılık ve yerleşim kargaşasıdır. Ölçü, İstanbul'u inşaat alanında bekleyen böyle bir tehlikeye dik-katleri çekiyor ve konuyu uzmanların, bilim adamlarının ve kamuoyunun tartışmasına açıyor.

Bilim adamlarının Gökdelenenler konusundaki düşüncesi



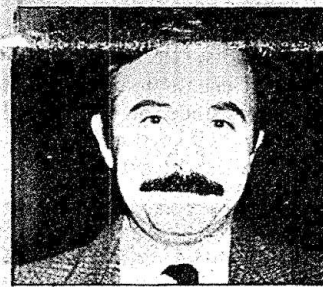
Prof. Maruf ÖNAL

1 ile 5 kattan oluşanlar yüksek yapı, 25 kattan daha büyükleri ise gökdelenler olarak sınıflanırlar.

Karardan önce tartışılmalı

Son yıllarda kentler çevreyle iç içe girerek hızla büyümektedir. Büyüme hızına ilişkin yapılan gözlemler Londra'dan başlayarak Paris, Roma, Atina, İstanbul, Ankara, Konya, Adana ve Halep'i de içine alan ve aralarındaki kentlerde de bağlaşılarak bir büyük me-

Devamı sa. 7



Doç.Dr. Atilla M. Ansal

Piyale Paşa Bulvarına çok katlı yüksek yapılar yapılmasına izin verilmesi ilerde büyük mal ve can kaybına yol açabilir

İstanbul'da deprem riski

Bir bölgenin depremselliği belirlenirken mümkün olduğunca uzun bir zaman dilimi içinde incelenen bölgeyi etkilemiş depremlerin derlenmesi gerekir. Türkiye'de depremlerin aletsel olarak kayıtlarının alınması yaklaşık son altmış yıl ile sınırlıdır. Bu dönem için-

Devamı sa. 7



Prof. Dr. Remzi Ülker

Piyalepaşa Bulvarı ve Yokuşundaki şevler topoğrafik yönden elverişsizdir.

Temel derinliğin önemi

Piyalepaşa Bulvarı ve yakınındaki şevler topoğrafik yönden elverişsiz durum gösterirler. Piyalepaşa, her şeyden önce, bir es-ki, bugün gömülü halde kalmış vadi yatağıdır. Alüvyon doludur. Yan taraftaki şevler ise ta Bizans devrinden beri çeşitli zamanlarda ist-

Devamı sa. 7

BASYAZI

Denetimsiz Büyükkent Yönetimi

Batının çağdaş kentlerinde, kentlerle ilgili önemli konular, gerek planlama, gerek karar alma sürecinde demokratik bir tartışmaya açılır. Böylece, hem kentlerde yaşayanların çevrelerine bilginli bir biçimde sahip olmaları sağlanır, hem de büyük çoğunluğun zararına olabilecek subjektif tasarımların önüne geçilir. Sanılanın ve dayatılanın tersine, "spekülasyon olmasın" diye imar kararları ne denli gizlilik içinde ve az kişinin bilgisi içinde olursa spekülasyon da o denli fazla olur. Ayrıca, planlama ve karar alma işlemlerinin gizli tutulması, yanlış kararlar üretilemesi olasılıklarını da artırır.

Türkiye'de imar devrimlerine yön veren yasalar ve yasal düzenlemelerin özellikle uygulama aşamasında, büyük ölçüde uyumsuzluklar, tutarsızlıklar ve çelişkiler bulunmaktadır. Bunlar içinde 3030 sayılı ve 27.6.1984 tarihli "Büyük Şehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanun", başta İstanbul olmak üzere büyük kentlerimizin yönetimini ve geleceğini Belediyeler Meclislerine hiçbir denetim olanağı bırakmadan başkalarının yetkisine bırakmaktadır. Bu durum, spekülatif ortam yaratmasına etken olmaktadır.

Yasanın 14. maddesi hukuki açıdan saklı bir anlatımla, Büyük Kent Yönetimlerinde tek kişinin (Başkanın) egemenliği dönemini açmıştır. Madde şöyle: BÜYÜK ŞEHİR VE İLÇE BELEDİYE MECLİSLERİNCE ALINAN BÜTÜN KARARLAR BÜYÜK ŞEHİR BELEDİYE BAŞKANINA GÖNDERİLİR. BÜYÜK ŞEHİR BELEDİYE BAŞKANI KONUNUN MECLİSLERDE TEKRAR GÖRÜŞÜLMESİNİ İSTİYEBİLİR. MECLİSLER KARARLARINDA ANCAK 2/3 ÇOĞUNLUKLA İMAR EDEBİLİRLER VE BU HALLERDE MECLİS KARARI KESİNLİKLEŞMİŞ OLUR.

Varsayalım ki Başkan, kente son derece zararlı, dar ilgisiz çerçevede spekülasyon bir plan hazırladı ve meclise sundu. Meclis de planı reddetme kararını verdi. Başkan, bu kararın yeniden görüşülmesini istemesi durumunda, meclis ancak 2/3 çoğunlukla bu planı reddedebilecek, tersi durumda plan geçerli sayılacaktır.

Sanki yasanın verdiği bu yetki yetmiyormuş gibi, yasanın uygulanması ile ilgili yönetmeliğin 42. maddesi Başkanın Büyük Şehir Belediye Meclisi ve İlçe Belediye Meclisi kararlarını değiştirerek onaylamak yetkisini de vermektedir. Bu değişiklik yetkisinin oranı belirtilmediği için, değişiklik oranı %99'u bile bulabilir. Bunlar bir örnekle somutlamak gerekirse, şöyle bir durumla karşılaşmak her zaman olasıdır: Bir kişiye ait, yerleşme yeni açılacak geniş bir arazi için Meclis plan önerisi geldi ve Meclis bunu kabul etti. Başkan bu planı değiştirilmesini uğratarak çiftlik yapmasını getirebileceği gibi, çok katlı apartmanlar yapılmasına da olanak tanıyabilir. Böyle bir durumda arazinin değeri milyonlar bula bir artış gösterebileceği gibi değerin altına da düşebilir. Böyle bir yetkinin olumsuz yönde kullanılması çok sabırlı insanları bile güldürür.

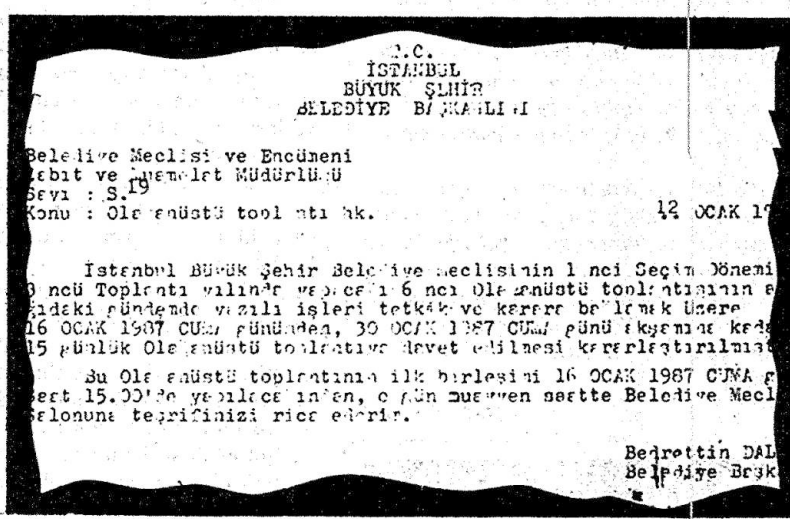
Bu yasa ve yönetmelik maddeleri imar hukuku tarihine hangi sıfatla geçer, bilirmez ama, büyük kentlerimiz ve özellikle İstanbul'u çilgin bir geleceğe sürüklediği tartışma götürmez bir gerçektir.

Daha da ötesi, 3030 sayılı yasanın 9. maddesi İçişleri Bakanlığının doğrudan yetki vermesini karşın. Bakanlığının, Anayasadan sonra yasal boşluk vardır, diyerek kendini yetkisiz kılması, ülkemizdeki imar devrimlerinin yağmaya, doğa ve kültür varlıklarının yok edilmesine dönüşmesini kaçınılmaz duruma getirecektir.

Ne acıdır ki, yasanın doğan bu fırsatı dayanarak İstanbul Ana-kent Belediye Başkanlığı, Planlama Müdürlüğü'nün, Meclis İmar Komisyonunun ve Büyük Şehir Belediye Meclisinin yanlış bulduğu ve reddettiği bir karar yetkisine dayanarak uygulamaya koymuş. Harbiye Konak Sineması karşısındaki parkın yok edilmesini kararnı verebilmiştir.

Böylesi bir yetkinin, yasa tanımaz bir tutum içinde her alanda kullanılmasından doğan olumsuz sonuçlarını ve bunun İstanbul'a nelere mal olacağını ilerde hep birlikte göreceğiz, yaşayacağız.

2171



İstanbul'un sorunları Belediye Meclisi Gündeminde Ama Nasıl?..

97 Maddelik gündem 6 saatte görüşülür mü?

Plan onaylanmadan temeli atılan Ataköy Turistik Tesislerinin tatbikat planı meclisten yeni geçiyor.

İstanbul Ana Kent Belediye Meclisi 6. Olağanüstü toplantısı 16 Ocak-30 Ocak 1987 tarihlerinde toplanıyor. Toplantı gündeminde 97 Madde bulunmaktadır. Böylesi bir kısa zamanda tartışılacak konuların çokluğu bir yana, gündemdeki maddelerin İstanbul'un geleceği açısından da son derece ciddi ve sorumluluk isteyen konuları kapsadığı belirtilmektedir. Öte yandan kimi Meclis Üyeleri, gündemdeki konuların daha dosyalarını bile görüp incelemediklerini belirterek, toplantının sonuçlandırın kaygı duymaktadırlar.

Toplantı gündeminde son derece önemli ve ciddi konular bulunmaktadır. Örneğin, kimileri milyarder sahibi yapacağı bilinmeyen Dolapdere-Piyalepaşa Nazım Planı karara bağlanacak-

tır. Yine gündemin 5. Maddesinde belirtilen Bakırköy-Güneşli 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı hakkında Planlama Müdürlüğü teklifi görüşülecektir. Konunun ciddiyetini vurgulamak açısından, hiç bir yorum getirmeden, gündemdeki bazı maddeleri sıralamakla yetineceğiz.

Madde 33- Camlica'da yeşil alan teklifi ile ilgili 28.2.1986 gün ve 161 sayılı Büyük Şehir Belediye Meclisi kararının yeniden gözden geçirilmesi için iadesi hakkında.

Madde 34- Camlica bölgesini içeren 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı hakkında Planlama Müdürlüğü teklifi.

Madde 45- Üsküdar - Sarıgazi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı hakkında Planlama Müdürlüğü teklifi.

Madde 46- Üsküdar-Dudullu

1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı hakkında Planlama Müdürlüğü Teklifi.

Madde 48- Kartal-Aydınlı 8-9 pafta, 629 parsel ve civarındaki sanayi alanında 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım Planı tadil teklifi hakkında Planlama Müdürlüğü teklifi.

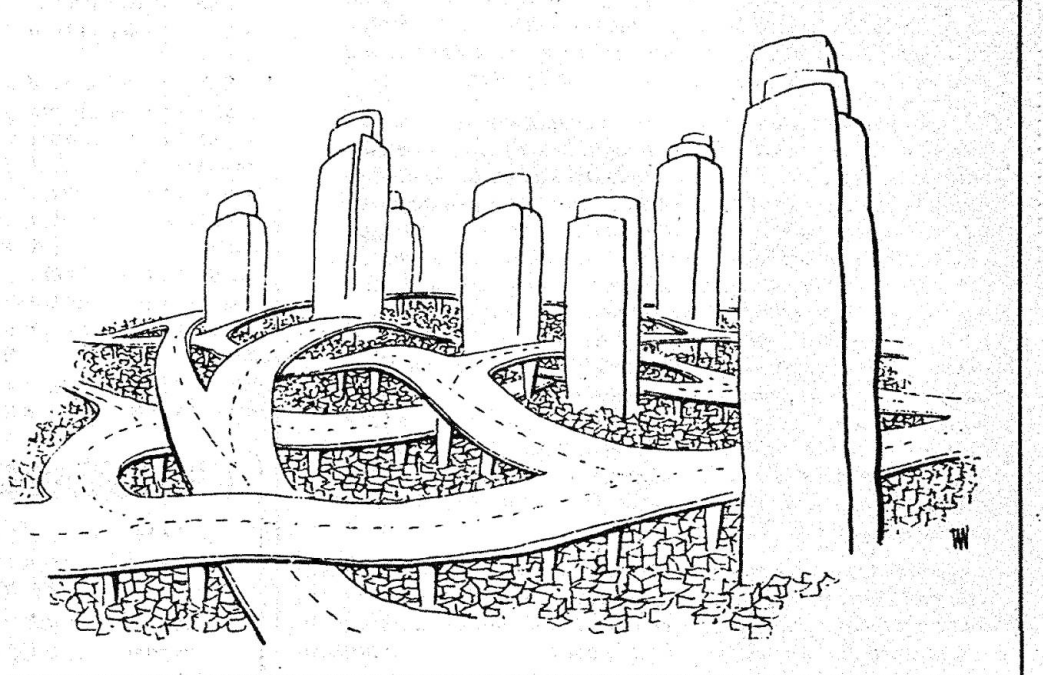
Madde 50- Bakırköy-Ataköy sahil kesiminde Turizm alanı 1/1000 uygulama imar planı teklifi hakkında Planlama Müdürlüğü teklifi.

Madde 54- Eyüp-Haliç bölgesi 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı hakkında Planlama Müdürlüğü teklifi.

Madde 86- Halkalı Toplu Konut Alanı ile ilgili 1/5000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı hakkında Planlama Müdürlüğü teklifi.

Madde 93-Ayaza 1/25.000 ölçekli Çevre düzeni Nazım İmar Planı tadili hakkında Planlama Müdürlüğü teklifi.

Madde 97- 1/5000 ölçekli Boğaziçi Nazım Planı notları tadili hakkında Planlama Müdürlüğü teklifi.



Odalar yönetim kurulları toplandı

Mühendis ve Mimar Odaları İstanbul Şube ve Temsilcilikleri Yönetim Kurulları ortak bir toplantı yaptılar. Ocak ayı içinde gerçekleştirilen toplantı, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi lokalinde yapıldı.

Makina, Elektrik, İnşaat, Mimar, Kimya, Maden, Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Başkan ve temsilcilerinin katıldığı toplantıda TMMOB'den de yöneticiler bulundu.

Toplantının temel konusu TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulunun oluşturulmasıydı. Konu tüm boyutlarıyla tartışılarak, toplantıda hazır bulunan Makina Mühendisleri Odası İst. Şb. Bşk. Yavuz BAYÜLKEN, EMO İst. Şb. Bşk. Ünal ERDOĞAN, İMO İst. Şb. Bşk. Ertuğrul TIGLAY, Mimarlar Odası İst. Şb. Bşk. Yücel GÜRSEL, Kimya Müh. Odası Başkanı Tuncer İŞİL ile Harita Müh. Odasından Orhan YÜCEL, Mimarlar Odasından Ali Rüzgar, Maden Mühendisleri Odasından Zahide ÖGÜT. Ha-

rita Mühendisleri Odasından Nafiz TOPÇU, Çoşkun ÖZBAŞ, Mimarlar Odasından Kenan ŞAHİN, Memik YAPICI, Şener ÖZLER, Kimya Mühendisleri Odasından Şeref KIRAR, İnşaat Mühendisleri Odasından Niyazi GÜNDÜZ, Elektrik Mühendisleri Odasından Emin KARASIN tarafından karara bağlandı.

Toplantıda ayrıca TMMOB Genel Sekreteri Bülent TANIK ile TMMOB Yönetim Kurulu Üyesi Naci ÇANKAYA'da bulundular. Toplantının gündeminde olmamakla birlikte İnşaat Mühendisleri, Mimarlar ve Ziraat Mühendisleri Odaları İstanbul Şubeleri tarafından ortaklaşa çıkarılan ÖLÇÜ gazetesi de tartışıldı. Gazete olayının da olumlu bir girişim olduğu belirtildi. Ancak, bu konunun İl Koordinasyon kurulu düzeyinde ele alınmasının daha yararlı olacağı vurgulandı.

Odaların çeşitli sorunlarının da dile getirildiği toplantı, bilgi ve görüş alışverişini yönünden de son derece verimli oldu.

BİLİM ve Teknoloji DÜNYASINDAN

Kaynak: The Economist
Kasım 1986 sayısı.

Batının En Hızlı Transistörü

Yaygın kullanılan silikon, yarı-geçirgen arkadaşları galyum arsenid ile tetikleme (açma-kapama) hızı konusunda hiçbir rekabet şansına sahip değil. Ancak şu anki pahalı maliyetleri, galyum arsenid çiplerinin marifetlerini sadece laboratuvarlarda göstermelerine izin veriyor. Bir Amerikan laboratuvarında gerçekleştirilen çip, dünyanın en hızlı transistörü; öylesine hızlı ki hüznü ölçeylebilir, (230 mega hertz). Normal silikon esaslı transistörler, saniyede en fazla 20 milyon kere açma-kapama yapabiliyorlar. (20 mega hertz). General Electric firması ve Illinois Üniversitesi bilim adamlarının bu yeni galyum arsenid transistörü ise, hesaplara göre saniyede 230 milyar kere tetikleyebiliyor, (230 gigahertz). Aslında bu hız tahmin ediliyor, çünkü hızı ancak 94 gigahertz'e kadar ölçülmüştür.

Bu transistörlerle yapılan çipler, teorik olarak daha zayıf sinyalleri olarak çok daha hızlı işleyebilirler. Ancak simdi, bu transistörler, galyum arsenid sandöviç çiplerinin arasında mahzun ve yalnız olarak beklemek zorundalar, çünkü kendilerinin işler hale getirecek hızı sahip yapı, henüz gerçekleştirilmeye çalışılıyor. Bu transistörün, iletişim araçlarına büyük hız ve kolaylık sağlayacağı tahmin ediliyor.

Kauçuk

Doğal kauçuk, yeniden dünya pazarlarında bir numara olma yolunda... İngiliz ve Malezyalı bilim adamlarının geliştirdiği epoksi ile kaplanmış doğal kauçuk (ENR) ömürümüzdeki yılın ortalarında piyasaya çıkacak. Hedefi, araba lastikleri pazarını sentetik kardeşinden kapmak... Doğal kauçuk, çok zor şartlarda çalışması gereken tekerleklerde kullanılıyor: uçaklarda ve ağır kamyonlarda -fakat binek otolarında daha çok sentetik lastikler kullanılıyor.

ENR, ilk olarak, Malezya Lastik Üreticileri Kuruluşunun finans ettiği İngiltere'deki Tun Abdul Razak Laboratuvarları'nda gerçekleştirildi. ENR, H₂O₂ (hidrojen peroksit) uygulanmış asetik asit ve formik asit karışımının, doğal kauçukun işlenmesinde kullanılması sonucu elde ediliyor. Sonuç bir polimerdir ve ekibi yönlendiren Dr. Ian Gelling'e göre yeni bir madde olarak kabul edilebilir. ENR'den yapılmış bir top, doğal kauçuk bir topa oranla çok daha az ısıya duyarlıdır, daha az darbelere çok daha farklı bir şekilde emiyor. Amacın tit-reşimin azaltılması olduğu motor montajlarında ENR ideal bir malzeme oluşturuyor. Bir başka kullanım alanı da ileride amortisör sistemi olabilir.

ENR en önemli özelliğini tekerlekte gösteriyor. Islak ortamda diğer doğal kauçuklardan daha iyi tutuculuk sağlıyor ve önceden olduğu gibi tekerlek, yüzey üzerinde dönerken daha fazla enerji kaybı sağlamıyor, aksine sentetik lastiklerden bile daha fazla randıman veriyor. Ancak şa ENR'den yapılan lastik çok çabuk aşındığında, içine belli bir oranda polibütadiyeni sentetik bir lastik karışımı gerekiyor.

ENR, PVC gibi plastiklere çok iyi yapışıyor ve bu ona taşıyıcı (konveyör) bantı, ayakbağı tabanı gibi yüzeyler için iyi bir örtücü özelliği veriyor.

Bugünlerde ENR, Malezya'da bir pilot bölgede, günde bir tonluk kapasite ile üretiliyor. Planlar ise, ENR işlenmesini yerel olarak sağlayacak olan dev bir hidrojen peroksit ünitesi yapılabilecek, günlük üretim kapasitesini 10.000 tona çıkarmak doğrultusunda... Malezya'daki doğal kauçuk, üretilen, Endonezya ve Tayland'dan daha pahalıya mal oluyor, ancak ENR farklı pazarları açabilir. Eğer işler yolunda giderse, dünya doğal kauçuk pazarını iki misline katlamaları isten bile değil.

KÜRSÜ

Metropol İstanbul'un Kanalizasyon Sorunu

FARUK ÇETİZ TÜMERKAN
İstanbul Belediyesi Mecralar Eski Müdürü

Yakından biliyoruz ki, büyük kentimizin en önemli ve başta gelen altyapı ve çevre sorunu sağlıklı ve ekonomik bir kanalizasyon sistemine kavuşmaktır. Bu uğurda gösterilmekte ve gösterilecek olan çabalar genelde göze görünür, reklamı olan işler değildir.

Kentimizin dirimsel öneme sahip bu altyapı hizmetleri realize olurken, büyük çevrelerimize girmen yanında, tedirgin olan halkın ve basının yıpratıcı baskı ve eleştirileri de göğüslemek gerekmektedir. Bu geçişin ışığı altında İstanbul'un kanalizasyon sorunlarını kısaca irdelemeye çalışacağız.

Atık Su Kanalizasyonunda Ana İskeler

Kırsal küçük yerleşme alanlarında pis suların sızdırma çukurlarıyla araziye emdirilmesi, kullanma suları içinde bundan zarar görmeyecek düzenlemelere gidilmesi doğru bir çözüm olabilir. Bu gibi alanlarda yerleşim yoğunlaşınca pislik çukurlarının geçimsiz yapma ve belirli sürelerle bu çukur birikintilerini vıdanjörlerle çevreye zarar vermeyecek biçimde uzaklara taşıma da ekonomik bir yöntem olabilir. Ama yoğun yerleşimli büyük kara kentlerinde kanalizasyon sebekesi oluşturmak zorunludur. Bunu yaparken de mansap (Boşalma) kısımlarında pis suları arıtarak ve sulandırarak litredike çok likit miktarda belirli bir sınıra altına düşürdükten sonra nehir ya da dere yataklarına vermek bu işin ana koşulu dur.

Denizlerle kuşatılmış İstanbul gibi kentlerde ayrılarak alan bölgelerde mansap pis sularının mekanik arıtma ya da ön arıtma ile akıntıya vermek, akıntı olmayan iç deniz kıyılarında da ayrıca yarım ya da tam olarak biyolojik arıtmadan geçirdikten sonra denize

nizin açığına ve derinine bırakmak en akılcı yoldur.

Pis sular, kuvvetli deniz akıntılarına verilerek büyük denizlere ulaştırılabilir, bu sistem en ucuz çözümdür. Konunun daha anlaşılabilir olması açısından çoğumuzun yabancı olduğu kimi terimleri kısaca açıklamada yarar vardır.

a) SİSTEMLER
Genel olarak kentlerde yağmur suları ile pis suları ayrı kanallardan akıtmak gerekir. Buna ayrık sistem denir. Bu kanallar birleşik olursa adı karışık sistemdir.

Ayrık sistemde, pis su kanalları deşarj (boşalma) olacıkları kıyıya koşuttur ve boyları çok uzundur. Dolayısıyla boru çapları sık sık değişir.

Yağmur suyu kanalları kıyılara dik olarak uzanır ve boyları kısadır. Yol boyunca çabuk artışı gösteren su miktarına göre çapları pek çabuk büyür.

a) BORU KANALLAR, KOLLEKTÖRLER

Tüm sokak ve caddeler boyunca giden pis su kanallarına boru kanal diyoruz. Çatılardan gelen yağmur sularıyla yeraltı suları bu kanallara verilmek. Sadece evsel pis sular 60°'lik bir açı ile boru kanala verilir. Boru kanallarının akar seviyeleri, yol üst seviyelerinden en az 3 metre aşağıdadır.

Boru kanallar ana kanallarda son bulur. Ana kanallar ise, drenaj bölgesinin kollektörüne (Toplayıcı) bağlanır. Evsel bağlanılanlar dışında tüm kanallar birbirine bacalarla bağlı olur. Kollektörler, sebekelerin en derin kanallardır. Kollektörlere evsel bağlantı kesinlikle yapılmaz.

c) DRENAL ALANI

Kentlerde tüm saha, engebe durumuna göre parçalara ayrılır ve her bölüme boru kanalları, ana kanallar ve tek kollektör vardır. Genelde kollektörler ön arıtma tesisinde son bulur. Bazı durumlarda iki ayrı seviyede alana ait kollektörler ara pompaj istasyonu yardımı ile de birbirine bağlanabilir. Böylece iki yerine tek arıtma tesisi yeterli bulunur.

d) ARITMA TESİSİ VE DEŞARJLAR

Bir ya da iki drenaj alanını taşıyan kollektörlerin boşalma noktasında ön arıtma tesisi kurulur. Bu tesis ve bağlı pompaj ünitesi şu görevleri yapar:

— Artık sular mekanik eleklardan geçirilerek iri parçalardan arındırılır.

— Kum, mil ve çamurdan arındırılır.

— Petrol artığı ve yüze çıkan yağlar ile hafif maddelerden arındırılır.

— Ozonizatörlerle donatılan tesis, pis kokuları enaşağıduzeye indirir.

— Katı maddeler konteynerler ve kamyonlarla çevreden uzaklaştırılır.

Karada ama deniz düzeyinden çok alta yapılan bu işlemlerden geçmiş artık suların artık ön arıtması yapılmış sayılır. Güçlü pompalar yardımıyla, denize döşenen basınçlı ve üstü beton kaplı çelik borularla açığa ve derine, deşarj alanına basılır. Difüzörler yardımıyla da yayılır. Dipte, yoğunluğu az bir pis su tarlası oluşur.

İstanbul Kanal Uygulamasının Özellikleri

İstanbul, Marmara, Haliç ve Boğazın kıyılarıyla kuşatılmış çok büyük bir yerleşme alanıdır. Yapılan araştırmalara göre, Karadeniz tuz yoğunluğu az, Ege Denizi ise tuz yoğunluğu fazla olan denizlerdir. Yoğun sular dipten Karadeniz yönüne, az yoğun sular ise üstten Marmara Denizi yönüne doğru akar. İstanbul Boğazı bu akıntının en belirgin ve hareketli bölgesidir.

Bir iç deniz olan Marmara'da böyle belirgin bir akıntı çizgisi ne rastlamak pek olası değildir. Bu yüzden İstanbul Boğazı'ndan uzaklaşıldığı ölçüde, yapılacak artık su deşarj tesislerini akıntılarını dip sularına bağlama ola-

sılığı ortadan kalkmış olmaktadır. Bu nedenle Marmara bölgesinde ön arıtma ile yetinmek yeterli olmaz. Ayrıca biyolojik arıtma ve derin noktalara artık suları atma yönteminin uygulanması gerekir.

Denizlerde deniz biyolojisi için gerekli oksijen oranı ortalama 5 mg/Litre'dir. Ege'den Marmara'ya 5000 Ton/Gün oksijen gelirdiğine göre, bu miktarın bir kısmı Marmara'daki canlı deniz varlıklarını yaşatmaya, bu miktarın bir kısmı da organik artıkların madensel duruma dönüşmesine yardımcı olacaktır. Bunların dışında kalan az bir miktar ise zorunlu olarak Karadeniz'e geçecektir.

İstanbul Boğazı çevresinden uzak kalan Marmara yerleşim alanları, pis sularını aşırı ölçüde bu iç denize bırakmaları durumunda, deniz biyolojisi bundan aşırı zarar görecektir. Örneğin son araştırmalara göre, yaşamaları için fazla oksijene gereksinime duyan Kılıç, Uğur, Bar-bunya, Tekir, Kırılancık türü balıklar bu iç denizde sürekli azalmakta, nisbeten daha az oksijene gereksinime duyan İstavrit ve Kolyos türleri ise çoğalmaktadır.

Bu nedenle İstanbul Marmara Bölgesi için yoğun yerleşme alanlarında denizlere yapılacak deşarj noktası derinlikleri 25 metre olursa, pis su tarlalarını nötrale etmek için pis su tarlalarında 15 mg/Lt. oksijene gereksinime duyulacaktır. Eğer deşarj derinliği 50 metre olursa, pis su tarlası yoğunluğu 10 katı azalmış olacak ve dolayısıyla nötralizasyon için pis su tarlasında 1,5 mg/Lt. oksijen yeterli olabilecektir.

Böylece bir pis su tarlası içinde de canlılar yaşayabileceklerdir.

Uzmanlarca belirtilen bu veriler göz önünde tutulursa, Marmara'yı ölü deniz olmaktan çıkarmak, plajlarındaki koku konsantrasyonunu kabul edilebilir sınırlar altına düşürmek için — Marmara deşarjlarından pis suları olduğu gibi vermemek, — Yapılacak arıtma evresini teknik bir hesaba bağlamak, — Deşarj noktaları deniz ve derinliklerini doğru saptamak ve bunların çok önemli ve özel uzmanlık isteyen bir mühendislik hizmeti olduğunu kabullenmek, — Marmara Denizi'ne kimyasal artık ve zehirli maddeler vermemek, tüm sanayi kuruluşlarını önem almaya, lokal ve özel nitelikte arıtma tesisleri kurmaya zorlamak,

— Bütün bu çalışmaları coğrafik araştırmalarla birlikte yürütmek gerekmektedir. — Yukarıda belirttiğimiz konular dikkate alınmadık ve sıradan seçimlerle yapılacak tüm proje uygulamaları, maliyeti milyarlarca aşan ciddi bir kaynak israfı olacaktır.

Eskiden İstanbul kanalizasyonu için karışık sistem uygulamasına gidiliyordu. Ama o zamanlar İstanbul küçük bir kent olarak ele alınmış ve karışık sistem kollektörlerinin kısmi kısmi denize verilmesinde sakınca görülmemiş, denizlerin kirlenilebileceğine pek önem verilmemişti. İSKİ kuruluşundan önce İstanbul'un artık su kanalizasyonun kronolojik aşaması şöyle özetlenebilir.

1912 yılından önce dört köşe kesitli kara kanal denilen taş kanallarla, lokal lağım çukurları, İstanbul'un pis su kanalı gereksinmesini karşılar kabul edilmiş ve pis su mansaplarının deniz ya da akarsu olması peksakıncılığı görülmüştü.

1912-1936 devresinde Suriçi, Beyoğlu, Kadıköy ve Üsküdar için 4400 hektarlık alanı kapsayan karışık sistem temeline dayalı Fransız ve Wild projeleri hazırlanmış ve bu uygulama 1959 yılına dek sürmüştür.

1959-1966 devresinde Prof. Kehr başkanlığında İstanbul Belediyesi'nde kurulan bir fen kurulu 1970-2000 yılları için geçerli 3 milyon nüfus ve 28 bin hektar alanı kapsayan bu ikinci projede ayrı sistem esasına gidilmiş, ancak eski yapılmış kanalların karışık olma niteliğine dokunulmamıştır.

Bu projeye göre toplam atık sular Boğaz bölgesinde mekanik bir arıtma sonucunda doğrudan kısa boylarla denize verilir, akıntılardan yararlanılması ve Marmara'ya verilecek pis sular için de büyük arıtma tesisleri kurulması öngörülmüştü.

Bu 2. projenin gerektirdiği büyük yatırımlar için sonradan Dünya Sağlık Teşkilatı'ndan yardım sağlanmıştır.

Devamı... 7'de

ÖLÇÜ'den Okurlara

Ölçü Gazetesi, TMMOB'ne bağlı Odaların İstanbul'da bulunan şube ve temsilcilikleri ile ortaklaşa çıkartılması amaçlanmıştır. Şimdilik üç Oda Şubasının ortak girişimi olarak yayına başlamışa girdi. Şimdilik diyoruz, çünkü ileride diğer Oda Şubelerinin de bu girişime katılmasını bekliyoruz.

İnşaat Mühendisleri, Mimarlar ve Ziraat Mühendisleri Odaları İstanbul Şubelerinin çıkardığı ve 15 günde bir yayınlanacak olan ÖLÇÜ Gazetesinin ilk sayısı umarız elinize geçmiştir. Gazeteyi gören ve inceleyen çeşitli kişi ve kesimlerden edindiğimiz izlenimleri sizlere aktarmak isteriz. Öncelikle belirtmek gerekirse, gazetenin içeriği ve niteliği konusunda son derece olumlu eleştiriler alınmasına karşın, baskı tekniği yönünden olumsuz eleştiriler aldık. Eleştiriler yapılarak, her iki biçiminde de haksız değillerdir. Sınırlı bir kadroyla da hazırlanmış olsa, daha özenle yapılmış bir gazete sunulabilir. Ancak, unutmamak gerekir ki, son derece geniş kadrolarla ve profesyonel anlayışla çıkartılan yayınların ilk sayılarında bile bu ve benzeri hataların olması olağandır. Bunlar zamanla aşılabilecek, aşılanması gereken sorunlardır ve biz bunları aşacağımız inancındayız.

Yeri gelmişken bir konuya daha değinmekde yarar var. Ülkemiz yayın yaşamında alışagelmış bir eğitimi biz ÖLÇÜ'de yinelemek istemedik. O da, yeni çıkan her yayın, çıkma amacını içeren bir yazıyla kendini okurlara sunar. Bu, bir bakıma, kendini okuyucuya onaylatmaktır. ÖLÇÜ'de bu yola başvurmamakla birlikte, ortaklığa katılması beklenen daha bir çok Oda ve temsilciliğin de bulunabileceği düşünülerek, gerekirse, böylece bir işlemin daha geniş katılımı ve bir söyleşi biçiminde ileri sayılarda yapmak yeğlenirdi.

Ölçü Gazetesinin ilk sayısı 15 bin adet basıldı. Yukarıda belirttiğimiz üç Odanın üyelerine ücretsiz olarak postalandı. Bundan sonraki sayılarda da aynı uygulama sürdürülecek, doğal abonemanzımız olarak kabul ettiğimiz üyelerimizden bir ücret isteminde bulunulmayacaktır. Bununla birlikte, ellerine gazete ulaşmadıkça okumuyor gazeteye gelecek ya da telefon ederek abone olma isteklerini dile getirirler. Şüphesiz tüm yayınlar önce okurların maddi desteği ile yayırlar. Bu kural ÖLÇÜ için de geçerlidir. Bu nedenle, bundan sonra da gazeteye abone olmak isteyen üyelerimizin bu isteklerini başı biçiminde kabul edeceğimizi bildirir onur verici bu davranışlarından dolayı hepinize teşekkür ederiz.

Bir önemli nokta da, gazetenin postalanması aşamasında doğal sorunlardır. Bu nedenle kimi okurların eline gazete geç ulaşmış gibi, kimileri de bizde kayıtlı adreslerinde bulunmadığı için iade edildi. Daha iyi ve sağlıklı bir postalamaya çalışarak sağlayabilmemiz için, Oda üyelerinin son adres durumlarını en kısa zamanda bize iletmeleri gerekmektedir.

İlk sayımızın birinci sayfasında ki baş spotta da belirttiğimiz gibi, ÖLÇÜ tüm mühendis ve mimarların ortak sesidir. Bu sesin daha gür ve kalıcı olması için, siz okurların ÖLÇÜ'yü yazı haber ve fotoğraf gereçleriyle de donatmanız gerekmektedir.

Yazarlarımız, birçok sayfa geçmiyecek biçimde, daktilo ile ve çift aralıklı olarak hazırlanmış, değerli derlenmesinde sizlere kolaylık sağlayacaktır.

Tüm konularda bizlere destek olacağınızı inanıyor, DAHA İYİ BİR ÖLÇÜ İÇİN ELELE diyoruz.

OKUYUCU MEKTUPLARI

Yılın Adamı

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan pek çok yayın kuruluşu tarafından yılın adamı seçildi. Kimi yayı kuruluşu yılın adamı seçerken kimisi politikanın zirvesini kendisine layık görüyor, kimisi övmekle bitiremiyor, bazılar da sürekli kendisini sayın Başkan'la kıyaslarken bazıları da sadece üstün başarılarını anlatmakla yetinmiyor. Ortada bir gerçek var ki o da herkesin belediye başkanından son derece memnun olduğudur.

Oysa ortada sıradan bir kentinlinin memnun olmasına neden olabilecek hiçbir şey yoktur. İstanbul kent belediye hizmetleri açısından son derece çağdaş bir dönem yaşamaktadır. Bizim düşüncemiz ki semtlerine ayrılarak bu gidememektedir. Kentte ortaçağdan kalma hastalıklar, kolera, tifo kol gezmekte, yaz aylarında doğru bulaşıcı enfeksiyonları hakiki bir salgın halini almaktadır. Kuduz olayları trajediler bir hal almış, insanlar semtlerinde ilkel atlelele hayvan avına çıkmaktadır. Ölür olmadık saatlerde elektrikler kesilmekte, çöpler sadece birkaç lüks semtte düzenli olarak toplanabilmekte. Kentte kanalizasyon çok sınırlı bir alanda mevcut olup, her tarafı deniz olan İstanbul'da denize girebilecek sağlıklı bir yer bulunamamaktadır. Yaz aylarında haşaratın evler yaşanmaz olmaktadır, gürtülü, toz ve pislik kentin dokusu gibi gözükmektedir. Yol bakım ve onarımları yapılmamakta mevcut yollar da her yıl kazılarla insanlar sanki kaderlerimışçesine çamur deryaları içerisinde yaşatılmaktadır.

Kentte yaşamı diye birşeyden söz etmek mümkün değildir. Bugün İstanbul'da trafik durma aşamasına gelmiş, insanlar tolu taşıma diye birşey bulamadıkları için üçer beşer kişilik vasıtalarla doluşarak ulaşım sorunlarını çözmeyle çalışmaktadır. Bütün bu sıkıntılara geçici çözümler bulma sevdası içerisinde olan Belediye, çağdaş topluma taşıma aracı olan metroya başlamamak için adeta direniş vermektedir. Üstelik bu koşullar altında kentin belediyesinin başkanı da evinden işine kimi zaman helikopter, kimi zaman hovercraft'la gidebilmektedir. Arından da yılın adamı seçilmektedir. Bu kara mizah değil midir? Dünyanın başka hangi köşesinde bu komedi böylesine bir doğrallık içinde sahnelenebilir?

Kentin birkaç kesiminde kişi haklarına ve yasalara meydan okurcasına yıkımlar yapıp, spekülasyona müsait alanları belediye eliyle yaratarak, birkaç çocuk bahçesi ve çimenlik alan yapıp, sağda solda birkaç kaldırıma halesi yapıp, birkaç yere ağaç dikmekle belediye hizmeti olmaz. Ayrıca belediyenin bu hizmetleri yaparken ne gibi şaibeler altında kaldığını da basından izleyebilmek mümkün. Sayısız rüşvet ve suistimal iddiası hergün gazetelerin sütunlarını artıran bir yoğunlukla kaplamaktadır.

Durum böyleyken böyle bir belediyenin başkanını yılın adamı seçmek, ya da doğu'ya layık görmek, bir başarıdan söz etmek gülünçtür. Böyle bir seçimi yapan "yılın seçmeni" seçilmelidir. Ama bu olayın incelenmesi bir anlamda ülkemizde belediye hizmetleri açısından standart ve anlayışlarımızı değerlendirebilmek için faydalıdır. Ülkemizde uzun vadeli, kalıcı ve rasyonel yatırımların anlaşılmasında, ülkemiz insanı belediye hizmetleri standartlarını bilmemektedir. Programızlık, yetersizlik, bilgi eksikliği ve dar görüşlülük, işbirliği anlayışını birleştiren bir belediye İstanbul'u içinde yaşamaması olanaksız bir kent haline getirirken, bu felaketten en büyük nasibini alan kentliler de aldatılarak, kendilerine akis tuturlarmaktadır. Toplumumuzun en yamak kesimlerinden biri olan basın da bu senaryoya yanılıyor güçlenecek şekilde katılmaktadır.

Böyle bir aldatmaca uygar bir ülkenin çağdaş bir kentinde asla olmaz.

HIKMET AKARSU

«Tarifsiz Kederler İçindeyim»

Güne rüzgâr esiyor ağaçlarda yaprakları sallamamacasına. Çünkü, İstanbul'da artık ağaç yok. İstanbul, ne sonbahar hızını ne de ilkbahar sevincini yaşayabiliyor. Gittiği o eski İstanbul. Terk etmiş. Şimdi onun yerine kocaman bir canavar, karşı koyulmaz bir dev var.

Saatlerce doluşım sokaklarını, ne suların cıngırak seslerini ne de kuşların çığlıklarını duyursun. Ya "balıklarına" ne demeli? Denizine ne demeli, ikisi de küsmüş sanki İstanbul'a. O çam yeşiliyle, gök mavisi denizle, karalarla bürünmüş, yaşta.

Bir deneyin bakalım, İstanbul'u gözleri kapalı dinlemeyi. Duyabilecek misiniz, o tadı, o heyecanı, o titreyişi? Gidin bakalım, Kapalı Çarşıya, Mahmutpaşa'ya görebilecek misiniz, o civil civil kirdandanmay, o güvercin dolu avluları ya da dokladır kekçi seslerini... Hiç zannetmiyorum. Duyamazsınız. Göremezsiniz. Göreceğiniz, duyacağınız tek şey bir kesmekeşik, bir anlamsız gürlüktür.

bir tükenmişlik.

Ne kadar uğraşsanız uğraşın duyuyorsunuz, o eski alemnin sarhoşluğunu; çünkü sizi sarhoş edecek loş kayıkhaneli bir yalıyı zor görür, buram buram yosun kokan lodosu da zor kokarsınız.

İstanbul dinlenmiyor, artık; başboş bir gürlüktür sağır ediyor insanı. Ne maviliği kaldı, ne heyecanı. Marlıların beyazlığı bile kirlendi. Onlar bile isyan-çır. Onlar da güldü. Tıpkı giden, baltıklar, yosunlar, Burgaz'ın, Sedef'in yalnızlığı, Çamlıca'nın yerşili gibi.

İstanbul'u İstanbul yapan her güzel şey terk ediyor artık bu kenti. Bu gidişle geriye keşmekeşik içinde, çamur içinde, kirlenmiş, metal yığınlarıyla dolu, kuş sesleri yerine, arabalar kornaları duyacağımız, insanı acımasızca yıpratın koca bir çöplük kalacak. Bir de, bir de "Urunculhisarına oturmuş" Orhan Veli'nin şiiri: "TARİFSİZ KEDERLER İÇİNDEYİM"

AHMET SAİM

İŞ ARAYANLAR

- Röleye, fotoğraf, maket, perspektif işleriniz için Des-Ar Mimarlık- Önder Neşeli Tel: 166 31 40
- Perspektif-maket işleriniz için Ar-Perspektif-Cemal Arıç Tel: 149 90 150
- Mimarlık son sınıf öğrencileriniz. Şubat ayında çalışmak istiyoruz. Nürsel Kabak, Hülya Erkan Tel: 367 14 70
- Arıtma tesisi ve mimari proje çizimleri yapılır. Nilgün Gürcün, Sami Yılmaz-türk Tel: 338 97 85
- 1982 İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi mezunu mimar İstanbul'da iş arıyor. Hakan Emekli Tel: 355 37 21
- Sabri AZCAN İnş. Müh. Sakarya DMM Mezunlu İyi Almanca Bilir. Fatih Cad. Ziya Paşa Sok. 4/16 YALOVA Tel: (1931) 1120
- TAHSİN SEVİM Yıldız Üniversitesi Son Sınıf. Ö. Şantiye yada büro işi arıyor. Küplüce Mah. Saray Cad. Selvi Sok. 11 Beylerbeyi/İst.
- AYHAN GÜNDOĞAN İnş. Müh. Büro işi arıyor Ankara Cad. Çınar Sok. No: 8/5 Kartal/İst. Tel: 345 87 95
- HASAN ERDEM Yıldız Üniversitesi Öğrencisi Statik Çizim işi arıyor Tel: 345 37 32

ELEMAN ARAYANLAR

- Mimarlık bürosunda çalışacak mimar veya öğrenci aranmaktadır. Tel: 166 31 40
- Tamgün çalışacak elemanlar aranıyor. H. Vedat Çakırca Tel: 360 79 41
- Bahattin Alpaslan proje için eleman arıyor. Tel: 130 00 75 - 130 29 58
- Yetiştirilmek üzere inşaat mühendisi ya da öğrenci aranmaktadır. Erdem Mühendislik Tel: 338 97 85
- T. Halk Bankası A.Ş. Yeni Mezun, Askerliğini yapmış İnş. Mühendisi arıyor. Tel: 148 78 22
- OR-YAP A.Ş. Libya'da çalışmak üzere Şantiye Şefi ve Saha Mühendisi arıyor. Tel: 146 64 84
- ARAPOĞLU MÜHENDİSLİK MÜTAAHHİTLİK Yeni mezun statik-Betonarme hesapları seven İnşaat Mühendisi arıyor. Tel: 146 46 93
- DOLTAŞ İNŞ. TİC. A.Ş. Şantiye mühendisi arıyor. Tel: 172 43 36
- STFA (Çatalca Otayol Şantiyesi) 1- Statik BA Hesap 2- Proje-iş takibi yapacak elemanlar arıyor. Tel: (91889) 1934 - 1535
- ŞARK SİGORTA Eleman Arıyor Tel: 167 00 30

KİTAPLARIMIZ

Odalardan elde edebileceğiniz yayınlar

Kitabın Adı	Yazarı	Ücreti
Kiriş Döşeme Donatı Tab-ları	Zafer Kınacı	1100.-
Kolon ve Perde Donatı Tab-ları	Zafer Kınacı	1100.-
İki Yönlü Eğilimli Kolonlar Yapıların Limit Durumları Göre Projelendirilmesi	Prof. Altay, Gündüz	150.-
Betonarme Depremde Hasar Gören Yapıların Onarımı ve Güçlendirilmesi	Prof. Uğur Ersoy	4000.-
Nejat Bayülke		200.-
Be-ton ve Betonarmenin Doğrusal Elastik Olmayan Davranışı	Prof. Uğur Ersoy	100.-
Çubuk Sistemlerin Burkulma Sorunu	Mehmet Ormancı	200.-
Statik Betonarme Proje Elemanların Çözümünde Anahtar Bilgiler	İzmir Şubesi	750.-
Statik Betonarme Proje Nasıl Yapılır	Mehmet Paçacı	3000.-
Cisimlerin Mukvemeti Uygulamalı Yapı Tesisatı Mühendisler İçin Mekanik Statik	Mustafa İnan	1250.-
Yapı Akustikliği ve Ses Yalıtımı	Ahmet Arpad	2500.-
Fikret Keskinel		1250.-
Yapı Akustikliği ve Ses Yalıtımı	Muzaffer Özec	1000.-
Temellerin Takviyesi	Nafiz Çamlıbel	800.-
Çatlamış Binaların Takviyesi Yöntem.	Nufiz Çamlıbel	400.-
Adım Adım Standart Yol Projesi Cilt. I - II - III ve Yol Projesi Tabiiat Dersleri Ertan Baban		2500.-
Televizyon Kuleleri ve Sanayi Bacaları	Necip Güven	500.-
Çelik Yapı Problemleri	Necati Erşen	750.-
MESAJ-YANITLAR		
YENİ MİMARİ-(Walter Gropus)		
BARİNAKSIZLARA KONUT KONGRESİ BİLDİRİLER (M.O. İstanbul Şubesi)		
TARİHESEL VE DOĞAL ÇEVRENİN KORUNMASI (M.O. İstanbul Şubesi)		
KAMU İNŞAAT YATIRIMLARINDA SÜRE VE MALİYET AŞAMALARI (M.O.)		
ORTAK MESLEKİ DENETİM UYGULAMASI (M.O.)		
MİMARLIK REHBERİ (M.O.)		
KEŞİF DÜZENLEMESİ (F. Çetiz TÜMERKAN)		
ALMAŞIK YENİDEN ÜRETİM SÜREÇLERİ İÇİNDE KONUT ALANLARI (M.O.)		
PROJE-UYGULAMA EKLERİ (M.O.)		
İMAR İHALE İNŞAAT MEVZUATI (Kani Ekşioğlu-Cengiz Eruruz)		
KAPİTALİZM ŞEHİR BÜNYESİNDEKİ FELAKETLER CİRESİZDİR (M.O. İSTANBUL ŞUBESİ)		
TEKNOKRAT DERGİSİ		
MİMARLIK DERGİSİ		
DİZAYN-KONSTRÜKSİYON DERGİSİ		

Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Büyükşehir Belediye Meclisi Üyelerini Uyardı

Dolapdere-Piyalepaşa,Tarlabası Planları Oybirliliğiyle Reddedilmeli

● Belediye Meclisleri "Arsa ve Mülk Üzerinde Kumar Oynayabilenlerin" değil, tüm belde halkının meclisleridir

● Kanuna aykırı, hapis ve para cezası gerektiren uygulamalara neden olacak bu plana bile olumlu oy vermenin, cezai sorumluluk yaratacağı açıktır

İstanbul'un geleceğine yönelik önemli girişimlerden birisi olan Dolapdere/Piyalepaşa Nazım İmar Planı çalışmaları, Büyükşehir Belediye Meclisi gündemine girdiği şu günlerde, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu bir uyarı yazısı hazırlanmasına karar verdi.

Uyarı yazısına özetle şöyle deniyor: Bilindiği gibi, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca 24.4.1986 tarihinde tasdik edilmiş ve yürürlükte olan 1/5000 ölçekli Dolapdere/Piyalepaşa Bulvarı Nazım İmar Planı, 1/5000 ölçekli revizyon ve 1/1000 ölçekli uygulama planları yapılması gerekmesi ile S.T.F.A. Temel Mühendislik Firması'na ihale edilmiştir. İhale edilmiş olan planlar ve rapor, Belediye-ye teslim edilmiş olup, bugünlerde hakkında karar alınmak üzere, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin gündemine gelecektir.

Meclisin onayına sunulacak olan bu planlar, aşağıda belirttiğimiz kanunlara, Belediye-yelerin uymak zorunda olduğu kararlara, belde-nin ve kamunun menfaatlerine aykırı olarak yapıldığı için, bu plana KANUNLARA AYKIRI OLDUĞUNU BİLE BİLE olumlu oy vermek, cezai sorumluluk yaratacağıdır.

Şöyle ki: 1a- S.T.F.A. Temel Mühendislik firmasının revizyon ve uygulama planlarını yaptırmak amacı ile ihale edilmiş olan Dolapdere-Piyalepaşa Nazım İmar Planına, daha önce yürürlükte girmiş 1/5000 ölçekli bu planda olmayan Tarlabası bölgesi dahil edilmiştir 1b- Daha önce Tarlabası caddesi yol güzergahı planı çerçevesinde yapılan yıkımların, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu'na aykırı olduğu Beyoğlu 1. Asliye Hukuk Mahkemesi'

ne yaptırdığımız tesbitlerle belirlenmiş olup, bu tesbitler çerçevesinde, İstanbul Valiliği'ne Lüzumu Muhakeme Talebi ile başvurulmuştur. 4.9.1986 tarihli başvurumuz Valilikçe uygun görülmüş olup halen Anakent Belediye Başkanlığı Teftiş Kurulu Müfettişlerince incelenmektedir.

CEZAI SORUMLULUK HER MECLİS ÜYESİ İÇİN YARDIR
2- 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu'nun 6. Maddesi gereği: Beyoğlu ve Tar-

labası Koruma kapsamındadır. 9. Maddesi gereği: Tarlabası yıkımları izinsiz müdahale ve yasak kapsamındadır. 61. Maddesi gereği: Belediye-yelerin uyma zorunluluğu vardır. 65. Maddesi gereği: Yıkılan her bina için 2-5 yıl ağır hapis ve 50.000-200.000.- TL. ağır para cezası öngörülmektedir.

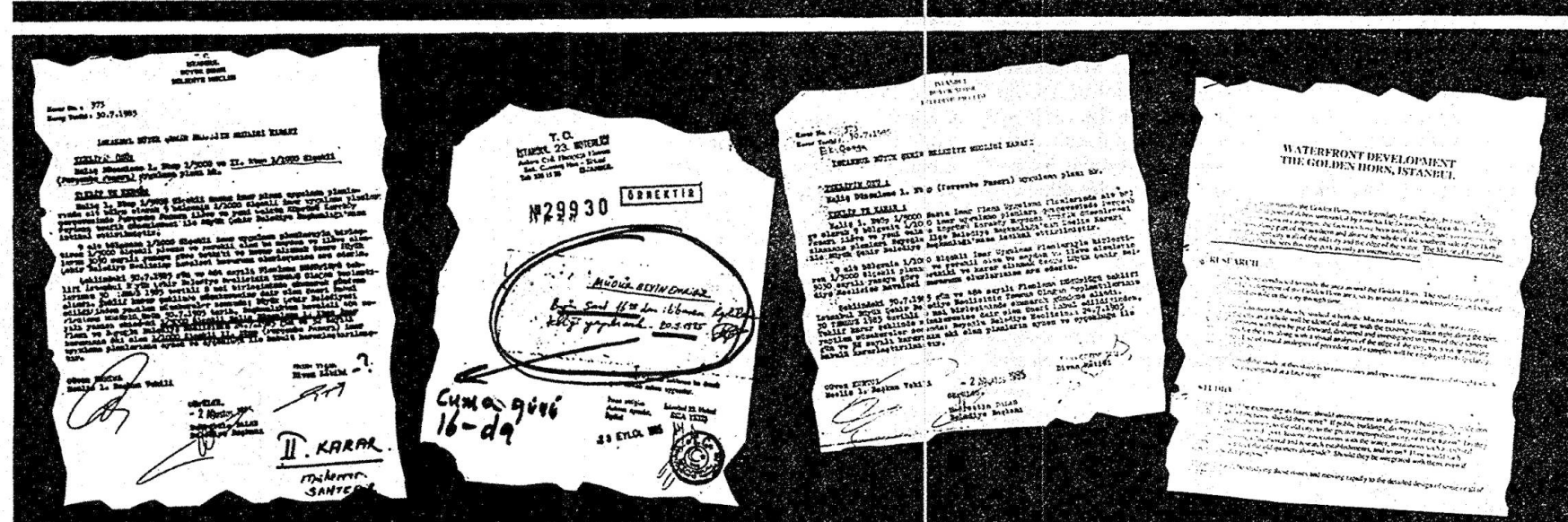
2a- Kültür ve Tabiat Varlıkları Yüksek Kurulu 15-16 Ekim 1986 tarihli kararı ile, Beyoğlu-Tarlabası bölgesi için, Turizm Bakanlığı,

Vakıflar ve Belediye-yin birlikte koruma amaçlı bir imar planı yapmasını öngörmüş ve ayrıca, Bakanlıkça tesbiti yapılmış ve Belediye-yeye yıkılmış bulunan binalar için sömürme açılması istemiştir. Bu karar biline biline, Kanuna ve Yüksek Kurul kararına aykırı olarak, Dolapdere-Piyalepaşa revizyonu ve uygulama planları ihalesine, Tarlabası güzergahı sokulmuş bulunmaktadır. Ayrıca Yüksek Kurul Kararı S.T.F.A. Te-

mel Mühendisliğe zamanında iletilmiş olup, bu planlar sizin onayınıza, Kanunlara uygun gibi görünen bir kılıfa burundurulmek istenmektedir. Kanuna aykırı, ağır hapis ve para cezası gerektiren uygulamalara neden olacak bu plana bile olumlu oy vermenin, cezai sorumluluk yaratacağı açıktır. Şu anda yasa dışı yıkımlar devam etmekte olup, "Lüzumu Muhakeme kararı talebi 23.12.1986 tarih ve 61352 sayılı İçişleri Bakan-

lığı'na verilmiştir ve takibedilmektedir. **İSTANBUL YARARLI DEĞİL ZARARLI PLANLAR**
3- Ayrıca Dolapdere-Piyalepaşa planları;
a- 60 katlı yapılabilecek gökdelenler için, zemini dere yatağı ve alüvyonlu olduğu ve bir fay hattı üzerinde bulunduğu için teknik açıdan,
b- Fındıklı'da, Mecidiyeköy'de,

Devamı sa. 7



Haliç'i 'Yeşillendirmenin' Perde Arkası

- Haliç kıyı düzenlemeleri İstanbul'un yağmalanmasından ayrı değildir.
- Piknikteki kıymet takdiri nasıl sonuçlandı.

Haliç'te girişilen operasyonun yanı sıra, giderek yeni anlam kazanan, yeni tepkilere neden oluyor. Dünyanın gözünü Türkiye'ye, İstanbul'a çevirmesi, daha da dikkatli bakılmasını sağlıyor. Batılı bilim, eğitim kültür kuruluşları peşpeşe ziyaretle konuyu yerinde kapsamlı olarak inceliyor ve tartışıyorlar. Bizde bunlara bakıyor "artık Haliç'te denize girme sırası geliyor galiba" diyoruz.

Ama içimizdeki koku ve güvensizlik hiç eksilmiyor. Haliç kıyı düzenlemeleri acaba gerçekten bir plana ve programa bağlı olarak mı yapılıyor? Bir plan varsa eğer bölük pörçük değilse bütünlüklü bir plana mı dayanıyor? Yıllardır Haliç'i kirleten, tüm doğal ve tarihsel kimliğini öldüren işletmeler kaldırıldıktan sonra ortaya çıkan yeşil alanlar, hep öylemi kalacaktır.

Bu değişiklik Haliç kıyılarındaki yaratılmış olan trilyonluk gayrimenkul artışı değeri, yeşil alan olarak belde halkına tahsis edilebilir mi acaba? Bütün bu sorular "Haliç gözümün rengi gibi masmavi olacak" iddiasını inandırıcı olmaktan uzak tutuyor. Ya da Haliç Kıyı düzenlemelerinin İstanbul genelinde birbirinden kopuk mevzi planlarla yürütülen yağmadan ayrı tutulmaması gerektiğini hatırlatıyor.

HALİÇ'TEKİ YEŞİL ALANLAR KİMİN?
Bir defa Haliç kıyı şeridinde oluşturulan yeşil alanların kamu malı olmadığını vurgulamak yeterli sayılmalıdır. Çünkü bir süre önce İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın 29.9.1986 tarihli Millî Gazetede ilanı ile 31.7.1985 tarihinde açılan parkın mülk sahipleri kıymet takdiri için

7.10.1986 da mülklerinin başına çağrıldılar. Yani Belediye, hukuk ve insan haklarını çiğneyerek yıkımları yapıyor, parkı belde halkının hizmetine açıyor. 15 ay sonra da gerçek mülk sahiplerini kendi mülklerinde pikniğe çağırıyor. Sonuçları ne olursa olsun bu pikniğin dostça bir anlayışla yapılmış olmadığı açıktır.

Sormak gerekir, Bayındırlık Bakanlığı'nın resmen hazırladığı olduğu İstanbul Genel Ulaşım Fizibilite ve Avan Projesi çalışmalarına hiçbir planda bulunmayan Haliç kıyısı oto yolu nasıl oluyordu veri olarak giriyor.

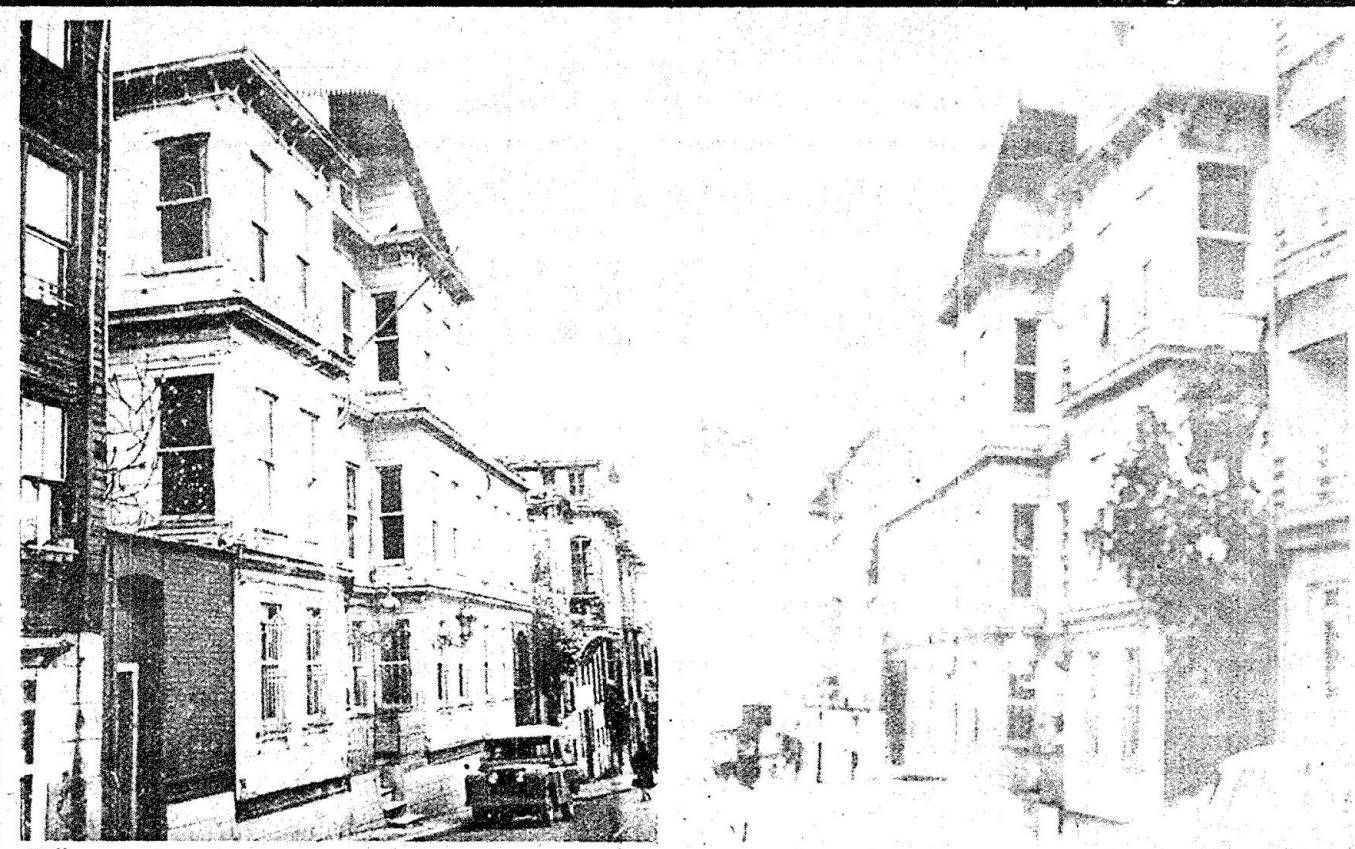
İlgili devlet kuruluşları ve İstanbul Belediyesi, aynı belde halkı için birbirlerine rağmen çalışmak gibi, garip bir çabamı gösteriyorlar. Yoksa sadece Sayın Dalan'ın kafasında olan planın parçaları hızla yerlerine mi monte ediliyor.

İstanbul'un fiziki, tarihi, doğal, kültürel yapısı ile sonuçlanacak olan spekülasyonun Haliç'e dokunmayacağı kuşkusuz düşünülemez. Sivil yapı-ışlet devret formülü ile kamuya açık yeşil alanların yakın bir gelecekte el değiştireceği artık doğal sayılmalıdır. 18 Aralık 1986 tarihinde İstanbul'u ziyaret eden Prof. Cho PADEMSE başkanlığındaki Aga Han Eğitim Programı yetkililerine Sayın DALAN'ın yapıldığı açıklamaları Haliç kıyı şeridi parklarının sadece bugün için verilen bir ara karar gereği olduğunu öğrenmiş bulunuyoruz.

Bayındırlık Bakanlığı'nın hazırladığı İstanbul Genel Ulaşım Fizibilite ve Avan Projesi çalışmasına adı, olan, ama planları bulunmayan Haliç Kıyısı Otoyolunun (arteri de diyebiliriz)

Devamı sa. 7

BEYOĞLU TURİZM GELİŞTİRME KOOPERATİFİNİN ÇAĞIRISI



Dün YIKIM DEĞİL YAPIM İSTİYORUZ

S.S. BEYOĞLU TURİZM GELİŞTİRME KOOPERATİFİ bir açıklama yaparak Mimarlar ve Mühendisleri'den kooperatife üye olmaya çağırıyor. Aynı açıklamada belde halkının temsilcisi Belediye-yinin yürütükleri çalışmaya yardımcı olması gerekirken, yasaları çiğneyerek yıkımlar yaptığını, yıkım artırımlarını aylardır kaldırmayarak bölge sakinlerinin can ve mal güvenliğini tehlikeye soktuğunu, bu nedenle bölge ulaşımını engelleyerek işyerlerini terk etmeyen işyeri sahiplerini zor duruma düşürdüğünü ve önce Tarlabasını sonrada Beyoğlu ve Galata'yı haksız kazanç peşinde kovanlar uğruna kurban ettiği görüşüne de yer verildi.

S.S. BEYOĞLU TURİZM GELİŞTİRME KOOPERATİFİ ana sözleşmesinin amaç ve tanım bölümünde şu maddelere yer veriliyor:

- Mahalli turizm potansiyelinin ihtiyaçlarını sağlamak amacı ile turizme yönelik tesisler kurmak
- Küçük sanatkarlarca imal edilen tristik ürünlerin pazarlanma ve değerlendirilmesini sağlamak
- Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kuruluna teslim edilmiş eski eser sahiplerine konutların veya konut gruplarının restorasyon ve gerekli alt yapı tesislerinin tamamlanması ayrıca eski eserlerin çevirinin düzenlenmesi ve bu çevrede Anıtlar Yüksek Kuruluna öngörülmesi yapıları ve boş arsalarında tarihi çevre ile uyum sağlayacak tesislerin yapılmasını sağlamak
- Turistik tesislerin restorasyon işlemlerinin yapımı için gerekli kredileri sağlamak üzere kredi kuruluşları ile ilişki kurarak kredi sağlamak
- Kooperatif ortaklarından turistik tesisi bulunup ta bu tesisleri günün gereklerine uygun amaç ve gereçlerle donatma isteyenlere ve turistik ürün üreten esnaf ve sanatkarlarla kooperatif aracılığı ile bankalardan kooperatiftaki sermayelerinin 10 katına kadar kredi sağlamak
- Çevre kirlenmesine karşı tedbirler almak ve önlemleri geliştirmek

Şehit Muhtar Mh. Yeni Tarlabası Cd. 21/1-3 Beyoğlu adresinde olan kooperatife İl. Başkan Ensari Derinçay, üyelik başvurularının devam ettiğini, üyelik için Tarlabasını, Beyoğlu'yu, İstanbul'u sevmenin ve koruyup yaşatmak için sivil halk kuruluşlarına görev düşüğüne inananın yeterli olduğunu söyledi.



MİMARLIKTA ÖLÇÜ YAZI KURULU ÇALIŞIYOR

Mimarlar Odası üyelerinin aralarındaki ilişkiyi ve haberleşmeyi sağlamak, deney ve bilgi birikimlerini bütün meslektaşlara yaymak ve İstanbul'daki yoğun imar girişimlerinin yol açtığı, kentsel ve mesleki sorunları canlı bir organla kamu yararına bilimsel olarak irdelemek ve takip etmek şeklinde, öteden beri duyulan ihtiyacı ve bu konudaki boşluğu doldurmak amacıyla birinci sayılı elinize geçen Mühendislikte ve Mimarlıkta ÖLÇÜ gazetesi, aynı zamanda meslek alanı dışındaki çevreleri de etkiliyerek yayın hayatındaki yerini aldı.

ÖLÇÜ gazetesinin Mimarlar Odası Yazı Kurulu, odamızın diğer çalışma birimlerinden gelen ürünleri, üyelerin iletildiği bilgi, haber ve incelemeleri hem yerinde hem de toplantılara katılan uzmanlarla tartışarak haber, yorum, makale şeklinde yayınlıyor.

Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu'nun görevlendirildiği yazı kurulu şu meslektaşlardan oluşuyor: Başkan Rasit GÖKÇELLİ, Besim ÇEÇEN, Yıldız UYSAL, Şener ÖZLER, Türkiz ÖZBÜRSALİ, Hikmet T. AKARSU, Cemal ARIĞ, Kubilay ÖNAL.

MİMARCA...

KİM KİMDEN YANA

ŞENER ÖZLER

MİMAR

Olaylar izlediğimiz yolun doğruluğunu ve tahmin ettiğimiz gelişmeleri kanıtlayarak şekillenmeye devam ediyor. Olayımız, kuşkusuz İstanbul ve bir insan hakları sorunu olarak gördüğümüz kent insanlarının, İstanbul hal-kanın durumu.

Ülkemizdeki ekonomik sürecin sonuçlarından biri olan İstanbul'daki çarpık şehirleşme; şehrsel hayatın anarşik bir bünyeye dönüşmesi, insanın özüne aykırı olan yaşam çevrelerinin oluşması gibi hayatı sorunların sorumluları olarak, biz mimarları gören anlayışın küllendiğini, aklı yoluna girdiğini düşünürken kapımız yine çalınıyor.

Hem de talihiz bir dönemde, talihiz bir konuda ve talihiz bir yanılgıyla.

Ama sanırım bunun için öğrenmekte haklıyız. Mesleki ve teknik tartışma ortamının dışında bu kez de sanat ve kültür tartışma ortamına koruma anlayışı boyutunu getirmekte, gündeme sokmaktaki katkımız inkâr edilemez. Gün geçmiyor ki; hızla çoğalan aktüel dergilerde, sanat, edebiyat, kültür dergilerinde Tarlabası olayından yola çıkarak konu koruma anlayışına gelmesin ve giderek bu konunun önemi vurgulanmasın.

Ancak bu konudaki tarafların kimler olduğu, nitelik ve niceliklerinin hangi boyutlarda olduğu bilinmeden girişilen bir değerlendirmeler tırmanmakta olan olayın yeterince kavranmadığını gözlemliyoruz.

Hiç kuşku yok ki, Sayın DALAN hala inkar etse de, Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Yüksek Kurulu'nun 15.10.1986 gün ve 2723 sayılı Tarlabası yıkımlarının durdurulmasına ve Sayın DALAN hakkında "kanuni işlem ve sömürme yapılmasına" karar verdiği tarihi değerlendirmesinden (1) sonra yukarıda adı geçen talihiz çıkışlar yakın hayatına katılan yeni yayınlarda çıkış yazısı olarak bile sükun etmeye başlamıştır.

Yeni dengerlerin oluştuğu yaşadığımız süreçte bunlar aşılacaktır.

Gelelim neyi tartıştığımıza. Bizimle neyi tartışmak istediklerine.

İddia edildiği gibi özel bir değerlendirme ile Tarlabası'nda "Levanten yaşama özenen katmanların Osmanlı kent solumlarının beğeni düzeyine ulaşamayan, ulaşmak istemeyen çirkin yapıların oluşturduğu bir semti kurtarmaya çalışmıyoruz.

İddia edildiği gibi sınıf atlayarak yaşadığı mekanı terkedenlerden devir alınan ve giderek çökmüş, aşağılık ilişkilerin mekanı olan karanlık bir dünyayı yaşatmaya çalışmıyoruz. İddia edildiği gibi, İstanbul'un yüzyıllık geleceğine ipotek koyan бүтүнleşmiş idari-mali spekülasyona tarihi korumacılığı bahane ederek karşı çıkmıyoruz.

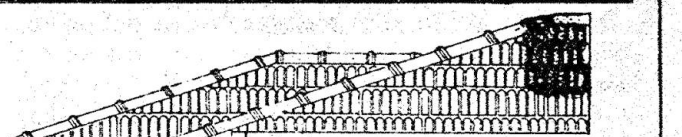
Uzun söze gerek yok.

Şimdilik bu konuda önceden alınmış yürürlükteki resmi kararların, yasaların uygulanmasını istiyoruz sadece. Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 14.7.1976 tarih ve 10538 sayılı yasa gücündeki kararında Beyoğlu-Tarlabası şöyle tarif ediliyor.

"...Herbir semti ayrı ayrı yapı özelliklerine sahip bulunan İstanbul'da Beyoğlu yöresinin çok ayrıcalıklı bir eski mimari içeriği bulunduğu, genellikle 1850 yıllarından sonra oluşan

Devamı sayfa 5'te

ODADAN HABERLER



ULA MACARİSTANDA TOPLANIYOR

ULA'nın Temmuz 1987 tarihindeki ana teması "KONUT ve KENTLER-YARININ DÜNYASININ İMARİ" olan ve İngiltere'nin BRIGHTON kentinde yapılacak olan 16. Büyük Kongre'ye hazırlanmak üzere Macaristan'ın başkenti Budapeşte yakınlarındaki RACKEVE kentinde bir hazırlık kongresi toplanacak.

ULA İkinci Bölgesinin (Doğu Avrupa ve Ortadoğu Bölgesi) tüm ulusal sekisyonlarının başkanlarına çağrı yapılan bu ön kongre 21.22.23. Mart 1987 tarihlerinde yapıyor.

Doktora Öğrencileri İstanbul'da

18 Aralık 1986-4 Ocak 1987 tarihleri arasında Aga Han Eğitim Programı çerçevesinde Prof. Ronald Lewcock MIT (Boston), Prof. Akhtar Badshah MIT (Cambridge) ve Londra Üniversitesi'nden Prof. Cho Pademse başkanlığındaki doktora öncesi öğrencileri İstanbul'a geldiler.

"Haliç Kıyı Gelişimleri" konulu projeleri için İstanbul'da incelemelerde bulunan grup, Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'la da görüştüler.

Grupun Belediye yetkilileri ile daha önceki temaslarda Haliç kıyı şeridi yeşil alanlarının yalnızca bu gün için geçerli bir statüye sahip olduğu dile getirilmişti. 27 Aralık 1986'da odamızda yapılan ortak toplantıda ise konunun Haliç ve Beyoğlu-Galata bütünü içerisinde ele alınmasının zorunluluğu ile modern mimarlık tasarımının ancak tarihi mimarının dikkatlice korunup incelenmesi ile yapılabileceği vurgulandı.

Unesco'dan teşekkür

UNESCO'nun 40. yılını kutlama programı içerisinde "TÜRKİYE ÖLÇÜDE KURUMA AMAÇLI ARAŞTIRMA/DEĞERLENDİRME ve PLAN ÖRNEKLERİ SERGİSİ" ve toplantı raporları ile Yuvarlak Masa Sunuş Belgesi kapsamına alınmak üzere sunduğu, kültür varlıklarının korunması konusundaki anlayış önerisi ile yer alan odamız, Unesco Milli Komisyonu tarafından teşekkür yazısı gönderildi. Odamızın önerisi şöyle, "...Kültür varlıklarının korunmasında, devlet ve kişi korumacılığının yanında ve onlar daha öncelikli ve önemli olarak, halk korumacılığı yaygınlaştırılması esas olan bir anlayışın uluslararası bir anlayış olarak benimsenmesini,

Devamı sayfa 5'te

VURGU

Konut Cephesinde
Yeni Bir Şey Yok...UĞUR KÖKDEN
İnşaat Yüksek Mühendisi

En az on yıldır, toplukonut çevresinde tartışmalar yapılıyor. Bir yanda, toplukonuta gereksinim duyan milyonlarca aile, yurttaş. Öbür yanda, bu yavaş ve ertelenmez nitelikteki sorun üstünde şarkı söyleyenler. Özellikle, inançsızlıkla birbiriyle yarışanlar. Kısaca, sorunu sis perdesi arkasına çekenler.

1960 Anayasası, devletin toplumsal işlevlerinden biri, başlıcası olmak üzere, yurttaşların barınma gereksiniminin devlet tarafından karşılanmasını bir zorunluluk düzeyine yükseltmişti. Gelişmenin alaycı yazgısı sonunda, o günden bu yana çeyrek yüzyıl arkada kaldı. Şimdi, gereksinim çok daha yaygın ve ivedi boyutlar kazandı; ama, o ölçüde de havada su dövülüyor.

Niçin?
Çünkü, anayasanın bu toplumsal buyruğunu hayata geçirmekle yükümlü hükümetler -adları ve renkleri ne olursa olsun- toplukonut görevine inanmıyor. Dolayısıyla onu gerçekleştirmek yolunda da gerekli kökten adımları atmıyor. Ortada ne niyet var, ne program var, ne yöntem ve ne de eylem!..

Bu konuyu en somut biçimde anlatacak, gerçek bir senaryo örneği verelim: 1981'de, Ankara'da, dönemin İmar ve İskan Bakanının da hazır bulunduğu bir toplantıda, konut sorununun yürütme aracı niteliğindeki Em-lak ve Kredi Bankası ev sahibi rolü yüklenmişti. Tarafların hepsi oradaydı. Yüksekliği büyük firmalar, malzemeciler, kredi kurumu, ilgili Bakanlık, teknoloji temsilcileri. Özel sektör adına konuşanların istekleri şu noktalarda toplanmıştı: Devlet, toplukonut için uygun yerlerde ve büyüklükte kentsel arsaları tahsis etmelidir; bu arsalarla ilişkin altyapı düzenlenmesi (su, kanalizasyon, elektrik ve yol) devletçe gerçekleştirilmelidir; ilgili KİT'ler tarafından temel inşaat malzemelerinin sürekli olarak ve sabit fiyatta sağlanacağı güvence altına alınmalıdır; gereken krediler devletçe verilmelidir ki, özel girişim sahipleri istenen atılımları zamanında yapabilecek olanağına kavuşsun. Bu arada, toplukonuta ilişkin araştırma ve bilgi birikimi çalışmalarını devlet üstlenmeli; bunun özgülce iletilimini gerçekleştirmelidir. Son olarak, üretilen konutların pazarlanmasında ve zorunlu ilk işleme deneyimlerinde, devletin etkin bir payı ve rolü olmak zorunluğu vardır.

Ne var ki, yukarıdaki çerçeve içinde özetlenecek tüm tartışma, istek ve tercihlerin sonunda, toplantıda bulunanlardan biri, birdenbire beklenmedik folsolu bir ses çıkardı. Konunun sahibi Bakan'a yönelttiği sorusunda, müzip ses, tüm bu istekleri devlet karşılayacağına göre, toplukonut üretimini neden doğrudan doğruya devletin üstlenmediğini sordu. Soru gerçekten çok ani sormuştu ve toplantının bir çeşit özeti yapıyordu. Ancak, Bakan, hazırlıklı olduğunu gösteren bir hazırcavaplılıkla, "Biz, hükümet olarak, konut sorununu özel sektör eliyle çözmeye kararlıyız" dedi.

Doğal olarak, bu sessiz tartışma ortamında, gözardı edilen önemli bir başka nokta daha var; o da teknoloji sorunu. Toplukonutun gereklerine karşılık verecek yeni ve ileri bir teknoloji -kalın çizgilerle- nedir? Bunu ülkeye kim getirecektir?

Kuşkusuz, toplukonutta ileri bir teknoloji aranırken üretilecek konut birimiyle bunun üretilme süresi, seçimde rol oynayacak temel veriler arasında. Üretim kapasitesi de, ister istemez, üretim planlaması gündeme geliyor. Dolayısıyla, o alanda da devletin beklenen zorunlu bir elverme.

Üretimin belirli standartta, yüksek nitelikte, kısa sürede gerçekleştirilmesi, maliyetin ucuz tutulması (arsaların özel şirketlere tahsis edilmemesi) için gerekenlerin yapılması; son olarak da, yatırıma giden paranın hızla geri dönmesi için, üst düzeyde prefabrikasyona, inşaat yan sanayiinin geliştirilmesine ihtiyaç duyulacaktır. Prefabrik konut üretim tesisleri, ülke çapında, belirli bölge merkezlerinde bir kez gerçekleştirilince -elbette, böyle girişimin finansmanı ancak devlet tarafından yapılabilir- prefabrikasyona yönelik zorunlu bir deneyim birikimi de böylece doğmuş olacaktır. Bir çeşit, uygulamalı prefabrikasyon okulu! Bu ölçekte bir atılımın ikinci adımıysa, kuşkusuz, prefabrik konut üretecek tesislere ilişkin makina-donatanın yurt-içinde imalatı sayılabilir.

Tahmin edileceği gibi, böylesi kaygılar ve kapsamlı üretim planlaması, yukarıda sözü edilen senaryoda hiç yer almadı. Ayrıca, Yönetmen de bu tür yaklaşıma sahip olmadı ve sahip çıkmadı.

İşte, o günden bugüne, konut cephesinde ciddi yeni bir şey yok!

Çeşitli formüllere, fonlara, toplanan ve harcanan paralara, söylenen nice nice renkli söze rağmen, aba altından ucu sivriltilmiş kalem göstermeye rağmen, yeni bir şey yok!..

Ama, konut gereksinimi en üst düzeyde varmış çalışan kitlelerin yanılgısı sürüyor. Onlar, ne yazık ki, toplukonut sorununa inananlardan eylem ve sonuç bekliyorlar. Beklenebilir mi? Belki.

Ama Basra harap olduktan sonra neye yarar.

teknik kitaplar yayınevi
BETON
Bağlayıcı Maddeler,
Agregalar, Beton
I. Cilt
Prof. Bekir POSTAÇIOĞLU
İ.T.T. İnşaat Fakültesi

Yapımcı, Proje ve Malzeme Üreticisi
Büyük Firmalarla Diyalog
Toplantısı Yapıldı

Şube Başkanı Ertuğrul Tığlay'ın konuşmasıyla açılan toplantıya STEFA, ENKA, LIBAŞ, ESKA, SİSTEM-YAPI, UBM gibi yapıcı kuruluşlarla, CESAN, ABS, KENITEKS, BEKAME, gibi yapı malzemeleri üreticileri katıldı.

24 Aralık çarşamba günü, Oda merkezinde, belli başlı büyük firmalarla yapılan toplantı başarıyla sonuçlandı.

Yapımcı, proje ve malzeme üreticisi firmaların bir araya getiren toplantı, daha önce, yazılı olarak katılacağını bildiren firmalardan bir bölümünün gelememesi nedeniyle eksik başladı. Bununla birlikte STEFA, ENKA, LIBAŞ, ESKA, Sistem-Yapi, UBM gibi yapıcı kuruluşların yanı sıra, CESAN, ABS, KENITEKS, BEKAME gibi yapı malzemeleri üreticilerinin de yer aldığı toplantı, Şube Başkanı Ertuğrul Tığlay'ın kısa bir konuşmasıyla açıldı.

İstanbul Şube Başkanı, özetle, inşaat sektörünün örgütsüzlüğünü, ulusal karakterini ve kalkınmadaki önemini vurguladı. Konuşmasında, Ayrıca, Odamızın temel yatırımçı bir sektör olan bu sektöre katkısından söz etti. İMO'nun yasal kamusal bir örgüt olduğu, yaklaşık 35.000 kişiye seslendiği, planlama-üretim köprüsü-üstünde bir mühendis-müteahhit işbirliğinin gerçekleş-

tilerilebileceği noktası üstünde durdu. Son olarak Tığlay, inşaat sektöründeki büyük firmaların güçlü ekonomik yapıları sayesinde, katkılarıyla, Oda'ya destek olabileceklerine işaret etmekte yetindi.

Daha sonra konuşma sırası, görüş bildirmek isteyen firma temsilcilerine geldi. İlk sözü alan ENKA Yönetim Kurulu Reis Vekili Gürhan Çelebician oldu. Bu toplantıya öteki örgütlerin de (Libya'daki Türk Mütteahhitleri Birliği, İNTEK, Türk Mütteahhitleri Birliği, vb.) çağırılması gerektiğini söyledi. Bunların sektör temsil edecek, eşgüdümü sağlayacak kuruluşlar olduğunu vurguladı.

Uzun kapsamlı konuşmasında, Sistem-Yapı kurucusu Uğur Dinçer, Oda'nın işlevinde dönüm noktası oluşturacak ağırlıkta ve önemde sorunlar üstünde durdu; ciddi öneriler dile getirdi. Bunların başında, mühendislerin, yüksek öğretim süresini tamamladıktan sonra belli bir süre çalışmalarını ve ancak bu sürenin ardından yapılacak bir sınavı verince "imza yetkisi"ne hak kazanmalarını isteyen öne-

ri gelmekteydi. Dinçer, bundan başka, teknik elemanlarımızın düzeyini düşüğünü, bu nedenle daha şimdiden yurt dışından teknik eleman dışılmasına gidildiğini ifade etti. Üretimin rasyonelleştirilmesini istedi.

Keniteks Pazarlama Müdürü Ayla Tamer'de, haklı olarak bu tür toplantılara kamu kesiminin de çağırılması gerektiğine işaret etti. Birbirini izlemesi gereken bu toplantılara, her zaman aynı kişilerin gelmesinin verim artıracı bir etken olamayacağı noktası üstünde durdu. Malzeme üreticisi firmaların ürünleri konusunda bir envanter çalışması yapılmalıdır, dedi.

ABS Alçı ve Blok Sanayiini temsil eden söz alan Pazarlama ve Satınalma Müdürü Sn. Ümit Gürbüz ise, planlanan diyalogun Türk inşaat sektörü açısından büyük bir ihtiyacı gidereceğine yürekten inandığını söyleyerek konuşmasına başladı. Ulusal bilince dayalı bir meslek anlayışı gerektiğini söyledi. İnşaatla ara elemanların (ustalar) meslek eğitiminin Odalarca gerçekleştirilmesi gerektiğine parmak bastı. Toplantıya belirli bir süre geç-

katılan STEFA Dış İlişkiler Müdürü Turan Vural, örnekler vererek, yüksek teknolojiye ayak uydurmak zorunluluğundan söz etti.

CESAN Genel Müdürü Saner Akdoğan'da, bilgi birikimi sağlayanları korumak gerektiği üstünde durdu ve firmaların İMO'ya parasal destekte bulunmalarının uygun olacağını söyledi.

Son olarak, LIBAŞ adına konuşan, Aykut Özdemir, otuz bir yıldır Oda'yla bu ölçüde bir yakınlaşma olmadığının belirterek şunları söyledi: "Oda'lar meslek ile ilgili verimli çalışmalar yaptığı müddetçe bizlerden her zaman büyük destek görecektir. Asli görevlerini böylesine önemseyen Odalarla işbirliği yapmak yapmak bizim için zevktir."

Toplantı, böylece, sıcak ve içten bir yaklaşma havası içinde sona erdi.

Daha sonraki dakikalarda, Oda salonlarında düzenlenen küçük kokteyl boyunca da, ikili-üçlü gruplar halinde, konuklar ve Oda temsilcileri birbirleriyle yakından tanışmak ve yararlı konuşmalar yapmak fırsatı buldular.



Toplantıdan Genel Görünüm ve STEFA Temsilcisi "soidan ikinci"



CESAN Temsilcileri Soner Akdoğan (solda) ve Hasen Sargin



Solda Aykut Özdemir ("LIBAŞ") Sağda Tuncer Keskin (ESKA)



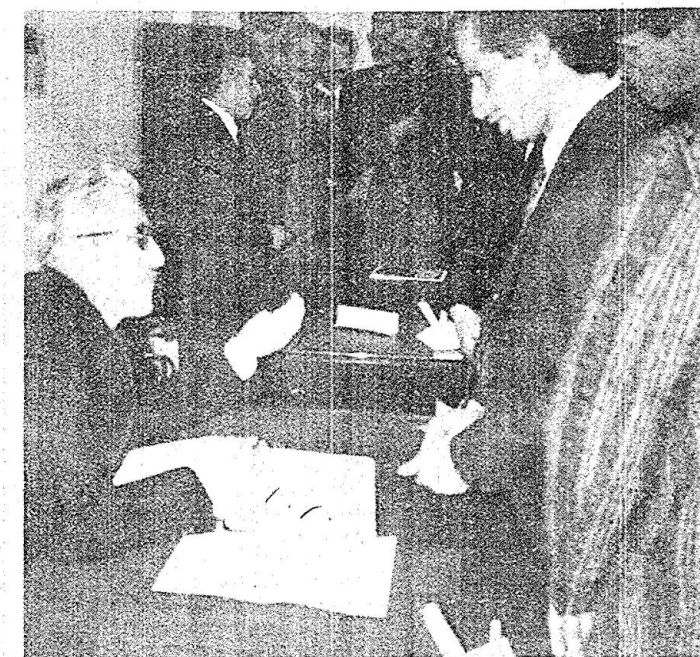
Toplantıdan Bir Başka Görünüm



Solda Gürkan Çelebician (ENKA) Sağda Uğur Dinçer (SİSTEMYAPI)



Solda Ayla Tamer (KENITEKS) Sağda Nadide Güven (UBM)

İzmit Belediyesi
Odalara arsa veriyor

İzmit Belediye Başkanı Necati Gençoğlu üyelerimizle görüşürken

İSTANBUL BÜYÜK ŞEHİR
BELEDİYESİNİN OLUMLU
BİR KARARI

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi aldığı bir kararla, otopark ücretlerinde indirim yaptı. % 50 oranında yapılan indirim kararı, Belediye Meclisi'nin 21 Aralık 1986 tarihli 15. birleşiminde alındı.

Karar kamuoyunda olumlu etkiler yaparak, konut ve işyeri kooperatifleri dışında kalanların yeni saptanan ücretleri bir taksitle ve peşin olarak ödemeleri de karara bağlandı.

Daha önce İstanbul Otopark Yönetmeliği'nin 7.01 maddesine göre belirlenen otopark bedellerinin eski ve yeni durumu şöyle:

Grup	Eski Fiat	Yeni Fiat
1. Grup İçin	1.000.000 TL.	500.000 TL.
2. Grup İçin	800.000 TL.	400.000 TL.
3. Grup İçin	600.000 TL.	300.000 TL.
4. Grup İçin	400.000 TL.	200.000 TL.
5. Grup İçin	200.000 TL.	100.000 TL.

Her Odaya 70 m²'lik alan ayrılarak giriş katında birtakım ticari birimler oluşturulacaktır.

Geçen sayımızda, Beş Oda'nın ortaklaşa olarak düzenlediği lokalin açılışında, Belediye Başkanı Sn. Necati Gençoğlu'nun tüm konuklar önünde yaptığı olumlu öneriden söz etmiştik.

O günden sonraki gelişmeler sonucunda, Beş Oda (Elektrik, İnşaat, Kimya, Makine, Mimarlık) temsilcilerinin, ortaklaşa bir girişimle, Belediye'ye satınalma dilekçesini resmen verdiklerini öğrenmiş bulunuyoruz. Söz konusu arsa, bina yapımına elverişli alanı yaklaşık 140 m² (dolu alan) olan, beş kata (artı çatı katı) iznilidir. Ancak açıklamalara göre, Odalar, söz konusu arsayı beyanname değeri üstünden satın alacaktır.

Arsanın bedeli, tıpkı yapımı gibi, Odalar büncesinin dışından üyelerden toplanacak bağışlar yoluyla gerçekleştirilecektir. Şu anda satış kararı henüz Belediye Encümeni'nden çıkmış değildir. Bununla birlikte, Oda çevrelerinden alınan bilgiye göre, proje hazırlandıktan, kat iritifikatı verildikten sonra, binanın bitiminde kat mülkiyetinin gerçekleştirilmesinin, öngörüldüğü öğrenilmiştir. Her Oda'ya 70 m² lik alan ayrılarak; ayrıca giriş katında birtakım ticari birimler oluşturulacaktır.

PROJECİNİN GÖZÜYLE

Proje Mühendisliği

SERDAR KUBİLAY
(İnşaat Müh.)

Yapı üretimi çarpık bir kentleşme ve yapılaşma sürecinin bütün olumsuzluklarını taşıyor.

Proje üretimi ise yapı üretiminin bu olumsuzluklardan etkileniyor. Yapı üretimine çağdaş yöntemler çok geç yansıyor. Özellikle konut üretiminde geleneksel yöntemler ağırlıktadır. Küçük ölçekli üretim güçsüzlükleri eklemlenince, ortaya iyileştirilmesi çok güç bir sağlıklı bütün çıkıyor. Bu süreçte müdahale, mühendis olarak belirleyici bir rol üstlenme temel hedefimizdir. Bugün için yapabileceğimiz ise, öncelikle proje üretim sürecine egemen olabilmek! Proje doğrudan bizim ürünü-müz. Elbette koşullar, ekonomik ve toplumsal çerçeveler, üretimimizi sınırıyor. Ancak, yine de bütün olumsuzluklara karşın, bu alanda bizindimsiğimizde görünürde bir özne yoktur.

Proje üretim sürecinin sorumlusu, sonuçlarına katılan biziz. Projeleri biz yapıyoruz: ama, "bizim ürünümüz" diye övünemiyoruz. Yaptığımız işten hoşlanmıyoruz. Tükettiğimiz enerjiye, yitirdiğimiz zamana karşın, sonuçlar sahiplenemeyeceğimiz kadar kötüdür. Bu durumun nedeni olarak varolan koşulları gösteriyoruz. Ortaya çıkan ürünleri bu koşullarda olanaklı tek seçenek olarak görüyoruz.

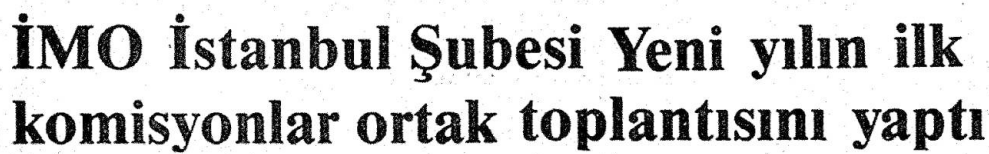
Oysa, bu süreçte örgütlü ve programlı bir biçimde müdahale edilebilir. Bilgi birikimimizi iyi kullandığımız, günün gereklerine uyarladığımız zaman, aynı enerji ve süreyle çok daha iyi sonuçlar ve ekonomik olanaklar elde etmemiz olasıdır. Olumsuz koşullar oluşturulmuş ve bilinçli biçimde düzenlenerek önümüze engel olsun diye dikilmiş değildir. Olumsuzluklar, daha çok geneldeki dizişinsiz kör güdülerin alanımıza yansması biçiminde ortaya çıkıyor. Ancak, bu durum, hedeflerimize çok kolay varacağımız anlamında da gelmez. İleri bir adım için son dönemde ortaya çıkan al-lak anlayışını, bireyci yaşam tarzını çok sınırlı bir alanda da olsa gerilemek gereki-

yor. Birlikte davranarak rekabetçiliğin getirdiği tahribatı aşmak gerekiyor. Bir de mesleki alanda yeniliğe ve yenilenmeye açık olmak

Projelendirme sürecinin bir bütün olarak iyileştirilmesi, giderek yetkinleştirilmesi üye, Oda ve Belediye üçlüsünün kendi aralarında nitelikçe yeni bir ilişkiyi gerçekleştirebilmelerine bağlıdır. Üyemiz, hemen mühendislerin meslek örgütü hem de kamu kurumu olarak Oda, ve doğrudan kamu kuruluşu olarak Belediye, bugünkü i-timlikliğin, olumsuzluğun aşılması için çağdaş gerekler temelinde kendilerini yenile-melidirler. Sürecin temel öğeleri olarak da, sorunların üzerine ortaklaşa bir çalışmay-la gitmelidirler.

Burada şu soru önem taşıyor: Genel üye kitleleri ve Belediyeler, bu yenilenme gücünü taşıyorlar mı? Oda ilkesel olarak böyle bir yenilenmenin itici gücü olmayı isteklidir. Oda için sorun bu doğrultudaki bütün pratik sorunların üstesinden gelebilecek bir kurumsal yetkinliğe erişmektir. Yönelim açısından bir engel yoktur. Ancak Oda'nın bu kararlılığı, süreci bütünüyle etkileyebilir; üyelerin çoğunluğunu ve Belediye yönetimlerini harekete geçirebilir mi? Kuşkusuz böylesi bir hareketlilik toplumsal yaşamın bütününde bir değişim ve yenilenme isteğinin canlanmasına koşut olarak gelişecektir. Yenilenme gereksinimi maddi koşullardan kaynaklanmıyorsa, çö-zümler yine yaşanan süreçte dayanaklar bulmuyorsa, çok ileri çözümlerin bile uygulanması olası değildir. Öncelikle çözü-me kitlenin sahip çıkması gerekir.

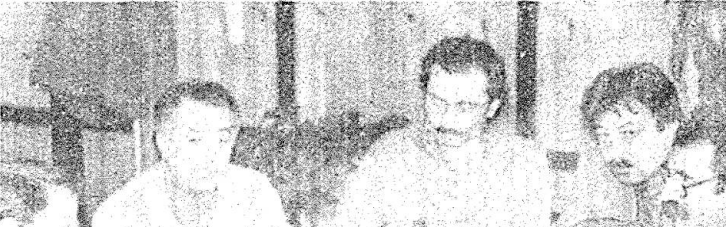
Oysa, kendisi için çözümler, iyileşme yolları önerilen kesim, bugün için bu konuda fazla istekli görünmüyor. Ortaklaşa davranmalarına yol açacak, ortak duyarlılık, bugünün koşullarında gelişmiyor. Üretimlerinin bireysel niteliği ve rekabet ortamı önemli bir engel oluşturuyor. Kuşkusuz böyle bir durum, kısa erimli ve uzun erimli, özel ile genel çıkarın arasındaki bağların bilincine varılarak aşılabılır. Bu bilinç ise, Oda'da somutlaşan mesleki birlikle geliştirilebilir.



***Daha iyi
Ölçü
için***

*İnşaat
Mühendisleri Odası
İstanbul Şubesi
Yazı Kurulu
toplantı sırasında.*

*Sık sık toplanan
kurulun amacı,
daha iyi bir
ÖLÇÜ, daha iyi
bir Oda sayfası.*



Handwritten notes on a lined page, including:

- Top left: "Handwritten notes" and "Handwritten notes" (faint).
- Top center: "Handwritten notes" (faint).
- Top right: "Handwritten notes" (faint).
- Middle left: "Handwritten notes" (faint).
- Middle center: "Handwritten notes" (faint).
- Middle right: "Handwritten notes" (faint).
- Bottom left: "Handwritten notes" (faint).
- Bottom center: "Handwritten notes" (faint).
- Bottom right: "Handwritten notes" (faint).

insaat, Makina, Elektrik Mühendisleri Odası ile Mimarlar Odası (İ.M.O., M.M.O., E.M.O., M.O.)'nın "Yapı Denetimi ve Ortak Mesleki Denetim Uygulamaları" gündemli ortak yönetim kurulları toplantısı İ.M.O. İstanbul Şubesi'ne yapıldı. Toplantıda, dört odanın yönetim kurullarının konuyla ilgili görüşbirliği içinde oldukları belirtildi. Elektrik Mühendisleri Odası'nın (EMO) Elektrik iş tesisat yönetmeliğindeki yer alan yetkisini kullananak, 1986 yılı Ekim ayında başlatıldığı proje vizе uygulaması ve sorunları konusunda bilgi alışverişisi yapıldı.

Toplantıda İstanbul gibi 6-8 katlı yapılarıdan, hazla 14-16 katlı ve daha yüksek yapılara geçilen deren kasıgnadın metropoliten bir kentte proje ve yapı ücretinde yaşanan ve önu alınmazsa çok büyük felaketlere yol açak denetimsizliğin zaman yitirilmeden giderilmesi gerektiği di getirildi.

Odalar, bu konuda TMMOB yasasındaki yetkilerini kullanmayla ve kendilerine düşen sorumluluğu Bayındırlık ve İskân Bakanlığın ve Yerel Yönetimler ile ortak kaç içinde yerine getirmeye hazır olduklarını; ama ilgili kurulların ortak kaç için aynı duyarlılık olmadığın belirttiler.

Toplantıda "Yapı Denetimi ve OMDU" için üyelerin ve Odaların konuyla ilgili görüş ve önerilerinin tartışılacağı, Odaların ortak etkinliklerini sapnacağak, Proje tut üyelerin ve yetkililerin çağrılı olacağı kapalı salon toplantısının Şubat sonlarında yapılması ve İMO, MMO, EMO ve M.O.'nın Başkanları'dan kurulu ortak komite ile bu toplantının hazırlıklarını tamamlaması karara bağlandı.

Bu gelişmelere ek olarak, yaşıtlarında, Zeytinburnu Belediyesi Başkanıyla da, kendisiyle yapılabilecek bir toplantı görüşmede, çeşitli sorunların çözümü için kurumsallaştırma düzeyinde çalışmaların sürdürülmesi, bu alanda belirli bir anlaşmaya varılmadığını da söyleme

duyarlılık göstermesini bekleme
ve istemek de, o ölçüde
meslektaşlarımızın ülkemizin ve
halkımızın yararına olduğunu
inanmaktadır.

Sözelimi, Bakırköy Belediyesi'ni
serbest çalışan mühendis ve mimar
tüyelerime bilgisayar yöntemiyi
imar etkinlikleri hakkında bilgi
aktarması, bölgede olumlu ve
yapıcı bir adım olarak
karşılıştır. Aynı şekilde
Ataköy'de, yüksek yapıları
Belediyece yangın merdiveni sarı
kennası ve bu yönde proje ve
yapım zorunluluğu getirilmesi, bir
baska benzer uygulamadır.

Anket, üzemimizdeki Mesleki Sorunlara ve Meslek İlişki Eğitime ilişkin üye görüşlerini almaya yönelik anket formları, İMO İstanbul Şubesinden verilmektedir. Anket, şube ve temsilcilikleri de içine alan

Çamlıca'da yasadışı uygulama haksız kazanca hizmet ediyor

AJANDA
1987 Yılı ajandamızı Mimarlar Odası
İstanbul Şubesi'nden alabilirsiniz.

...yaşam çevresi.)

...tartışalım dostlar.

AJANDA

1987 Yılı ajandamızı Mimarlar Odası
İstanbul Şubesi'nden alabilirsiniz.

Buy: un tartışalım dostlar.

İstanbul'da deprem riski

Baştaftı 1. sayfada

de de İstanbul ve çevresinin sakin bir sismik rejim geçiriyor olması bu bölgede aletsel döneme ait yeterli veri bulunmamasına yol açmaktadır.

Diğer taraftan İstanbul ve çevresi için yapılan son çalışmalar da (1) tarihsel dönem olarak tanımlanan 2000 yıllık bir geçmişe ait depremler incelendiğinde M.S. 212 ile 1894 yılları arasında İstanbul'da süreleri 20 ile 113 sene arasında değişen sismik sakin dönemlerin yaşandığı olduğu saptanmıştır. Yaklaşık 1680 yıllık bir süreç gözlenmiş en uzun sakin dönem (113 yıl) en son büyük depremin olduğu 1894 yılı göz önüne alınırsa henüz alınmamıştır.

Eğer olasılık hesaplarına inaniyorsak öntümüzdeki 20 yıl içinde İstanbul'da büyük bir deprem olması beklenmelidir. Hatta bir adım ileriye giderek bir deprem olması durumunda kurtarma, yardım ve diğer gerekli çalışmaların nasıl yürütüleceği konusunda da hazırlıkların yapılması doğru olur.

Tarihsel veriler göz önüne alındığında 1900 öncesi İstanbul'un oldukça yoğun bir deprem etkinliği yaşamış olduğu anlaşılmaktadır.

Aletsel döneme ait verilerde de küçük manyitüdüde depremler ağırlıklı olmasına rağmen bir süreklilik bulunmaktadır. Bu şartlar altında İstanbul kenti ve yakın çevresinin 1. dereceden deprem bölgesi sınırları içine alınması çok önemli ve gereklidir.

Tarihsel ve aletsel dönemlere ait deprem verileri arasındaki farklar da gözönüne alınarak birlikte değerlendirildiğinde M=7 manyitüdünde bir depremin 50 yıllı bir süre içinde yaklaşık % 50 olasılığı yaklaşık % 50 olduğu oldukça yüksek bir değerdedir.

ABD deprem yönetmeliğinde tasarımı depremi için önemli yapılarda izin verilen aşılma olasılığının % 5 olduğu hatırlanacak olursa durum daha iyi anlaşılabilir.

Böyle bir depremin büyük bir olasılıkla Kuzey Anadolu Fay hattı üzerinde olacağı genel olarak kabul gören bir görüştür. Bu da episantrın İstanbul'a 20-30 km bir mesafede olabileceği anlamına gelir. Bu durumda İstanbul'da yapılacak önemli yapılar da dinamik deprem hesapları yapılması ve bu hesaplarda en büyük yatay ivme değerinin $a_g = 0.4$ g olarak alınması doğru olur.

İstanbul için tanımlanan bu deprem özellikleri gözönüne alınca çok katlı (40-60) yüksek yapılarda betonarme taşıyıcı sistemlerin yeterli esnekliği ve direnci sağlanmalarının zor olacağı açıktır. Diğer yandan yatay deprem kuvvetlerinden dolayı alt katlarda kolon ve perde boyutları kaçınılmaz olarak çok büyümektedir. Bu nedenle İstanbul'da yapılacak çok katlı yapıların çelik

karkas yapılması çoğunlukla tercih edilebilir. Bu da henüz ülkemizde mevcut olmayan bir teknolojiyi ve bilgi birikimini gerektirmektedir. Kaçınılmaz olarak bu tür yapıların yapılabilmesi için yabancı mühendislik proje ve yapımı şirketleri ile işbirliği, gerekli teknolojilerin transferi ve bu tür inşaatlar için ülkemizde üretilmeyen bir yığın malzemenin ithali gerekmektedir.

İstanbul gibi deprem riskinin ve beklenen depremin manyitüdünün büyük olduğu kent ve bölgelerde depremlerde meydana gelecek hasarı en aza indirebilmek amacıyla küçük bölgeleme (mikrozonasyon) çalışmaları yapılmaktadır.

Böyle bir çalışmada yerel zemin ve jeolojik koşullar değerlendirilerek o bölgede zemin yüzeyindeki depremin titreşimlerinin özellikleri bulunup bölgelere göre bina tiplerinin ve üst yapı hesaplarında kullanılacak uygun deprem parametrelerinin bölgelere göre tanımlanması gerekir.

Bilindiği kadarıyla İstanbul ve yakın çevresi için böyle bir çalışma yapılmamıştır. Dolayısıyla bölgelere göre en uygun yapı tipinin seçilmesi ve en uygun deprem hesabının yapılması sorunu ortadadır.

Geçmiş depremlerde büyük kentlerde gözlenmiş hasar dağılımları yerel zemin koşullarının etkisinin önemini defalarca göstermiştir. En son Mexico City depreminde buna bir örnek tir.

Yerel zemin şartlarını gözönüne alırken en temel kural; zayıf zemin tabakaları üzerine esnek bir yapı sağlam zemin tabakaları üzerine rijid bir yapının yapılmasının depremlerde hasarı çok arttırabileceğidir. Böyle olunca kalın alüvyon tabakaları üzerine oturan bölgelerde yüksek katlı binaların yapılması doğru olmaktadır. Piyale Paşa bulvarının ana bölümü de bildiğimiz kadarıca oldukça kalın bir alüvyon tabakası üzerinde geçmektedir ve yeraltı su seviyesi yüzeye çok yakındır.

Böyle bölgelerde zemin tabakaları, hakim periyodları $T_e = 1.5-2.0$ saniye gibi yüksek değerlere çıkabilir. Diğer yandan 30-40 katlı binalarında hakim periyodları yaklaşık bu mertebede olacaktır. Bu da bu yapıların böyle bir depremden hasar görmeye olası olduğunu göstermektedir.

Bu nedenle bu bölgede deprem için jeoteknik ve deprem etüdü yapılmalı, ayrıca yapılacak yapıların tasarımı da özellikler gözönüne alınarak dinamik deprem analizi yöntemleri uygulanmalıdır.

Bütün bunlar hem proje bedellerini, hem de inşaat maliyetini arttırıcı bir rol oynayacaktır. Ama kanımca böyle bir çalışma yapılmadan genel İstanbul'a özele Piyale Paşa bulvarına çok katlı yüksek yapıların yapılmasına izin verilmesi ileride büyük mal ve can kayıplarına yol açabilecek yanlış bir karardır.

Temel

Baştaftı 1. sayfada

dolgulara, alta ise ayrılmış grovak ve grovaka girmek suretiyle sağlamlarına emine birli. Normal koşullar altında grovak bir miktar derinlikten sonra iyi taşıyıcı bir zemindir.

İstanbul'un I. zaman yaşlı genel olarak grovak ismi altında topladığımız zemin ve aynı yaşlı kalkerleri geniş alan kaplar.

Bu alan içinde gökdelen inşası taşıma gücü yönünden önemli zemin ve temel inşaatı sakıncaları doğurmaz. Şüphesiz bir gökdelenin gerektirdiği derin temel çukur açılması, çevre yapıların güvenliklerinin sağlanması gibi zorunlukları yenecek teknolojik imkanlar bugün çok sayıda firmamız elinde mevcuttur.

Üstte Neojen ve Kuaterner serilerinin bulunduğu pek çok bölgede de ana kaya bir derin temel çukuru veya derin temel sistemiyle erişilebilir uzaklıktadır.

İstanbul içinde faylanmaların genel olarak aktif olduktığı grovaklar içindeki dokusal arızaların inşaat önlemleri yenilebildiği bilinen bir husustur.

Bu yüksek yapıların muhakak ki büyük bir temel derinliği gerektireceği açıktır. Büyük temel derinliği dolayısıyla topografik yönden oldukça eğimli arazide bir tarafta çok yüksek şevlerin öncelikle elde edileceği düşünülmelidir.

Bu yüksek şevlerde dolguların tutulması üst taraftaki ayrılmış grovakın tutulması önemli sorunlar getirecektir. Fakat bunlar maddi sorunlardır, teknik yoldan halledilebilecek sorunlardır.

Grovak, kazımı zor, taşıma gücü yüksek bir zemin olduğu için, bu yüksek yapıların gerektirdiği büyük taban basınçlarını belli bir derinlikten sonra karşılayabilecek nitelikte bir kayacaktır. İstanbul bu bakıma yüksek yapı inşaatı yönünden şanslı bir temel zeminine sahiptir.

Bugün ülkemizdeki teknik seviye bu yapıların temel zemin sağlamlığı yönünden her türlü sorunlarını çözebilecek durumdadır. Ayrıca bu yapılarda, yapılar için gerekli olan jeolojik ve jeofizik incelemeler de ülkemizde en iyi biçimde yapılabılır.

Bu yapıların depreme karşı özellikleri bakımından çok gerekli olan altlarında herhangi bir küçük ölçüde de olsun bir fayın bulunması konusu, araştırma için de önemli bir safhayı oluşturur.

Piyalepaşa bulvarında yüksek yapıların kurulması konusunda bir diyeceğim husus da, belediyenin bu alanı böylesi bir yapılanma için seçerken Üniversitemizden bu konuda bilgilenme isteğinde bulunmamış olmasıdır.

Herşeyden önce yatay yönde etkin kuvvetler depremden doğar doğarlar.

Deprem ivmesi bakımından 010 G ile 030 G arasında bir değer seçilmesi, yapının konumuna, şekline, yüksekliğine, önem derecesine bağlı bir husus olacaktır.

Genelde yükselme ile birlikte bu değer artacağı bir gerçektir. Şüphesiz ki, bu gerçeği düşünmek yanında bir de konstrüktif esasları dikkate almak gerekir. Bu işlerin de aslında ülkemizdeki statikler ve konstrüktörler tarafından çözülebileceği görüş ve kanısındayım.

İstanbul'u etkileyecek depremlerin Kuzey Anadolu fay hattı üzerinde olacağı genel bir görüştür. Aletsel döneme ait deprem verileri gözönüne alındığında M=6.5 olan bir deprem için dönüşüm periyodu 19.5 yıl, $M=5.5$ için 5.4 yıldır. 50 yıllık yapı ömründe M=6.5 olacak bir deprem % 92 olasılıkla meydana gelecektir. Aletsel ve tarihsel dönem verileri birlikte alındığında yapı ömrü içinde aşılma olasılığı % 5 olan depremin şiddeti M=9.6 olabilecektir. Dolayısıyla gökdelenlerin tasarımı için bölgesel jeoteknik şartlarda dikkate alınarak $M=7.0-7.5$ olarak kabul etmek ana kayada imninde $a_g=0.35-0.40$ g olacak şekilde seçilmesi düşünülmelidir. Grovaklar için zemin hakim periyodu $T_e=0.15-0.2$ saniye civarında kabul edilebilir.

Sonuç olarak gerekli jeoteknik çalışmalar yapılması ve deprem ile ilgili verilerin toplanması ve bu değerlerin tasarımıda gözönüne alınması ile İstanbul'da temel inşaatı ve depreme zemin üst yapı etkileşimi yönünden gökdelen inşası yönünden sakınca bulunmamaktadır.

Dolapdere-Piyalepaşa

Baştaftı 3. sayfada

Zincirlikuyu'da gelişmiş ve 4. Levent'te gelişmekte olan iş merkezleri varken, bölge değil, bir trafik aksı getirdiği için, gerekse İstanbul'un gerçek ihtiyaçları asla gözönünde bulundurulmadığı için, İstanbul'unuz yararlı değil, zararlı planlıdır.

Hele hele daha önce Meclis'in geçirilmiş ve halen yürürlükte olan 1/5000 ölçekli Dolapdere-Piyalepaşa Nazım İmar Planı'nın aşgari bilimsel denetimden geçmeden seçile sunulum olmasına dikkat çekildi. Çok değerli bilim adamlarından oluşan Danışma Kurulu'na bu konularda danışılıp danışılmadığı incelenmelidir.

4. Dolapdere-Piyalepaşa ve Tarlabası "Yol Güzerahı" planları dolayısıyla, arsların ve binaların belirli kişiler tarafından önceden çok ucuza kapatıldığı ve trilyonluk spekülasyonların yapıldığı iddiaları vardır. Belediye meclisleri "arsa ve mülk üzerinde kumar oynayabilenler" değil, tüm belde halkının meclisleridir.

5. Büyükşehir Belediyeleri Yönetimi Hakkındaki Kanunun 14. maddesi ve Yönetimlik, esas karar organını meclis olmaktan çıkarmış bulunmaktadır. Başkanlığın ısrar ettiği bir plan ancak 2/3 çoğunlukla reddedilebilir, meclisin aldığı karar, tadilen onaylama yetkisinin ölçülerine ile bilinmemektedir.

Haliç

Baştaftı 3. sayfada veri olarak alınması ve Sayın DALAN'ın yukarıdaki açıklaması birlikte düşünüldüğünde ilgili meslek ve bilim kuruluşlarının, kamuoyunun ve basının konuya kışkıklı yaklaşımı haklılık kazanacaktır.

Son olarak, bütün bu süreç nasıl bir yol izliyor, nasıl gerçekleşiyor, lağıt üzerinde neler oluyor gibi sorular da cevap arıyor.

O da şöyle. Ve doğaldır ki kapkaç manşından ayrı değil. 30.7.1986 tarihli ve 373 sayılı Haliç Düzenleme I. Etap (Perşembe Paşa) Uygulama Planı hakkındaki İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Kararı için Belediye Başkanı Bedrettin DALAN'ın 2 Ağustos 1985 tarihli iki ayrı metin imzalarından geçiyor. Hangi meclis kararı doğru acaba? Her ikisinde de Sayın DALAN'ın "Görüldü" imzası var. Hangisinin ne çıkarıldığı, hangisine ne eklendi acaba?

Bu teknik başarılı oluyor veya olmuyor, ama konuya ilgili ünlü "bir bilir kişi" imzasına da yanına alan ibtilahı hiç yine de tatmin etmiyor. Bu kez 19.9.1985 tarih ve 2646 sayılı encümen kararı "MODÜR EE-YİN EMRİYLE" cuma günü saat 16.00'da sonra ilgililere Pazar günü binalarının yıkılmasını uygulayacağına, bu nedenle Cumhuriyet askısına kadar binalarının tahliye emelleri gerektirdiği tebliğ ediliyor.

Tekniğin uygulanmasında ve manşın kavranmasında operasyon izlerinin esnekliği o kadar önemli değildir. Yeterki "Kentlerin belediyelerle hi bdeği emanet olduğu" yeniden anlaşılsın.

ÖZÜR

Bu sayımızın birinci sayfa konuları sonradan tümüyle değiştiği için gazetesinin basımı gecikmiştir. Okuyucularımızdan özür dileriz.

Galata ve Beyoğlu

Baştaftı 8. sayfada elde edilecek genel ulaşım kararlarını oluşturmak üzere yapılması gerekli bölgesel deprem taşıyıcılığı örnek vermektedir. Kuşkusuz bu öneriyi yaparken, İstanbul genel ulaşım sorunları ile ilgili, geçmişte bu konuda görev almış bir çok uzmanın bilgi birikimi ve genel çözüm kararlarına da yanılmıdır. Bu deprem konuya, genelle ait görüşlerimizi açıkladım evvel girişimimizi nedeni, konunun güncelliği ve önceliğidir. Amacımız ise, Tarlabası'nı yıkacaklarını her gün övünerek söyleyen yetkililere, hiç olmasa konuyu bu boyutları ile öğilmelerinin, kent sorunları hususunda ufuklarını genişleteceğini hatırlamaktır.

Beyoğlu-Galata bölgesi için otay ulaşımın asıl çözümü, bizzet, bölge içinde yapılması olan RING yoldur. Bu ring yolu, yer yer toplu ulaşım ile özel otay ulaşımını birlikte, yer yer de ayrı yollar halinde çözümlenmektedir. Elmadag, Karaköy, Şişhane arasında bir araya gelen bu iki ring, Şişhane, Elmadag arasında ayrılmaktadır. Özel otay Şişhane, Dolapdere Caddesi, Elmadag yolunu izlerken, Otobüsler, Şişhane, Tarlabası Caddesi, Elmadag yolu ile ringe bağlanmaktadır. Tarlabası Caddesi bu çözümüde, salt otobüs göğüs dönüştürme ayrıldığında, mevcut yol genişliği yeterli olabilecektir, yukarıya gerek kalmamaktadır. Gene bu çözüm, İstiklal Caddesi'ni otobüs trafiğinden arındırmaktadır. Özel otay ise, ringin her yerinden bölgeye girip istedikleri noktaya ulaşabilecektir. Otobüsler, ring boyunca özel iz takip edeceklerindendir, 7 km. boyunca ring içinde çok süratli ve uykamadan sirkülasyonu sürdürebileceklerdir. Her otobüs ve en fazla 30 dakikada ringi tamamlayabilmektedir. 500 m. ara ile konacak duraklara ise, her 2 dakikada bir otobüs uğrayacaktır. Özel otay ulaşımında çok daha hızlı ulaşım sağlayın bu sistem, halkın uzun yıllardır toplu taşımacılık hususundaki olumsuz görüşlerini olumlu yönde değiştirecektir. Toplu taşımacılığın büyük yükü üstlenmesi ise, doğal olarak özel otay trafiğini rahatlatacaktır.

Beyoğlu-Galata bölgesi için bu planla getirilen diğer önemli toplu taşımacılık, mevcut tünel ve ona bağlı hızlı tramvaydır. Karaköy'den tünelde yukarı çıkan kişiler, hemen hızlı tramvaya binerek İstiklal Caddesi, Taksim, Harbiye yolu ile Levent'e, hatla daha öteye girmeye olanağına sahip olacaklardır. İstiklal Caddesi'nden sadece tramvay geçecek, özel otaylar bu caddede ancak 2-3 yerden dönebileceklerdir. Tramvay ise, 3-4 dakikada bir geçeceğinden, İstiklal Caddesi yayaları için çok güveneli bir caddede haline gelecektir.

İşte bütün anladığımız İstiklal Caddesi yayalaştırması budur. Hem de Tarlabası'nı yıkmadan. Beyoğlu-Galata bölgesi ulaşımında yapılacak son toplu taşımacılık ise, banliyö treninin düz bir hatla Haydarpaşa'dan Yenikapı'ya bağlanmasından sonra (tüpsten sadece elektrikli tren geçecektir) Yenikapı'dan başlayıp Eminönü, Karaköy, Galatasaray, Taksim, Şişli, Levent yönüne giderek METRO'dur. Yalnız burada bir noktaya işaret etmekte yarar görülmektedir. Etronun yapılmından sonra, aynı doğrultuda giden hızlı tramvayın gerekliliği tartışılabilir. Bizim bu konudaki görüşümüz, yapımı uzun süreli gerektiren metroyu beklemekten, önerdiğimiz olan tramvay hattı yapılmalıdır. Metronun işletmeye alınmasından sonra, tramvayın gerekliliği ortaya çıkarsa raylar sökülmemi, araçları ise kentin diğer kesimlerinde ulaşımı sağlayan tramvay hatlarına aktarılmalıdır.

Bu üç toplu taşımacılığın (belki iki bölgenin ulaşımını çözümlenecek bizzet kesindir). Ancak, bu çözümün, Beyoğlu-Galata bölgesinin özgün karakterini oluşturan binalarının ve bu binaların belirlediği yapı yoğunluğu-

Bu konuda çok ciddi bir örnek, Harbiye Konak Sineması karşısındaki çocuk parkının ticari amaçlarla ortadan kaldırılması talebinin, Belediye Meclisi reddettiği halde, Başkanlığın onaylamasıdır. Bu durumda Meclisin varlığının bir anlamı kalmamaktadır. Bu yüzden, Dolapdere-Piyalepaşa-Tarlabası planları oybirliği ile reddedilmelidir. Bu planların yürürlüğe girmesi ve uygulanması hakkında olumlu oy verenlerin, kaçınılmaz ceza sorumlulukları vardır. Kültür ve Tabiat varlıklarının korunması siyasi bir sorun değil, ulusal bir sorundur.

Siyasi bir çekimse otadınma, ulusal bir sorun kurban edilememelidir.

Beyoğlu-Tarlabası bölgesi, Yüksek Kurul'un kararı doğrultusunda, Koruma İmar Planı yapılarak, Dünya çapında değerli, Turizm Ticaret ve Kültür Bölgesi haline getirilebilir.

Yüksek Kurul kararı ile Belediye'ye verilen görev budur. Beyoğlu'yu yaşayan ve seven büyük çoğunluğun isteği ve çıkarı da bu doğrultudadır.

Kürsü

Baştaftı 2. sayfada rarlannın yoluna gidilmiş, bu örgüt metropol İstanbul'un kent suyu, pis su ve yağmur suları kanalizasyonu konusunda bir fizibilite raporu olmadıkça, böyle bir yatırımla ilgilienmelerinin söz konusu olamayacağını ileri sürmüştür.

Bu durum üzerine Sağlık Örgütü, Su İşleri ve İstanbul Belediyesi'nin iş birliği sayesinde DAMOC ve SCANDIA CONSULT firmaları bir birleşik sorunu ele almışlar. 1966-1970 yılı çalışmalarında Masterplan ve fizibilite raporları hazırlanmıştır. Bu çalışma Küçük Çekmece Tuzla arasında kalan 28 bin hektar alanı kapsamaktadır.

İSKİ'nin kuruluştur. 23.11.1981 tarihine değin İstanbul kanalizasyon işlerini İstanbul Belediyesi Mecralar Müdürlüğü yürütmekteydi. Bu devrede Metropolden alandaki projenin detaylandırılması (CAMP-TEKSER) Amerikan-Türk konsorsiyumuna verilmiş, şimdiki uygulama da bu son proje esas tutulmuştur. Bu proje ana hatları itibarıyla şöylece:

İstanbul 12 drenaj bölgesine ayrılmıştır. Bunlar sırayla Tuzla, Kartal, Kadıköy, Üsküdar, Küçüksu, Paşabahçe, Tarabya, Balıtlıman, Kabataş, Yenikapı, Ataköy, Küçükçekmece drenaj alanlarıdır.

Tuzla ve Küçükçekmece bölgesi atıksularını ön arıtma ve biyolojik arıtmadan sonra Marmara'nın 60 metre derinine verilmesi öngörülmüştür.

Kartal ve Ataköy için bu tip pahalı deşarj uygulamasına gidilmeyecek, Kartal için Kadıköy, Ataköy için Yenikapı bölgesindeki ön arıtmadan ve Ahırkapı deşarjından yararlanılacaktır.

Diğer bölgeler için 7 adet ön arıtmalı deniz deşarjı yapılacak, atık sular İstanbul Boğazı'nın dip sularına verilecek, geri gelmemesi, sahile ve deniz yüzüne vurulması sağlanmıştır. Adalar için mekanik arıtmalı dört deniz deşarjı yapılacaktır.

İstanbul'un

Baştaftı 8. sayfada

ulaşacağından, otay ulaşımını tüm kent tern ve deniz ulaşımı ile ilintili kılması olacaktır.

Bağlantı ulaşımının bir diğer toplu taşıma türü, hızlı tramvaylardır. Yenikapı Terminali'nden kalkacak bir hızlı tramvay hattı, Vatan Caddesi'nden Gaziosmanpaşa'ya kadar olan sahaya hizmet götürecektir. Gene, Beyoğlu, Tünel'den kalkacak bir hızlı tramvay başka araçlar olmadan İstiklal Caddesi'nden geçecek, Taksim'den sonra özel otay trafiği ile birlikte, Dördüncü Levent'e kadar gidecektir. Kuşkusuz, Asya yakasındaki Bağdat Caddesi içinde bu ulaşım düşünülebilir.

Bağlantı ulaşımının üçüncü olan METRO ile ilgili görüşümüzde başta belirttik. Bizzet, metro, ancak Yenikapı'da yoğunlaşan insan trafiğini kuzeye taşıma açısından yarar sağlayabilir. Bunun içinde banliyö treninin de bir tüpgeçit bağlanması zorunluluğu vardır. Ancak, o zaman, Yenikapı'dan kalkan, Sirkeci, Karaköy, Beyoğlu, Şişli yolu ile Dördüncü Levent'e varan bir metro söz konusu olabilir.

Bugüne kadar İstanbul ulaşımının geleceği ile ilgili bir husus üzerinde hiç durulmamıştır. İstanbul'un tarihten gelen bir kent dokusu vardır. Bu dokunun korunmasındaki zorunluk tartışma götürmez bir gerçektir. Birinci çevreyolu ile net biçimde çevrili bu bölgelerin, yani Sirkeci, Beyoğlu ve Üsküdar'ın iç yolları, gelecekte ne tür önlem alınması alınmış, hızlı ulaşım otay trafiğine cevap veremeyecektir. Avrupa'nın eski kentlerinde bu olgu gündemdeki konudur. Tek çözüm ise, kentin yoğun bölgeleri çevresinde genel otoparklar yapıp özel otayların bir kısmının buradaki kalmasını sağlamaktır. Bugün İstanbul'un gündeminde olmamasına karşın, geleceğe yönelik öneri planımızda, birinci çevreyolu üzerinde 6 ayrı yerde genel otopark yerleri ayrırmak suretiyle soruna çözüm getirmişti.

Ekli öneri projesinde kullanılan yolların hemen hemen tümü, bugünkü ulaşımın anyollarıdır. Dolayısıyla, bu sistemlerin yaşama geçirilmesi, gerek zaman, gerek parasal açıdan çok uygun koşullara sahiptir. Sistemin tümüyle uygulanması halinde ise, toplu taşımacılık 5 milyonu aşkın bir taşıma kapasitesine ulaşacaktır. Bu rakkam, bugün İstanbul'daki özel ve genel tüm trafik hareketlerinin yüksek bir rakkamıdır. Dolayısı ile, 10-15 milyonluk İstanbul'u hedeflemekteyiz.

BÜRDÜNCÜ VE SAYISI BİLİNMİYEN BOĞAZ KÖPRÜLERİNE NER, NE DE GEREK VARDIR. YİNELİYORUZ, KÖPRÜLER KAPANINA KARŞIYIZ.

İSTANBUL GENEL ULAŞIM DÜZENLEMESİ İÇİN BİR ÖNERİ

Yazımın sonunda bir hususa önemle değinmek istiyorum. İstanbul gibi ülke genelinde çok etkin olan bir kente, tüm kentsel aktivitelere çözen bir nazım imar planı uygulanması, bazı keyfi isteklere uymak kaydı ile, genel ulaşım aile planı yapılması olası değildir. Bu yönde yapılacak her türlü planlanmanın ve buna bağlı uygulamaların, gelecekte ülke zararını getireceği bilinimelidir.

Bu yazımla ortaya konan model ise, geniş kapsamlı bir deniz ile lenmesi karşın, bir genel ulaşım planı önerisi değildir. Bu bir genel ulaşım düzenleme önerisidir. Yani, var olan olanakların en iyi şekilde kullanılmasını amaçlamaktadır. Öneride kullanılan ve halen yapılmamış olan tüp geçit, hızlı tramvay ve metro ise, yatırım programları içinde alındığı yer kabul edilmelidir. Bizim düzenleme önerimizde kullanılan tüm yollar, büyük kamulaştırılmaları gerektirmeyen, salt trafik için gereken düzenlemeler ile hizmete sokulabilecek yollardır.

mun korunması halinde söz konusu olabileceğini aklından hiç çıkarmamak gerekir.

Eminönü ve Karaköy Meydanları ile Galata Köprüsü:

Beyoğlu-Galata bölgesinin oto ulaşımının ele alınmasında, Galata ve Unkapı köprüleri ile bu köprülerin bağlı olduğu Eminönü ve Unkapı Meydanlarını etüd dışında tutulması olanağı yoktur. Sirkeci Meydanı ise, Eminönü'nün ayrılmaz parçası olarak bu etüdü içinde yer alacaktır. Kuşkusuz, Galata Köprüsü ile bağlı olduğu Eminönü ve Karaköy meydanlarının yeniden düzenlenmesinin de Sirkeci-Eminönü-Unkapı-Azapkapı-Karaköy-Tophane meydanları ve bunları birbirlerine bağlayan yolların dışında, salt bir köprü geçişi olarak, ele alınması olanağı yoktur. O nedenle, Beyoğlu-Galata oto ulaşımı ile ilgili öneri planımız, Unkapı, Eminönü ve Sirkeci meydanlarının da oto trafik çözümünü getirmişti.

Galata Köprüsü ve bağlantılarının düzenlenmesi, son günlerde Tarlabası Caddesi kadar, hatla ondan da önde, güncel konumuz haline gelmiştir. ÖLÇÜ, gelecek sayılarda bu konuyu etrafı bir şekilde kamu oyuna iletecektir. Ancak, şu günlerde temel atma töreni yapılan girişim, İstanbul kenti açısından yanlışlıkları, genel hatları ile, değinmekte yarar görülmektedir.

Öncelikle köprünün yer seçimi yanlıştır. Ulaşım aracı sayısının ve insan trafiğinin günümüzde kıyaslanamayacak kadar düşük olduğu devirlerde yapılan bu yer seçiminin, günümüz koşullarına uymadığı, günümüz ulaşım sorunlarının çözümüne de yetersiz kaldığı açık bir gerçektir. Bu husus, geçmişte İstanbul Nazım Planı çalışmalarına katılan bir çok yabancı şehirlik uzmanınca da belirtilmiştir. Köprünün Haliç'e doğru kaydırılması önerilmiştir. Bizim yapmış olduğumuz çalışmada da aynı sonuca varılmış, yeni köprü, mevcut

DÜZELTME

Birinci sayımızda sayın Burhan ARPAD'ın panel konuşması eksik ve yanlış verilmiştir. Konuşmasının tam metni aşağıdadır. Düzeltir, özür dileriz.

BURHAN ARPAD

Sayın Konuşmacılar; konunun teknik ve bilimsel yanını ele alıp ilginç görüşler öne sürdüler. Ben sorunu başka bir açıdan, 75 yılı aşkın bir süre bu şehirde yaşamış aydın kişi olarak ele alacağım.

İstanbul'da özellikle 1940'lı yıllardan başlayarak günümüze sürüp giden imarçılık kargaşasının doğanın ve kültür mirasının asıl tahribinin nedeni, hiç bir zaman üretici olamamış bir toplum olmamızdan ileri gelmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu hiç bir zaman üretici bir toplum değildi. Yükseliş dönemi fetih'e ve talana, çöküş ve yıkılış dönemi dış borçlanmalara dayanıyordu. İmparatorluğun altınıları üstünde kurulumuş genç Türkiye Cumhuriyeti'nin 10 milyonluk yoksul insan malzemesinden başka hiçbir şeyi yoktu. Bütün para gücü büyük toprak ağalarının elindeydi. Fakat genç Cumhuriyet devlet bütçesinin sınırlı olanaklarını zorlayarak endüstrileşmede ilk başarılı adımları attı.

Ne yazık ki 1938'de Atatürk'ün ölümü, 1939'da İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi olumlu gidişi engelledi. Zira endüstri ürünleri gereksinimlerinin çoğunu yabancı ülkelerden sağlamak zorunda olan Türkiye'de el altından alış veriş üzeni başlamıştı. Karaborsaa İyzerilen bu yeni alışveriş düzeninde bir mal bir çok el değiştirilerek gerçek değerinin on beş katına satılıyordu.

1950 seçimlerini kazanan ve kurucularının çoğu toprak ağası olan parti dış alımı hızlandırmıştı. Maresal yardımı traktörlerin işsiz bıraktığı onbinlerce irgat, (taş toprağı altın) bilinen büyük şehir İstanbul'a koştu. İkinci savaş yıllarında iyice palazlanmış toprak ağaları yoksulu çikilen büyüksermaye adamı olma çabasıyla öne atıldı. Yeni iktidar partisinin büyük desteği ile şehrin her yanında tezgah bozuntusu fabrikacıklar kuruldu. Eski irgat ve yeni emekçi yayınlara iş gücünü oluşturmıştı. Fabrikatör ve emekçi bir ölçüde işbirliği içindeydiler. Fabrika da emekçinin barınagıda, boş ama çoğunun sahibi olan topraklarda yükselmekteydi. Eski toprak ağalarının ve Anadolu küküş esnafının oluşturduğu para gücü kısa sürede iyice ağır bastı. Önceleri pek seziemeyen bu güçlenme özelliği 1970'li yıllarda doruk noktasına ulaştı.

Bu giriş tablosundan sonra İstanbul'da toprak ele geçirmenin ne denli verimli çikarlar sağladığını söyleyebiliriz. Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında sadece yarım milyon insanın yaşadığı İstanbul'da şimdi yedi milyona yakın kişi barınmaktadır. Hiç bir gelenek, görenek ve kültür değeri tanımayan yeni para babalarının vurgun isteği doymak bilmemektedir. Kat mülkiyeti kanunun kötüye kullanılması taşınmaların en değerlisi sayılan toprağı karşı saldırıyı yüreklendirmektedir.

Sağlıklı bir toplum yapısına hiçbir zaman kavuşamamış olan günümüz Türkiye'sinde şehirde toprak edinme isteği, başı çekmektedir. Yerleşim yasaları ne denli güçlü olursa olsun mimarın ve teknik bürokratin el altından çıkar sağlamak isteği kolay kolay önlenemez.

Yıllarca önce Cumhuriyet'de yayınladığım bir yazı üzerine uzman bir mektup göndermiş olan genç mimar şöyle demişti:

"Yazdıklarınıza katılıyorum. Yeter ki bana ayda (o zamana göre bir hesapla) 5.000 lira gelir sağlayın."

Yine o yıllarda tanıştığım genç bir öğretmen görevlisi benzeri bir görüş öne sürmüştü:

"Almanya'da yüksek öğrenimi bitirdim. Buraya geldikten sonra bir süre direndim fakat sonunda yanlış yolda yürüdüğümü fark ettim ve gidiş ayı uydurdum". Aylık kira olarak ikibuçuk milyon ödeyebilen bir apartman katını beşerik-milyona satın alabilen kişilerin aramızda yaşadığını, daha doğru bir deyimle yönetimi elinde tuttuğu bir toplum düzeninde isterseniz düzensizliğinde diyelim- Paneller, açık oturumlar, tartışmalı toplantılar ve benzerleri, yazık ki, hiçbir şeyi düzeltmeyecektir.

Yazık ki ben böyle düşünüyorum.

Halen yapılmakta olan düzenlemede, Sirkeci Meydanı proje dışına tutulmuştur. Oysa, Eminönü trafiğini, Sirkeci Meydanı'na devreye sokmadan, olumlu biçimde çözmeye olanak yoktur. Bu meydanlar bir bütündür.

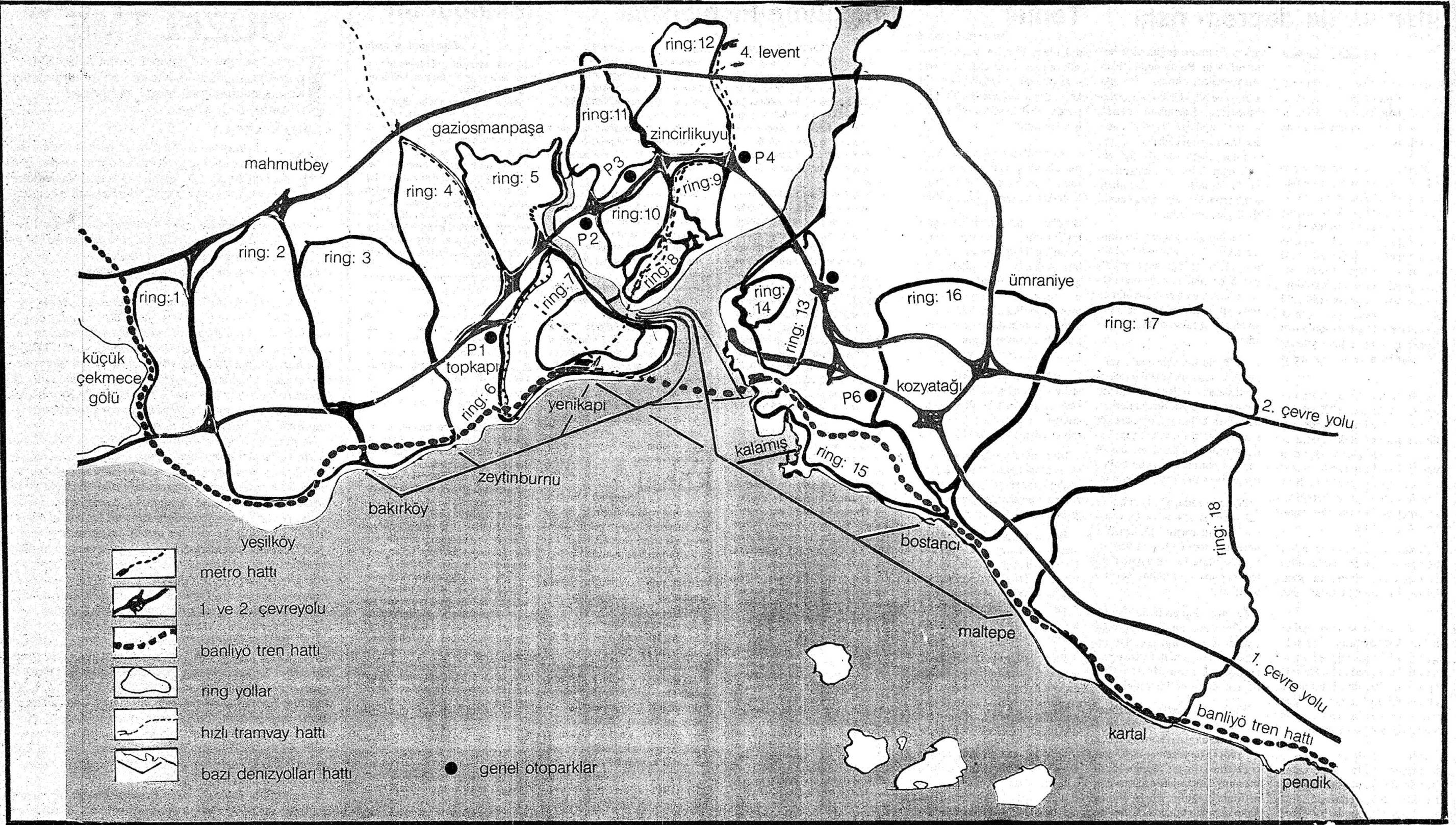
Küçük Meydan'nda yapılan düzenleme ise, bugün mevcut olanın dışında her hangi bir şey getirmemektedir. Tüm alan oto trafiği için kullanılmıştır. Esasen köprünün yerideğişmede başka çözüme yoktur. Bugün köprünün 2 izlik trafiğini kaldıramayan alanın, yeni köprünün gerektireceği 3 izlik trafik ile boğulacağı önünden görmek için uzman olmaya gerek yoktur. Gene, İstanbul Belediyesi yetkililerinin yapmış istedikleri düzenlemede ısrar etmeleri halinde, yakın gelecekte Karaköy Meydanı etrafında çok büyük yıkımların kaçınılmaz hale geleceğini söylemekte falcılık olma-vacaktır.

Oysa, yapılmaya başlanan Eminönü ve Karaköy meydanlarında insan unsuru, ancak ulaşım araçları ile vardır. Bu alanlarda insana ayrılan özel bir bölüm yoktur. Tüm alan yol ve otopark olarak kullanılmıştır. Çağdaş anlamda meydan bu değildir. Öneri planımızda ise, oto trafiği insana hizmet getirmek için vardır. Halkın unsur insanıdır. O nedenle, alanın büyük bölümü, insanın güvenle dolacağı veya geçeceği şekilde düzenlenmiştir. Köprünün 130 metre içeri alınmasını başlıca nedeni budur. Köprünün Yemiş semine değeri alınmasını zorunlu kılan bir diğer neden, Eminönü-Beyazıt ulaşımının, bugünkü Sirkeci-Çağaloğlu Çarşıkı güzergahının yanlışlığıdır. Kendi iç trafiği çok yoğun olan bu bölgenin, ayrıca geçiş trafiğini de yüklenmesi, utanıklığın en önemli nedenidir. Bu trafiğin ağırlığı, hata yarısı açılmış olan, Yemiş-Beyazıt yoluna alınmak zorundadır. Köprünün 130 metre Yemiş yönüne kaydırılması ve bu yarım kalan yolun tamamlanması halinde, Babıada, Çağaloğlu, Sultanahmet ve Çarşıkı trafiğinde büyük rahatlama sağlanacaktır.

uğur kökden

tiksinti
çağı
denemeler

de hayınları



İstanbul'un Genel Ulaşımı İçin Bir Öneri

Yıllardır unutulmuşluğa terk edilen İstanbul'da giderek büyüyen ulaşım sorunu, bugünkü yöneticilerin başta gelen sorunlarından biridir.

Getirilmek istenen ulaşım modeli, nüfusu 10-15 milyona tırmanan İstanbul'un gelecekteki sorunlarını ne ölçüde çözümleyecektir?

BESİM ÇEÇENER Mimar

Bugün nüfusu 6 milyonu aşan, gelecekte hangi noktada tıkanacağı bilinmeyen İstanbul Anakentinin ulaşım sorunu, hiç kuşku yok ki, bu kentin en güncel ve en önemli konularından biridir. Bu önemli konu ve

çözümü zorunlu sorun, salt İstanbul halkının sorunu da değildir. Nüfusunun ülke genelinde % 10'u aşması nedeni ile, bilim adamlarımızın tehlike çanlarını çaldığı bu kentin ülke içindeki önemi, sorunlarının boyutlarını kent ölçeğinin çok ötesine götürmektedir. Yıllardır unutulmuşluğa terk edilen İstanbul'da, giderek büyüyen ulaşım sorunu, bu-

günkü yöneticilerinde başta gelen sorunlarından biridir. Yöneticilerin bu önemli soruna yeterince ilgi göstermediklerini söylemek kuşkusuz haklıdır. Hatta, bu konuya verdikleri önem ve bu konuya ayırdıkları güç ve mali olanakları, belediyeden beklenen diğer hizmetleri aksatacak şekilde, ön planda tutmaları, bir eleştiri konusu dahi yapılabilir. Ancak, bu noktada çok önemli bir soru ister istemez akla gelmektedir.

Yetkililerin, ulaşım konusunda başlayan ve devam edecek olan girişimlerle ilgili açıklamaları ne kadar bilimsel verilere ve doğru kabullere dayanmaktadır? Getirilmek istenen ulaşım modeli, nüfusu 10-15 milyona tırmanan İstanbul'un gelecekteki sorunlarını ne ölçüde çözümleyecektir?

Yapılmakta olan ve yapılacak açıklanan girişimler, bizi bu konuda hiç te olumlu düşündürmemektedir. Bu girişimleri öncelikle bilimsel açıdan onaylamak olası değildir. Sorunun ele alınışında büyük bir alaturaklık hakimdir. Bu ölçekte bir sorunun yaşama geçirilmeden evvelki araştırma ve değerlendirme aşamasının, en az uygulama süresi kadar

bir zamana gereksinimi olduğunu bilmeyen veya bilmeden gelen yöneticilerin, her gün gazetelerde boy boy çıkan açıklamaları, bu bilim dışı tutumun kanıtıdır. Ulaşım konusunda yoğunlaştıkları tek sistem, oto yol sistemidir. Oysa, bir metropoliten alanın ulaşım sorununun salt oto yollarla çözümü olası değildir, Raylı sistem, en az oto yol sistemi kadar, hatta bazı durumlarda ondan da önde, önemli olan bir çözüm yoludur. Ülkemiz için ise, raylı ulaşım sistemi, ucuzluğu, dışa olan bağımsızlığı ile hayati bir önceliğe sahiptir. Bugün aracı, yolunu ve en önemlisi enerjisini üretilebildiğimiz bu taşımacılık sistemini işler hale getirmek, yakıtı, lastiği, ekolojisi ile dışa bağımlı olduğumuz oto ulaşımına bel bağlamak, ulusal ekonomiyi bağdaşan bir kabul değildir. Kuşkusuz aynı şeyleri deniz taşımacılığı için de söylemek olasıdır.

İstanbul'un ulaşım sorununun bütün olarak ele alınışında, ulaşım olayını iki ayrı ana bölüme ayırmak gerekmektedir. Kent ölçeğinde büyük adım olarak niteleyebileceğimiz GENEL ULAŞIM ile, kısa adım di-

yebileceğimiz BAĞLANTI ULAŞIMIDIR.

İstanbul'un yerleşimi ile ilgili tek ve doğru kabul, kentin Marmara sahilleri boyunca LINIER bir sistemde gelişmesidir. Kentin kuzeye doğru gelişimi kesinlikle önlenmelidir. Bugün 3194 sayılı İmar Kanunu ile, Boğaziçi'ne getirilen çok yüksek yapı yüksekliği, bilimsel verilere uygun olarak, azaltılmalıdır. Bu genel yerleşme kabullünden hareket edildiğinde, İstanbul'un ana ulaşım sistemleri olarak karayolu, tren yolu ve deniz yolu kendliliğinden öne çıkmaktadır. Bu genel sistemin bağlantı ulaşımı ise, başta karayolu oto ulaşımı olmak üzere, hızlı tramvay ve metro olarak kabul edilebilir.

Aslında, gerek hızlı tramvay, gerek metro, raylı taşımacılığın bir parçasıdır. Bu iki toplu taşımacılığın tren taşımacılığı ile bağlanması halinde kentin bütününe etkileyen bir raylı taşımacılık sistemi ortaya çıkar. Doğal ışı ile, tramvay ve metroyu, bu anlamda kullanmak şartı ile, genel ulaşım sistemi içinde de kabul etmek gerekir. Trenle bağlantı kurulmayan bir toprakaltı metrosunun, bugün için, düşünülmesiyeceği kanısıma ta-

şınmaktadır.

Gerek bugün, gerek gelecekte, İstanbul'un yerleşme ağırlığının büyük bölümü, Küçükçekmece ile Pendik arasında olacaktır. Bu alanın güneyinde bulunan tren hattı, kentin en önemli toplu taşıma aracıdır. Bu hattın genel ulaşım sistemine tüm olanakları ile katılmasının yolu, Haydarpaşa ile Yenikapı arasındaki, düz bir hat olarak, yapılacak tren tüp geçidi ile bağlanmasıdır. Ancak bu bağlantıdan sonra, Sirkeci'de bulunan garın, banliyö ile ilgili bölümünün Yenikapı'ya, şehirler arası ve uluslararası bölümünde Küçükçekmece'ye taşınması gerekmektedir. Gene, Asya yakasında şehirler arası ve uluslararası gar Gebze'ye alınmalı, Haydarpaşa ve Söğütözü istasyonları banliyö çıkışı olarak kullanılmalıdır. Böylece, Pendik ile Küçükçekmece arasında 3 ilâ 5 dakika bir banliyö seferi yapma olanağı doğacaktır.

İkinci Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının yapılmasından sonra, birinci çevreyolu ve köprüsü tümüyle kent oto trafiğine hizmet edebileceklerdir. Bizce, bu büyük olanak toplu taşımacılık açısından çok iyi değerlendirilmek zorundadır. İstanbul'un ağır-

lıklı yerleşme alanın tam ortasından geçenbu güçlü otoyolda, özel bandeda gidip gelen, taşıma kapasitesi yüksek otobüslerle sağlanacak ulaşım, ekli harita ile getirilen otoyol ulaşım sistemi önerisinin belkemiğini oluşturmaktadır. 50 km. boyundaki bu otoyolun güney ve kuzeyinde var olan yoğun iskan ve işyeri bölgelerinin iç ulaşım yoluna, aktarma durakları kanalı ile, yolcularını bırakacaklar veya alacaklardır. Bu sistemde salt çevreyolu ile ona bağlı 18 ring yolda çalışacak 340 otobüsün günlük taşıma kapasitesi 1 mil, onu aşabilmektedir.

İstanbul otoyol taşımacılığının bir diğer önemli kabulü, ikinci Boğaz Köprüsü ve çevreyolunun, kent içinden transit geçme zorunluluğudur. Bu yolun, Boğaziçi Tarihi ve Doğal SİT sahaları ortasından geçişi, bu bölge için çok tehlikeli bir olaydır. Yeni çevre yolunun, düşünüldüğü gibi, kentin yoğun bölgelerine bağlanması, örneğin Levent'e bağlanması, yoresinde büyük yapı özdenimleri getirecek, kent yanlış olarak kuzeye doğru gelişmekle kalmayacak, Boğaziçi SİT sahaları yok olacaktır, Kuşkusuz bu olgu, köprüler kapandı-

gimiz olayı da gerçekleştirecek, Boğaziçi bir köprüler panayırı haline gelecektir. Oysa bunun çok basit bir önemi vardır. Yeni çevreyolu doğuda Kozyatağı'ndan, batıda Bakırköy'den birinci çevreyoluna bağlanmalı, bu iki bağlantının arasında kente kesinlikle giriş yapılmamalıdır. (Servis ve kurtarma bağlantıları hariç).

Üçüncü kuvvetli ulaşım sistemi olan deniz ulaşımı çok ayrıntılı anlatımı gerektirecek kadar önemli bir sistemdir. Ancak, biz, bu konudaki bazı genel izlenimimizi aktarmakla yarar görmekteyiz.

İyi planlanmış ve iyi yönetilmiş bir deniz taşımacılığının, diğer tüm taşıma sistemlerinden daha ucuz bir taşımacılık türü olmasına karşın, İstanbul deniz yolları işletmesinin zarar ettiği bir gerçektir. Kuşkusuz bunda kötü işletmeciliğin payı olduğu kadar, İstanbul'un topoğrafik durumunda önemli etkisi vardır. İşletme masraflarının ve yatırım sermayesinin çok yüksek olduğu bu taşımacılığa, 2 saati aşkın vapur hatlarının ve günün ölü saatlerinde düşük kapasite ile çalışma zorunluluğunun, bu zararın başlıca nedeni olduğu kanısındayız. Ayrıca, tüm seferler, genelde, tek yönde verimli taşımacılık yaparken, aynı saatlerde geri dönüşün boş olma zorunluluğu, bu seferlerdeki verimliliği yarı yarıya düşürmektedir. Üsküdar-Eminönü, Kadıköy-Karaköy hatları, işletmenin en karlı olması gereken hatlardır. Bu tür karlı hatların çoğaltılması, ölü saatlerde küçük vapurların devreye sokulması, akla gelen ilk önlemlerdir. Olumlu yönde çalışacağını zannettiğimiz yeni hatlar ise, Kalamış-Karaköy ve Eminönü, Kalamış-Yenikapı, Bakırköy-Yenikapı, Salacak-Eminönü'dür. Özellikle, Kalamış'tan başlayıp Moda'ya da uğrayan vapur seferlerinin, Bağdat Caddesi arterindeki insan trafiğini büyük ölçüde yıklanarak, Kadıköy ilçe merkez trafiğini rahatlatacağı kanısındayız.

Kaldık, yolunubakım ve onarımı olmayan deniz işletmeciliği, kendi içinde karlılığı olmasa dahi, diğer taşıma sistemlerine getireceği rahatlama nedeni ile, genel hesaplamada kabul edilmelidir. Bu taşımacılığın rahatlığı ve insan morali üzerindeki olumlu etkisi ise, üzerinde önemle durulacak başka bir iyi yanıdır.

İstanbul genel ulaşımının ikinci bölümü olan BAĞLANTI ULAŞIMI, 3 ayrı sistem içinde ele alınmalıdır.

Bağlantı ulaşımının en önemli ögesi, önerdiğimiz 18 adet ring yoldur. Bu ringlerde devamlı olarak dönmek otobüsler, rengin iç ana trafiğini çözemediği gibi, bu bölgenin birinci çevreyolundaki aktarma durakları ve vapur iskeleleri kanalı ile, tüm kente olan ilintisini de sağlayacaklardır. Kent içindeki diğer bölgelere ise, düz otobüs hatları ile ulaşılacaktır. Ring yollar, aynı zamanda, tren hattına da

Galata ve Beyoğlu Ulaşımı

Tarih sade dün değildir. Çoğu kez bugün de tarihtir. Tarih yazıldığı bugünler, o tarihi yazan kuşaklara büyük sorumluluklar getirir. Tarih, kişileri, o günlerde yaptıkları ile yüceltir veya batırır.

Bugünlerde İstanbul'da bir tarih yaşanmaktadır. Geçmişte örneği olmayan imar girişimlerine sahne olmaktadır. İstanbul, doğasıyla, binasıyla, insanı ile tümden değiştirilmektedir. Bir daha geri gelmemesine değiştirilmektedir. Bu olay, dünyada ne dün ne bugün örneği gösterilemeyecek bir olaydır.

İstanbul'da bir tarih yaşanmaktadır. Kaç kişi bu gerçeğin farkındadır? Kaç kişi yapılan ve yapılmak istenenlerin sonucunu görebilmektedir?

Kaç kişi gözleri önünde yapılanlarda sorumluluk payı olduğu bilincindedir?

İstanbul'da yaşanan bu tarih, kölsüne yaşanan bir tarihtir. 2500 yıllık geçmiş olan bir kültür birikiminin yok edilmek istendiği bir tarihtir. İnsan ve onun yarattığı tüm doğruların ve güzelliklerin hiçe sayıldığı bir süreçtir.

Halkın seçtiği yöneticilerin bu eşsiz kente layık gördükleri kader, sözlerinin tersine, her karış toprağını betonla örtmektedir. Yeşilini, mavisini yok etmektedir. Bu istek, tek amacı kazanç olan kişilerin yıllardır İstanbul üzerindeki hayalleridir. Bu kadere razı olmamakta bizim hakkımızdır. Tüm yurtsever kişilerin karşı çıkması ise, görevleridir.

Bugün, yapımına başlanan otoyolların, Boğaz geçişlerinin, sahil dol-

gularının, korniş yolların asıl amacı, İstanbul'u, şehircilik biliminin kabul etmesi mümkün olmayan yoğunlukta ve yükseklikte yapılarla donatarak, milyonlarca kişinin fizik ve moral sağlığı pahasına, trilyonlarca liralık haksız spekülasyonla değer artışı yaratmaktır.

Bu olgunun en çarpıcı örneği ise, Piyalepaşa İş Merkezi girişimleri ile birlikte yürütülen Tarlabası Caddesi operasyonudur. İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması sloganı altında başlatılan bu eylemin, kentin ulaşım bütünlüğünü içinde ele alması zo-

runluluğunu ortaya koymadan, salt iki meydan arasındaki trafik sorununun çözümü ve bir kaç yüz eski yapı yıkımı tartışması düzeyine indirilmek istenmesi, bu eylemin arkasında yatan spekülasyon değer artışı paylaşımını görmemizi engellemelidir. Salt Tarlabası Caddesi boyunca yaratılmak istenen haksız kazanç 4,5 trilyon liraya ulaşmaktadır. Gene, Piyalepaşa İş Merkezi planının, iş yapıları için getirdiği çok yüksek yapı yoğunluğunu (15 emsal) arsa sahiplerine sağlayacağı haksız kazanç, bu-

gün geçerli satış değerlerine göre, 10 trilyonu aşmaktadır. Kuşkusuz, İstanbul'un kaderisizliği bunlarla bitmemektedir. Yer yer 70 metre genişliğe varan bulvarlarla, aynı spekülasyon değeri artışlarının, tarihi Suriçi bölgesine taşınmak istendiği en yetkili kişilerin yaptığı açıklamalardan anlaşılmaktadır. Barbaros Bulvarı, Dolapdere, Ayakapı, Fatih, Fındıkzade, Samatya otoyolu bu amaca yönelik girişimlerden sadece biridir. ESSEN PLANI adı verilen ve yasal hiçbir geçerliliği olmayan otoyol planı ise, bu hedefin genel aracıdır. Tarih-

Tarlabası Bulvarı olayına teknik elemanlar karşı çıkılmasının en önemli nedeni, İstanbul kentinin ulaşım sorununa tek başına oto yollar olarak bakılamayacağı, böylesi bir sorunun ancak deniz, oto ve raylı ulaşım bütünlüğü içinde ele alınarak zorunluluğunda oluşudur.

runluluğunu ortaya koymadan, salt iki meydan arasındaki trafik sorununun çözümü ve bir kaç yüz eski yapı yıkımı tartışması düzeyine indirilmek istenmesi, bu eylemin arkasında yatan spekülasyon değer artışı paylaşımını görmemizi engellemelidir. Salt Tarlabası Caddesi boyunca yaratılmak istenen haksız kazanç 4,5 trilyon liraya ulaşmaktadır. Gene, Piyalepaşa İş Merkezi planının, iş yapıları için getirdiği çok yüksek yapı yoğunluğunu (15 emsal) arsa sahiplerine sağlayacağı haksız kazanç, bu-

labası Bulvarı, ESSEN PLANININ çok küçük bir parçası ve bu yasal olmayan planın parça parça gerçekleştirilmesinin, Haliç'ten sonra, ikinci adımıdır.

Tarlabası Bulvarı olayına teknik elemanlar karşı çıkılmasının en önemli nedeni, İstanbul kentinin ulaşım sorununa tek başına otoyollar olarak bakılamayacağı, böylesi bir sorunun ancak deniz, oto ve raylı ulaşım bütünlüğü içinde ele alınmak zorunluluğunda oluşudur.

Sorun bu boyutları ile ele alında-

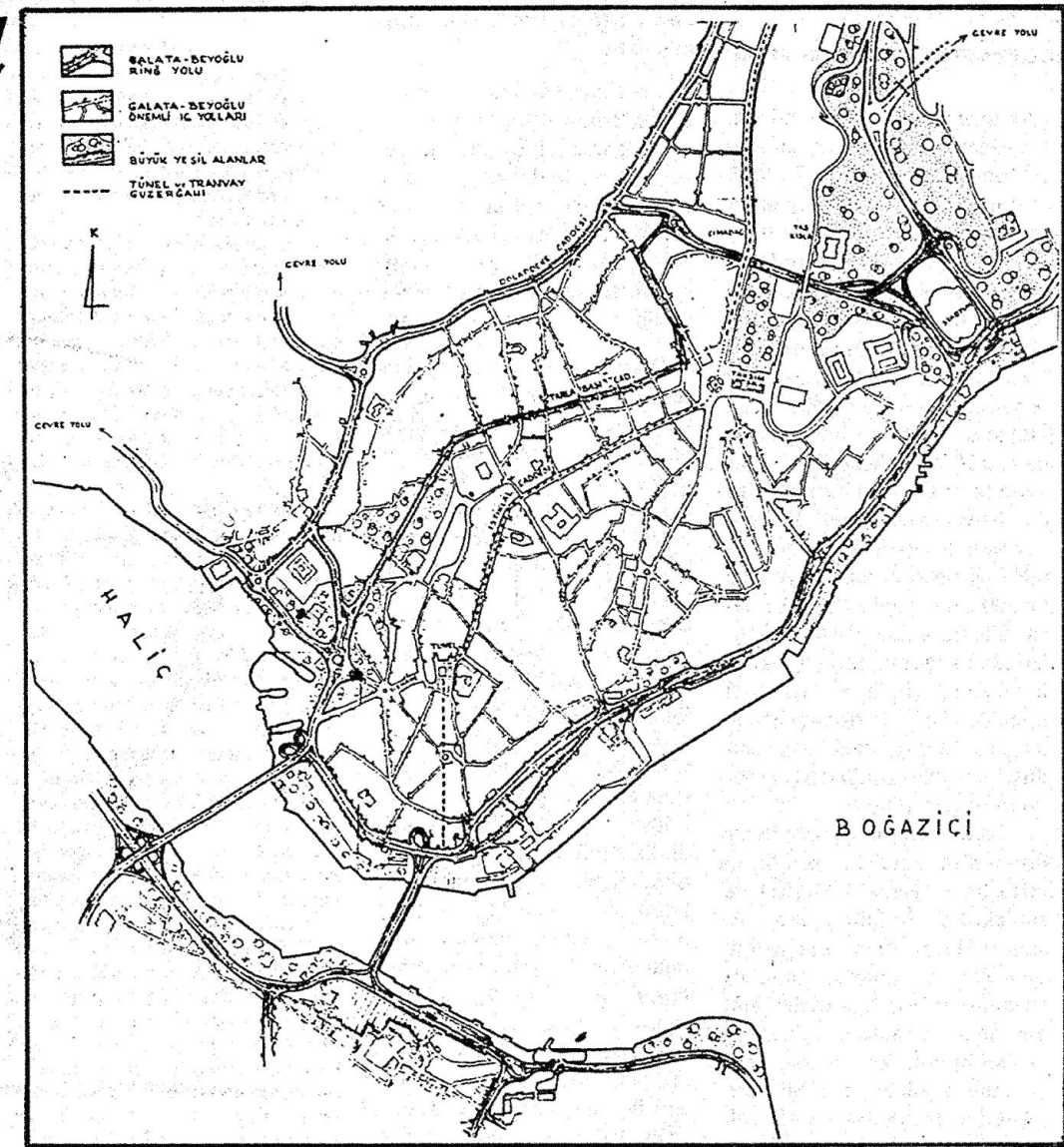
ğında, ancak kent bütününe ait 1/5000 ölçekli bir Nazım İmar Planı dışında çözümün bulunmadığı gerçeği ortaya çıkmaktadır. Esasen, İmar mevzuatımıza göre böyle davranmak zorunluluğu da vardır.

Bir nazım plan ise, sayın Prof. Hande Suer'inde dediği gibi, bir kentin kullanımının genel stratejisini ve var olma felsefesini saptamaktadır. Yoksa, ESSEN PLANında olduğu gibi, kente havadan bakıp, hiçbir kullanim kararına dayanmadan, bir otoyollar ağı yapmak değildir. Hele bu kentin var oluş felsefesine ters düşen kararlar zinciri hiç değildir.

Bir nazım imar planı çalışması ise, çok genel bir deyişle, bir alış veriş bütünlüğüdür. Detayda yapılan araştırmalar ve kabullerin, genelde, yani 1/5000 ölçeğinde irdelenmesidir. Bir kentin, tüm topoğrafyası, fiziksel yapısı ve insanı ile tanımadan, ilke sosyo-ekonomik koşullarını bilmeden, kültürü ile ilişki kurmadan bir nazım imar planının yapılması olası değildir. Bütün bunları bilmek ise, o ülkede yaşamakla, o ülkenin koşullarını izlemekle olasıdır. Bir yabancı firmanın, 2-3 aylık izlenimleri ile olacağı ise değildir.

Beyoğlu semtinin ulaşımı, salt Tarlabası Caddesi'nin genişletilmesi değildir. Hatta bu sayımızda önerilen, tüm bölgeyi içeren çözümde değildir. Beyoğlu-Galata bölgesinin ulaşım sorunu, tek kent ulaşım sorununun bir parçasıdır. Bizim bu çalışma ile amacımız, İstanbul bütünlüğü içinde, ulaşım türlerinin koordinasyonu ile,

Devamı sa. 7



Devamı sa. 7