

Bu sayımızda 15.000 adet basılmış olup oda üyelerimiz ile ilgili kişi ve kuruluşlara ücretsiz postalanmıştır.

Mesajınızın yerine ve amacına ulaşmasını istiyorsanız reklamlarınızı ÖLÇÜ'ye verin.



Fransız BOUYGUES firmasının Tüp geçit projesi kitabı

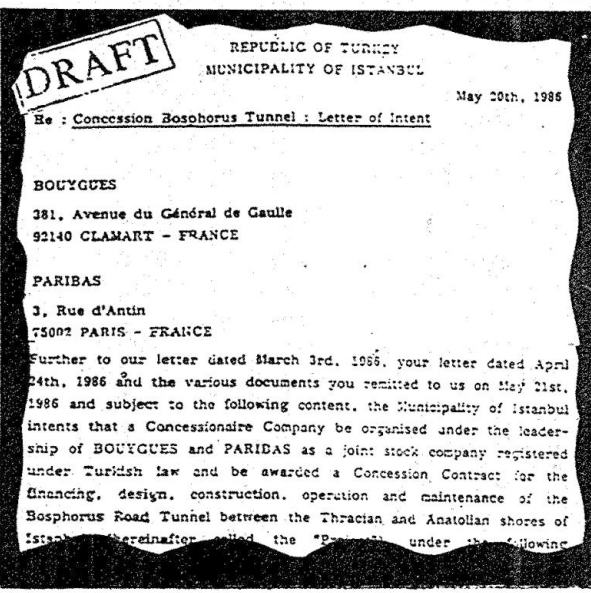
● İstanbul ulaşımı yabancıların imtiyazına bırakılıyor.

Dönüm noktası

Niyet mektubunu açıklıyoruz

3 Mart 1986 tarihli mektubumuz, 24 Nisan 1986 tarihli mektubunuz ve 21 Mayıs 1986 tarihinde tarafımıza iletilmiş olduğunuz çeşitli belgelere ilave olarak ve aşağıdaki bilgiler doğrultusunda İstanbul Belediyesi aşağıdaki şartlarla BOUYGUES ve PARIBAS önderliğinde Türk yasaları kapsamında anonim şirket olarak bir imtiyaz şirketi kurulması ve bu şirketle İstanbul'un Trakya ve Anadolu kıyıları arasında yapılacak Boğaz yol tüneline (bundan böyle "proje" olarak adlandırılacaktır) finansmanı, tasarımı, inşaatı, işletmesi ve bakımını kapsayan bir imtiyaz sözleşmesinin yapılması doğrultusunda niyetini belirtir.

1. İmtiyaz sözleşmesinin şartları aşağıdaki ana prensiplere uygun olacaktır: Devamı 6. sayfada



Cumhuriyet döneminde imtiyazların kaldırılması

• Tramvay

İstanbul Tramvay Şirketinin Satın Alınması:

12.6.1939 tarih ve 3642 sayılı kanunla 169.000 İngiliz lirasına Devamı 6. sayfada

1 Temmuz 1986 tarihli ön anlaşmasının önemli maddeleri

• BOUYGUES ve PARIBAS, Türk yasalarına göre bir üst kullanım hakkına sahip bir anonim şirket kurmayı ve tescil ettirmeyi istlenmektedir. Bu üst kullanım hakkına sahip şirketin sermayesinin çoğu, özel şirketler ve kişiler tarafından sağlanacak, Büyükşehir Belediyesi de gerek görürse şirkete ortak olabilecektir.

• Üst kullanım hakkı kontratı Yap-İşlet-Devret (B.O.T.) ilkesini temel alacaktır.

Devamı 6. sayfada

İstanbul ulaşımının çözümü için adı sık sık geçen Essen Planı, 3. Boğaz köprüsü ve Şehirci Otoyollarından sonra bir de, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile BOUYGUES ve PARIBAS şirketleri arasındaki görüşmeler sonucu hazırlanan "BOĞAZ TÜP GEÇİTİ" adlı ve Mayıs 1986 tarihli rapor ve buna bağlı olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin NİYET MEKTUBU ortaya çıktı.

Raporla; görüşte birbiri- rinden kopuk, bağlantısız olduğu izlenimi veren karar ve uygulamalar, dikkatli bir bakışla izlendiği zaman hedefleri belirlenmiş ana bir planın parçaları olarak gözlene- bilmektedir.

BOUYGUES firmasıyla hazırlanan taslak rapor, şirketin de sıkça dile getirdiği gibi son derece eksik ve yetersiz veriler ışığında hazırlanmış. Bu durumda raporun belki de en ilgi çekici özelliği, belirsiz noktaların çokluğuna karşın "MALİYET + KAR" tipi bir yapımla örneği. Ve en az 2.700 milyon Fransız Fransı gibi bir rakam belirlemesi.

Rapor, yapılan ön görüşmeler sonucu, projenin "YAP-İŞLET, DEVRET-İMTİYAZ" ilkesi üzerine inşa edileceğini, tünel geçişinin esas olarak motorlu trafide hizmet edecek şekilde 2x3 şeritten ve bir hafif metro ula-



ULAŞIM! CENDERESİ!

BASYAZI

'Tarihten on almak'' Tarihten ders almak

Sayın Belediye Başkanımız Bedrettin DALAN; İstanbul'un kültürel değerine çok değer verdiğini, kendisinin de tarihiyi bildiğini ve tarihten hep on aldığını sıkça dile getiriyor.

Herkesçe bilinen şu özdeyiş: "Tarih tekrardan ibarettir. Hiç ibret alınsaydı tekrarı mı ederdik?" İstanbul'un içinde yaşadığı şu günkü koşullarda son derece anlamlı.

Sayın DALAN, hükümetin ve DPT'nin onayından geçmeden, üstelik Büyükşehir Belediyelerinin harcama ve yatırımlarının denetimine alınacağını söylediği günlerde 3. Boğaz Köprüsü'nün yapımına karar verebiliyor. Hatta 2. Boğaz Köprüsü ihalesini kaybeden İngiliz firmasının gönülünü almak için 3. Köprüyü bu firmaya yap-İşlet-devret formülü ile verebileceğini söyleyebiliyor. Ardından; şehirci paralı otoyol projesini (Tarihsel dokuyu tümüyle ortadan kaldırarak böyle bir girişimi) rahatça ortaya koyuyor.

En son olarak, İstanbul'un iki yakasını tüp geçitle birleştirme projesi ve uygulamasını Fransız BOUYGUES ve PARIBAS firmalarına otuz yıl işletme imtiyazı ile verilmesi niyetinin açığa çıkması, tarihten ne kadar ders alındığını açıkça ortaya koyuyor.

Dünyanın hiçbir kentinde görülmeyecek bir anlayışla, tüp geçidin sadece otoyola tahsis edilmesi ve bir ucunun tarihi yarımadaya açılması girişimi, tarihsel dokuyu yok edecek- tir.

Artık bu durumda İstanbul sevgisinden söz edilemeyeceği gibi, bir Belediye hizmeti olan ulaşımın ücretlerinin bir yabancı firma tarafından döviz kurlarına bağlı olarak saptanması, Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş dönemi koşullarını çağrıştırmaktadır. Dahiyane bir şekilde öne sürülen yap-İşlet-devret formülü, kurtuluş savaşıyla tarihin çöplüğüne atılmış olan, kentin bütün altyapı hizmetlerini yabancı şirketlerin imtiyazına terk eden eski bir formüldür.

Üstüne üstelik eksik ve yetersiz verilerin ışığında hazırlanan projenin, maliyet + kâr ile ihale edilmek istenmesi mantığı, katmerli bir savurganlıktır.

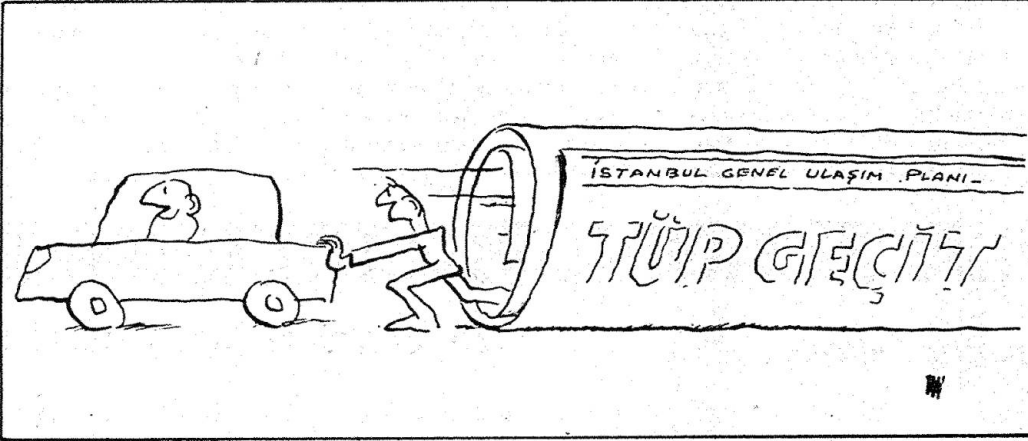
Şaşırtıcı bir durum da, DALAN "3. Köprüyü İngilizlere verdim" dedikten sonra, 3. Köprü'nün yapılmasını kesinlikle şart koşan Fransız BOUYGUES ve PARIBAS firmalarıyla anlaşılıyor olmalıdır.

Tarihi ezberleten hocalardan okurken tarihi yeterince sevmeyen. Tarihi sevmemize neden olan; tarihteki önemli olayların gerçek nedenleriyle görünümleriyle farklı olduğunun kavranması sürecidir.

İstanbul'u sevmek, onu kendi eserimiz olarak yaşatmak ve yaratmaktır. İstanbul halkı ve yetmiş teknik potansiyel olarak bu güce sahiptir.

Başta DPT olmak üzere ilgili tüm kurum ve kuruluşların yap-İşlet-devret formülünü incelemelerini ve yeni bir Düyün-ü Umumiye dönemine neden olacak YABANCI ŞİRKETLERE İMTİYAZLAR'a asla izin vermelerini diliyoruz.

Değerli olan tarihten on almak değil, tarihten ders almak- tır.



TMMOB ilkoordinasyon kurulu oluşturuluyor



Oda Temsilcilerinin toplantısından bir görünüş

TMMOB İSTANBUL İL KOORDİNASYON KURULU oluşturulması çalışmalarına başlandı. Bu amaçla yapılan toplantılardan ikincisi, geçtiğimiz günlerde İMO İstanbul Şubesi lokalinde yapıldı. Toplantuya Gemi Mühendisleri Odası Genel Başkanı Taşkın ÇİLLİ ve Genel Sekreteri Önal KOYLUÇ, Mimarlar Odası İst. Şb. Yönetim Kurulu üyesi Memik YAPICI, Kimya Mühendisleri İst. Şb. Başkanı Taner İŞİL, Maden Mühendisleri Odası Temsilcisi Zahide

ÖĞÜT, Makina Mühendisleri Odası İst. Şb. Temsilcisi Erol TULPAR, İMO İst. Şb. Yöneticilerinden Mustafa ALTINELER ve Haluk İŞÖZEN, Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Temsilcisi Nafiz TOPÇU ile Kimya Mühendisleri Odası İst. Şb. Yöneticilerinden Şeref KIRAN katıldılar.

Mustafa ALTINELER'in yönettiği toplantıda, İl Koordinasyon Kurulu'nun oluşturulmasına ilişkin öneriler tartışıldı. Geçici bir sekreterlik kurulması

ve bu görevin Mimarlar Odasına verilmesi karara bağlandı. Ayrıca, ilerde İl Koordinasyon Kurulunda görev alacak Oda temsilcilerinin belirlenmesi ve TMMOB'ye önerilmesi için, her Odanın Yönetim Kurulundan karar çıkartmaları istendi. Gelecek toplantının ise Mimarlar Odası lokalinde ve Oda Başkanları düzeyinde olması, yine yapılacak olan bu toplantıda İl Koordinasyon Kurulunda görev alacak aday üyelerin de hazır bulunması kararlaştırıldı.

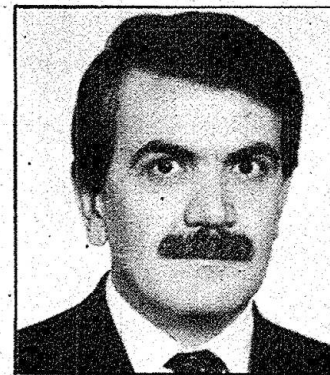
Bilim Adamları ve Uzmanlar İstanbul'un Ulaşım Sorununu Tartıştı.

Kent yaşamında ulaşımın önemli ve daimi bir yeridir. Özellikle İstanbul gibi metropol kentlerde bu önem kendini daha da duyurur. Böylesi kentlerde sağlıklı ve ekonomik bir ulaşım sistemi kurulamamışsa, diğer yapıların önemli bir bölümü vitrin gerici olmanın dışında bir anlam taşımazlar.

Bugün İstanbul'da görünen o ki, sağlıklı ve ekonomik bir ulaşım sistemi kurulmuş olması şöyle dursun, ulaşım kent halkı için adeta bir kabus durumuna dönüşmüştür. Günlük yaşamın ortalama dört saati ulaşım etkinliklerine ayrılmakta ve yine bu ulaşım etkinlikleri sırasında insanların moral ve fizik yapılarını sürekli törpüleyen bir savaş yaşanmaktadır. Binlerce insanın oluşturduğu ulaşım kuyrukları, ulaşım araçları içine balık istifi tıkmış yolcular, yol bulup yürüyemeyen otolar, ulaşımın tüm alanlarında görülen trafik kargaşaları, bu savaşın her gün yaşanan ilginç tablolarını oluşturmaktadır.

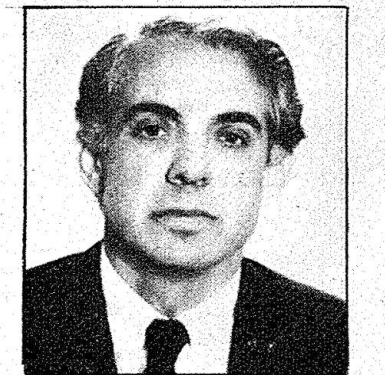
İşte İstanbul halkının yıllardır yaşadığı ve giderek daha da ağırlaşmakta olduğu bu soruna ÖLÇÜ gazetesinin çözüm aramak için konuyu bilim adamları ve uzmanların görüşleri ışığında tartışmaya açtı.

Uzman ve Bilim adamlarının görüşü



Prof. Dr. Güngör Evren

İstanbul'un ulaşım sorununda, metroyu ileri aşamalara bırakarak bir çözüm geçerlilik niteliğinden yoksundur.



Prof. Dr. Nadir Yayıla

Bugün İstanbul için ileriye dönük gelişmeleri nazara alarak hazırlanmış bir "Nazım Plan" yoktur.



Doç. Dr. Haluk Çerçek

İstanbul gibi nüfusu 6 milyonu geçmiş bir kentte bir metronun gerekliliği kaçınılmaz olarak ortadadır.

Sayın ÇEÇENER'in önerdiği Genel Ulaşım Planında temel alınan felsefeye bakıldığında şu iki nokta önem kazanmaktadır. Devamı 6. sayfada



Mimar Besim Çeçener

Tüp geçidin sadece elektrikli trene ait olması hususunda uzmanlarla aynı görüşü paylaşmaktadır.

İstanbul'un genel ulaşım sorununa çözüm getirecek ve bir imar nazım planına bağlı olarak ortaya konacak "İstanbul Ana-

Devamı 6. sayfada

BİLİM ve TEKNOLOJİ
DÜNYASINDANKıyamet günü
sığınak neye yarar?

Hasan ÇAKIR / Frankfurt

İki yıl önce Alman Mimarlar Birliği (BDA) Başkanlığının yaptığı, ülke ve kent yönetimlerinin atom savaşı için sığınak yapımı programlarını eleştiren açıklama, aradan geçen süre içinde daha da güncellik kazandı:

"Mimarların görevi, insana yarışan bir çevrenin yaratılması ve korunmasıdır. Mimar hayatı zenginleştirmelidir. Onun mesleği yıkıcı değil, yapıcıdır.

"Bu nedenle biz mimarlar olarak, dünyamızın bütünüyle çöleceği ve yeryüzündeki hayatın yok olacağı bir gelecek için plan yapmayı; bir atom kıyametine yapısal araçlarla karşı durmak gibi akılsızca girişime katılmayı reddediyoruz.

"Bizler, insanlığın bir atom savaşını önleme siteminin, atom savaşından sonra 'sığınak'larda yaşamının olanaklı olduğu göz boyaması ile zayıflatılmasını sorumsuzluk olarak kabul ediyoruz ve böylece bir aldatmacaya suç ortağı olmak istemiyoruz.

"Bu nedenle, ülke ve kent yönetimlerinin atom savaşı tehlikesi karşısında önlem olarak 'sığınak' yapımını öngören programlarındaki temel düşünceye karşı çıkıyoruz. Çünkü;

• Böylesi 'sığınaklar', olsa olsa nükleer patlama merkezlerinin çok uzağında ve belki yalnızca bir ilk koruma görevi yapabilir,

• Bir atom savaşı durumunda, ülkemize düşecek atom bombalarının yok etme gücü ve sayısı düşünüldüğünde, bunların patlama merkezlerinden yeterince uzakta bulunmak olanaksızdır,

• İlk uyarı süresinin giderek daha da kısalması nedeniyle insanların sığınaklara ulaşmaya zaman bile bulamayacaklardır,

• Bir atom savaşından sonra olası bir yaşam, ölümün geciktirilmesi ve ölüm korkusunun sürdürülmesinden başka bir anlam gelmiyor,

• Bizler, nütron bombalarından hiçbir zarar görmeceğimizi ayıkta kalabileceğiz, ama yalnızca içine sığındığını sanan insanların ışınlarla yok olacağı sığınaklar yapmayı gülünç buluyoruz,

Devamı 7. sayfada

İnşaat teknolojisindeki gelişmeler

Prefabrike su kuleleri

Atilla GÜRSER, Y.Mimar

Erdinç SEVSAY İnş.Müh.

Prefabrikasyon, günümüzde hızla konut inşaatlarında diğer inşaatlara kayarken, su kulesi inşaatlarında niçin uygulanmamıştır?

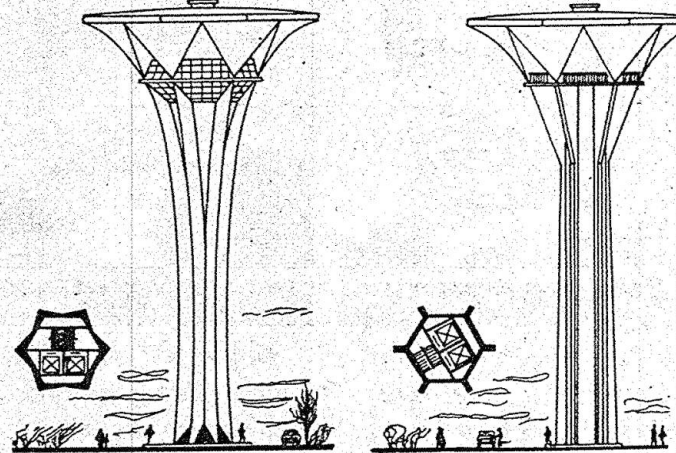
Prof.H.Grençeniev başkanlığında bir grup inşaat mühendisi, bu düşünceden hareketle, su kulesi inşaatlarında ekonomi ve zaman tasarrufu sağlamak amacıyla ilginç bir proje hazırladılar. Projenin tamamlanmasından sonra ilk aşamada su kulesinin, 1/5 ölçeğinde aslına uygun bir maketi yapıldı ve maket gerçek yüklerle göre yüklenerek denendi. Alınan sonucun beklenenden de üstünde gerçekleşmesi üzerine, çalışmalara hız verildi; ve 1981 yılında ilk prefabrike su kulesi inşaatı yapılmış oldu.

Geleneksel inşaatla göre hazırlanan projelerin, geliştirilen prefabrike sisteme adaptasyonu ile gerçekleştirilen bu ilk uygulama, 42 m yükseklikteki taşıyıcı çekirdek ve çekirdek üzerine yerleştirilmiş 1500 m³ kapasiteli biri su haznesinden oluşmaktadır.

Su haznesi, geleneksel projelerde ters koni şeklindeyken, geliştirilen projede keskin hiperbolik formlardan meydana gelmektedir. Bu yeni formun hacim/yüzey oranı daha yüksek olduğundan, beton ve çelikten önemli bir tasarruf sağlanabilmektedir.

Temel, 15.00 m çapında, çekirdek kısmında 2.00 m uç kısımlarda ise, 1.20 m yüksekliğinde inşa edilmiştir.

İki farklı kalıp kullanılarak imal edilen 12 adet öngerimli



prefabrike eleman, temelin hemen üzerinde birleştirilerek su haznesi oluşturulmuştur. Su haznesinin, su izolasyonu, derz dolgu ve tesisat işlemleri tamamlanıp gerekli kontroller yapıldıktan sonra da su kulesi çekirdeğinin inşaatına geçilmiştir.

Bu ilk uygulamada çekirdek kısmının inşaatında kayar kalıp kullanılmıştır. Su haznesinin üstüne monte edilen her biri 60 ton kaldırma kapasitesindeki 12 adet kaldırma aleti, özel boru ayaklarla zemine basarak, hem hazneyi hem de aynı anda kalıbı çekip 24 saat süreklilikle beton dökülmesini sağlamıştır. Bu uygulamada 520 iş saatinde gerçekleştirilmiştir. (Temeller hariç)

Su haznesinin yapımında B 300, betonarme çekirdeğin yapımında ise B 225 kalitesinde beton kullanılmıştır.

1500 m³ kapasiteli ilk prefabrike su kulesi ana malzeme giridileri şunlardır:

(1) BETON (2) ÇELİK

• Su haznesi... 141 m³ • Su haznesi 22,80 ton

• Örtü..... 29 m³ • Örtü..... 2,85 ton

• Kule çekirdeği. 345 m³ • Kule çekirdeği. 51,45 ton

* TOPLAM..... 515 m³ * TOPLAM..... 77,10 ton

İki uygulamanın bu başarıları daha rasyonel çözümlere gidilmesini sağlamış ve bunun sonucunda da tamamen prefabrike elemanlardan inşa edilen su kuleleri geliştirilmiştir.

Tam prefabrike su kulelerinde temeller birkaç parçadan oluşmakta ve montajı tamamlanan temel elemanlarına öngerimli uygulanmaktadır.

Çekirdek 6,8 veya 10 düşey parçadan oluşan 2,50 - 3,00 m'lik dilimlerin üstüste montajı ile inşa edilmektedir.

Bu yöntemle yapılan su kulelerinde geleneksel sistemlerle yapılan benzerlerine oranla büyük avantajlar sağlamıştır. Örneğin 960 m³'lük konik hazneli bir su kulesine göre betonada %38'lik, çelikte %55'lik; kalıp, iskele ve işçilikte ise %90'lık bir tasarruf elde edilmektedir.

Bu yeni metod ile inşa edilecek su kulelerinin ekonomik yönünden verimli olabilmesi için, yüksekliklerinin 40-80 m, su haznesi hacimlerinin ise 500-6000 m³ arasında değişmesi gerektiği belirlenmiştir.

KÜRSÜ
İnsanlar ve araçlar duruyor
milyarlar şirketlere yürüyor...

ERHAN ÖNCÜ

Ulaşım Uzmanı Şehir Y. Plancısı, Mimar

İstanbul'da yaşayan 6 milyon kentli her gün yaya ve araçlı olarak yaklaşık 7 milyon yolculuk yapmak

ta ve bir yerden bir yere gitmek için günde toplam 5 milyon saat yakın bir zamanı yollarda harcamakta. Her gün 7 milyon yolcu yağmurda, çamurda ve sisteyürüyerek, duraklarda bekleyerek, sıkışıklıktan kipirdamayan araçlarda ezilerek bir yere ulaşmaya çalışıyor. Fiziksel, psikolojik ve ekonomik olarak ediyorlar günde beş milyon saat süreyle. Bu çok boyutlu ve insan onurunu zedeleyen, çağdaş kent yaşamını aşılayan çökerten işken cenin düzeyi her geçen gün biraz daha ağırlaşıyor.

Kentin nüfusu her yıl düşünülmesi zor boyutlarda artıyor. Her yıl 250.000 kişi daha ekleniyor kente; yeni bir kent, bir Antalya, Erzurum veya Malatya büyüklüğünde. Tarihi kent dokusu

artıkça trafik sıkışıp yavaşlıyor, park eden araçlarda yolların kapasitesi, toplu taşıma sistemlerinin hızı ve konforu azalıyor, verimliliği düşüyor, maliyetler artıyor. Toplu taşıma kullanan kişiler bu sıkıntıdan kendilerini kurtarmak için olanaklarını zorlayarak otomobil sahibi olmayı yeğliyorlar. Bu kez otomobil sayısı daha da artıyor, yollar daha çok sıkışıyor ve toplu taşıma biraz daha batağa saplanıyor ve bu kez başkaları otomobil alıyor...

1985 yılında yapılan ulaşım etüdlerine göre kentte 4,4 milyon araçlı yolculuk yapılırken bunun 3,5 milyonu (%79'u) çeşitli toplu taşıma (dolmuş, minibüs dahil) türleriyle karşılanıyor.

Diğer iki kamu işletmesi olan şehir hatları vapurları 0,3, banliyö trenleri ise 0,25 milyon yolu ile daha da gerilerde kalıyorlar. Kamu toplu taşıma işletmeleri (İETT-otobüs, TCDD-banliyö treni, TDI-şehirhatları vapurları)

Ulaşım sorunlarının bu denli hızlı büyümesinin tek sebebi nüfus artışı değil şüphesiz. Asıl sorun, zaten yetersiz olan yolları kullanmak üzere ortaya çıkan otomobiller.

sunun sınırlı yollarını, geliştirilmeyen otobüs, vapur ve tren sistemini kullanmak üzere her yıl bir Antalya, Erzurum, Malatya doğuyor kentin içinden; zaten yetersiz olan ulaşım olanaklarını paylaşmak için.

Ulaşım sorunlarının bu denli hızlı büyümesinin tek sebebi nüfus artışı değil şüphesiz. Asıl sorun, zaten yetersiz olan yolları kullanmak üzere ortaya çıkan otomobiller. Kentli nüfusa her yıl yeni bir kent eklenirken otomobil nüfusu Antalya'daki toplam otomobillerin 1,3, Erzurum'dakilerin 5 ve Malatya'dakilerin 6 katı artıyor.

Hızla artan nüfus, otomobil sayısı ve yolculuk talebine karşılık plansız ve denetimsiz kentleşme, kendi haline bırakılarak geliştirilmemiş toplu taşıma sistemleri kentsel ulaşım sorununun özünü oluşturuyor ve kısır döngü başlıyor, sorun büyüyor bu yaklaşım içinde. Otomobiller

ri) toplam yolculukların %38'ini, minibüs, halk otobüsü ile taksi ve dolmuşlar ise %53'ünü karşılamakta. Diğer bir deyişle, bir kentsel kamu hizmeti olan, ulaşım konusu da özel kesim için bir pazar oluşturmuş ve serbest piyasa ekonomisinin "kurallarına" bırakılmış.

Tarihsel Gelişim

Geçtiğimiz son otuz-kırk yıl içinde İstanbul ulaşımının bugünkü çehresini oluşturan çok önemli "gelişmeler" yaşanmıştır. Dönemin başlıca örneklerinden olan iki raylı toplu taşıma sistemi etkinliklerini yitirmiş ve biri tamamen yok olmuştur. Plansız kentleşme ve kamuca yapılan yanlış yatırımlarla kuzeye çekilen kent yerleşim alanları içinde banliyö treninin rolü giderek azalmıştır. () km'ye varan ve tüm kente yayılan tramvay şebekesi ise palanl bir şekilde azaltılmış ve 1966 yılında ortadan

kaldırılmıştır. Önceleri daha hızlı, ucuz ve esnek olduğu gerekçesiyle otobüsleştirilmeye başlanan tramvay sisteminin çağdaşlaştırılıp modernleştirilmesi yerine gürültülü, kirlitici ve daha pahalı ve dışa bağımlı olan otobüsler işletmeye konmuş, ancak daha sonra otobüs sistemi de geliştirilemediği için yerine "kaptıkaçtı" ya da dolmuşlar kent içi taşımacılığında en büyük payı almıştır.

Hızlı ve plansız kentleşmeyle birlikte kentin demiryoluna paralel olan doğrusal gelişimi yön değiştirmiş ve kent kuzeye doğru bir yağ lekesi gibi yayılmaya başlamıştır. Transit trafiği kent dışına almak amacıyla açılan çevre yolları tuzaga düştümlüş ve birinci çevre yolu kentin kuzeye, yeşil alanlara doğru yayılmasında önemli bir adım olmuştur. Çevre yolları tuzagi köprüler tuzagiyla pekiştirilmiş, birinci Boğaz köprüsü ile kuzeye yayılma Anadolu yakasında da hızlanmış, iki yakadan birbirine bağımlılığı artmıştır. Köprünün özel otomobile getirdiği kolaylıkla oto sahipliği ve yolculuk uzunlukları artmış, ulaşımın kişiye ve ülkeye maliyeti yükselmiştir.

İstanbul kenti hızla büyüyen, yürümek ve koşmak isteyen bir delikanlı gibi gelişirken, onun ihtiyacı olan geniş ve rahat ayak-kabıl (etkin, yüksek kapasiteli toplu taşıma sistemleri) yerine "rahat yürümesi" için bir koltuk değneği -1. köprü- verilmiştir. Bu koltuk değneğine dayanarak yürümeye başlayan gençin aksaması artıkça yine ayak-kabıl değiştirilmemiş, bu kez ikinci koltuk değneğinin yapımına başlanmıştır. Doğal sonucu gören ve bundan çekinmeyen çevreler ise bir sonraki aksama için hazırlıkları başlatmışlar ve tekerlekli sandalye (3 köprü, Boğaz otoyol tüneli, kentli paralı otoyol gibi) girişimlerini hızlandırmışlardır. Zavalı genç ise ümitle beklemekte kaçacağı günleri...

Her Yerde Ulaşım Projesi

Ulaşım tüm kentli kesimlerin ortak sorunu. Gerek sabah işine zamanında ulaşabilmek için evinden iki saat önce çıkmak zorunda olan dar gelirli ve gerekse alışveriş için merkezine gelirken trafik sıkışıklığından, park yeri bulamadığı için kuaför

rünün randevusuna geç kaldığından yakından üst gelir grupları hep aynı sorunu yaşamakta, Ulaşım sorunundan etkilenenlerin sayısı ise oldukça az. Araçlarının önderindeki eskortların açtığı yoldan rahatça giden, ya da Boğazi özel sürat motorlarıyla geçen yöneticiler ulaşım sorunundan herhalde daha az etkilenmektedir.

Kişiler ulaşım sorunlarından az veya çok, "olumlu" veya olumsuz yönde etkilenmeler de ulaşım konusunda pek çok öneri geliştirilmekte, girişimler sürdürülmekte. Özellikle içinde bulunduğumuz dönemde birçok önlem ve yatırım ulaşım sorunlarını çözmek için gündeme geliyor. Tarlabası'nda tarihi binalar yıkılıyor, varsin yıkılın. Ulaşım için. Dolapdere ve Piyalepaşa'ya gökdelenler yapılıyor. Olun, ulaşım için. Kentin göbeğinde, Taksim'e, Büyükdere Caddesine insanların giremeyeceği otoyollar yapılıyor. Yapılın, hepisi ulaşım için. Boğazi geçmiş için pahalı, irice sürat motorları alınıyor. Alınslın, ulaşım için. Tarihi kent dokusunu ekspres yollar, viadükler, tüneller yırtıp parçalıyor. Parçaların, ulaşım için. Ama bütün bunlarla ulaşım çözülüyor. Çünkü, aslında hiçbir ulaşımı çözmek için değil. En azından hiçbir dar geliri, sesiz çoğunluğun sorunları için değil. Kent otomobile daha bağımlı hale geliyor, kent merkezi elden gidiyor ancak üç-beş büyük şirketin hazırladığı projelerle gelecek beş-on yıllık yapımların garanti oluyor. Hergün büyük ve pahalı yatırımların temelleri atılıyor, tabelaları dikiliyor. Ulaşım sorunu çoğunluk için çözülmese de bir kalkınma değil de nedir?

Ulaşım Planı Nasıl ve Kimin İçin

Ulaşım konusunda bu kadar çok ve büyük yatırımlar önerilmeye başlayınca bir tedirginlik doğuyor uzmanlarda. "Bu yatırımlar hangi plana, hangi politikaya ve hangi kentsel gelişme stratejisine göre yapılıyor?" sorusu doğuyor kafalarda. Oysa ki tüm projeleri düşünüp geliştirilenler bir ulaşım planı hazırlayanlar mı?

Önce "Essen Planı" diye anılan bir plan hazırlanıyor birkaç ayığına İstanbul'a turist gibi gelen uzmanlar tarafından. Hiçbir

araştırma, etüd ve bilimsel dayanağı olmayan bu plan, plandaki önerileri empoze edenleri bile tatmin etmiyor. Daha "büyük" ve "geniş" perspektifli ulaşım planı gereği ortaya çıkıyor. Çözüm ise zaten oluşmakta. Ulaşım planlamasına yeni bir yaklaşım, kavram getiriliyor: mozaik plan. Kentin belirli kesimleri için yerli/yabancı gruplar görevlendiriliyor ve bu parçaların birleştirilmesinden ulaşım planı ortaya çıkıyor.

dan iyisi can sağlığı. Ustelik bu projelerin bir kısmı için tek kurşun bile almayı yapımcılar, nasılsa inşaatından yeterli kârı sağlayacakları için.

Tüm bu gelişmelere karşı ulaşım kentinin gündeminde en önemli sorun olmaya devam ediyor. Şüphesiz tatarları milyarlara ifade edilen bu projelerin olumlu etkileri de olacak. Örneğin, hızlı tramvay Aksaray'da tükansa da, modası geçmiş bir teknoloji seçilmiş olsa da yeni

Hızlı ve plansız kentleşmeyle birlikte kentin demiryoluna paralel olan doğrusal gelişimi yön değiştirmiş ve kent kuzeye doğru ber yağ lekesi gibi yayılmaya başlamıştır.

Örneğin Piyalepaşa'yı projeci ve yapımcı İngiliz-Türk şirketi ortaklığı, Boğaz Otoyol tünelini Fransız Şirket, Beşiktaş-Samata (BE-SAM) Otoyolu ve Üçüncü Boğaz Köprüsü'nü bir İngiliz ve yerli şirket üstleniyor. Hızlı tramvay projeleri İsveç'ten, deniz otobüsleri Norveç'ten, iskeleleri ise yurtdışındaki yerli şirketlerden biri tarafından üstleniliyor. Böylece uluslararası işbirliği ve el çabukluğuyla kentin uzun dönemli ulaşım yapısı ve kentsel gelişme stratejisi belirleniyor... Bununla...

gelişme alanlarına ulaşımı kolaylaştıracak. Filo ya yeni katılan yeni otobüs araçların içinde nefes alınmasına imkan verecek ve hatta ikinci köprü gelir ortaklarına faiz de verecek ama dar gelirli kentinin ulaşım sorunları harcanan milyarlara rağmen aynı kalacak. Ancak asıl tehlikeli olan yukarıda söz edilen mozaik plan gerçekleşirse zavalı kötürüm genç, güzel İstanbul uluslararası işbirliği ve el çabukluğuyla kentin uzun dönemli ulaşım yapısı ve kentsel gelişme stratejisi belirleniyor... Bununla...

BİLEŞİK
KESİTLERİN
HESABI

inşaat
yüksek
mühendisi
mehmet ormancı

Dr. Ibrahim Çelikkaya, Mühendislik Soruları, Editör, Bilimsel Teknik Yayınları, Ankara

OKUYUCU MEKTUPLARI



Kentimizle ilgilenin

Ödamızdan; aşağıda bir makul karşılanacağı umduğum bir isteğimin kabulünü arz ve istihham ediyorum.

Şehrimizde yağmur ve kar yağma ya görsün, yol ve meydanlar, her taraf deri haline alıyor. Yağış olmadıkça zamanda pis suların ve bazen de temiz suların meydana getirdiği dereler azımsanmayacak kadar çok.

İşte isteğim bu hususların hiç olmaması veya herhangi bir arıza (tıkantı veya patlama) gibi sebeplerle oluyorsa en kısa sürede giderilmesi ve bu hususun adet haline getirilmesi.

sidir. Bunlar ve diğer bilinen tüm mesleki konularımızla Ödamız'ın yakından ilgilimesi ve uğraş vermesi kamu oyundaki mesleki onurumuzu önemli ölçüde artıracağına inanıyorum.

Diş ülkelerinde şehrimizin bu yönünden bir benzerine rastlamak mümkün değildir. Bu vesile ile zataline ve yönetim kurulumuzda görevli meslektaşlarına sağlık ve başarı dolu bir yıl diyerek saygılar sunarım.

Murat ŞAHİN

ÖLÇÜ kendi ölçüsünün bilincindedir

Ölçü gazetesinin yayın yaşamına başlaması sevinçle karşılandı. Gazete yayıncılık anlayışıyla, ele aldığı konuların ilginçliğiyle genel bir onay gördü. Gazetinin ilgi çeken yanlarından biri de aidiydi.

Ölçü bir nesnenin, olgunun ya da sürecin niceliksel özelliklerini belirlemedir. Nicelik ise nesneye ilişkin yoğunluk, miktar, büyüklük gibi dısal belirlenimleri tanımlar. Nicelik ölçülebilir bir özelliktir. Niceliksel değişimler (artma ya da azalma gibi) süreklilik gösterirler.

Bu sırada nesne özgül niteliklerini korur. Niceliğin belirli bir düzeyine ise bir nitelik karşılık gelir. Nitelik niceliğin değişiminin belirli bir aşamasında gündeme gelir. İki niteliğin dayanıklılık sınırı aşılınca, yeni nitelik ortaya çıkar. Bu ise yeni bir nitelik nicelik bütünlüğüdür.

Ölçünün önemi buradadır. Ölçü ile nesnelerin, süreçlerin niceliksel değişikliği saptanır. Böyle bir işlem için ise belirli türden bir niteliğin ve rili olduğu koşullar gerekir. Ölçüden beklenen yönü yeni bir niteliğe dönük olup olmadığı, dayanıklılık sınırına gelinip gelinmediğidir. Ölçü sözcüğünün ilgi ve kabul görmesi, "ölçüyü kaçırma"ı uyarısının sıkça yinelenmesi biraz da bu nedendir. Niteliksel özelliğin yeni alınmasının ölçü işleminin öngereği oluşu. Değişim salt niceliksel boyutta kalsın, dayanıklılık sınırına varılmasın. Ölçüyü kaçırma makul verili yapının varolan dengelerinden gözetilmesi demektir. Ama öte yandan da iki ayrı ölçü işlemi birbirini izlerse, gelişme eğilimini ortaya koyar, yeni bir niteliğe gidişi bildirilebilir.

Ölçü nesnel bir işlevdir. Özel niyetlerden arınmıştır. İnsanın nesneye karşılığının bütün tarihini kapsar. Bunca geniş zamanın ürünü olunca salt nesneyle yaklaşır. Özel etkilerden olabildiğince sıyrılır. Mühendis sözcüğünde hendese (ölçü) sözcüğü kökenlidir ve ölçen anlamına gelir. Mühendisler ölçüyü bir bilim durumuna getirmişlerdir. Çititkçe artan biçimde yaşamımız ölçünün konusudur. Ölçüleceğimizi süreçlere egemen olabiliriz.

Ölçü gazetesinin daha iki sayı çıkması olmasın karşın, bunca ilgi toplaması "Ölçü" tutturma"sındandır. En başta başanlı bir yayın için gereken öğeleri uygun ölçülerde yanyana getirmesine ve özgün bir birleşimde bütünlüştürmesini sağlayabilmizi. "Ölçü"

bir ölçme işleminin nesnellliğini yakalayabilmizi. Ölçüye saygınlık kazandırarak kullandığı gelişkin araçlar ve yöntemlerdir.

"Ölçü" kendi ölçüsünün bilincindedir. Ancak kendi söylemesi gerekenleri söylemektedir. Bos alanı ve sınırlarını iyi belirlemişir. Alacak gönlüllü, uyarıcı, bilimsel soğukkanlılığı titizlikle gözetin yayıncılığı hem Mühendislerin, Mimarların hem de kamuoyunun ilgisini çekmiştir. "Ölçü" yalnızca sınırlarını değil olanaklarını da çok biliyor. Bütün Mühendis ve Mimarın kendisine ve topluma bakışının mesleki sorumluluk temelinde yenilenmesi yardımcı olmak istiyor.

Ölçü varolan yapıya etki eden bir girişim değildir. Ölçü yalnızca bilgi verir. Niceliksel durumu ve gelişme eğilimini gösterir. Ama bu bilgi de önemlidir. Yönlendirici gücün temel gereği bu bilgidir. Bu bilgiyle olusacak olan bilinçtir.

"Ölçü" adı ölçünün nesnellliği, bilimselliği ve yaşamsal önemiyle denk düşmüştür.

Zeynep GÜVENÇ

Sayın Ölçü
gazetesi ilgililerine

Mühendislik ve Mimarlıkta ÖLÇÜ adlı gazetesinin ilk sayısı elime geçti Mesleğimizi ve toplumumuzun bizim mesleğimizden dolayı sorunları ile ilgili konularda yayın yapacak böyle bir gazetesinin eksiklikleri yıllardır duyuyorduk. Bu yayın organını aktif edip cıkardığınız için önce sizleri yürekten kullar, başarılı olmasını dilerim.

ÖLÇÜ gazetesine elime geçtiğinde, taşrada oturan bir mimar olarak sesimizi ulusal ölçekte de duyurabileceğimizi düşünerek mutlu oldum.

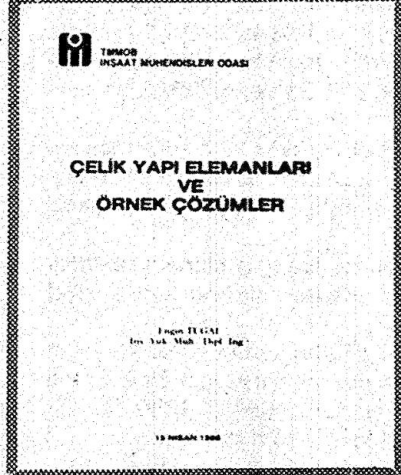
SÜLEYMAN BOZ/DENİZLİ Mimar

İSTANBUL
TRAFİĞİ

Özel arabalar
çıkı çıkı
İstanbul'un
damarları
tıkalı

Muharrem Yıldırım

Farslar Ertenmez Şiir kitabından



ODADAN HABERLER

PANEL

TOPLU KONUTLARDA MEKAN STANDARTLARI ARAŞTIRMASI kapsamı içinde resmi, yarı resmi ve özel kuruluşların toplu konut standartları konusunda karşılaştıkları problemlerin belirlenmesi ve görüşlerinin alınması amacıyla TÜBİTAK Mühendislik Araştırma Grubu ile diğer bazı kuruluşlar tarafından desteklenen **"TOPLU KONUTLARDA MEKAN STANDARTLARI PANELİ"** düzenlenmiştir. 15 Nisan 1987 günü Yapı Endüstri Merkezi salonunda yapılacak panel için yazışma adresi aşağıdaki gibidir. Dr. Murat ÇIRACI İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Taşkışla, Taksim 80 191 İSTANBUL

Panelde;
I. Oturumda; Konutlarda İç Mekan Özellikleri
II. Oturumda; Konut yakın Çevresi
III. Oturumda; Konutlarda Fiziksel Çevre Koşulları
IV. Oturumda; Bina Ekonomisi Konuları iletilecektir.

Yapı ve Meslek denetimi

Daha önce Mimarlar Odası, İnşaat, Makina ve Elektrik Mühendisleri Odaları İstanbul şubelerinin yaptıkları ortak toplantıda Yapı Denetimi ve Ortak Mesleki Denetim Uygulaması konusunda uygulamaya yönelik ortak bir kampanya düzenlemeye karar verdiklerini **ÖLÇÜ** nün bir önceki sayısında sizlere duyurmuştuk. Bu kampanya doğrultusunda program oluşturmak amacıyla şubemizdeki bir toplantı yapıldı. Toplantıda bölge şube sorumluları ve bazı serbest çalışan büro sahibi mimarlar katıldı.

Sergi

*Serpil Akyıldız Dizayn Sanat Galerisi'nde resim sergisi açmaktadır. Sergi Teşvikiye, Silahane caddesi 26 nolu adreste galleride 14 Şubat 1987 tarihleri arasında gezilebilir.
-Fransız Kültür Merkezi ve M.S.Ü. işbirliği ile Françoise Boisy ve Patrick Bourdet'in Paris 85 LA MODE-LES MODES-LA RUE konulu fotoğraf sergisi düzenlenmiştir. Sergi 12 Şubat 1987 ile 17 Şubat 1987 tarihleri arasında Mimar Sinan Üniversitesi, Osman

Sosyal etkinlikler

HALİC GEZİSİ
8 Mart 1987 günü "Haliç ve Çevresi" gezisi düzenlenecek. Sabah saat 9.00'da başlayacak olan gezi, Haliç çevresi kiliseleri Aynalıkavak Kasrı, Eyüp Sultan Külliyesi'nin gezilmesi ile devam edip, Piyerloti kahvehanesine gidilmesi ile son bulacak. Öğle yemeği ve diğer hizmetleri (Otobüs, çay, giriş bileti) dahil olduğu gezinin 7.000 TL'dir. Geziye katılmak isteyenlerin 6 Mart 1987 Cuma akşamı mesai bitimine kadar ücretlerini Mimarlar Odası İstanbul Şubesine yatırmaları gerekmektedir.

Yeni Galata Köprüsü proje hatasından yapılamıyor

Bilindiği gibi Eminönü/Karaköy meydanları ve bunlara bağlı olarak Yeni Galata Köprüsü Projesi basına yansığında, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Büyükşehir Başkanlığına müracaat ederek hazırlanmış olduğu "Eminönü/Kara-

Eminönü ve Karaköy meydanlarının motorlu araç trafiğine kurban edilmemesi için henüz vakit ve imkan vardır.



Doç. Dr. İlber Ortaylı

Tarlabaşı'nın tarihi değer taşıyan yöreleri Doç.Dr. İlber Ortaylı ile gezildi.

Tarlabaşı'nda yıkım bölgesi ve yıkım bölgesi içinde olmayan, yüksek yoğunluktaki yapılaşmadan sonra, kendiliğinden, ekonomik baskı nedeniyle yok olacak kentsel dokunun içinde yer alan tarihi yapılar Doç.Dr. İlber Ortaylı tarafından gezildi. Geziye, sanat tarihçileri basın mensupları ve mimarlar katıldı.

Mimarlar Odası İstanbul Şubesi'nin daveti üzerine 7.2.1987 tarihinde Ankara'dan gelen Doç. Dr. İlber Ortaylı, Tarlabaşı'nın 19. yüzyıl İstanbul'unda değişik kültürlerin birarada yaşandığı bir bölge olduğunu belirtti. Ortaylı, bu özelliğin fiziki yapılaşmaya da yansımaları olduğunu ifade ederek özellikle II. Mahmut zamanında yaptırılan tarihi çeşmelere değindi. Değişik cemaatlerin dini yapılarının yer aldığı bölgenin çeşmelere sebekesi ile donatılmasının tarihi yorumlamasına giren Ortaylı, konu ile ilgili bir inceleme yazısını önümüzdeki haftalarda "Ölçü" gazetesini için yazacağını söyledi.

Basına da yansıyan gezinin sonunda Beyoğlu Turizm Geliştirme Kooperatifi'nde Tarlabaşı'nın tarihi yapılarının korunmaya uğramış kent dokusu içindeki geleceği tartışıldı. Özellikle son 35 yılın nüfus hareketleri ve metropol merkezinin baskısı neticesinde kökünü muntakası karakteri gösteren bölgenin ıslahı yönünde alınabilecek tedbirlerin irdelendiği tartışmada Belediye tarafından açılması düşünülen 36 metrekül yolun gerek kent ulaşımı gerekse metropol merkezinin gereksinimleri yönünden sakıncalar doğuracağı konusunda görüş birliğine varıldı.

ye Başkanı Bedrettin Dalgan'la yaptıkları görüşmede Alternatif Proje ve temel fikir şöyle tanıtıldı. "Haliç temizlenmiştir. Köprü Haliç'e doğru 100/130 mt. içeri kaydırılabilir. Hem otobüs hem de vapurla gelen, yoğun bir toplu ulaşım ve insan trafiği ile karşı karşıya olan bu meydanların, insana aykırı durumlarının düzeltilmesi, İstanbul'un tarihi ve kültürel kimliğine uygun duruma getirilebilme fırsatı değerlendirilmelidir. Ayrıca bugün yetersiz durumda olan vapur iskelelerine ilave olarak, yeni iskeleler yapılabilmesi olanağı da ortaya çıkmaktadır.

İstanbul'da esas olarak; toplu ulaşımı çözmeden, özel araba ulaşımını çözmenin mümkün olmadığı kavranmalıdır.

Devamı 7. sayfada

Eminönü Belediyesi danışma kurulu görüşü

Yenikapı - Sirkeci arasında inşa edilecek rıhtım duvarı ve Kumkapıda yapılması düşünülen yat limanı

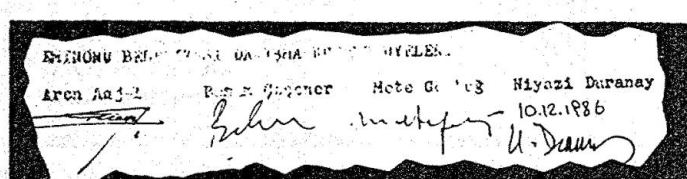
Yapım işini yüklenen firma yetkililerine, kurulumuza sunulan, proje etüdleri üzerinde karşılıklı bilgi alışverişinde bulunulmuş, Güney Avrupalı Akdeniz kıyılarındaki, Cannes, Nice, Monaco gibi şehirlerde yapılmış marinalara ait slaytlar tezekk edilmiş, ayrıca, aynı firmanın Kalamışta inşa ettiği yat limanı yerinde görülmüştür. Şunu hemen belirtelim ki, örnek olarak gösterilen bu şehirlerin hiçbirini, İstanbul gibi, dünya çapında, tarihi ve arkeolojik bir niteliği yoktur. Tarihi İstanbul Yarımadasını çeviren, camilerin oluşturduğu eşsiz silüet taban çizgisini teşkil eden Bizans Surları deniz kıyısına kadar inerdi. Sur dışında, yakın bir geçmişte yapılan sahil yolu, şehrin karakterini fazlasıyla zedelemiştir. Bugün, buna eklen, en az genişliği 50 m. olan dolgu alan, denizi sulardan daha da uzaklaştırarak ve emsalsiz görünüşü daha da çirkinleştirilmiştir.

Tasarı projede, rıhtım duvarı 3.70



Eminönü Belediyesi danışma kurulu görüşü

Yenikapı - Sirkeci arasında inşa edilecek rıhtım duvarı ve Kumkapıda yapılması düşünülen yat limanı



m. düşünülmüş, önüne, lodos dalgalarını kırmak amacı ile, kayalar yapılmıştır. Bu durum, insani denizden uzak tutmakta, ayrıca rıhtımda dolacak yayalar için tehlike arz etmektedir. Yolla deniz arasındaki 50 m. yi aşan dolgu, yoldan geçenlerin denizi yeterince görmesini engelleyecektir. Dolgu sahanın, denize doğru kademe kademe alçalması ve kıyıda yarımadanın istinat duvarının iki metreyi aşmaması düşünülen sakıncaları azaltacaktır. Tarihi Yarımadanın, kıyı şeridinde düzenlenecek yeşil alanların planlanmasında, bu alanlarda yer alacak, rekreasyon alan ve tesislerinin yer ve hacimlerinin tesbitinde, deniz ulaşımı ile bağlantılı olarak, iskele, rıhtım, yat limanı gibi tesislerin yerinin

Devamı 7. sayfada

Beyoğlu/Tarlabaşı'nda koruma amaçlı imar planı yapılmalıdır



Basın toplantısından bir görünüş

Modern mimari anlayışta yapı yıkımı yoktur. Eskiye yapılar restore edilerek, yeni fonksiyonlar verilerek kullanılmakta eski yapı birikimi, yapı kapitali olarak kabul edilmektedir.

S.S. Beyoğlu Turizm Geliştirme Kooperatifi Yönetim Kurulu üyeleriyle birlikte bir basın toplantısı yaparak, Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 15.10.1986'da aldığı kararda belirtildiği gibi, Belediyenin koruma amaçlı imar planı yapmasını istedi.

Çok sayıda basın mensubunun izlediği toplantıyı bir konuşmayla açan Mimarlar Odası Başkanı Yücel Gürsel "Ulaşım gerekçesiyle Tarlabaşı'nda girişmek istenen yıkımlar bilim dışıdır" dedi. Yücel Gürsel konuşmasını şöyle sürdürdü:

Beyoğlu/Tarlabaşı'nda yaşamakta olduğumuz kültürel mirasın yok edilmesi sürecinde, kamuoyu genelde kayıtsız kalmaktadır. Aydınların kültürel mirasın korunması konusundaki çabaları mutlaka bir araya getirilmeli ve etkili bir güce ulaştırılmalıdır. Kültürel değerlerin yok edilmesi, yıkım alanlarından süren insanların düşürüldüğü durum, insan haklarını ilgilendirmektedir. Kuruluş çalışmalarına katıldığımız Beyoğlu Turizm Geliştirme Kooperatifi, kitapları okuyarak değil, hayatın içinden çıkan bir üründür.

Bu pratik içinde koruma eylemini kalın çizgileriyle üç başlıkta gözleyebiliriz. 1- Devlet adına yapılan korumacılık, 2- Kişi korumacılığı, 3- Kültürü yaratan halk korumacılığı.

Daha sonra söz alan kooperatif üyelerinden Neşet Yazgan, Aliye Benlikan, Kezban Çınar, Emin Kantar ve Anahid (Çiçek

pasajının akderdioncusu) şunları söylediler.

Fenerde, Samatya'da eski ahşap evler kalmadı. Beyoğlu'da bunlar gibi olacak. Gelecek kuşaklara biz yeni binalarımızı göstereceğiz. Ulaşım bahanesiyle şehrin köklerinden, güzelim köşelerinden birini kaybetmiş olacağız.

• Sayın Dalgan'ın aklı metroya yatmadı bir türlü.
• Caddelerindeki yerlerimiz arsa dahi m² si 26.000 liranın istimali edilecek isteniyorsa bu gasptan başka bir şey değildir.
• Evlerimizde terk etmeye zorlamak için elektrik ve sularımızı kestiler. Yangın çıkarsa ne yapacağız
• Sana bir köşe verelim sus dediler.

• Vatandaş olarak üzülmüyoruz. 1.5 milyon veriyorlar. Bununla kümes alalım. Belediye vatandaşları ezermi diye soruyoruz.

Kooperatifin en yaşlı üyesi olan Burhanettin Barışçılar ise hazırladığı yazıyı okudu. "İtalya'da her sokak eski eserlerle süslenmiştir. Onları koruyorlar. Pizzza kulesini yüzyıllardır koruyorlar. Biliyorsunuz bir bir eski eserler, bir daha yerine yeni yapılamaz ve bunu yapacak mimar da yoktur.

Eski eserlere neden önem verilmiyor. Bir daha yerine konulmayacak olan Tarlabaşı'daki tarihi eserlerin mimarları nerede. Hepsi öldüler. Şimdi de binalarını öldürüyorlar."

Koruyucu kent yenilemesi'ne insanca ve demokratik bir yaklaşım

Batı Berlin'de, kent merkezinin hemen yakınındaki eski kent dokusunun bir parçası Kreuzberg. Geçen yüzyıl ortalarında temeli atılan, 1900'lerin başlarında gelişimini tamamlayarak bir işçi yerleşim bölgesi haline dönüşen bir semt. Yoğun, sıkışık, dünyanın en büyük kiracı kışlalarının bulunduğu Kreuzberg'de hem oturma, hem de çalışma alanları, organik bir biçimde, birarada bulunuyor.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra, kentleşme ve konut politikaları açısından, diğer Batı Alman kentleriyle birlikte aynı talihisi süreci yaşadığı Batı Berlin ve de Kreuzberg. Ta ki 1980'lere kadar.

Tüm Almanya'da olduğu gibi, Batı Berlin'de de yoğun biçimde yeni konut yapımı başlıyordu 1945'ten sonra. Gerçi, kentlilerin, evlerine dönen Berlinliler, ellerinde geldikçe onarıp yerleşiyorlardı ayakta kalan eski konutlarına. Ama bu süreç destek görmüyordu, hatta unutuluyordu bir süre sonra. Konut yapımı maliyetlerinin ve konut kiralılarının %80'ine varan ölçülerde devletçe karşılanması sağlayan "Sosyal Kent Yasası"nın varlığı, toplu konut yapımını teşvik etmekteydi.

Eski kentteki yoğun kiracı konutları kaderlerine terk edildikçe, kentin çevresindeki yeşil alanlarda yeni sosyal konutların üretimine hız veriliyordu.

1971'de bir yenileme yasası yürürlüğe girdi. Bu yasa ile, yenileme

MIMARCA

Yönetmelikler neden değişiyor, ne getiriyor?

ENGİN OMACAN

Mimarlar Odası Başkanı

Mimarlar Odası 30. Olağan Genel Kurulunda alınan bir karar uyarınca toplanacak olan Olağanüstü Teknik Genel Kurulda, tüm yönetmelikler gözden geçirilip, yeniden biçimlendirilecektir. Yönetim kurulumuzda, tasarılar üzerinde yapılan çalışmalar tamamlanmış bulunmaktadır. Yönetmelikleri değiştirip yenileme gereksinimi neden doğdu?

1954 yılında yürürlüğe giren 7303 sayılı T.M.M.O.B. yasası uyarınca kurulan meslek odaları, o günkü gereksinimleri karşılayacak yönetmelikleri de yine aynı tarihlerde yapmışlardı. Mimarlar Odasının yönetmeliğinin yapıldığı dönemde, ülkedeki toplam mimar sayısı 700 dolayında idi. Bunların hemen tamamına yakını İstanbul, Ankara ve İzmir'de kümelenmişlerdi. O günden bu yana yalnızca üç ildeki şubelere üye kaydedilmiştir. Başlangıçta, üyelerle bu şubeler ve üç şubeye merkez arasında sıkı bir iletişim ve diyalog varken, aradan geçen 30 yılı aşkın bir zaman içinde gelişen koşullar nedeniyle bu iletişim ve diyalog her noktada zayıflamış, hatta kopma noktasına gelmiştir.

1950'lerde ülkemizde mimarlık eğitimi veren yalnız İstanbul'da 2 okul varken, zamanla Ankara, Trabzon, İzmir, Konya ve Edirne gibi illerde açılan okullarla, bu sayı 10'u bulmuş ve ülkedeki toplam mimar sayısı 18.000'e ulaşmıştır. Başlangıçta üç ilimizde kümelenmiş olan mimarlar, başka illerimizde de yoğunlaşmaya başlamışlardır. Örneğin, İstanbul şubesi kurulurken, İstanbul'da bulunan mimar sayısından çok fazlası bu gün Konya'da yaşamaktadır. Bursa, Antalya, Trabzon, Adana, Mersin, Gaziantep, Samsun ve daha pek çok ilimiz ve bu illerimizin çevresindeki mimar sayısı, aktık etkili bir örgütlenmeyi sağlayacak boyutlara ulaşmıştır.

Oysa, mevcut oda yönetmeliğiyle bunu sağlamak mümkün görülüyor. Örneğin İstanbul, Ankara ve İzmir şubelerine kayıtlı pek çok üyemiz artık bu kentlerimizde uzak illerde yaşıyorlar. Bunun doğal sonucu olarak üyenin kayıtlı bulunduğu şubeye bağlı kopuyor. Ankara ve İstanbul şubelerimizde kayıtlı üye sayısının ancak %20'sinden airtatı toplanabilmesinin temel nedeni burada yatıyor. Öte yandan merkezde bulunan temsilciler sekreterya aracılığıyla başka başka şubelere kayıtlı, taşra illerimizdeki mimarların yeniden örgütlenmeye çalışması örgüt içi sistematik boşluğu ve kargaşayı yaratıyor. Bütün bunların sonucunda ortada görülen 18.000 üyenin yarısıyla bile, sağlıklı bir ilişki kurulamıyor. Örgüt üyesiz, üye örgütsüz gibi bir durum çıkıyor ortaya. Dolayısıyla ülkemizin mimarlardan ve Mimarlar Odasından bekledikleri tam olarak yerine getirilemiyor.

Doğaldır ki, bütün bu sorunlar bir günde ortaya çıkmadı. 1950'lerde hala daha artizanal küçük üretim hakim olduğu ülkemizde aradan geçen 30 yılı aşkın zaman içinde sanayi toplumunun olmanın eşine gelindi. Bu gelişme, toplumda yeni gereksinimleri, zengin bir düşünce ortamını ve bu ortam içinde farklılaşmaları ortaya çıkardı. Toplumun bir kesiti olan mimarlar arasında da bu gelişmeler ve farklılaşmalar kendini gösterdi.

Kanaatimce, Mimarlar Odasında ortaya çıkan farklılaşmaların en önemlisi ve belirleyici olanı, demokrasi anlayışı ve demokratik işleyişle ilgili olmalıdır. Özellikle 1970'li yılların ikinci yarısından itibaren iyice belirginleşen demokrasi anlayışındaki farklılaşmada taraflar özette şunları savunuyordu.

1986 yılına gelinceye kadar genel merkeze egemen olan anlayışa göre her konuda en yüksek katılım, demokratik işleyişin temelidir. Katılım ilkesinin dışında bir ilke ve düşünceleri de yoktu. En yüksek katılım düşüncesinin doğal uzantısı olarak, örgütlenmede desanralizasyonu savunması gereken bu çevreler, pratikte tam tersine, şubelerin hatta odaların etkinliklerini zayıflatarak sadece T.M.M.O.B.'nin etkinliğini öngören düzenlemelere girişiyorlardı.

Bu görüşün egemenliğinde hazırlanan T.M.M.O.B. mali işler yönetmeliğine göre bazı odaların merkezleri atlanarak, şubeleri ıncıraya verme yoluna gidiliyor, yine başlangıçta, yerel sorunların görüşülüp ortak çözümlere varılması için çalışan İl Koordinasyon Kurulları, oda merkezleri ve şubeler atlanarak doğrudan T.M.M.O.B.'ye bağlı organlar olarak ele alınıyordu.

Devamı 7. sayfada

MİMARİ PROJE ASGARİ ÜCRET HESABI:

• MİMARLAR ODASI İSTANBUL ŞUBESİ YÖNETİM KURULUNUN 30.9.1986 TARİH 27/2 SAYILI KARARI GEREĞİ ASGARİ ÜCRET YÖNETMELİĞİ OLARAK 5/9/1985 ve 7/4/1986 TARİHLERİNDE RESMİ GAZETEDE YAYINLANAN BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI MİMARLIK VE MÜHENDİSLİK HİZMET ŞARTNAMESİ KULLANILMAKTADIR. BU UYGULAMA DOĞRULTUSUNDA YAPILAN BİR ÖRNEK AŞAĞIDIR. ÖRNEK:

Her biri 1500 m² olan 5 adet apartmanın (Kaloriferli) belediye istemine göre mimari ve statik projeleri ile TUS hizmeti karşılığı asgarî bedeli: (Yapılar birbirinin tekrarıdır.)

YYM = Birim Maliyet x Alan (Resmî Gazete 7.4.1986) (Yapı Yaklaşık Maliyeti)
YYM = 1500 m² x 8000 TL/m² = 120.000.000 TL
PID = PID Katsayısı x YYM (Resmî Gazete S.24) (Proje ve İhale Dosyası Bedeli)
PID = 0,0385 x 120.000.000 = 4.620.000 TL

Mimarlık Hizmetleri = PID x 100
S.13) 263,5 (Resmî Gazete)

MH = 4.620.000 x 100
263,5 = 1.753.320 TL

Belediye için proje bedeli = (Ön + Kesin + Uygula-

ma proj.) x MH (Rg.S.17)
BİMPB = 0,65 x 1.753.320 = 1.139.658 TL (Bir yapı için)
İnş.Müh.Hizmetleri = PID x 263,5
İMH = 4.620.000 TL x 263,5 = 1.314.990 TL

Toplam Mimari ve Statik Proje Bedeli = 1.994.402 TL
TUS Bedeli = TMSP x 0,60 = (Bir yapı için)
TUS = 1.994.402 TL x 0,60 = 1.196.641 TL
5 Yapı için TMSP = 1.994.402 x 5 = 9.972.010 TL
1.994.402 x 1/4 = 498.600 TL
2x1.994.402 x 1 = 3.988.804 TL

5 Yapı için TUS = 1.314.990 x 5 = 6.574.950 TL

MALZEME EDERLERİ
1987 Yılı'nın inşaat maliyetlerinin belirlenmesinde baz olabilecek inşaat malzeme ederlerinin tesbiti konusunda ocak ayına ait olarak yapılan bir araştırmanın sonuçları aşağıdadır:

ÇİMENTO
Katkılı Portland (Dökme).....29.000 TL/Ton + KDV
(Torba).....30.000 TL/Ton + KDV

KERESTE
Beyaz Doğrama.....190.000-250.000 TL/m
Çıralı Çam.....150.000-160.000 TL/m

Devamı 7. sayfada

VURGU

İmar düzenimizde teknik elemanlar

HAKKI ÇELEBİ

İnş. Yük. Müh.

Çağdaş ve düzenli kentler, güvenli, estetik ve ekonomik yapılar için nitelikli teknik eleman emeğinin önemi yadsınmaz. Yapı sektörünün, çağdaş bilimsel teknolojik gelişimi için de yoğun teknik eleman emeğine gereksinim vardır. Bugün ülkemizin imar düzeyinde, proje ve üretim aşamalarında teknik eleman hizmetlerinde durum nedir? Bu soru teknik elemanlara sorulursa alınacak yanıt, farklı kapsamlarda da olsa "ne yazık ki çok kötü" olacaktır. Günümüzde ne yazık ki, proje ve uygulama hizmetleri ve ücretleri yönünden teknik elemanlar yıllarca geriye gitmişlerdir. Teknik elemanlar işsizlik kaskasında, mesleki bilgilerini hızla yitirmekte ve yeni mesleki bilgilere gereksinim duymaz hale getirilmektedir.

Bugünkü İmar düzenimizi belirleyen 3194 sayılı yeni İmar Yasasının 28., 32., 38., ve 42. maddeleri ile getirilen fenni sorumluluk düzenlemesi, yapı üretim sürecini teknik elemanların yönlendirmesini hedef almıştır. Teknik elemanlar yönlendirmede üretim sürecinin sorumlusu durumundadır.

Yeterli kullarımda güvenceden yoksun teknik elemana, karşılığı para ve hatta hapis cezası olan denetim sorumluluğundan getirilmiştir. Fenni sorumlu, işvereni kamu adına denetleme durumundadır. Teknik eleman işverenden, hem hizmet karşılığı ücretini alacak, hem de para aldığı işvereni imara uygunluk için Belediye adına denetleyecektir. Bu fenni sorumluluk hizmetinin yapılmasını engelleyen bir çelişkidir.

3194 sayılı İmar Yasasında olduğu gibi, teknik elemanı kağıt üzerinde sorumlu olarak belirleme mantığı, günümüzde çok büyük ölçekte denetimsiz proje ve yapı üretimini yaygınlaştırmıştır. Odaların yıllardır uğraş konusu olan Ortak Mesleki Denetim Uygulamasının (OMDU) engellenmesi, Oda asgari ücretlerinin çok altında ücret alan teknik elemanların proje hizmetlerinde nitelik ve standartlardan uzaklaştırmıştır. Ülkemizde proje genellikle ruhsatın eki ve yerine getirilmesinde zorunluluk olduğu için yaptırılan çizimler ve hesaplar olarak görülmektedir. Projelikle giren ilkesiz bilgisayar program ve hesaplarında çok tehlikeli sonuçlar doğuracak bir kargaşa yaşanmaktadır. Buna koşut olarak projeci emeği önemsizleşmekte ve giderek niteliksizleşmektedir. Çok düşük ücretlerle hizmetin gereği yerine getirilmeden yalnız imza yetkisi kullanılarak sınırsız fenni sorumluluk alınmaktadır. Öbür yanda ise işsiz ve meslek dışı alanlara yönelen teknik eleman kitlesi çığ gibi büyümektedir. Bu da başka bir çelişkidir.

Teknik elemanların mesleki hizmetlerinin iyileştirilmesi, bu tehlikeli gidişin önlenmesi için zorunlu hale gelen yasal düzenlemeler zaman yitirmeden yapılmalıdır.

• 3458 sayılı Mühendislik ve Mimarlık meslek yasası 1938 yılında düzenlenmiş haliyle günümüze gelmiştir. Bu yasa TMMOB ve Odaların ihtisas dallarıyla ilgili görüş ve önerileri alınarak yeniden düzenlenmelidir. Mühendislik ve Mimarlık ihtisas dallarının projecilik, müşavirlik, şantiye şefliği, fenni sorumluluk vb. mesleki hizmetlerindeki ihtisası aynı şekilde belirlenmelidir. İhtisas dallarının mesleki hizmetleri için hak ve yetkileri ile görev ve sorumlulukları ülke gerçekliğinde ve çağdaş düzeyde bu meslek yasası ile tanımlanmalıdır.

• 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri yasası bilimsel ve teknik ilerlemeyi amaçlayan bir kapsamda yeniden düzenlenmelidir.

• Ülkemizde yapı üretiminin ulaştığı boyutlar düşünüldüğünde fenni sorumluluk geliştirilmelidir. Fenni sorumluluk proje hizmetlerinden Devamı 6. sayfa

TEKİRDAĞ BELEDİYESİ Vize Uygulamasına Başlıyor

İMO temsilcileri Tekirdağ Belediye Başkanı Dr. Mahmut ÇAYLI YURT'u makamında ziyaret ettiler. Vize denetimi konusundaki isteklerini yinelediler.

Mesleki Denetim Protokolünün imzalanması, İMO ve Tekirdağ Belediyesi temsilcileri tarafından memnuniyetle karşılandı.

Türkiye İnşaat Mühendisleri IX. Teknik Kongresi Kasım 1987'de Ankara'da toplanacak

1962 yılından bu yana düzenlenmekte olan kongrelerin amacı, İnşaat Mühendisliği ile ilgili teknik, ekonomik ve toplumsal sorunları bilimin ve teknolojinin ışığında aydınlatma, onlara gerçekçi çözümler önermektir. Kongrenin ve Kongrede sunulan bildirilerin mesleğimize büyük katkılar sağladığı, ülkemizde ve dünyadaki teknik bilimsel gelişmeleri geniş kitlelere ulaştırdığı bilinmektedir.

Kongre sırasında, yatırımcı, akademik ya da bilimsel kuruluşlarda görev almış meslektaşlarımızın görüş ve deneyimlerinden özellikle yararlanılmaya çalışılacaktır.

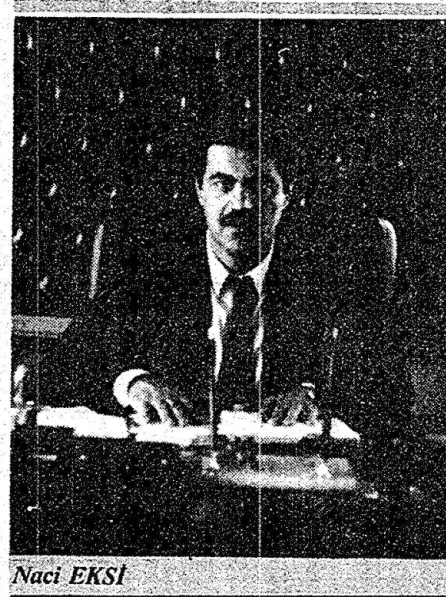
Kongre tüm meslektaşlarımızın görüş ve önerilerini açıkta. Bu nedenle, üyelerimizin değerli çalışmalarının ürünü olan bildiri ve bildiri özetlerini kabule şimdiden Kongre Yürütme Kurulu hazır bulunmaktadır.

IX. Teknik Kongrede, başlıca dört konu işlenecektir: Deprem Mühendisliği, Toplu Konut, Su Kaynakları Mühendisliği ve Ulaştırma Yapıları. Bu konuların rapörtörlüğü görevini, sırasıyla, Mustafa Erdik, Atilla Çetiz, Yılmaz Karatapan ve Mete Örer üstlenmiş durumdadır.

Teknik Kongre Yürütme Kurulu aşağıdaki isimlerden oluşmaktadır:

Başkan: Uğur Ersoy,
Genel Sekreter: Ender Arkun,
Üye: Mehmet M. Karadeniz,
Okay Menteş,
Ali Terzioğlu ve
Fikret Gürdil.

Yazışma Adresi

Selanik Cad. 19/1
Yenişehir/Ankara

Bakırköy Belediye Başkanı Dr. Naci Ekşi'yle görüşme

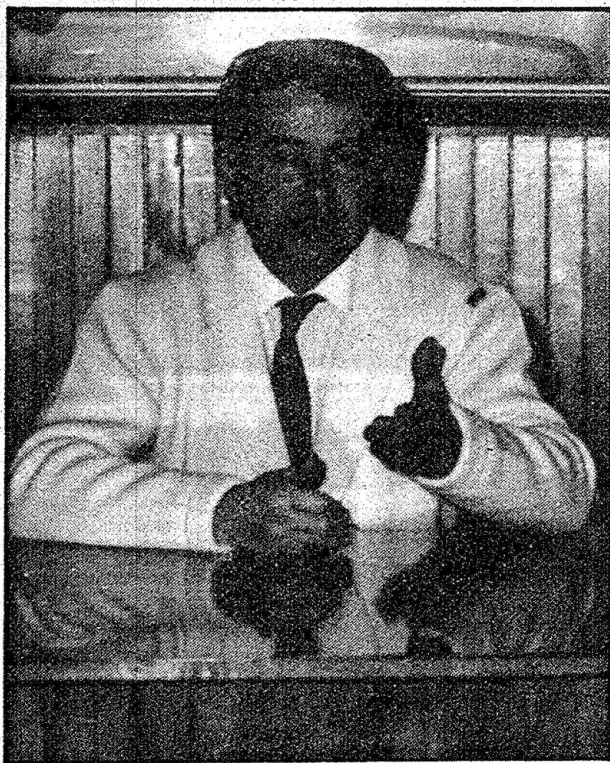
Odamızın isteği üzerine Bakırköy Belediye Başkanlığı yapılacak toplantı için 26 Aralık'tan bu yana Yönetim Kurulumuz pek çok müracaatla bulunduğu halde bir görüşme gerçekleştirilememiştir.

Ancak bu kez, yeniden başlanan girişimlere verilen olumlu cevap üzerine, Oda Başkanlarımızın hazır bulunduğu 4 Şubat 1987 tarihli buluşmada, Belediye'nin "Halk Günü"ne rastlaması dolayısıyla görüşmeler yeterli ve doyurucu sonuçlara ulaşamadı. Bunun üzerine toplantı, sorunların ayrıntılı bir şekilde ele alınacağı en yakın tarihte ertelendi.

ODALAR, özellikle yapı denetimi, imar sorunları, meslektaşlarımızla Belediye ilişkileri gibi bu ve benzeri konularda Belediye ve Odalar arasında kurumsal bir ilişkinin kurulması gerektiğine inanmakta ve bunun bir an önce başlatılmasını istemektedir.

Naci EKŞİ

Lüleburgaz Belediye Başkanı Ahmet S.Özbek üyelerimizle konuştu



• Başkan, "Belediye olarak yetkilerimizi arkadaşlarımıza yardım yönünde kullanıyoruz" dedi.

27 Ocak Salı günü Lüleburgaz'da, Odamız üyeleriyle onlara katılan mimar, makina ve elektrik mühendisleri meslektaşlarımızdan oluşan toplantıyı, ilçemiz Belediye Başkanı Ahmet Sezal Özbek bir konuşmayla açtı.

Bir süredir, Lüleburgaz'da çalışan inşaat mühendislerinin gerek ücret yönetmeliği gerek proje denetimi ve gerekse öteki sorunlara ilişkin konularda belirli hareketliliği özellikle dikkatleri çekiyordu. Sorunlarına cevap arayan, çeşitli çözümler üstünde kendi örgütleri olan İMO'yla ilişki kurmak isteyen ve bu amaçla temsilcilik açılması yönünde girişimlerde bulunan Lüleburgaz'lı Odamız üyeleri, son olarak, bir kez de, Belediye'ce kendilerine ayrılan salonda bir araya geldiler. Yaklaşık yirmibeş teknik elemanın katıldığı toplantı, böylece salı günü, saat 15 dolayında açıldı.

Başkan, konuşmasına, "Lüleburgaz"ın gelişmesi ve imarında bizden istenilenler bizim istediklerimizi daha önceki toplantılarda ortaya koymuştuk" diyerek sözlerine başladı. Sonra, "Belediye ola-

rak yetkimizi arkadaşlarımıza yardım yönünde kullanıyoruz" diye sözlerini sürdürdü.

Lüleburgaz Belediye Başkanı Sn. Ahmet Özbek'e göre, "Lüleburgaz'da 4000 dolayında inşaat var. Ancak, çok yakında, bu sayıyı bir mimarla takviye edebildik. Günümüzde yatan 7 mühendis ya da mimar istihdam etmektedir. Ayrıca, buna 7 tane de fen memuru katmak istiyoruz."

"İlçemizde, sözgelemi, 24 aydır içme suyu getirme çalışması var. Başında kontrol olarak bir teknik eleman görmeyi istiyoruz. Ama, olmadı. Aynı biçimde, kanalizasyon çalışması sürüyor. Onun başında da nezaret edecek kimse yok!"

"Aslında, biz bu görevlerde gelip geçiciyiz. Sizler, daha sağlıklı ve kalıcı çözümleri getirecek insanlarız."

"Vize denetimine gelince, biz, Belediye olarak, denetimi tam olarak yapamıyoruz. Oda'nın vizesi yoluyla bunun sağlanmasını uygun bulmaktayız."

Kendisine sorulan ve çalışmalar için özel bir oda verilebileceğini belirtti. "İmar Planı çalışmalarına bu hafta cumartesi (31 Ocak) günü başlayacağız. Başta sizler olmak üzere, tüm teknik elemanları plan tartışmalarına davet ediyoruz. Yardım istiyoruz, yardım rica ediyoruz."

"Yardıma ve ortak çalışmaya açığız." Belediye Başkanı Ahmet Özbek de, Tekirdağ'daki meslekdaşı gibi, bir hekim. Ancak, dış tabibi. Bu bakımdan, kent hizmetlerine, insan ögesine belirli bir ağırlık tanıyarak ve önem vererek baktığı açıkça görülüyor.

Başkan Özbek'in konuşmasından sonra toplantıda, çeşitli sorunlar üstünde tartışmalar yapıldı; cevaplar arandı. Sorunlar ortaya atıldı ve dinlendi. Ardından inşaat mühendisleri arasında yapılan görüşmeler değerlendirildi. Sonuçta İMO, Lüleburgaz Temsilciliği'ne Necip Tirpan, Hüseyin Turhan ve C. Cüneyt Er eşit oylarla seçildiler.

ÖLÇÜ, bu arkadaşlarımızı yeni görevlerinde kutlar, ve başlayan çalışma döneminde başarılar diler.

28 Ocak günü, Şubemiz Yöneticileri, Lüleburgaz'dan İstanbul'a geçerken Tekirdağ'a da uğradı. Sis ve kar içinde geçen bir yolculuğun ardından Bayındırlık Müdürlüğü'ne, oradan da Belediye Başkanı Sayın Dr. Mahmut Çağlıyurt'a makamında bir ziyarette bulunuldu.

Aslında, Odamız temsilcilerinin Dr. Çağlıyurt'u bu ikinci ziyaretiydi. Daha önce, bir kez de Ekim 86 içinde görüşülmüş; değişik konular arasında vize denetimi için ilk resmi başvuru yapılmıştı. Aynı zamanda, iki ziyaret arasında, İMO İstanbul Şubesi, Tekirdağ Belediye Başkanlığı'na iki resmi başvuru yazısı göndererek vize denetimine geçilmesi konusundaki görüş ve isteğini yenilemişti.

28 Ocak Görüşmesi, Başkanın odasında sıcak ve içten bir konuşmayla başladı, öyle de sürdü. Bayındırlık Müdürü ve İMO Tekirdağ Temsilcisi Sn. Abdülkadir Uğuray ile Odamız üyelerinden Belediye Fen İşleri Md. Bülent Urkan ve öteki Tekirdağ temsilcileri de konuşmada hazır bulundu. Görüşme sırasında, İnşaat Mühendisleri Odası'nın Belediye'nin proje denetimi alanındaki hizmetlerini kolaylaştıracağına vurgulayan Başkan Çağlıyurt, bu yolla Tekirdağ'da gerçekleştirilen imar hareketlerine bir disiplin gelebileceği umudunu belirtti.

Neşeli ve yapıcı bir hava içinde Mesleki Denetim Protokolü'nün imzalanmasının ardından, her iki taraf da (İMO ve Tekirdağ Belediyesi) bu işbirliğinden duydukları memnuniyeti dile getirdiler ve böyle bir davranışın bölge için olumlu örnek oluşturmasını ifade ettiler.

Boylece, protokol belgesinin imza tarihinden itibaren bir ay içinde hazırlık çalışmalarının sonuclandırılarak Corlu'da olduğu gibi Tekirdağ'da da vize denetimi uygulamasına geçilebilecekti.

Tekirdağ'daki vize denetimi görevini, Odamız Üyesi Hilmi Özipek üstlenmiş durumdadır.

T.M.M.O.B.



Odadan haberler

• BAKIRKÖY TEMSİLCİLİĞİ KURULDU

Nüfus yoğunluğu açısından Türkiye'nin en büyük ilçelerinden biri olan Bakırköy'de İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesine bağlı olarak Temsilcilik kuruldu. Temsilciliğin Yönetiminde, Odamız üyelerinden Abdullah Düzgün, Recep Durgun, İbrahim Ünal, Faruk Ganiç ve Haydar Çelikkler görev aldı.

• YÖNETİM KURULU 1987 YILI ETKİNLİKLERİNİ KABUL ETTİ

Şubatın ikinci haftası başlarken (8 Pazartesi), Şubemiz Yönetim Kurulu, kimi yedek üyelerle birlikte, 1987 yılı Şubat-Eylül dönemini kapsayan etkinlikleri görüşmek üzere toplandı. Özel ve tek maddeli gündemde, Sekreter üye Mustafa Altıneller tarafından hazırlanmış olan taslak program yer alıyordu. Önceden, Yönetim Kurulu üyelerinin görüş ve önerilerini sunulan taslak, başlıca, aşağıdaki öneri paketinden oluşuyordu:

- Şubat ayında, Temsilcilerle örgütsel ve mesleki denetim alanında ortak çalışma;
- Martta uluşum (İstanbul içi uluşum ve demiryolu politikası) konusunda ortaklaşa panel etkinlikleri; firmalarla diyalogun ikinci adımı.
- İTÜ'yle ortak mesleki eğitim semineri (Nisan) ve Mayıs ayında konut paneli çalışması;
- İl koordinasyon Kurulu çalışmaları çerçevesinde çevre etkinliği (Haziran ayı);
- Temmuz-Ağustos arası ise, Oda içi çalışmalara ayrılıyor.

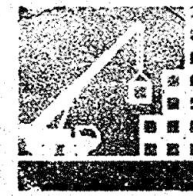
Buna karşılık, Eylülde, Ajanda'88, Jübile Gecesi ve isteğe bağlı olarak da eğitim seminerlerinin tekrarı olanakları araştırılacak.

Faaliyet Raporu taslak çalışmalarına, Yönetim Kurulu üyelerinden Atilla Ansal ve Niyazi Gündüz, işleri dolayısıyla katılmadı.

• LÜLEBURGAZ'DA İMO TEMSİLCİLİĞİ KURULDU

Gecen sayımızda haber verdiğimiz 27 Ocak'tan geçerli olmak üzere, Lüleburgaz'da, İstanbul Şubesi'ne bağlı temsilcilik kurulmuş ve çalışmalara başlamıştır. O gün, ilçemizde yapılan toplantıda, üyelerimizin büyük çoğunluğuyla bölgede çalışan mimarlar ve makina mühendisleri de kendi istekleriyle hazır bulundular. Ayrıca, Kırklareli'nden gelecek toplantıyı izleyen üyelerimizden Yaşar Doğu, Özcan Genç ve M. Kemal Oskay, Kırklareli'nde de temsilcilik kurulması isteğinde bulunarak koşulları üstünde durdular ve yöneticilerimizle konuştular.

Yandaki sütunlarımızda ayrıntılı olarak verildiği gibi, İlçe Belediye Başkanı'nın açış konuşmasının ardından başlatılan toplantı sonucunda, Necip Tirpan, Cüneyt Er ve Hüseyin Turhan temsilciliği seçildi. Bu üyelerimiz kendi aralarında yaptıkları görev bölümünde ise, Hüseyin Turhan temsilciliği, N. Tirpan'ı Cüneyt Er de temsilci yardımcılığı görevlerine getirildi. Vize denetimini ise, uygulamaya geçildiği zaman Cüneyt Er üstlenecek.



PROJECİNİN GÖZÜYLE

Fenni Sorumlunun Sorumluluğu

Serdar KUBILAY

İnş. Müh.

Proje ücretinin mimari ve statik hizmetlerden sonra son bölümünü fenni sorumluluk oluşturuyor. OMDU'nun ve asgari ücretin gerçekleştirilemediği koşullarda proje hizmetleri ve ücretleri de ayrılmaktadır. Bir proje için tek bir fiyat veriliyor. Ücret projenin karşılığı sanılırken, projenin sınırlarını aşmayı, fenni sorumluluk imzasıyla birlikte tüm sürecine yayılıyor. Bugünkü ücretlerle bütün yapı aşamalarında nasıl bulunulur? Bu sorunun yanıtlanmasına fırsat kalmadan işsizlik kaygıları ve rekabet koşullarında fenni sorumluluk imzası eni-ne boyunca düşünülmeyen atılıyor. Fenni sorumluluk, yetersiz proje ücretlerine bir ek sayılıyor. Bu durumda ise istenen düzeyde bir hizmet gerçekleştirilmiyor.

Öte yandan fenni sorumlunun kağıt üzerinde hafifsenemeyecek yükmlülükleri vardır. Fenni sorumlu imar yayasına ve iş güvenliği kurallarına uygunluğu sağlamak zorundadır. Yasalar önünde cezai sorumluluğu vardır. Ancak uygulamada, üretim sırasında mühendis yönlendirici olmuyor. Kuşkusuz istenen etkili bir yapı denetiminin mühendislerce gerçekleştirilmesidir. Ama bu yeterli bir ücret düzeyi ve sorumluluklar kadar hakları ve yeteri araçlarla donatmış olmayı öngerektirir.

Yasal sorumluluk ve mesleğe saygımız fenni sorumluluğu bugün yeniden değerlendirilmemiz zorunlu kılıyor. Fenni sorumlu bugün işvereni kamu adına denetlemek durumundadır. Ücretini ise yine işverenden almaktadır. Denetimi belediye istiyor. Bu durumda mühendis işverenden hem ücret alacak, hem

de bu ücret karşılığı işvereni denetleyecektir. Bu hizmetin gerçekleştirilmesini engelleyen bir terslikler. Hizmetin eksiksiz yerine getirilmesi olasılıkla üretimin durmasına yol açacaktır. Böyle bir durumda işverenin ücreti ödemesi düşünülemez herhalde... Öte yandan fenni sorumluluk hizmetinin takipçisi durumunda olan belediye ücret konusunda bir güvence getirmemektedir.

Bugün yapı üretiminin ulaştığı boyutlar düşünüldüğünde fenni sorumluluk geliştirilmelidir.

Fenni sorumluluk proje hizmetlerinden ayrı kendi içinde bütünlüğü olan bir çerçeveye oturtulmalıdır. Belli büyüklükteki inşaatlara şantiye şefi sorumluluğu getirilmelidir. Fenni sorumluluk sayısı sınırlandırılmalıdır. Fenni Sorumluluk titizlikle yerine getirilcekse doğurucu bir ücret karşılığı olmalıdır. Fenni sorumluluğun ücretin alındığı işverenin denetlendiği bir hizmet olarak bir güvenceye gereksinimi vardır. Mühendisin ekonomik, mesleki çıkarlarını koruyan odası, hizmet ve bağlı olarak ücretin güvencelenmesi konusunda bir kurallar dizisi geliştirmelidir.

Fenni sorumluluk hizmetinin gerçekleştirilmesi sırasında mühendis ile işveren arasındaki ilişki belediyeler dışardan çerçeveleyici olarak katılıyor. Sorumluluklar düzeyinde bir çok kayda bağlanan bu olgu, uygulamaların gelişmiş bir biçimde yapılmasını sağlayacak önlemler getirilmiyor. Kuşkusuz denetim sonuç olarak kamunun hakkıdır. Bu hakkı mühendisin aynı zamanda bir kamu kuruluşu olan odası da paylaşmalıdır. Ancak oda, mühendisin emeğinin kamusal boyutunu tanımlayıp geliştirebilir. Bugünkü uygulamaların iyileştirilmesi mühendisler odasının denetim sürecinde ağırlıklı olarak yer almasına bağlıdır.

Makina, elektrik inşaat, Mühendisleri ve Mimarların katıldığı toplantı çok yararlı ve rimli oldu.



Su ürünlerinin beslenmemizdeki önemi

Ülkemiz üç tarafı denizlerle çevrili olup birçok gölü, barajı ve akarsuyu bulunmaktadır. Mevcut ve üretilebilir su ürünleri kaynakları açısından zengin sayılır. Ülkemiz su ürünleri üretiminin 1986 yılı itibarıyla yıllık 600 bin ton civarında gerçekleşmesi beklenmektedir. Su ürünleri üretimimiz dünya ülkeleri arasında 30'uncu sırada yer almaktadır. Su ürünleri yıllık tüketimi kişi başına 10,5 Kg'dır. Bu miktarın büyük çoğunluğunu balık çeşitleri teşkil etmekte olup, az miktarda karides, istakoz, midye, istiridye, tarak gibi deniz ürünleri tüketilmektedir.

Ülkemizde su ürünleri en fazla Karadeniz, daha sonra Marmara ve boğazlar, Ege Denizi, Akdeniz ile göl, baraj ve akarsular gibi iç sularımızdan elde edilmektedir.

Su ürünleri gıdalarımız arasında önemli bir grubu oluşturmaktadır. İyi kalite protein kaynağıdır. A.D.K.B. vitaminleri, kalsiyum, fosfor, iyot bakımından zengin gıdalardır.

Balıkların enerji değerleri yağ miktarlarına göre değişir. Yağlı balıkların enerji miktarları yağsızlardan daha fazladır. Balıklarda bulunan yağlarda doymamış yağ asitleri miktarı oldukça fazladır. Doymamış yağ asitleri vücut için gerekli maddelerdir. Özellikle balıklarda bulunan doymamışlık değeri yüksek yağ asitlerinin kandaki kolesterol'u azaltıcı, aterosklerozu dolayısıyla kalp ve damar hastalıklarının önlenmesine yardımcı etkisi olduğu açıklanmaktadır.

Balık proteinini iyi kalitede, kolay sindirilebilir bir yapıdadır. Yeterli ve dengeli beslenmenin mutlaka yenilmesi gereken grubudur. Ayrıca özellikle kış aylarında ucuz protein kaynağıdır.

Konserve balıkların kemik ve kıkırları yumuşayıp eridiğinden bu kısımlar kolayca yenilebilmekte. Bu durumda konsERVE balıklar kalsiyum ve fosfor bakımından oldukça zengindir.

Su ürünleri en iyi iyot kaynağıdır. İyotun vücutta önemli görevleri vardır.

Tablo 1'de su ürünlerinin 100 gramlarının sağladığı enerji, kalori ve besin öğeleri miktarları verilmiştir.

Tablo 2'ye bakıldığında balık etinin diğer hayvansal gıdalarda eşdeğer öğeleri içerdiği görülmektedir.

Ülkemizde su ürünleri daha çok taze olarak tüketilmektedir. Kişi başına yıllık 10,5 Kg. olan tüketimin ancak 800 grama kadarlık kısmını dondurulmuş, konserve edilmiş, kurutulmuş, dumanlanmış, tuzlanmış ve diğer çeşitleri oluşturmaktadır. Bu miktarlara balık unu ve yağına işlenen miktar dahil değildir.

Su ürünleri genellikle avlan-dıkları bölgelere yakın kesimlerde mevsimsel olarak taze tüketilmektedir. İç kesimlerdeki tüketim son yıllarda nakliye, donmuş ve soğuk muhafaza sistemlerinin gelişmesiyle artmaktadır.

İşlenmiş su ürünleri tüketimi, gelişmiş ülkelerde oldukça fazladır. İşlenmiş ve hazır ürünler tüketimi artırma açısından önem taşımaktadır.

Ülkemizde son yıllarda konsERVE sanayi gelişmiştir. Soslu, sossuz, zeytinyağlı, ayıceğiği yağlı balık konservesi çeşitlerini piyasada bulmak mümkündür.

Su ürünleri içerdikleri doymamış yağ asitleri enzimler ve zengin besin öğeleri nedeniyle çabuk bozulabilen ürünlerdir. Bu nedenle ürünlerin soğukta muhafazası birkaç gün mümkündür. Dondurularak tazeligi uzun süre muhafaza edilebilir. Özellikle -40, -45°C'de şok dondurulmadan sonra -25°C 1 yıl tazelikli ve besin değerini hiç kaybetmeden muhafaza edilmektedir.

Ülkemizde dumanlanmış, tuzlanmış, kurutulmuş ve tuzlanmış balık ürünleri birçok kişi tarafından tüketilmektedir. Bu ürünlerin tanıtılması, geliştirilmesi, standartlaştırılması tüketimi arttıracaktır.

Tablo 3'te ülkemizde ve OECD ülkelerinde su ürünleri üretimi ve tüketimi son yıllarda artmaktadır.

Ülkemizde su ürünleri üretimi ve tüketimi son yıllarda artmaktadır. Nakliye, soğuk ve donmuş muhafaza sistemlerinin gelişmesiyle bir çok yerde ve yılın geniş bir süresinde su ürünlerini piyasada bulmak mümkün olmaktadır. Özellikle donmuş muhafaza ve işleme sistemlerinin daha fazla gelişmesine ihtiyaç vardır.

Ülkemizde hayvansal protein ihtiyacının yeteri kadar karşılanması için ucuz ve kaliteli olan su ürünleri proteinlerinden azami şekilde faydalanılması gerekmektedir.

Bazı balık çeşitlerini mevsimsel olarak daha fazla yakalama imkanı vardır. Bu balıkların dondurularak ve işlenerek muhafazası ile diğer mevsimlerde tüketilmesi mümkündür.

Ülkemiz de gıda bakımından kendine yeterli nadir ülkelerden birisi olması nedeniyle iç tüketim ve ihracat için su ürünlerinde kullanılmayan kaynaklar mevcuttur ve bu kaynaklar dik-kati çekmekle beraber oldukça değerlidir. Bu kaynakların kullanılmasının geliştirilmesi, kültür yetiştiriciliğinin geniş bir şekilde başlatılması ve geleceğe hazırlıklı olunması, artan nüfusun protein ihtiyacının karşılanması ve ülkemizdeki protein açığının kapatılması açısından büyük bir önem arz etmektedir.

Su ürünleri koruma ve kontrol çalışmaları, kaynakların korunması verimin artırılması açısından önem taşımaktadır. Tarım Orman ve Köyleri Bakanlığı bu alanda kendine düşen görevi ehemmiyetle yürütmektedir.

Ülkemizde mevcut işlenmiş ve su ürünleri mamülleri olan konsERVE çeşitleri ile tuzlama, tuzsuzlama ve dumanlama, kurutma gibi ürünlerin üretimini ve tüketimini arttırmaları gerekmektedir. Ayrıca yeni mamullerin balık sosisi, balık salami,

Tablo 1: Su ürünlerinin yenilebilir 100 gr. larının sağladıkları Enerji ve Besin Öğeleri Miktarları

Su Ürünleri Çeşitleri (100 gr.)	Su %	Enerji Kalori	Protein gr.	Karbonhidrat gr.	Kalsiyum mg.	Demir mğ.	Vitamin A ve karoten IU	B1 Tiamin Vit. mg.	B2 Riboflavin Vit B2 mg.	Niasin mg.	Vitamin C mg.	
Balık Konservesi	51	314	22	24	0	44	1.3	110	0.06	0.20	2.6	0
Balık Orta Yağı	72.0	149	19.0	8.0	0	50	1.1	100	0.10	0.20	3.6	0
Balık tuzlu et	37.0	125	25.0	2.0	0	69	1.0	0	0.09	0.18	4.6	0
Balık tuzlu et ve kemik	37.0	223	46.0	3.0	0	1840	1.8	0	0.09	0.18	4.6	0
Balık tuzlu yağlı et	41.0	178	27.0	7.0	0	80	2.4	100	0.10	0.36	4.4	0
Balık tuzlu et ve kemik yenirisi	41.0		40.0	10.0	0	1600	2.4	100	0.10	0.36	4.4	0
Alabalık Taze		167	18.1	10.0	0	20	1.0		0.09	0.20	3.5	0
Kalkan Balığı taze	-71.4	193	14.8	14.4	0				0.02	0.14		
Kılıç Balığı taze	75.9	118	19.2	4.0	0	19	0.9	1580	0.05	0.05	8.0	
Levrek Balığı taze	79.3	93	19.2	1.2	0	21	1.1		(0.07)	(0.67)	(14.2)	
Palamut Balığı taze	67.6	168	24.0	7.3	0							
Ringo Balığı taze	79.6	157	14.4	10.0	0							
Tatlısu Balığı taze	79.6	84	18.6	0.6	0		1.5	100	0.04	0.11	3.5	
Uskumru Balığı	71.9	180	18.7	11.1	1.0	6.0	0.9	(444)	0.15	0.35	8.3	
Sardalye Konservesi	47.1	338	21.1	27.0	1.0	354	3.5		(0.01)	(0.14)	3.9	0
Midye, İstiridye	80.5	84	9.8	2.1	5.6	94	5.6	320	0.15	0.20	1.2	
Karides Konservesi	86.2	127	26.8	1.4	115	3.1	60	0.1	0.01	0.03	2.2	0
İstakoz	79.2	88	16.2	1.9	0.5	61	0.6		0.13	0.06	1.9	0

Tablo 2: Balık etinde bulunan besin öğelerinin diğer bazı hayvansal gıdalar ile kıyaslanmasını gösteren tablo

Balık ve diğer bazı hayvansal gıdalar (100gr.)	%	Enerji Kalori	Protein gr.	Yağ gr.	Karbonhidrat gr.	Kalsiyum mg.	Demir mg.	Vitamin A ve karoten IU	Tiamin (B1 vit) mg.	Riboflavin (B2 vit) mg.	Niasin mg.	Vitamin C mg.
Balık ortayağı	72.0	149	19.0		0	50	1.1	100	0.10	0.20	3.6	0
Dana eti orta yağlı	66.0	207	18.9		0	11	2.3	30	0.13	0.25	6.2	0
Koyun eti	61.0	267	17.0		0	7	2.2	0	0.10	0.20	2.0	0
Yumurta bütün	74.0	159	12.8		0.7	54	2.7	1000	0.14	0.37	0.1	0
Tavuk eti	72.0	149	19.0		0	15	1.5	0	0.08	0.16	9.0	0

Tablo 3: OECD ülkelerinde Su Ürünleri Üretimi ve Üretimin Değerlendirilmesi (1982)

Ülkeler A.B.D.	Üretim Miktarı	Kişi başına yıllık tüketim Kg.	Taze	Donmuş	Kurutulmuş tuzsuzlanmış	Konserve	Balık Unu	Balık Yağı	Diğer
Almanya	2.894.900	18.0	38	(11)	1	13	4.4	4	5
Belçika	248.8000	15.5	49	46					
Finlandiya	43.319		83	9		1	6	1	
Hollanda	104.800		42	46	6	2	4		
Fransa	505.000		45	41	7	4	3		
İngiltere	715.849	20.6	86	8				6	
İrlanda	774.485	21.7	45	36	1	2	1.4	2	
İspanya	206.132		33	46	9		10	2	
İtalya	1.248.882	36.6	65	17	2		19		
Japonya	409.881	12.9	72	10	6		11	1	
Kanada	11.414.000	91.0	29	28	9	4	21	9	
Norveç	1.393.300		11	62	1.4	6	3	4	
Portekiz	2.446.7000	445.0	5	15	16	1	61	2	
Türkiye (2)	315.277	29.2	62	20	3	8	7		
	517.787	10.5	74	4	1	2	18	1	

her çeşit balıktan elde edilebilir dana eti benzeri deniz eti (Marine beef), hazır işlenmiş ve taze edilmiş balık (Grilled fish), balık pastası (Kamobago), balık stick, balık eti hamuru (surimi) gibi, ürünlerin üretim potansiyeli mevcuttur.

Bitki koruma ilaçları ve insan sağlığı

CAĞLAR ÇALKAVUR

Ziraat Y. Müh.

Bitki koruma ilaçlarının, bilimsiz kullanımının, insan sağlığı için ne büyük bir tehlike olduğunu hatırlatmak istiyorum. Hatta ana rahmindeki nesiller için bile bir tehdit oluşturduğunu konuyla yakından ilgililenenler çok iyi bilmektedir. Son yıllarda, bitki koruma ilaçlarının insan sağlığına ve doğal dengeyi tehdit eden tehlikeleri hakkında birçok tebliğ verilmiş, birçok makale yayımlanmıştır. Ancak ne var ki yukarıda da değindiğimiz gibi, bu uyarılar konuyla çok yakından ilgili olanlara bile tam olarak ulaşamamıştır.

Halbuki konu, beslenmesinde sebze ve meyveye gereksinim duyan herkesi çok yakından ilgilendirmektedir.

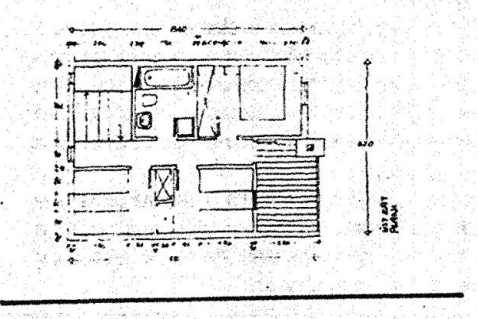
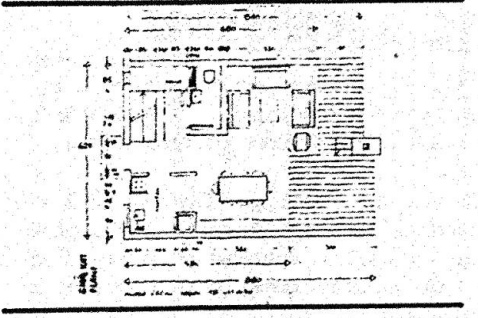
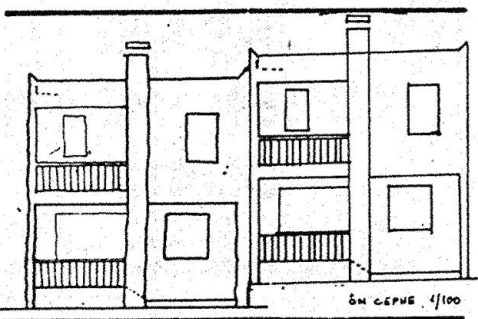
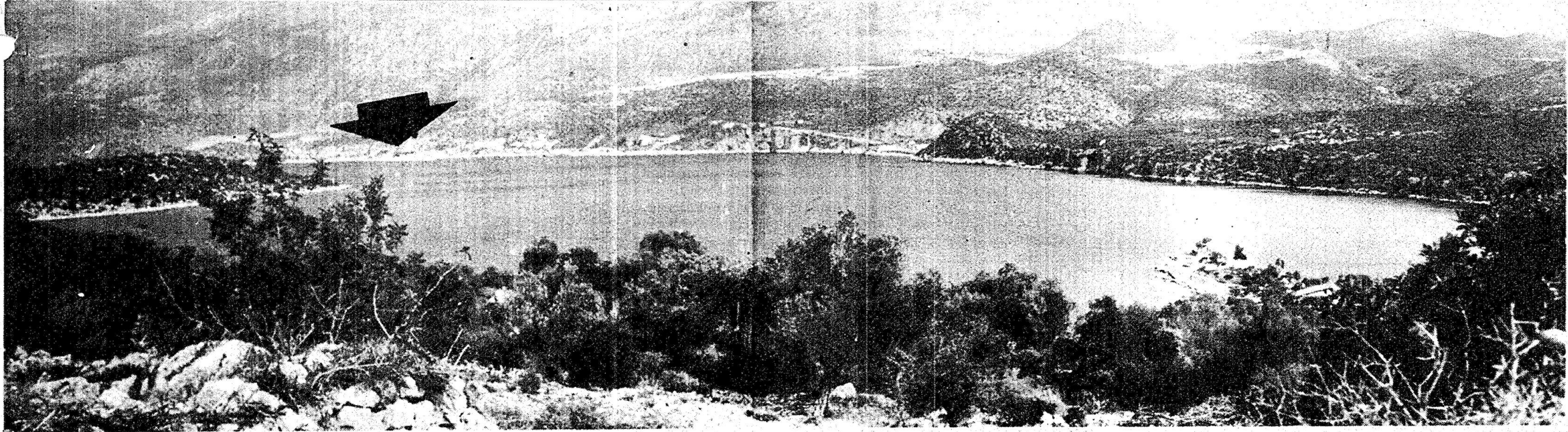
Bu konuda yapılacak araştırmalar ve alınacak önlemler tek bir kuruluşun boyutlarını aşmaktadır. Aynı ayrı bakanlıklara bağlı, aynı ayrı kuruluşlar ve laboratuvarların koordineli bir şekilde çalışması gerekmektedir. Ama ne var ki bu konuda en yetkili olması gereken kuruluşların büyük bir kısmı, henüz zirai mücadelede kapsamlı bir şekilde varlığını ve işlevini bile bilmemektedir. Hatta zaman zaman "Biraz böcek için genel müdürlük kuruluş mu?" şeklinde eleştirileri bile kulağıma gelmektedir.

Şu halde yapılacak ilk iş, önce ilgili ve yetkili kuruluşlarla, kamunun bu konudaki bilgi noksanını tamamlamak, kamunun piyasa taleplerinde, ilaç bakiyelerinin bir ölçü olarak yer almasını sağlamak gerekmektedir. Ancak bu taleplerin ilgili kuruluşlar üzerinde yaratacağı baskı, ciddi önlemler alınmasını ve bu önlemlerin sürekliliğini sağlayabilir.

Zirai Mücadele Kuruluşlarının çiftçiyi en uygun zamanda, en uygun ilacı, en uygun dozda atmaya yönlendirmesi, belediyelerin toptancı hallerinde yapacakları kontroller ve bunların sonucu saptanacak bakiye miktarları ve toleranslar üzerinde bakiye içeren sebze ve meyvelerin satışının engellenmesi, devletçe alınabilecek önlemlerin başlıcaları olabilir. Bu arada tüketicinin sebze ve meyveleri bol su ile yıkamadan kullanmaması, tatlarda ve kokularda bir değişiklik gözlemlerini, ilgili laboratuvarlara intikal ettirmeleri, pazar taleplerinde belli bir miktar hastalık ve böcek zararına tolerans göstermeleri gerekir. Bu arada, ilacı zirai mücadelede tamamen vazgeçmenin olanaksız olduğu da unutulmamalıdır.

Bu aşamada Zirai Mücadele Kuruluşlarının bugüne kadar hep üreticiye yönelik eğitim çalışmalarını, radyo, televizyon ve çeşitli yayınlarını tüketici ve ilgili kuruluşlara yönlendirerek kamuyu bilgilendirmesi gerekmektedir. Çünkü, hiçbir toplum kendini tehdit eden bir tehlikenin boyutları ve nitelikleri hakkında bilgi sahibi olmadan ondan korunamaz, alınacak önlemleri ciddiye almaz.

S.S.K. KAŞ MÜHENDİSLER TATİL KÖYÜ KOÖPERATİFİ



TURİZME YENİ AÇILMAKTA OLAN KAŞ VE YÖRESİNDE SAKİN VE DOĞAYLA İÇİÇE BİR YAŞAMI AYDINLARIMIZA SUNMAK İSTİYORUZ

Ayrıntılı bilgi ve broşür için aşağıdaki adreslere başvurunuz.

Merkez Büro: Nispetiye Cad. Tören Sok. Tümer Ap. B.Blok D.16 LEVENT/İSTANBUL Tel: 169 65 22

Şube: Ali Çetinkaya Cad. Bayram Alkan İşhanı Kat: 2 No: 11 Antalya. Tel: 9.311. 24 295

8 Ay deniz sezonu bulunan yörede her çeşit deniz ve kara avı olanağına sahip olacaksınız
5000 Yıllık bir tarihi barındıran kıyılarda nüfus patlaması ve rahatsız edici sosyal eğilimlerden uzak, nezih bir ortam bulacaksınız.

Kaş ilçesi ile aynı belediye sınırları içinde her çeşit altyapı hizmetinden yararlanarak; tatil yaparken sosyal olanaklara yakın olmanın rahatlığını duyacaksınız.

Güneydoğu ve Batı yönlerinden esen rahatsız edici rüzgarlardan uzak cennet gibi bir koyda ve 940 dönüm orman alanı içinde, Akdeniz mavisini ve yeşilini yaşayacaksınız.

Sonuç olarak tatil köyümüzde 20. yüzyılda bir Türk aydınının hakettiği dinlenme ve huzur ortamına kavuşacaksınız.

Doç. Dr. Haluk Gerçek

Baştarafı 1. sayfa

tadır.

1- Plan, ulaşım sistemi aracılığı ile kentin gelecekteki arazi kullanım yapısını ve gelişmesini yönlendirme amacını taşımaktadır.

2- Plan, kentin ulaşım sistemlerini, özel otomobil kullanımının en aza indirgen, toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sistemi ile karşılamayı amaçlamaktadır.

Kişisel olarak bu iki temel politikanın da gerekli ve uygun olduğu kanısındayım. İstanbul kentinin özelliklerini gözönünde tutarak, bu politikaları dayanan çeşitli ulaşım planları üretmek olasıdır. Sayın Çeçener'in önerisi bunlardan biri olarak değerlendirilebilir. Ben, bunda, bu önerinin ayrıntıları üzerinde durmak yerine, ESSEN Planı adı altında hazırlanan ve İstanbul'un ulaşımını bir otoyol ağı üzerine oturtan plana alternatif olabilecek, sağlıklı bir ulaşım sisteminin yapılması gereken çizgileri belirtmek istiyorum. Diğer bir deyimle, ESSEN Planının bir ucundan uygulama alanına sokulmaya

başlandığını da gözönünde tutarak, temel sorun, bu plana alternatif bir planın (ya da plan önerilerinin) hızla geliştirilmesidir. Bu kısımda vurgulamak istediğim noktaları şöyle sıralayabilirim:

- Alternatif ulaşım planı, çabuk hazırlama ön koşulu da gözönünde bulundurulduğunda, bugüne dek pek önerilmemiş, tartışmaya açık ve öznel (subjektif) varsayım ve izlenimlere dayanmak yerine mümkün olduğu kadar doğruluğu ve gerekliliği kabul edilmiş, genel çözüm biçimlerine dayandırılmalıdır. Bu açıdan bakıldığında, İstanbul gibi nüfusu 6 milyon geçmiş bir kentte bir metronun gerekliliği kaçınılmaz olarak ortadadır. Bugüne dek değişik nedenlerle yapılmış olan ulaşım etütlerinde metronun güzergahı da saptanmıştır. Yolculuk istemlerinin yoğunluğu artık Yenikapı'da başlayıp Levent dolayında biten bir güney-kuzey metrosunu kaçınılmaz kılmaktadır.

- Metro'ya ek olarak ve onunla entegre olacak biçimde plan-

lanan ve yapımı başlayan Aksaray - Ferhatpaşa hafif metro sistemi alternatif planda yer almaktadır.

- Kentin toplu taşıma sisteminin belkemiğini oluşturacak olan raylı sistemin üçüncü ögesi ise, kuşkusuz, Boğaz geçişinde bir demiryolu tüneli ile birbirlerine bağlanacak Halkalı - Gebze banliyö sistemidir.

- Boğazın iki yakası arasında, olanaklar ölçüsünde kullanılmak üzere, taşıma kapasitesi yükseltilemiş deniz taşımacılığı ile kara ulaştırma sistemlerinin yükünü azaltmak olasıdır.

- Bu toplu taşıma sistemlerini tamamlamak ve beslemek üzere mevcut otobüs ve minibüs hatlarının yeniden düzenlenmesi, kentin çekirdek bölgelerinde özel oto trafiğinden arındırılmış bölgeler oluşturulması, bunun için çekirdek bölgeler çevresinde otoparklar oluşturulması gibi entegre bir ulaşım sisteminin tamamlanması öğeler alternatif ulaşımında yer almaktadır.

Bu açıdan bakıldığında önerilen ulaşım planı olumlu bir yaklaşımla hazırlanmıştır. Ayrıntılar üzerinde kuşkusuz tartışılabilir. Örneğin otobüs ringlerinin sayısı ve büyüklükleri, bunlar arasındaki aktarma sorunları, Haydarpaşa ve Sirkeci'deki demiryolu anahat terminallerinin Gebze ve Küçükçekmece'ye alınması gibi... Ancak bunlar planın genel politikasını değiştirmeyen ayrıntılardır, ve uygun çözümler bulunabilir. Önemli olan İstanbul kentinin fiziksel ve tarihsel yapısı ile uyumlu ulaşım gereksinimlerini ekonomik ve sağlıklı biçimde karşılayacak, toplu taşımaya dayalı entegre bir ulaşım sisteminin gerçekleştirilmesi. Böyle bir sistem içinde de, kanımca, otoyollara, yeni Boğaz köprülerine yer olmamalıdır.

Dönüm noktası

Baştarafı 1. sayfa

şim tünelinden meydana geleceğini belirtiyor. Raporun önemli gördüğü konulardan biri de, Türkiye'deki "Yabancı Yatırımlarla İlgili Mevzuatın" değişmeyeceğini garanti edilmesidir.

Niyet mektubunun ardından Temmuz 1986'da yapılan ön anlaşmanın önemli maddelerinden biri sine göre; 3. Boğaz Köprüsü'nün ya pımı mümkün değil. Ancak basın da yer alan haberlere göre de 3. Boğaz Köprüsü için bir İngiliz firmasından söz ediliyor. Akla hemen bi piyasası kızıştırmasının hazırlandığı geliyor.

On anlaşmanın diğer bir maddesi sine göre de esas olarak motorlu taşıma hizmet eden ve şirkete verilecek imtiyazla işletilecek olan tüp geçi içindeki hafif metro sistemi Belediye'ye ayrıca kiralanacak.

Tarihi yarımada'nın en önemli tarihi ve kültürel birikimlerin bulunduğu Eminönü bölgesi, Sur bölgesi, bağlantıları nedeniyle büyük ölçüde tahrip olma tehlikesi altında bulunduğundan, raporun ve ön anlaşmanın her satırından rahatlıkla anlaşılabilir.

Edindiğimiz bilgiye göre ÖN ANLAŞMA Belediye Başkanlığı ve Maliye Bakanlığı yetkililerince imzalanmış olup, halen DPT önünde bulunmaktadır.

Yolcu taşımacılığı imtiyazı 6 Kasım 1869 tarihli sözleşmeyle 42 yıllığına Fransız mühendisi Henri Gavan ve bir İngiliz şirketine verildi.

•Deniz Taşımacılığı: Kabataş/Üsküdar Köprü/Boğaz hattı yolcu taşımacılığı imtiyazı 20 yıl süreyle 1852'de, saray erkani, mülki yetkililer, tüccar ve sarrafların ortaklığından oluşan Şirket-i Hayriye'ye verildi.

1 Temmuz

Baştarafı 1. sayfa

•Kullanım hakkı süresinin bugünkü verilere göre 30 yıl olacağı düşünülmektedir.

•Mevcut köprünün, halen inşaat halinde olan ikinci köprünün ve planlanan tünelin dışında başka hiç bir bağlantı inşaa edilmeyecektir.

•Tüneli kullananlardan tahsil edilecek geçiş ücretleri şirket tarafından serbestçe tesbit edilecektir.

•Ayrıca hafif metro sistemi çift taraflı olacak, tren vagonu çekebilecek şekilde projelendirilecek ve inşa edilecektir. Hafif metro sistemi için yapılacak tüp, şirkete yapılacak anlaşmada belirlenecek bedel karşılığında Belediye'ye kiralanacaktır.

•BOUYGUES ve Şirket arasında imzalanacak olan inşaat kontratının taslağı maliyet + kar ve target prensibi üzerine kurulu olacaktır. Bu hedefe ilişkin değerlendirme ilk etüdlere göre en az 2.700 milyon Fransız Frangıdır.

•Çalışmalar 1987 yılının başlarında başlatılarak, tünel 1991-93 Ocak günü trafiğe açılacaktır. Bu ön anlaşma 31 Aralık 1986'ya kadar geçerliliğini koruyacak ve her iki tarafın anlaşması şartıyla uzatılabilecektir.

Besim Çeçener

Baştarafı 1. sayfa

kent Genel Ulaşım Planı'nın oluşturulması ve uygulanması kadar gelecek uzun süre içinde, var olan ulaşım olanaklarından yararlanma ve bugüne kadar yapılmış çalışmaların ortaya koyduğu kentsel alanların kullanımı ile ilgili bazı genel doğruların çıkış noktası olarak kabul eden "İstanbul Anakent Genel Ulaşım Planı ile ilgili Bir Düzenleme Önerime" sayın uzmanlarca getirilen yapıcı eleştirilere öncelikle teşekkür ederim. Bu yapıcı eleştiriler, öneri yazımın yapısını kaygısı ile, bazı önemli hususlar üzerinde yeterince durulmuş olduğumu anımsatması açısından yararlı olmuştur.

Öncelikle, yazımın sonunda da belirttiğim gibi, önerim bir "İstanbul Anakent Genel Ulaşım Planı Önerisi" değildir. Böyle bir planın, İstanbul'da bulunan 1/5000 ölçekli nazım imar planı olmadan yapılmasına kesin olarak karşıyım. Benim önerim, "var olanlardan sadece bir bölümünün DÜZENLENMESİDİR". Kuşkusuz bu düzenlemede, halen başlamış olan ve yapılmış benimden uygun bulduğum, geleceğe yönelik girişimler var kabul edilmiştir.

Önerim tümüyle toplu taşımacılığa dayanmakta, ancak toplu taşımacılığında bir bölümünü ele almaktadır. Dolayısıyla, ele alınmayan radyal toplu taşıma olanakları ile pekiştirilmesi halinde, sayın uzmanların bazı kaygılarına çözüm getirilebileceği kanısımı taşımaktayım. Ayrıca, "ele alınmakla birlikte özel taşımacılık yok kabul edilemez". Hatta bu konuda kısıtlayıcı herhangi bir koşul da getirilmemiştir. İnancımca göre, toplu taşımaya getirecek yüksek taşıma kapasitesi, özel oto taşımasına çok büyük bir rahatlama sağlayacak, bu taşımacılık en azından kazanacağı hız dolayısıyla ile, bugünkü kapasitenin üzerine çıkacaktır. Örneğin, 1. Boğaz Köprüsü'nün % 5-8 arasında olduğu saptanan şehirlerarası trafiği, 11. Boğaz Köprüsüne alımp 1. Çevre yolunun birer izi şehiriçi otobüsüne ayrılmış ile, özel otolar belirgin şekilde hız kazanacaktır. Bu hız ise, özel otoların köprüden geçme oranına, bu köprüden arındırılan şehirlerarası trafiğinin % 5-8 oranından çok daha yüksek oranda yansımına olanaak sağlayacaktır. Aynı şeyleri, önerdiğimiz 18 adet ring içinde söylemek olasıdır.

Değirmek istediğim ikinci önemli nokta, tüp geçidin yeri hususundadır. Öncelikle, tüp geçidin sadece elektrikli trene ait olması hususunda sayın uzmanlarla aynı görüşü paylaştığımızı görmekten duyduğum mutluluğu belirtmek isterim. Suriçi bölgesinin transit oto trafiğinden arındırılması zorunluluğu açık bir gerçektir, tüp geçit ve tarihi bölgeye güçlü bir oto trafiğinin sokulması çok yanlış bir kabuldür. Bu açıdan İstanbul Belediye yetkililerinin Fransız kuruluşları ile yap-işlet-devret yönetimi üzerine görüşmelerini yaptığı ve oto trafiğini esas alan projeye karşı çıkılmasından yanayım.

Tren tüp geçidinin, Söğütöçme-Üsküdar İskelesi-Sirkeci güzergahına alınması halinde karşı değilim. Ancak, maliyet hesaplarına getireceği çok yüksek rakamlara karşın, sağlayacağı yarar açısından kaygı duymaktayım. Üsküdar İskele Meydanı, Ümraniye ötelere ulaşan geniş bir alanın boşalma noktasıdır. Meydanın problemi, kaldıramadığı bu insan trafiğidir. Çözümü ise, meydanın bu yoğun trafiğinin başka noktalardan boşaltılmasıdır. Oysa, önerilen tüp geçit, banliyö treninin Gebze'den itibaren topladığı yolcuya ek olarak, Üsküdar İskele Meydanı yükünü de alması ön görüldü. Benim bu hususta iki aşılardan kaygım var. Birincisi, trenin bu meydana geçişi, Üsküdar'ın kangrenleşen trafiğini çözmekle, aslında bugün vapur ile rahatça çözülen dağıtım ortak olmaktadır. Sorun vapurdadır. Şayet, bu güzergah Bağlarbaşı Meydanından geçerek, Ümraniyeden gelenleri bu noktadan alabilir ve buraya bırakabilirse, yararlı olma olasılığı vardır. (Ancak, benim önerimde de bu sorunun çözülmediğini belirtmek isterim.)

İkinci kaygım, banliyö treninin taşıma kapasitesi ile ilgilidir. Banliyö treni bir yönde, 5 dakikada bir 2000 kişi taşıy. 4 saatte ise 96 000 kişi. Kaygım, trenin bu kapasitesinin Gebze ile Söğütöçme arasında dolacağı, Üsküdar'dan sağlanacağı düşünülen 50-60 000 kişilik talebe cevap veremeyeceği hususundadır.

Ayrıca, Ahırkapı Burnundan Boğaz'ın dip akıntısına verilecek pis suların önüne yapılacak bir tüp geçidin, Karadeniz'e ulaşacağı varsayılın bu pis suların, Boğaz üst akıntısına katılmasına neden olarak, önemli bir çevre kirlenmesine yol açacağı olasılığı, üzerinde durulması zorunlu bir husustur.

Sayın uzmanların, 11. çevre yolunun şehiriçi oto trafiğine doğrudan katılma zorunluluğu hususundaki görüşlerine katılma olası değildir. Kentin kuzey gelişmesini önlemek, İstanbul nazım imar planının baş kabullerinden biridir. O nedenle, 11. Çevreyolu, ancak, doğuda Kozayağ'ından, batıda Bakırköy-İncirli'den, 1. Çevreyolu-na bağlanmak ve bu bağlantı ile şehiriçi trafiğine katılmak zorunluluğundadır.

Bu hususların dışında, sayın uzmanların yapıcı bulduğum diğer tüp uyarlarına katılır, teşekkür ederim.

Ekrem önal TCDD Genel Müdürlüğüne atandı

Devlet Demiryolları İşletmesi Yönetim Kurulu Başkanlığı ve Genel Müdürlüğüne Denizcilik Bankası Gn. Müdürü Ekrem Önal atandı.

1949'da Erzurum'da doğan Önal, orta öğrenimini Ankara'da Yıldırım Beyazıt Lisesinde tamamladı. 1972'de Siyasal Bilgiler Fakültesi'nin İktisat ve Maliye Bölümü'nden mezun oldu. Önce SSK'da görev alan Ekrem Önal, 1974'de Merkez Bankası Müfettişliğine geçti. Aynı kuruluşun Kambyo Bölümü'nde, Konsolidasyon ve Anlaşmalar Müdürlüğü'nde çalıştı.

Son olarak, 1984'te, Denizcilik Bankası TAŞ Yönetim Kurulu Başkanlığı ve Genel Müdürlüğü'ne getirilmiş bulunuyordu.

Nadir Yayla

Baştarafı 1. sayfa

değil.

Her şeyden önce Sayın Çeçener'in yazısının başında değindiği gibi, İstanbul'da ulaşım ile ilgili bugünkü uygulamalar genelde ileride dönük gelişmeleri esas alan, ayrıntılı bir inceleme ile tartışılmanın sonucu ortaya çıkmış bir modele dayandırılmamıştır. Çok büyük harcamaları gerektirecek olan ulaşım yatırımlarının şehrin gelişimi ve topluma getireceği yarar ile zararlar yeterince değerlendirilmeden daha çok karayolu ulaşımına dayalı çözümlere gidilmektedir. Örnek olmak üzere, bugünlüklerde çok sözü edilen 3. Boğaz Köprüsü ve bunun şehrin merkez bölgesinde gelecek olan otoyol karakterindeki karayolunun otomobil kullanımını körükleyeceği açık olduğu gibi, bu tüp üzerindeki hızlı trafiğin çevre üzerindeki olumsuz etkileri de fazla olacaktır. Dolayısıyla böyle bir projeye ayrıntılı bir değerlendirme yapılmadan katılmak mümkün değildir.

Hemen herkesce kabul edileceği gibi bugün İstanbul için ileriye dönük gelişmeleri nazara alarak hazırlanmış bir nazım plan yoktur. Ulaşımın doğrudan ilişkili çok önemli arazi kullanım kararları, bir şehrin hayatı nazara alındığında fevkalade küçük kalacak bir süre için iktidari elinde tutan az sayıdaki bir grupça, hatta tek kişi tarafından kolaylıkla alınabilecektir ve uygulamaya geçilebilmektedir. Başka bir deyişle, kısa süre sonra nüfusu 10 milyona ulaşacak, pek çok Avrupa devletinden daha kalabalık, özellikleri ile ülke için özel yer olan bir şehrin kaderi uzman olmayan kişilerin yüzeysel ve sezişyeye dayalı kararları ile çizilebilmektedir. Böyle bir uygulamaya iştirak hernalde mümkün değildir.

Sayın Çeçener'in önerisi raylı ulaşım ile denizyolu ulaşımını gözardı etmemekle birlikte daha çok karayolu taşıması ağırlıklı olacaktır. Önerisinin esasını teşkil eden 18 adet otobüs ringinin bazıları uzunluğunda fazla olup bu gibi ringlerin orta bölgelerinde oturanlar için ringi ulaşmada ayrı bir karayolu taşıtım kullanmak zorunlu olacaktır. Bu da küçük kapasiteli karayolu sistemlerini bir bakıma tesvik demektir. Çok sayıdaki ringin bir diğer sonucu, ring içine ulaşan otobüs hatlarının zayıf tutulmaları halinde, şehir bütününde yolların daha

Prof. Dr. Güngör Evren

Baştarafı 1. sayfa

rek sözleriyle başlamak istiyorum. Öneriyi hazırlayan Sayın Çeçener'e de teşekkürlerimi sunarım.

Öneriyi özellikle yaklaşımı ve kentsel ulaşımın temel ilkeleri açısından değerlendirmek istiyorum. İstanbul'un ulaşım sorununu bu öneri çerçevesinde tümüyle çözüme kavuşturmak olası değil. Sanıyorum ki, önerinin böyle bir savı da yok. Yine de öneri somut bir tartışmaya olanak sağlayacak öğeler taşıyor.

Öncelikle, öneri özel otomobil kullanımını yadsımaksızın, İstanbul'un ulaşımının toplu taşıma ağırlıklı bir sistemle çözüme kavuşabileceği yaklaşımıyla doğru yolu gösteriyor. Yani, taşıtlara nasıl yol açabiliriz yerine, İstanbul'da yaşayan insanların sağlıklı ulaşım olanağını nasıl sağlayabiliriz sorusunu ortaya koyuyor.

İstanbul'un arazi kullanımındaki gelişmeleri saytararak çözüm arayışına girişiliyoruz. Elbette çok doğru ve doğal bir çıkış noktası. Ne var ki, çoğu kez bu doğal gereğin göz ardı edildiğini tanık olduğumuz için, önerinin bu özelliğini belirtmekte yarar görüyorum.

Ulaşım sisteminin temel öğeleri olarak, banliyö hatları, İkinci Boğaz Köprüsü'nün devreye girmesinden sonra, birinci Boğaz Köprüsü'nden ayrılmak özel otobüs yolları ve yeni hat önerileri ile tamamlanmış deniz taşımacılığı alınıyor. Bunları da ulaşım sisteminin oluşumunda toplu taşımacılığın güçlü desteğini sağlama amacının göstergeleri olarak değerlendiriyorum.

Ayrıca, özel otomobil kullanımının, otomobillerini merkez dışında kurulumak oto parklara bırakarak toplu taşıma araçlarıyla kent merkezine erişmelerinin öngörülmesi, bir çok örneğini bildiğimiz, özel araba kullanımını kentsel ulaşım koşullarıyla uyumlaştıran yararlı bir uygulamadır.

Genel çerçevede olumlu bu hususların yanında, öneride yanıtı bulamadığım ya da açıkça yanıtlanmayan bazı sorunlar var.

Kent merkezine yaklaşım olanaklarının sağlandığını varsayalım. Merkezde girerek son noktaya varış (ya da karşıt olarak merkezden çevreye doğru ulaşım) hangi olanaklarla sağlanacaktır? Kentsel ulaşımın çözümü güç bir sorununun altından diğer otobüs ringleri ile kalkınması olası değil.

Çok yüksek kapasiteli ve yaygın olarak kullanılan adıyla metro ya da içerecek gerek son noktaya varış (ya da karşıt olarak merkezden çevreye doğru ulaşım) hangi olanaklarla sağlanacaktır? Kentsel ulaşımın çözümü güç bir sorununun altından diğer otobüs ringleri ile kalkınması olası değil.

Gerçekte, öneride metro vardır. Fakat anlaşıldığı kadariyle, yıllardır sözü edildiği halde bugün sözü edilmekten bile vazgeçilen metronun yakın gelecekte yapılması şansı bulunmadığı düşünüldükçe, ileri aşamalarda gerçekleştirilebileceği varsayılmalıdır. Ben ise, burada metrosuz İstanbul Ulaşım sorusunun çözümleneceğini vurgulamak istiyorum.

Ayrıca, yalnız Yenikapı'dan başlayıp Levent ya da ötesine uzanan bir hatın yeterliliğini belirtmekte yarar görüyorum. Çünkü, İstanbul'un metro ağına gereksinimi var

Öneride Kuzey-Güney metro hattının yapımına kadar, minyatür Karaköy-Tünel metrosu ile bağlantılı olarak yüzyüden İstiklal Caddesini geçerek Taksim ötesine uzanan bir hızlı tramvay öngörülmektedir. Bu, doğrudan metroyu içermeyen bir çözümün çelişkisi olmaktadır? Çünkü, Tünel hattının kapasitesi, besleyeceği hızlı tramvayın kapasitesi ile uyumsuz bir darboğaz olacaktır. İkincisi, önerilen hızlı tramvay, özellikle Taksim'den sonra yol olanakları ile bağda-

Şayın Çeçener'in önerisi üzerinde yapmaya çalıştığım değerlendirmenim şimdiden ortaya çıkardığı, bana göre, çok önemli bir sonuç var: ne henüz 2. si tamamlanmadan yapımından söz edilen 3. Boğaz Köprüsü'nün de Essen Planı adıyla tanıdığımız planın İstanbul'un ulaşım sorununun çözümünde yeri bulunmamaktadır.

Deniz taşıması hakkındaki düşüncelere bütünü ile iştirak olunmaktadır. Ancak, Asya yakasında Bakırköy'de başlayan kıyı deniz taşıması ile Karaköy - Eminönü bölgesine getirilecek çok sayıdaki yolcunun iç bölgelere taşınması da düşünülmelidir.

Yolcuların hızlı bir şekilde dağıtım ancak metro gibi bir sistem ile olabilir.

Sonuç olarak, Sayın Besim Çeçener'in İstanbul'un ulaşım sorununa getirdiği öneri tartışmaya açık ve daha ayrıntılı incelemeleri gerektiren bazı noktalar taşımasına rağmen genelde olumlu görülmektedir. Öneri belli bir süre için karayolu ağırlıklı taşımayı öngörmekte olup, bunun sakıncaları sayın Çeçener, tarafından yazısı içinde vurgulanmıştır.

T.M.M.O.B İSTANBUL ŞUBESİ İNŞAAT AJANDA MÜHENDİSLERİ ODASI 1987

1986 oda aidatlarını ödeyenlere ücretsiz verilmektedir.

VURGU

Baştarafı 4. sayfa

ayn, kendi içinde bütünlüğü olan bir yapıya kavuşturulmalıdır. Belirli büyüklükten sonra yapılarda şantiye şefi olarak ve diğer fenni sorumluların koordinatörü niteliğinde fenni sorumluluk düzeni kurulmalıdır.

İmar yasasında yapılacak düzenleme ile Odaların 1960'lı yıllardan beri uğraş konusu olan Ortak Mesleki Denetim Uygulaması (OMDU) proje ve uygulama aşamaları için yasal statüye oturtulmalıdır. Belediyelerle Odaların işbirliği çerçevesinde imar ve yapı denetimi sağlanmalıdır.

Sonuç olarak bilimsel emeğe ve teknik eleman emeğine nitelikli, araştırmacı, üretim süreçlerini etkileyen ve yönlendiren toplumsal bir kurum verilmelidir. Ülkemiz gelenik, kentlerimiz iman, alt yapısı, ulaşımı ve sağlıksız bir çevre oluşumu ile çapıştıktan ve yapılmış depremin ilk vurusunda yerli bir olmaktan ancak böyle kurtulabilir.

Sosyo-Ekonomik yapısı, üretim ve tüketim süreci ile planlamadan yoksun bir toplumsallık yapıda bu konum sağlanabilir mi? Ya da nasıl sağlanır? Bu soruların cevaplarını da teknik elemanlar önyargısız ve nesnel olarak aramalıdır.

Cumhuriyet

Baştarafı 1. sayfa

•Deniz Taşımacılığı: Şirket-i Hayriye'nin imtiyaz süresi ara sözleşmelerle 1954'e dek uzatıldı.

•Tünel: İstanbul Türk Anonim Tünel Şirketi'nin Satın Alınması: 12.6.1939 tarih ve 3643 sayılı kanunla 175.000 Türk Lirasına

İstanbul tarihi

•Tünel İşletme İmtiyazı: Beyoğlu/Galata arası tünel inşaatı ve

Proje, tünel ve işe platform

kolon ve perde donatı tabloları

Kıyamet günü

Başarılı 2. sayfa

• Hiç kimse, yapıp kül olmuş, doğası öldürücü ısılarla ısıtılmış ve atmosferi zehirlenmiş bir dünyada yaşamını sürdürmenin neye yarayacağı sorusuna karşılık veremiyor.

• Bir atom savaşından sonra yaşama şansı olduğu aldatmacası, nükleer silahların kullanımını önleme istemini zayıflatıyor ve bunların kullanımına karşı direnme gücünü azaltarak sözde bir güvence duygusuna ve bir atom savaşının olanaklı olduğuna alışkanlık yaratıyor.

• Bizler, devletin bu konudaki programlarını yalnızca halkın varlığının havaya savrulması olarak değil, aynı zamanda politik curesizliğin tehlikeli sonucu olarak görüyoruz.

"Bizler kendimizi, güvenlik ve korunma konusunda boş hayaller yaratılmasına karşı çıkmakla sorumlu görüyor ve bir atom savaşının sonuçlarından korunmak için mimari olarak hiçbir şeyin yapılamayacağı söylemeyi sorumluluk olarak kabul ediyoruz."

"Bir atom savaş tehlikesine karşı 'sığınak' yapımını barışa değil, tam tersi bir atom savaş hazırlığına hizmet olarak görüyoruz."

Mimarların açıklamasından bir yıl sonra, "sığınaklar ve atom savaşı" Frankfurt Belediye Meclisinde saatlerce süren toplantılara konu oldu. "Sığınaklara karşı Mimar, Mühendis ve Frankfurtlular Girişimi"nin açıklaması bu toplantılarda tartışıldı. Yapılan tartışmalar gazetelerde geniş yer aldı.

Alarm Sirenleri
rüzgarlar mı ağaçlarda inleyen
ağaçlar mı yoksa geceler boyu bu
sonbahar?

güller de ne güzel açıldı geçti
ömrümüzden

şimdi, deniz kıyıların mavi türküsünü
özlüyor anılar

soruyor; geriye ne kaldı o günlerden?
kan ve gözyaşı kaç nice yerde hâlâ
sirenler, canavar düdükları geliyor

şehirlerimizden?

Geçtiğimiz aylarda, "Atom Ölümlüne Karşı Frankfurtlu Doktorlar Girişimi" bir açıklama yaptı. 40 yıl önce tam bugün Frankfurt kül ve yıkıntılar içindeydi. Çünkü, pek çokları susmuştu. O günleri göz önüne getirdiğimizde, bugün verilen alarm sirenleri insanlarla alay etmek oluyor. Son savaşı yaşayanlar veya onların anlatıtlarının duyuları, sivil halk için sığınacak bir yer olmadığını bilir. İnsanlar sığınaklarda boğularak öldü, çünkü havanın oksijeni atılan bombaların ateş fırtınaları tarafından tüketildi.

Çoğu diri diri bodurlara gömüldü. Bunlara rağmen hayatta kalanlar ise, kör kursunların ve mayınların tehdidi altındaydı. Bütün bu olanlar "konvansiyonel" bir savaşa oldu. Bugün modern silahların yoketme gücü defalarca arttı. Gelecek savaşın nasıl görüneceğini tasavvur etmek bile olanaksız. Alarm sirenleri son savaşa on binlerce insanı koruyamadı ve gelecek bir savaş durumunda da milyonlarca insanı koruyamayacak. Bu alarm sirenleri bir atom savaşına psikolojik hazırlıktır ve sahte bir güvenlik aldatmacasıdır.

Alman Televizyonunda yayınlanan, "Bir atom savaşından sonra dünyamızın görünümü" konulu bilimsel verilere dayalı bir kurgu filmde "Yeryüzünde bir atom savaşının yıkımları dışında bir şey kalamayacak. Onuncu gün dünyayı buzullar kaplayacak. Gece olacak ve soğuk hüküm sürecektir... İksiz kalan yeryüzü ölecek, çöller de donacak. Bu kış üç ila altı yıl sürecektir. Belki kışta köşede hayatta kalmış insanlar olacak, ama hayatta kalanlar yaşadıklarına pısmın olacaklar" deniliyordu. İşte yöneticiler için yapılan sığınaklar. Ama akla bir soru geliyor: Bir atom savaşından geriye yönetilecek bir şey kalacak mı?

Koruyucu Kent

Başarılı 3. sayfa

rünürde farklı bir yaklaşım etkisi yatmasına rağmen, her iki yöntem de aynı sonuçları doğurdu. 1960'ların ortalarında başlayan yenileme girişimleri tam bir fiyasko ile sona erdi. Bölgenin viranlaşması aynı hızla devam etti. Her yıl ancak çok az sayda yapı, yüksek maliyetlerle yenilenebildi. Birçok ev boşaltıldı, yıkım beklentisi içinde yıllarca boş bırakıldı. Kullanılabilir yapı bölümleri anlamsızca yok edildi. Semt sakinlerinin büyük kısmı yerlerinden oldu. Gücü olanlar başka bölgelere göçtüler. İşsiz, fakir, ve yaşlılar ile yabancılar kaldı geride. Daha sonra bu eski, harap ve yıkıma bekleyen evlere, geçici bir süre barınmaları için, yabancı işçiler yerleştirildiler. Bölgenin sosyal yapısı değişimlere uğradı. 1960'larda bir işçi semti olarak bilinen bölgede, 1980'de oturanların sosyal konumları şöyle idi. % 25'i bölgeyi terk etmeyen, yarıya yaşlı 1-2 kişilik Alman aileler % 25'i 1970'den sonra bölgeye yerleşen gençler, % 50'si çok çocuklu, yabancı işçi aileleri.

Yeniden geliştirim planları savaşta daha fazla tahribat yarattı Kreuzberg'de. Gerçekleştirilmiş olan uygulamalar, bu projenin kentte yarattığı tahribatın çarpıcı kanıtları olarak kaldılar. Bu süreci yaşayan kent halkının zihninde, "iyileştirme" sözü, "kentin tahribi" olarak algılanır oldu. Bu uygulamadan etkilenenlerin hoşnutsuzlukları giderek protestolara ve direnişlere döndü. 1978'e gelindiğinde, Batı Berlin'de 10.000 eski konut yıkım için boş bekletilirken, 80.000 kişi kiralık konut aramaktaydı. Bu durum protesto ve direnişleri konut işgaline dönüştürdü.

Bu, yeniden yenileştirme politikasının tam anlamı ile iflasi idi. 1979'da Berlin Eyalet Meclisi, geleneksel planlama araçlarının kenti kurtarmaya yeterli olmadığını kabul ederek, yeni yöntem ve araçlar geliştirilmesi amacıyla IBA'nın kurulmasına karar verdi. IBA, zilli-yeti Eyalet Hükümeti'nde bulunan özel bir şirket statüsünde idi. Bün-yesinde 80 eleman çalışıyordu. IBA bizzat inşaat yapmaya yetkili değildi. Görevi, yeni kent yenileme yöntemi oluşturmak, bu amaç doğrultusunda gerekli araştırmaları yapmak, öneriler geliştirmek, planlama yapmak, yarışmalar düzenlemek ve gerekli koordinasyonu sağlamak idi.

IBA baştan beri, kentin, onu kullananlara aykırı bir biçimde kurtulmasının mümkün olmadığını inanıyordu. Bu nedenle Kreuzberg'de oturan ve çalışanlarla ilişki kurmaya çalıştı. Kiracı toplantılarına katılmakla işe başlayan IBA, ilkin şüpheli ve soğuk bir tutumla karşılaştı. Bölge halkının güvenini kazanmak kolay değildi. Ya-

şadıkları deneyler onlara, kent yenileme adına yapılan her girişime karşı şüpheli ve güvensiz olmayı öğretmişti. Sonunda IBA, o zamana kadar yürütülen yenileme politikasını devam ettirmek niyetinde olmadıkları konusunda bölge halkını ikna etmeyi ve aralarında sağlıklı bir iletişim ve işbirliği kurmayı başardı. Birlikte çalışarak, kaynağında kentin tarihine karşı direnişin yattığı, yepyeni bir kent yenileme yöntemi oluşturdular. Bu yöntem orada oturanların ve çalışanların gücüne güvenecek, gücünü onların gücünden alacaktı. Geleneksel planlama yöntemlerinden temeldeki farkı, etkilenenlerin deneyiminin karar almada temeli oluşturması idi.

Şimdi sıra, bu yeni yöntemi yöneticilere kabul ettirebilmekteydi. Bu o kadar kolay olmadı. Gerçi IBA Eyalet Meclisi tarafından kurulmuş ve görevlendirilmişti. Ama bu, yönetimle olan ilişkisinin sorunsuz yürümesi için yeterli bir neden değildi. IBA zaman zaman yöneticilerle ters düştü, çatıştı. IBA sorumlusu Prof. Hardt-Walther Hämmerlin ifade ettiği gibi; "IBA'nın yönetimle olan ilişkisi yetersiz bir yapı üzerine kurulmuş durumda; karşılıklı ilişki yetersiz bir yapı üzerine kurulmuş durumda; karşılıklı ilişkiler gerilimlerle dolu" idi. Bu arada bölgede, geliştirilen yeni yöntemle ilişkin örgütlenmeler de oluşuyordu. Bu örgütlenmeler, kiracıların mülk sahipleri ve yönetim karşısında daha güçlü hale gelmelerini sağlıyordu. IBA ve kiracılar yönetime karşı birlikte yürüttükleri mücadele sonunda başarılı oldular. Yeni yönetimin ana hatlarını belirleyen "Koruyucu Kent Bildirgesi"nin 12 maddesini Berlin Eyalet Meclisi'nden geçirdiler. Berlin Eyalet Meclisi, bu 12 temel ilkeyi, kent yenilemesinde dikkate alınacak ilkelere olarak kabul etti.

Bugün Kreuzberg'de "Koruyucu Kent Yenilemesi" çalışmaları bu 12 temel ilke ışığında sürdürülmekte. Bu uygulamaları büroları, Semt kurulları, Yenileme komisyonu v.b. Ayrıca kiracılar ve semt sakinleri kararları doğrultusunda hareket edilmekte, oylama sonunda alınan kararlara göre binanın onarımına başlanmaktadır. Onarımlarda ve konut içi değişikliklerde, o mekanları kullananların istekleri belirleyici olmaktadır. Ortak kullanım alanlarını ilgilendiren konularda ise daha geniş toplantılar yapılarak kararlar buralarda alınmakta, semt toplantıları ve semt kurulları gündeme gelmektedir. Çatışma konuları da Yenileme Komisyonu'nda ve Semt Kurulu'nda açıklığa kavuşturulmaktadır. Semt sakinleri arasında "Kendin Yap" grupları oluşturulmuştur. Bu gruplar, yaşadıkları ortak mekanları gü-

zelleştirmek ve canlandırmak için ellerinden gelen her şeyi gönüllü yapıyorlar. Karanlık arka avlular yeşillendiriliyor, bu avlulardaki, eskiden kalma arabaları ve atölye yapıları, ortak amaçlı yapılar için, onarılıyor. Okullar, çocuk yuvaları, gençlik merkezleri, spor salonları, oyun alanları düzenleniyor. Bütün bu projeler için, eski binaları yıkıp yenilerini yapmak yerine, eldeki mevcut yapı varlığının ve boş arazilerin kullanılması yoluna gidiliyor. Görülüyor ki, insanlar kendi elleriyle yarattıklarını gerçekten kullanıyor, koruyor ve bakımıyla ilgileniyorlar.

Yöntemin uygulanması zaman zaman güçlüklerle karşılaşmıyor değil. "Senato"nun halkın katılımı ni gerek zorlaştırıcı bir yenileme ve imar politikası gütmesi, şu anda başarı ile yürütülen, semt sakinlerinin kararlarına katılma modeline zarar vermektedir. diyor. IBA sorumlusu Prof. Hardt-Walther Hämmerlin. Fakat herşey rağmen, uygulama ve mücadele elele sürüyor ve yöntem, bugün için, başarıyla yürümekte. Bugüne kadar 2000 konut yenilendi. (Daha önceki yenileme projesinde bu sayı 300'de kalmıştı) Binaların onarım ve yenileme maliyetleri, yeni yapı maliyetinin % 43'ünü geçmiyor. Dikkatlice hazırlanan bir taşıma planı ile, bütün kiracıların bölgede kalması sağlandı. Çoğu kiracı da, onarım tamamlandıktan sonra, oturduğu konuta geri döndü. Fakat şu anda yürütülmekte olan çalışmalar 1987 hedefleriyle sınırlı. Uygulamanın 1987'den sonraki perspektifi henüz belirsiz. Bu konuda politik hedeflerin belirlenmesi de ayrıca konuşulması gerekir. Yöntem uygulanmaya devam edecek mi, yoksa tüm başarılarını karşın, hasır altı mı edecek? bunu zaman gösterecektir....

Yıldız Uysal Y.Mimar [Uluslararası Yapı Sergisi (Internationale Bauausstellung: IBA) metinlerinden ve IBA sorumlusu Prof. Hardt-Walther Hämmerlin, 17.4.1986'da Mimarlar Odası İstanbul Şubesinde yaptığı konuşma ve toplantıdan edinilen bilgiler ışığında hazırlanmıştır.]

Koruyucu kent yenilemesinin on iki ilkesi:

1. Yenileştirme, bölgenin halihazırdaki sakinleri ve işletmeleri ile birlikte ve -öz korunarak- gerçekleştirilmelidir.
2. Planlamacılar ile bölge sakinleri ve işletmeleri, hedefler ve yenileme önlemleri üzerinde uyumlu, teknik ve sosyal planlamalar birbirine koşut olarak ilerlemelidir.
3. Kreuzberg'in karakteristiği korunmalıdır; tehlikeye girmiş kent bölgesine güvenin ve iyimser tutumun yeniden canlandırılması...

Yeni Galata

Başarılı 3. sayfa

Proje göre Galata köprüsü eskisine göre 140 mt. daha kısadır. Uygulanmak istenen köprü 450 mt. iken, getirdiğimiz alternatif köprü boyu 310 mt. olacak, böylece yapım maliyeti azalacaktır. (1) (2) (3) Bu görüşme sonucunda sayın Dalan alternatif projeyi olumlu karşılamış ve konunun Belediye Danışma Kurulunda değerlendirilmesini istemiştir. 15 Temmuz 1986'da sayın Dalan başkanlığında Belediye, STFA, Karayolları yetkilileri ve Belediye Danışma Kurulu üyeleri ile yapılan teknik toplantıda konu tartışılmış; toplantıda belediye yetkilileri ihalenin yapılmış olduğu gerekçesi ile alternatif projenin geç kaldığını ileri sürmüşler, oda yetkilileri ise inşaatın başlatılmaması nedeniyle bu kadar önemli konuda PROJE DEĞİŞİKLİĞİNİN MÜMKÜN OLMADUĞU'nu savunmuşlardır. Böylece Eminönü/Karaköy meydanları ve yeni Galata köprüsünün kaderi bu toplantıda uyumsuzlukla belirlenmiş oluyor ve görüşmeler de kesiliyordu. Çünkü uzun süre beklenmesine rağmen Belediye Danışma Kurulunun raporu gelmiyordu.

Bu kez 4 Ağustos 1986'da (531/164 sayı) belediyeye yazılı olarak yapılan başvuruda "gelecek kuşakları etkileyecek olan böylece ulusal girişimlerin fiziki planlarının uzman olmayan kuruluşlara yaptırılmasının kaygı verici" olduğu belirtildi, uygulanmak istenen projeye karşı çıkılma nedenleri de özetle şöyle sıralandı:

"Plan trafik sorununu çözmekten çok uzaktır. Ayrıca çağdaş anlamda meydanlar öncelikle yaya trafiğine ağırlık veren meydanlardır. Yapılacak yeni düzenlemenin meydan çevreleyen görkemli eski eserleri (Yeni Camii, Mısır Çarşısı, Rüstem Paşa Camii ve Hanlar) ortaya çıkarıcı nitelikte olması gereklidir. (1)

Belediye danışma kurulunun hazırladığı 2. Eylül 1986 tarihli görüşü 14. Kasım 1986'da, yani iki buçuk ay sonra ulaştığında görüldü ki, danışma kurulu alternatif projeyi esasen doğru bul-

ması gerekir. Binaların amad-desini tehlikeye sokan hasarlar hemen giderilmelidir.

4. Korum planlarında yapılacak temkinli değişiklikler, yeni ikamet biçimlerini de mümkün kılmalıdır.

5. Konut ve binaların yenilenmesi aşamalı biçimde olmalı ve etkiler azar azar yapılmalıdır.

6. İmar durumu; az sayıda yıkım, blok içlerinin yeşillendirilmesi ve bina cephelerinin düzenlenmesi yoluyla iyileştirilmelidir.

7. Cadde, alan ve yeşil saha gibi kamu tesisleri ihtiyaçları karşılayabilecek biçimde yenilenmeli ve tamamlanmalıdır.

8. Etkilenenlerin sosyal planlamaya katılım hakları ve maddi hakları düzenlenmelidir.

9. Kent yenilemesine ilişkin kararlara kamuyla açık olarak verilmeli ve bunlar mümkün olduğu ölçüde ilgili yerde tartışılmalıdır.

10. Güven yaratan kent yenilemesinin kesin mali teminatlara ihtiyaç vardır. Paranın çabuk ve ilgili olguya yönelik olarak harcabilmesi gerekir.

11. Üstlenimci kuruluşlarda yeni biçimler geliştirilmelidir. Güvenciliği (yedimlik) nitelikte yeniden geliştirim üstlenimcisi görevleri (hizmetleri) ve inşaat önlemleri birbirinden ayrılmalıdır.

12. Bu taslağa dayanan kent yenilemesinin, 1984 yılı sonrası için de teminat alınması gerekir.

Yeni kapı

Başarılı 3. sayfa

sahası fazla genişletilmemelidir. Benzin istasyonunu yakınında, balıkçı motorları için, küçük bir barınak ayrıca planlanabilir. Kalamışta inşa edilen yat limanı, koyun doğal yapısını zedelemiş ve insanlarla denizle ilişkisini yitirmiştir. Yarınada sahillerinde sınırlı kapasite ve sayıda yat limanının planlanması bu sınırlardan dolayı zorunludur.

Yat limanı çevresindeki otomatik taşıma ve yükselecek sahillerdeki insanların görüş alanını kısıtlaması, üzerinde önemle durmayı gerektiren sınırlardır.

Sonuç olarak, Kumkapı Yat Limanının, Balıkhanemendireği içinde, fazla büyütmekten kaçınılması uygun çözüm olacaktır. Kalan kısımların, yeşil saha, park, rekreasyon alanları olarak düzenlenmesi, kısıtlı ölçüde olmak üzere gazino ve restoranlara tahsis edilebilecek, deniz üstüne için bir işleyle yeni düşünülmesi, mümkün olan yerlerde faydalanları düzenlenmek suretiyle, halkın çok yönlü yararlanmasına tahsis uygun mütalaa edilmektedir.

Mimarca

Başarılı 3. sayfa

Benzer daha pek çok uygulamayla, istenenler sağlanamadığı gibi, sorunlar daha da derinleşti. Odalar arası koordinasyon amaçlı, yer yer odalar arası diyalog bile kesildi. Şubeler merkezleri, merkezler T.M.M.O.B.'yi tanımaz hale geldi. Bu kaos içinde, en önemlisi, oda örgütleriyle üyelerin ilişkileri zayıfladı, kopma noktasına gelindi.

Demokrasi anlayışı konusunda berraklaşan diğer görüş taraftarları ise şunları söylüyordu.

Demokratik işleyiş, nesnel gereksinimlerden doğmalı ve nesnel durumla mutlak uyumlu olmalıydı. Ankara ve İstanbul'da senelerden beri toplanan şube genel kurulları, katılanlardan çok fazla üyeyi merkez genel kuruluna delege olarak seçmek gibi acı bir durumla karşı karşıyaydı. Bu sorunun nedenleri üstünde mutlak durulmalı ve çözüm getirilmeliydi. Nedenler belliydi. Bir kere İstanbul ve Ankara şubelerindeki üye kayıtları gerçeği yansıtmıyordu. Kayıtlı üyelerin pek çoğu uzak illerde yaşıyor ve bağlı olduğu şubeden, örgütten doğal olarak kopuyordu. Fakat merkez genel kuruluna delege seçilirken bunlar da hesaba katılıyordu. Bunun sonucu olarak bu iki şubemiz suni olarak kabark görünen üye sayısı ile merkez genel kurulu üstünde haketmedikleri ölçüde egemenlik kurma olanağını buluyorlardı.

Odamızın en yetkili organı olan Merkez Genel Kuruluna mevcut yönetmeliğe göre, şubelere kayıtlı üye sayısının %5'i oranında delege seçilmeleri halinde sayı 900'ü buluyor, hatta temsilcilerden de delege seçilmesiyle ortaya çıkan duplikasyon nedeniyle bu sayı 1000'i aşıyor. Bu sayının genel kurullara yüklediği mali külfet bir yana, meslek topluluğumuz için düşünsel, teorik, pratik hiç bir yararı yoktu. Nitekim genel kurullar pratikte bu sayının çok altında sayılarla toplanıyordu.

Önemli bir problem olan bu oranın değişmesinde merkeze egemen olan anlayış hiç bir şekilde yanaşmıyordu.

İki anlayış arasında; teorik, pratik, teknik hemen her konuda ortaya çıkan anlaşmazlıkların kökü geliyor bu basit konuya dayanıyordu.

Kısaca, suların bulanık kalmasından yarar umanlar, suların bulanık kalmasını, berraklaşmasından yarar görenler berraklaşmasını istiyordu.

Nihayet 1986'nın başına gelindiğinde, şube genel kurullarında berraklıktan yana olan anlayış büyük bir ağırlık kazandı. Merkeze egemen olan yeni bulanıklıktan yana anlayış, tam anlamıyla boşluğa kaldı. Ankara, İstanbul, İzmir, Bursa, Antalya illerinin seçilmiş temsilcileri Bursa'da bir araya gelerek, mimarlığın, mimarlar topluluğunun ve Mimarlar Odasının geleceğini iki gün boyunca tartıştılar. Görüşbirliği oluşturulan konuları bir deklarasyonla yayınladılar. Bursa deklarasyonunu takiben yapılan genel kurulda, deklarasyon yönünde suların berraklaşması doğrultusunda yönetmeliklerin değiştirilmesi üzere ele alınmasına karar verildi.

Öncelikle ele alınan yönetmelikler, örgütsel işleyişle ilgili olanlardı. Bu konuda 3 ayrı yönetmelik vardı. Oda Yönetmeliği, Temsilcilik Yönetmeliği ve Mesleki Denetim Görevleri Yönetmeliği. Bu üç yönetmelik birleştirilip tek bir yönetmelik olarak ele alındı.

Örgüt disiplini ve hiyerarşik işleyiş gözönünde tutularak, üyelerin örgüt bağlantılarını pratikleştirerek, dolayısıyla idamikleştirecek temel düzenlemeler yapıldı. Bu amaçla, resmi kurulların dağılışı da dikkate alınarak, Oda yönetimi açısından, ülke 14 bölgeye ayrıldı. Bu bölgelerden beşinde kurulmuş bulunan şubelere ilaveten, Trabzon'da altıncı şubenin açılması uygun görüldü. Kendi bölgelerindeki iller konusunda şubelerin yetkilileri atırdı.

Delege sayısına esas olarak üye sayısı yeniden açıklığa kavuşturuldu. Parasal akış disiplini edilecek, yeniden butçe düzenine geçilmesi sağlandı. T.M.M.O.B. ve U.I.A. ya olan yıllık ödentilere esas olacak üye sayısı belirli bir esasa bağlandı ve bu amaçla şubelere üye kayıtlarının yenilenmesi öngörüldü. Büyük kentlerde ortaya çıkan Oda-Üye ilişkilerindeki zorlukları çözmek için Büyük Kent Temsilciliği kavramı da, getirildi.

Muhasebe yönetmeliği, yarışmalar yönetmeliği, iş dağıtım yönetmeliği ve bilrkişilik yönetmeliği de bu amaçla ele alınarak, yeni gereksinimler doğrultusunda düzenlemeler yapıldı.

Serbest Danışman Mimarlar Yönetmeliği, Sürekli Komite Yönetmeliği ve Ulusal Onur Üyeliği, Mimarlık Ödülleri Yönetmeliği de yeni konular olarak üstünde çalışıldı, tasarımları hazırlandı.

Bu tasarımların hazırlanmasında ve eleştirisinde görev olarak katkıda bulunan bütün arkadaşlarımıza teşekkür ederim.

Bir ulusun, bir toplumun, bir meslek örgütünün yaşamında zaman zaman krizler ortaya çıkabilir. Tarih boyunca işte yönetmelik çalışmaları adı altında yapılan mütevazı, sade çalışmalar bu anlamda değerlendirilmelidir.

Kuşkusuz bu çalışmalar meslek topluluğumuza ve meslek örgütümüze yeni bir kan getirecek ve ülkemizdeki kaçınılmaz demokratikleşmeye kendi ölçüsünde katkıları olacaktır.

Danışma Kurulu raporunda yer alan Halic kıyısına paralel fay hattına. (4)

Yanlış çıkan kazığın ortaya çıkardığı olgu, kıyıya paralel fay hattının yarattığı sorunun, uygulanmasına başlanan proje içinde geçerli olduğuna kanıtlanmaktadır. Bu durumda Danışma Kurulu raporunda belirtilen fay hattının varlığı, bugüne kadar yapılan tüm proje çalışmalarının yeniden ele alınmasını ve işin de bir süre durmasını zorunlu kılmaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediye yetkililerinin, en azından bu aşamada Mimarlar Odası'nın önerisini yeniden gözden geçirmesi gerekirken, hatada ısrar edilmesinin ülke çıkarlarıyla ne ölçüde

bağdaştığı sorusu akla gelmektedir.

Yinelemek gerekirse; Eminönü-Karaköy meydanları ve yeni Galata Köprüsü projesi, nedeniyle olumlu bir yaklaşımla başlayan İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Mimarlar Odası İstanbul Şubesi diyalogu yeniden kurulmalıdır.

Bu çalışmada İstanbul'un kazancı çıkacağı unutulmamalıdır. (1)-DÜNYA İNŞAAT: 31 Ocak 1987

(2)-İstanbul/EMİNÖNÜ (Eminönü Merkez İlçe Belediyesi Ayık Gazetesi) Sayı:2 Kasım 1986

(3)-CUMHURİYET: 19 Aralık 1986

(4)- HÜRRIYET: 16 Ocak 1987

"Pazarımız dünyadır"

50 yılı aşan bir bilgi-tecrübe birikimi...

16.000 kişilik bir insan gücü...

Ekonomik bir bütün oluşturan 24 şirket...

600.000 ton düzeyinde, cam ve camla ilgili mamul üretimi...

5 kıtada 58 ülkeye, bir önceki yıla oranla % 10 artış sağlayarak, 170 milyon dolara yaklaşan ihracat...

Ve, 1987 yılında 57 milyar TL. yatırım harcaması öngören, dünya çapında bir topluluk: Şişe-Cam.

Avrupa'nın en büyük 5 cam üreticisinden biri.



Türkiye Şişe ve Cam Fabrikaları A.Ş.

Mimari proje

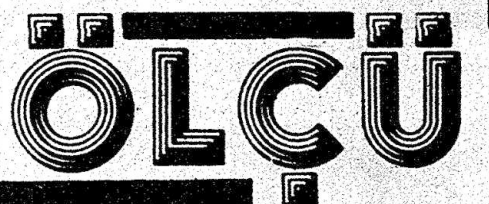
Başarılı 3. sayfa

Kayın 1. Kalite	300.000-400.000 "
" 2 "	200.000-250.000 "
" 3 "	180.000-200.000 "
" 4 "	160.000 "
Meşe Kaplama	400.000-1500.000 "
Kısa Boy İnşaat-Keresesi	100.000-150.000 "
Normal Boy İnşaat-Keresesi	150.000-160.000 "
Köknar İnşaat-Keresesi	140.000-150.000 "
Kavak	80.000-100.000 "

TUĞLA-KİREMIT

8,5 lik (fabrikada)	38-40 TL/Adet
8,5 lik (şehirde)	53-56 "
13,5 luk (fabrikada)	40-42 "
Okuldu Kiremit (fabrikada)	90-110 "
Omurga (fabrikada)	70 "
Taşıyıcı (fabrikada)	90-92 "
" (şehirde)	90-92 "

**Gazetemiz
elinize
ulaşmıyorsa
ya da
adresinizde
değişiklik
varsa
bize bildirin.**



Eminönü ve Karaköy meydanları

Yıllardır, yol mu, meydan mı olduğuna bir türlü karar veremediğimiz bu talihsiz alanlarda son günlerde başlatılan operasyon, ne yazık ki, soruna yanıt getirmemektedir.

Eminönü ve Karaköy meydanlarının motorlu araç trafiğine kurban edilmemesi için henüz vakit ve imkan vardır.

BESİM ÇEÇENER Mimar

Eminönü ve Karaköy Meydanlarında yapılmakta olan son değişiklikler bize ünlü devekuşu öyküsünü anımsattı. Yıllardır, yol mu, meydan mı olduğuna bir türlü karar veremediğimiz bu talihsiz alanlarda son günlerde başlatılan operasyon, ne yazık ki, soruna yanıt getirmemektedir. Adlandırırken meydan dediğimiz Eminönü ve Karaköy'de, insanlar gene ikinci plana itilmiş, eldeki tüm olanaklar oto trafiği için mirasyedice harcanmıştır.

Aslında bu küçük olay, toplumumuza giderek yerleşen kötü bir dönüşün tiyok ve çok çarpıcı bir örneğidir.

İnsan unsuruna verdiğimiz değerin ölçüğüdür. Sayın yetkililerin, yaptıkları tüm eylemlerin halkın rahatlığı için olduğunu söylemelerine karşın, sonuçta karşımıza, başlangıçta genellikle görmediğimiz, başka amaçlar çıkmaktadır. Kentsel düzenlemelerde bu, çoğu kez, spekülasyonun artışı yaratmak olarak somutlaşırken, buna ek olarak tüketim ekonomisini pompalamak amacıyla hemen kendini hissettirmektedir. Amaç halkın mutluluğu olmayınca, getirilen çözümlerde de halk, asıl amaca varmak için kullanılan bir araç olarak kabul edilmektedir. Kuşkusuz, halkımıza kalımsal diyebileceğimiz tepkiselizliği, bu tür eylemleri yürekletiren nedenlerin başında gelmektedir. Halkımıza kendi kaderi ile ilgili konularda söz hakkı olabileceği öğretilmemiştir. O her şeyi yönetimden beklemektedir. Genel konulardaki kararlara, Batılı toplumlarda olduğu gibi, katılım hakkı olabileceğini düşünmemektedir. Yanlılara karşı çıkmayı ise, aydınlardan beklemektedir. Oysa, aydınların bu görevi yerine yaptıklarını söylemek olası mıdır acaba? Sanırım bu soruya olumlu yanıt vermek olası değildir. Son günlerde İstanbul'da yapılmaya başlanan ve yapılabilecek olan imar hareketlerinin asıl amacını görebilen ve bunu dile getiren kaç aydınımız var? En önemli iletişim aracı olan gazetelerimizin köşe yazarlarından kaç sorunun bilimsel yönünü araştırıp, doğru yönde eleştiriler yapılmaktadır? Konuya uçundan kıyasından giren bazı değerli köşe yazarlarının, çok önemli yaşamsal başka konular nedeniyle, soruna yüzeysel yaklaşımları, halkın kendilerinden beklediği etkili karşı çıkışlara dönüşmemektedir. Şehirlik biliminin bir uzmanlık dalı olduğunu gerçeğine varamamış bazı iyi niyetli yazarlarımız ise, uzmanlık konusunda kendi kendileriyle çelişmek bahasına, bilimsizliği bu uygulamalara alması tutmakta, ülke teknik hizmetleri konusunda görüşlerini ve birikimlerini ortaya koyan mühendis ve mimarlara satış yapmakta, hatta saldırıya geçmektedir. Bu kişiler, yurtsever mimar ve mühendislerin, yıllardır ülke sorunları üzerindeki duyarlılığını ve yanlış politik kararlar karşı çıkışını gözden geçiren, yanlış kentleşmenin tüm sorumluluğunu teknik elemanlara yüklemekte sakınca görmemektedir. Ve onlara açıkça gölge etmeyin diyebilmektedir. Oysa, bu iyi niyetli aydın kişiler, bu tutumları ile, tirilyonlarca liralık haksız kazanç peşinde olan kişilerin ekmeğine yağ sürdüklerinin dahi bilincinde değillerdir. Kendilerinden bekledikimiz kalemi ellerinde almadan evvel, inandıkları uzmanları dinlemediler.

Eminönü - Karaköy Meydanları ve Galata Köprüsü, tüm bu olumsuzlukları içeren ve tamamlanması halinde düzenliliği olanaksız hale getiren bir girişimdir. Gerek karar aşamasında, gerek projelendirme bilimsel denetlemlerle bir davranışa raslamak olası değildir. Gereksinim var, böylece yapalım diye karar verilen bu girişim, evvelce var olan görüşlere yer verilmemiş gibi, Anakent Belediye Başkanlığı danışmanları dahi yapılacak işleri İstanbul Mimarlar Odasının önerisinden sonra öğrenmişlerdir. Köprüyü bir yabancı firma projelendirirken, Eminönü ve Karaköy Meydanlarının düzenlenmesi Karayolları Genel Müdürlüğüne verilmiştir. Sirkeci Meydanı ise, bu operasyonla hiç ilgisi yokmuş gibi, ayrı bir çalışma grubunca yürütülmektedir. Kent planlığı ile ilişkisi olmayan bu 3 güruptan hiç biri, yapılan işin bir bütün olduğu, bu ölçekte bir kent sorununun böyle bir yöntemle ele alınamayacağı hususunda uyarıda bulunmamakta, uzmanlıklar dışında ki bu eylemleri doğal bir davranışmış gibi üslan etmektedirler. Özellikle Karayolları Genel Müdürlüğünün, sorumlulukları ve uzmanlıkları dışındaki böyle bir işi kabul etmelerini anlamak olası değildir. Konunun bu Genel Müdürlüğün bilgi ve deneyimlerini aştığı hususu, ortaya koydukları düzenleme planında açık olarak görülmektedir. Aslında, kendi alanlarında başarılı işler olan bu Genel Müdürlükten daha başka bir çözüm beklemek olanağı da yoktur. Yanlış olan, bu görevin Karayolları Genel Müdürlüğüne verilmesi ve onların

İstanbul Mimarlar Odası, bir rastlantı sonucu gördüğü bu düzenlemeyle Mayıs-1986 tarihinden sonra ilgilenebilmiş, uzman üyelerinin katılımı ile, üzerinde çalışmalar yaparak, bu yazımızda tanıtılan düzenleme planını oluşturmuş, gene tam metni verilen bir raporla, önce Anakent Belediye Başkanı sayın Bedrettin Dalan'a başvurmuş, sayın Dalan'ın isteği üzerine konuyu yazılı olarak Anakent Belediyesine 4.8.1986 tarihinde iletmıştır. Konu, Anakent Belediye Başkanlığı Danışma Kuruluna, tarafların katılımı ile, etraflı bir şekilde anlatılmıştır. Danışma Kurulu konuyu kendi içlerinde incelemiş, öneriyi kabul etmediklerine dair aldıkları karar 4 ay sonra İstanbul Mimarlar Odasına iletilmiş ve hemen arkasından temel atma tarihi ilan edilmiştir. Görkemli temel atma töreninde, Halic'e çakılan 110 metre boyundaki ilk kazığın projeye uygun olmadığı hususunun sonradan ortaya çıkışı ise, malî portresi 50 milyarı aşan bu ölçüde önemli bir operasyonda, ilgililerin bilim dışı tutumunu ortaya koyan, yorumu dahi gereksiz, bir rastlantıdır.

MİMARLAR ODASI İSTANBUL ŞUBESİ EMİNÖNÜ-KARAKÖY MEYDANLARI VE GALATA KÖPRÜSÜ DÜZENLEME PROJESİ RAPORU

2500 yıllık geçmişi ile övündüğümüz İstanbul'da son yıllarda yapılmakta olan imar girişimlerinin hızı, bu ölçüde önemli kentsel operasyonun gerektirdiği çok titiz araştırma ve tartışma ortamına olanak tanımamaktadır. Oysa, yapılmakta olan işler yalnızca bir iki nesil değil gelecek kuşakları da etkileyecek, yanlışlığı halinde fatursu gelecek kuşaklara ödenecek, ulusal girişimlerdir. Bu ölçüde etkili kararların bir oldu bittiye getirilmesi, mimarlık toplumumuzun kaybı ile izlediği, o nedenle ilgilileri uyarmayı mesleklerinin gereği saydığı bir durum olmaktadır.

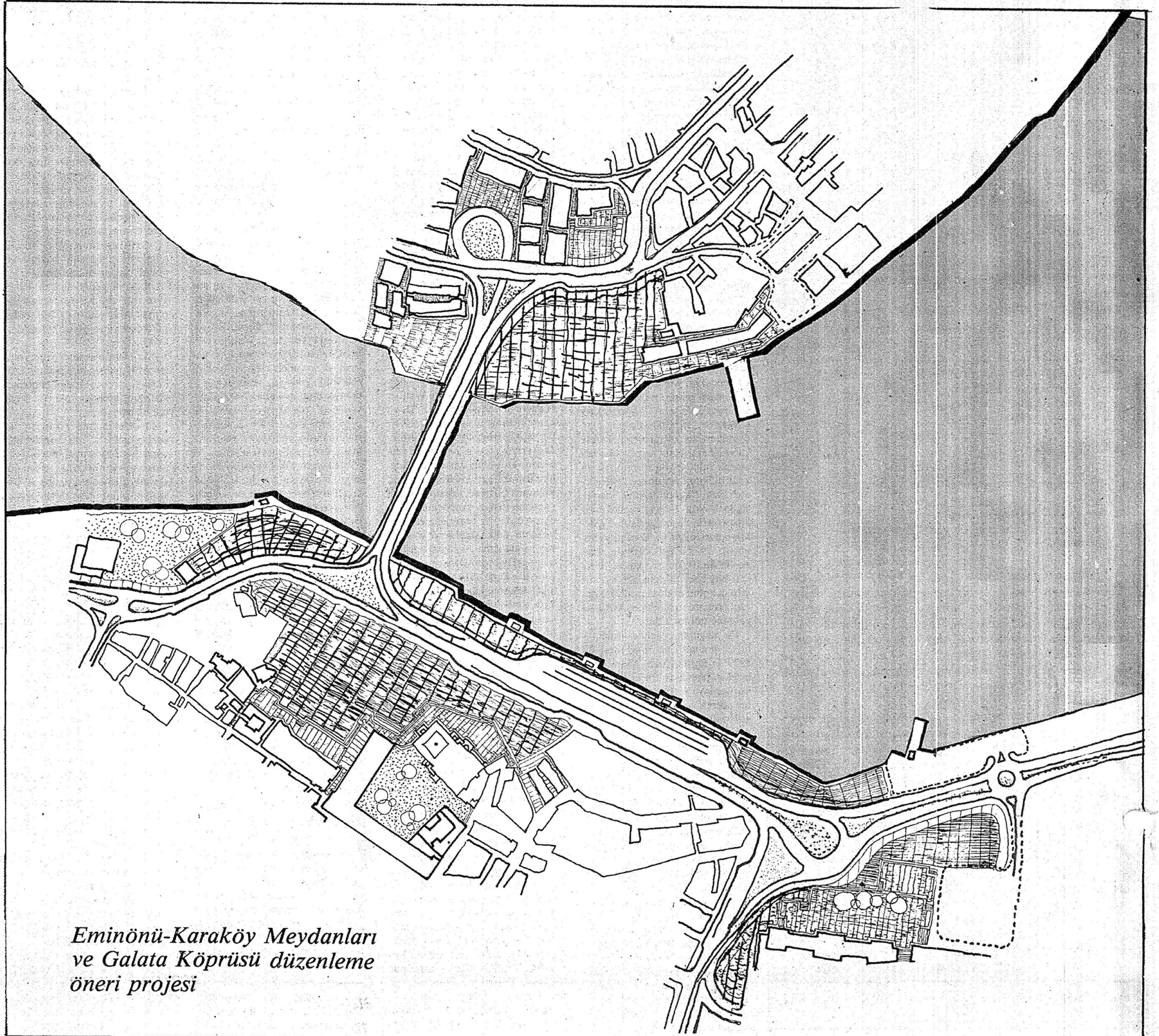
Ülkemizde hemen her konuda yeterli ve yetenekli kadronun bulunmasına karşın, yurt içinde yaptırılan fiziki planların bazılarının ise, esas uzmanlara değil de uzman olmayan kuruluşlara yaptırılması, son günlerde kaygı ile izlediğimiz olguların başka bir boyutudur. Eminönü-Karaköy Meydanlarını bağlayan yeni Galata Köprüsü olayı tüm bu sakıncaları içinde toplayan tipik bir örnektir. Köprü projesi yabancı bir firma tarafından yapılmış, Eminönü ve Karaköy meydanlarının çözümü ise Karayolları Genel Müdürlüğü'ne bırakılmıştır.

Olayın, Odamızca karşı çıkılan yönleri nelerdir? Niçin bu olaya karışıyoruz?

Öncelikle olayın sadece köprünün değiştirilmesi şeklinde ele alınmasına karşılık, çünkü, inceleme yapacak her uzmanın hemen göreceği üzere, gerek Eminönü'nde, gerek Karaköy'de yapılacak istenilen bir meydan tanzimi olarak kabul etmek mümkün değildir. Plan, var olan ve ileride var olacak trafik sorunlarını çözmekten çok uzaktır. Zaten yapılmak istenen, bugünkü durumdaki başka bir şey değildir. Projenin adı, Eminönü-Karaköy Meydanları Projesi olmasına karşın, çağdaş anlamda bir meydan söz konusu değildir. Eldeki mevcut alanın tümü yol için harcanmıştır. Her iki uçta getirilen şey, sadece bir karayolu kavşağıdır. Ayrıca bu kavşakların da, kent dışı kavşaklarda olduğu gibi, tam bir trafik çözümü getirmeyi de bilmemizdir. Otobüs, dolmuş ve taksit durak çözümlerinin, mevcuttan daha iyi olmadığı rahatlıkla iddia edilebilir. Oysa her iki meydan, günün her saatinde yüzbinlerce kentinin, çeşitli yönlere dağıldığı kentin en önemli meydanlarıdır.

Bu meydanların çok kısa süre içinde tükənmeden boşalması şarttır. Her iki meydanın yaya trafiği, oto trafiğinden çok daha önemlidir. Yayaların bu meydanlardaki dolaşım güvenliği hemen hemen hiç düşünülmemiş, hatta yayalar hiç düşünülmemiştir. Oysa, çağdaş anlamda meydan öncelikle yaya trafiğine ağırlık veren meydanlardır. Kent içi oto trafiğinin insanlar için olduğunu unutmamak gerekir. Ancak bir devlet yolunda oto trafiği önde gelen koşuldur. Kuşkusuz, bu sözlerimizle her iki meydanın oto trafiğini kaldırmayı istediğimiz anlamı çıkarılmamalıdır. Söylemek istediğimiz çağdaş anlamda bir meydan planı içinde, trafik yolunun eksiksiz, ancak meydan bir kenarında ve yayayı en az rahatsız edecek bir yerde çözümlemesinin gerektiğidir. Odamızca yapılan ve sizlere sunulan çözüm böyle bir çözümdür.

Eminönü Meydanı, çevresinde bulunan ve Meydana büyük katkıları olan görkemli eski eserlerle çevrili bir alanıdır. Yapılacak yeni tanzimin bu görkemli eski eserlerin değerini ortaya çıkaracak niteliklere sahip olması gereklidir. Yapılmak istenen şey ise bunun tam tersidir. Yeni Camii'nin



Eminönü-Karaköy Meydanları ve Galata Köprüsü düzenleme öneri projesi

KUŞ MU, DEVE Mİ?

● Kent bilimciliğinin bir uzmanlık dalı olduğu gerçeğine varamamış, bazı iyi niyetli yazarlarımız ise, uzmanlık konusunda kendi kendileriyle çelişmek bahasına bilinc dışı bu uygulamalara aikiş atmakta, konunun gerçek sahibi olan mimar ve mühendislere satışmaktadır.

● Eminönü ve Karaköy'de, insanlar gene ikinci plana itilmiş, eldeki tüm olanaklar ototrafiği için mirasyedilere harcanmaktadır.

üzerine gelen geniş bir köprü ve caminin hemen dibinden geçen geniş bir trafik yolu bu övünç verici eseri yatırmaya olanak tanımamaktadır. Mısır Çarşısı, Rüstem Paşa Camii ve hanlar yapılacak meydana en önemli öğeleri olmaları gerekirken bu güzel yapıların hiç yararlanılmamıştır.

Tam aksine bu eserler büyük bir otobüs terminali arkasında bırakılarak gölgelenmiştir. Motorlu vasıtaların durak ve terminalleri tümüyle çözümlenmiştir. Örneğin, vapur iskeleleri önünde bugün kaos halinde olan duraklar bir bir çözüm getirilmemiştir. Sirkeci Meydanı ise bu çözüm dışında bırakılmış, ayrı kişilere planlanması verilmiştir.

Karaköy Meydanı için söyleyecek hiçbir söz bulamıyoruz. Çünkü planla getirilmek istenen şey bugün olanın aynısıdır. Hatta diyebiliriz ki, rih-tim yolunu da yoğun trafiğe açmak suretiyle, yaya açısından, bugünkü çözümden de kötüdür. İlginç bir yapıtları ile ne demek istiyorlar? Karaköy problemi olmayan bir meydan mıdır? Bugün çok mu iyi işlenmektedir? Yahu başka bir çözüm yok mudur? Kuşkusuz vardır. Bugün Karaköy'de büyük yıkımlar olmuştur. Başka yıkımlar da gündemdedir. Bu yeni alanları yok kabul edip, eskisini aynen tekrar etmek çok kısır bir davranıştır. Yeni yıkımların göze alınması halinde, gerek yaya, gerek oto trafiğini rahatlatmak mümkündür. Bunun örneği de Odamız önerisinde ortaya konmuştur. Biz inanıyoruz ki, bugün önderdiğimiz yeni bazı yıkımlar yapılmaz ise, çok yakın bir gelecekte Karaköy Meydanı'nda istenmeyen çok daha büyük yıkımlar kaçınılmaz olacaktır.

Köprünün kendisi için de itirazlarımız var. Öncelikle Halic'e çakılacak ayakların çok sık ve mimari görüntü olarak rahatsız edici olduğu kanısındayız. Kuşkusuz bu bir mühendislik sorunudur. Ancak günümüz teknoloji ile bu sorunun çözümlenebileceği kanısındayız. Kesin olarak karşı çıktığımız bir konu da, yo-

lun altının çarşı olarak kullanılmasıdır. Bizce köprü şeffaf olmalıdır. Halic'in altında masif bir görüntü bir çirkinlik örneği olacaktır. İstanbul kentinin simgesi haline gelen Galata Köprüsünden elde edilmesi hedeflenen bu maddi yarardan kent

adına mutlaka vazgeçilmelidir. Ancak bu alan, insanların dolaşabileceği balık tutabileceği bir yer olarak düşünülebilir.

Acaba bu yanlış planlamaya nereden gelindi? Hangi kısıtlayıcı etken-

ler bu tip planı zorladı?

Bizce düşünün bu hatanın büyük nedeni, konunun sadece bir köprü değiştirilmesi olarak görülmesi ve ele alınmasıdır. Oysa köprü, sorunun sadece bir parçasıdır. Esas sorun, İstanbul'un bu önemli iki (hatta daha

çok) düğümünün gerek yaya, gerek oto trafiği yönünden çözümüdür. Suriçi bölgesi ile Beyoğlu yakasının birbirleri ile olan yakın ilişkilerinin çözümüdür. O nedenle soruna, sadece köprünün genişletilmesi ve iki ucunun çözümü şeklinde hakmama gerekir.

Çözümün, en azı Unkapanı-Eminönü, Eminönü-Beyazıt, Eminönü-Sirkeci, Azapkapı-Karaköy, Karaköy-Tophane arasında aranması zorunludur. Özellikle Eminönü trafiği, Sirkeci meydanı devreye sokulmadan çözümlenemez. Bu iki meydan bir bütün olarak ele almak gerekir. Bir diğer önemli kabul ise, Eminönü-Beyazıt trafiğinin, bugün olduğu gibi Babıâli-Çağaloğlu-Çarşıkapı güzergahındaki ağırlığından kurtarılıp, yarım kalan Yenmiş-Beyazıt yoluna kaydırılmasıdır. Bu kabul, Tarihi ve turistik ağırlığı çok önemli bir bölge olan Sultanahmet yöresi açısından hayati derecede önemlidir.

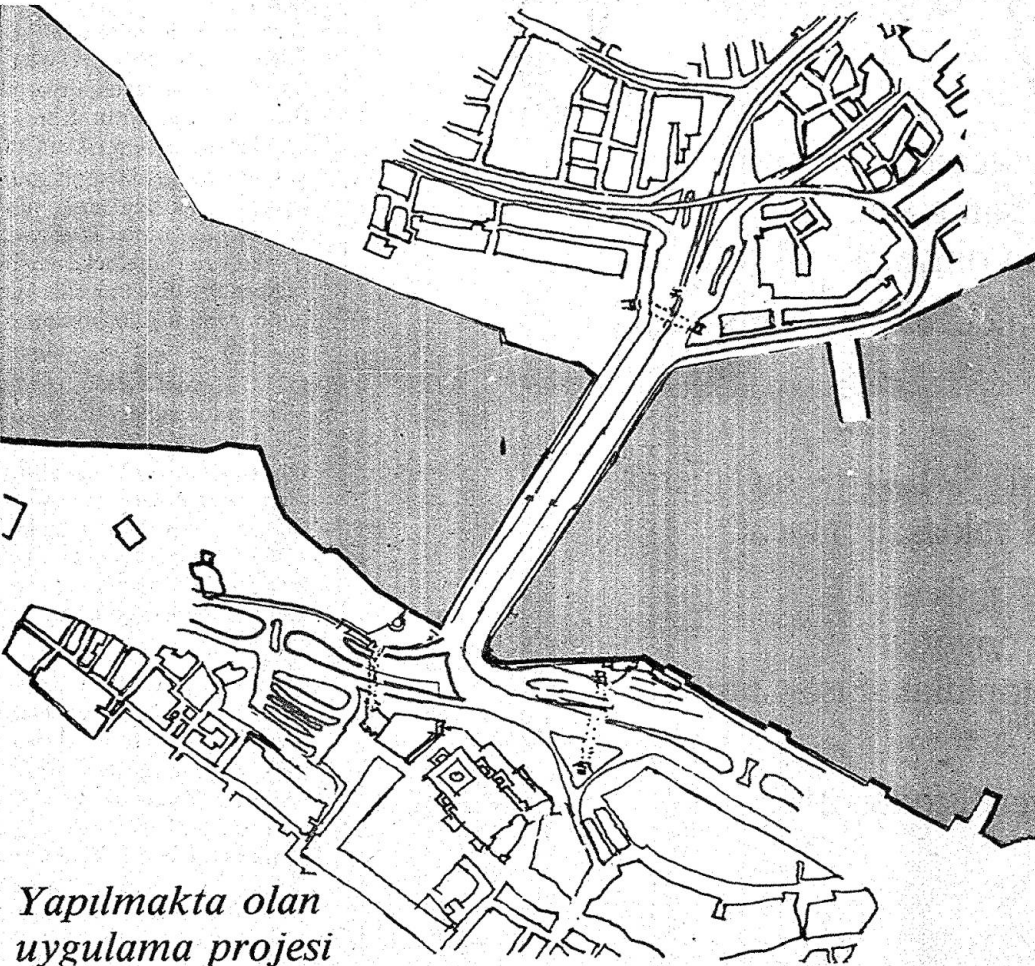
Yapılmak istenen uygulamalarda kısa süre önce gerçekleştirilen Halic yıkımlarının hesabı katılmadığı çok açık bir biçimde izlenmektedir. Oysa, bir Yenmiş semti yıkımı Eminönü Meydanı çözümüne çok geniş yollar açmıştır. Mevcut köprü ile Yenmiş Burnu arasındaki girinti limanını, Sirkeci'den gelen rih-tim istikametine doldurulması ve köprü bağlantı noktasının, bugünkü aksından 130 metre Halic içine alınması halinde (Karaköy yönünde de aynı operasyon yapılmak kaydı ile) raporumuzun başından itibaren eleştirdiğimiz sorunların hemen hepsine olumlu çözüm getirmek mümkün olmaktadır. Bunu kanıtlayan plan çalışması Oda-

mızca yapılmış ve olabilecek bir çok olumlu çözümden biri olarak sizlere sunulmuştur. Ancak, Prost ve Hogg gibi dünya ölçüsünde ünlü şehirlik uzmanlarının da yıllar evvel önerdiği bu içeri alma önerimiz, bazılarınca "Yabancı firma ile sözleşme imzalandı" gibi bizce kabulü mümkün olmayan çok zayıf bir gerekçe ile, itibar görmüştür. Yapılacak köprünün sabit olması nedeniyle, en az 100-150 yıl bir daha değiştirilmesi mümkün olamayacağı iddiasımız da kendilerini etkilememiştir.

Oysa bizce işin daha sözleşme aşamasında olması, henüz vakit geçmediği ve büyük bir yanlışın en az zararla geri dönülebileceği anlamına gelmektedir.

Odamızca önerilen çözümün tek ve değişmez olduğunu iddia etmiyoruz. Çünkü bu öneride, henüz güzergahı kesinleşmeyen Metro faktörü yoktur. Hele son günlerde gazetelerden öğrendiğimiz Salacak-Eminönü tüp geçişi kabulü hiç yoktur. Bu iki kabulün sorunu çok başka şekilde çözümlenmesi zorunlu kılacağı açıktır. Birinin veya her ikisinin kabulü halinde Odamız önerisinin geçersiz olacağı ne kadar açık bir gerçektir, milyarlar harcanarak yapılmakta olan uygulamanın da geçersiz olacağı ve harcanan paranın ziyan olacağı da o kadar açık bir gerçektir. Soruna neşinden bakarsanız bakın, sonuçta projenin tekrar ele alınması ve bilen yerli uzmanlar eliyle ve kent bililiği göz önünde bulundurularak yeniden yapılması bir ulusal görevdir.

Saygılarımızla,
Mimarlar Odası
İstanbul Şubesi



Yapılmakta olan uygulama projesi