

ÖLÇÜ

Mühendislikte, Mimarlıkta ve Planlamada

MAYIS 2025

YEREL YÖNETİM PLANLAMA VE İMAR



Mühendislikte
Mimarlıkta ve
Planlamada

Ö L Ç Ü

Ö L Ç Ü

Mühendislikte, Mimarlıkta ve Planlamada
ARALIK 2021

Aydan ADANIR USTA (TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu) - İlhami TÜRKDOĞAN, Mehmet YAZICI (Bilgisayar Mühendisleri Odası) - Berna BALCIOĞLU, Taylan SARIKAYA (Çevre Mühendisleri Odası)- Bülent YILMAZ (Elektrik Mühendisleri Odası) - Onur AKBULUT (Gıda Mühendisleri Odası) - Aysegül KILIÇASLAN, Deniz Doğa IŞIK (Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası) - Öznur ÖZGAN (İç Mimarlar Odası) - Özer OR, Nesrullah AY (İnşaat Mühendisleri Odası) - Nevra BULUT, Mustafa Serhat DURMUŞ (Jeofizik Mühendisleri Odası) - Tefik HOŞ, Gönenc GÖÇMENGİL (Jeoloji Mühendisleri Odası)- Neşet KADIRGAN (Kimya Mühendisleri Odası) - Fırat BURAT, Zeynep SERTABİPOĞLU (Maden Mühendisleri Odası)- Münür AYDIN, Mehmet Gürhan ERDİNÇ (Makina Mühendisleri Odası) - Metin KARADAĞ, Özden KAYA (Mimarlar Odası)- Nihan Sevinç MUŞDAL (Peyzaj Mimarları Odası) - Kardelen ÖZTÜRK, Özgür GÜRBÜZ (Şehir Plancıları Odası) - H. Murat KAPIKIRAN, Gökhan TURAN, Yeşim TUNÇSAN (Ziraat Mühendisleri Odası)

Yapım Organizasyonu: TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu
Matbaa: Yapım Tanıtım Yayıncılık Sanayi ve Ticaret Limited (0212 216 51 49)
Yayın Türü: Yerel-Süreli
Baskı Tarihi: Mayıs 2025
Teknik Hazırlık: Ezgi Can Ceylan

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu
Adına Sahibi: Cevahir Efe Akçelik
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Kemal Koç
Editör: Münür AYDIN
Yönetim Yeri ve Sekreteryası: Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
Katip Mustafa Çelebi Mahallesi, İpek Sokak No: 9
34433 Beyoğlu/İstanbul
Tel: 0212 252 95 00 - 207
Fax: 0212 249 86 74
E-posta: tmmobist@gmail.com
Web: olcuistanbul.org

6-7 ÖNSÖZ**8-12 İKK'DAN HABERLER****DOSYA****20** Krizler Çağında Kentsel Ulaştırma Politikaları**28** Kentler, Demokrasi ve Yerel Yönetimler**30** Kent Hakkını Kullanabilmenin Koşulu Olarak Katılım**37** Kent ve Sürdürülebilir Yaşam**40** Kentsel Yeşil Alanlarda Doğal Bitkilerin Rolü: Doğaya Dönüş**43** Kentleşmede Gıda Güvenilirliği**46** Kentleşen Şehirde Güvenilir Gıdaya Erişim**48** Yapılaşmada Zemin Durumunun Dikkate Alınması**52** Haydarpaşa Gardır! Teknolojik ve Kapasite Gereksinimlerine Göre Yenilenmiş ve Genişletilmiş Olarak Gar Kalacaktır!**60** İstanbul Metropolitan Alanın İçme- Kullanma Suyu Kaynakları ve Kanal İstanbul'un Etkileri**66** Havza ve Dere Koruma Alanlarında (Taşkın Yataklarında) Yapılaşma**81** Ömerli Barajı Havzası Neden Korunmalı?**85** “MİMARLAR ODASI TOPLUM HİZMETİNDE” BOĞAZ KÖPRÜSÜ ÜZERİNE MİMARLAR ODASI GÖRÜŞÜ**104** TMMOB DÖNEM RAPORLARI

MERHABA

Münür AYDIN, Ölçü Yayın Editörü

“Ölçü dergimizin bu sayısı hazırlanırken ülkemizde önemli gelişmeler yaşandı.” Sanırım bu başlığı artık kanıksadınız. Ancak bu girişi isteyerek yapmadığımı bilmenizi isterim. Bu başlığın Dünyayı ve Ülkemizi yönetenlerin eseri olduğunu unutmamak gerekir.

Bu süreç içerisinde halkın oyları ile seçilmiş belediye başkanları zorlama yaratılan suçlamalar ile görevden alınmış yerlerine kayyumlar atanmıştır. Artık Ülkemizde sandık iradesi yok sayılmakta yerlerine yandaş kayyumlar atanmaktadır. Bu durum kabul edilemez.

Üniversiteli ve liseli gençler en etkin muhalefet örneğini ortaya koyarak toplumsal dinamiklerin hayata geçmesine öncü olmuşlardır. 1968 ve 1978 kuşağı örnekleri gibi gençlik haksızlığa ve hukuksuzluğa dur demiştir. Bu süreçte bedel ödeyen gençler yalnız değildir. TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak sürecin başından itibaren gözaltına alınan ve tutuklanan öğrencilerle dayanışma içerisinde yürüttük. Baro ve kurum avukatlarımızla koordine bir şekilde tutuklu öğrencilerin yaşadığı tüm olumsuzlukların son bulması için çalışmalar yapıldı. Tutuklu öğrencilerimizin ailelerinin oluşturduğu Anne-Baba Dayanışma Ağı ile görüşme gerçekleştirilip 11 Nisan tarihinde Silivri Cezaevi’nde tutulan nöbete dayanışma ziyaretinde bulunduk.

Geçtiğimiz dönem içerisinde; TMMOB İstanbul İl Koordinasyon kurulu olarak laik, bilimsel, demokratik eğitimden uzak Öğretmenlik Meslek Kanunu (ÖMK) kabul edilemez diyen eğitim emekçilerinin Kadıköy’de gerçekleştirdiği basın açıklamasına destek verdik. Hayvan hakları için İstanbul’da gelişen tüm eylemliliklerle destek ve dayanışma içerisinde olduğumuz gibi sokak hayvanlarının katledilmesine dönük olduğu öne sürülen yasa tasarısına karşı İstanbul Meslek Odaları Koordinasyonu (İMOK) olarak basın açıklamamızı yayınladık. Gezi tutuklusunu arkadaşlarımız Tayfun Kahraman’a doktor muayene esnasında uygulanan işkenceye karşı ‘Tayfun Kahraman’ın Cezaevinde Olduğu Her Gün Her Saat Hukuksuzluk Sayılmıyken Ona Bu İşkenceyi Reva Görenler Gücünü Nereden Almaktadır?’ başlıklı basın açıklamamız kamuoyu ile paylaşıldı. Bileşeni olduğumuz İstanbul Emek, Barış ve Demokrasi Güçleri

ile Diyarbakır’da katledilen kız çocuğumuz Narin için “Narin’in Katilleri Yüzlerce Kadının ve Çocuğun Ölümüne Neden Olan Bu Gerici Düzendir! Hukukun, Adaletin Ortadan Kaldırıldığı Bu Düzeni Kabul Etmiyoruz.” başlığıyla Beşiktaş İskele Meydanı’nda kitlesel basın açıklamamızı gerçekleştirdik. TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Kadın Komisyonu, 25 Kasım Kadına Yönelik Şiddete Karşı Uluslararası Mücadele Günü dolayısıyla basın açıklaması yayınladı. Aynı zamanda Taksim Tünel’de gerçekleştirilen kitlesel basın açıklamasına katılım gösterildi. İstanbul Barosu’na yönelik soruşturmaya karşı “Demokrasiye olan tahammülsüzlüğe ve meslek örgütlerine yönelik hukuka aykırı soruşturmalara son verilmelidir.” başlığıyla basın açıklamamızı gerçekleştirdik. 6 Şubat Depremleri’nde yaşadığımız büyük kayıplar ve derin acılar bizlere bir kez daha göstermiştir ki aklı, bilimi, planlamayı ve denetimi dışlayan yönetim anlayışı, ülkemizin geleceğine yönelik en büyük tehdittir... Depremlerin yıl dönümünde “Yaşanan ve yaşanacak tüm felaketlerin sorumluluğu siyasal iktidardadır.” başlığıyla Beşiktaş İskele Meydanı’nda basın açıklamamızı gerçekleştirdik. İstanbul da yaşadığımız 6.2 büyüklüğündeki Silivri merkezli deprem 25 yıl sonra hafızamızı tazelememizi gerekli kıldı. 17 Ağustos 1999 Doğu Marmara ve 12 Kasım 1999 Düzce depremleri sonrasında kamuoyunda deprem vergileri olarak adlandırılan Özel işlem, özel iletişim vb. vergileri uygulamaya konuldu. Depremin 1. Yılına denk gelen 14 Ekim 2000 tarihinde Mühendislik ve Mimarlık Haftası kapsamında Taksim Meydanı’nda TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak yaptığımız basın toplantısında o güne kadar toplanan 2.5 Milyar Amerikan Doları tutarındaki deprem vergilerinin akibetini sorduk. Aradan 25 yıl geçti yapılacak oranlama ile 87.5 milyar Amerikan Dolarına yakın deprem vergisi toplandığı hesaplanabilir. Peki bu geçen süre zarfında bu kadar deprem vergisi toplanmasına karşın İstanbul depreme hazır mı? Yine bu dönemde kamu ile beraber yapılan çalışmalarda TMMOB İstanbul İKK olarak İstanbul da 470 deprem toplanma alanı tespit etmiştik. O günden bu yana İstanbul nüfusu neredeyse 2 kat arttı. Deprem toplanma alanları ise artık yok. Ama devasa Alış Veriş Merkezlerimiz var. AVM’lerde

çadır kurmaya hazırmısınız!..

Anayasanın “Herkes önceden izin almadan silahlı ve saldırsız toplantı ve gösteri yürüyüşü düzenleme hakkına sahiptir.”maddesine rağmen Anayasa’ya aykırı hükümler taşıyan 12 Eylül ürünü olan 2911 Sayılı Toplantı ve Gösteri Yürüyüşleri Kanunu gerekçe gösterilerek Polis Devleti uygulaması siyasal iktidar tarafından dayatılmaktadır. Polis izin makamı değil güvenliği sağlayan kolluk kuvvetidir. Halkımız siyasal tarihimizin en karanlık dönemleri olan 12 Mart ve 12 Eylül de olduğu gibi bu barikatları da aşarak sokaklarda yeniden özgürlük kortejleri oluşturacaktır.

Dünyadaki gelişmelere baktığımızda ise İsrail de iktidarda bulunan Binyamin Netanyahu liderliğindeki İsrail Hükümeti Filistin Halkına uyguladığı soykırıma hız kesmeden devam etmektedir. Amerika Birleşik Devletleri’nde yeniden seçilen pervasız Başkanı Donald Trump’ın desteğini arkasına alan İsrail Hükümeti uyguladığı soykırımdan sonra o topraklarda yaşayan Filistin Halkını sürgün etme planları yapmaktadır. Her zaman özgürlük naraları atan batı ve özellikle AB ülkelerinin hükümetleri bu konuda adeta kör, sağır ve dilsiz olmuşlardır. Emperyalizmin hiçbir ülkeye ya da topluma bağımsızlık getirmediğini Irak, Libya ve Suriye örneklerinde yaşayarak gördük. Emperyalizmin tek amacı kaynakları sömürmektir. Sovyetler Birliği’nin dağılması sonrasında dengelerin değişmesi ile bu ülkeleri yönetenlerin saldırgan tavırları artık insanlık suçuna dönüşmüştür.

Geçtiğimiz yıl olduğu gibi 2025 yılında da beceriksiz ve yeteneksiz yöneticiler eli ile Asya ve Ortadoğu da çatışmalar artarak devam etmektedir. Bizler ise inadına “Yurtta Barış, Dünyada Barış” sloganını her zaman ve her yerde haykırmaya devam edeceğiz.

Bolu Kartalkaya Grand Kartal Otel’de meydana gelen yangın Ülkemizde yaşanan denetimsizliği gözler önüne sermiş, siyasal iktidarın yetkileri elinde tutma arzusu denetimsizliği de beraberinde getirmiştir. Hiç kimse bu kadar ihmal olmasına rağmen suçu kabul etmemiş herkes suçu birbirinin üzerine atmıştır. Siyasal iktidarın oluşturduğu yetki karmaşası bu ölümlere neden olmuştur. Bu yangında hayatını kaydeden Yurttaşlarımızın anısı her zaman çalışmalarımızda rehber olacaktır.

Bu sayımızda 1969 yılında Mimarlar Odası’nın dönemin önde gelen akademisyenleri ve meslek insanları ile beraber yaptığı ve rapor olarak kamuoyuna sunulan “Boğaz Köprüsü Üzerine Mimarlar Odası Görüşü” adlı çalışmanın tamamını yayınladık.

Bu çalışmayı gündeme getirmemizin nedeni yıllardır Ülkemizde sağ siyasal yapılar tarafından sürekli olarak öne sürülen dezenformasyonun (bilgi kirliliğinin) önüne geçmektir. 15 Haziran 1969 tarihli Mlliyet Gazetesi’nde yayınlanan **“Suyu geçmek istedi... Boğaz Köprüsü... Cesedi kayıp...”** ve **“GENÇLER ZAP SUYU İÇİN köprü yapacak”** haberleri yer almıştı. Aslında Boğaz Köprüsü’ne karşı duruşun temeli bu haberde gizliydi. ZAP Suyu; tellere tututanarak karşı karşıya geçmek isteyen öğrenciler ve yurttaşlarımızın 2 ay hariç 10 ay boyunca ölümüne neden oluyordu. Bu duruma kayıtsız kalmayan dönemin ÖDTÜ’lü öğrencileri, bazı öğretim üyeleri ile beraber önceliğin ZAP Suyu’na verilmesini ve ZAP Suyu’na köprü yapılmasını talep etmekteydi. Hükümetinin kayıtsız kalması nedeni ile ÖDTÜ’lü öğrenciler ZAP Suyuna köprüyü inşa edip adına da **“DEVİRİMCİ GENÇLİK KÖPRÜSÜ”** adını vermişlerdi. Bu arada o dönemlerde gazetecilik yapılmıyordu ve bu tür haberler basında yer alıyordu. Çünkü Basının patronlarının işi sadece gazeteceilikti. Günümüzde ise patronların basını olunca bu tür haberler basında yer almadığı gibi; bazı basın yayın organlarının iktidarın tetikçiliğini yaptığına da üzülerek tanıklık yapmaktayız. Mimarlar Odası Raporunda trafik sorunun çözümünün Boğaz Köprüsü ile sağlanamayacağını; aksine kentleşme, göç olgusu, tarihi dokuda tahribat, otomobil kullanımının özendirilmesi ve yeni köprü ihtiyacının doğacağı gibi daha büyük sorunları beraberinde getireceği ayrıntılı olarak ifade edilmişti. Çözüm önerileri de raporda yer alıyordu. Bu önerilerden bir tanesi ise **Yenikapı-Harem arasındaki bir karayolu-demiryolu tüneliydi**. Oysa ki Marmaray ve Avrasya Tüneli projelerinin yapımına bu rapordan 40 yıl sonra 2009-2011 yıllarında başlanmıştır. Yıllardır yürütülen kara propagandanın ve Boğaz Köprüsü’ne karşı çıkışın gerçek öyküsü hatası ve sevabı ile böyledir.

İş cinayetlerinin artarak devam ettiği Ülkemizde; mühendislere, mimarlara ve şehir plancılarına çok büyük görevler düşmektedir. İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği alanında görev yapan uzmanların sayısının artmasına rağmen iş cinayetlerinde kaybettiğimiz emekçilerin sayısında ne yazık ki azalma olmamaktadır. Bu nedenle gelecek sayımızın dosya konusunu **“İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği”** konusuna ayırmış bulunuyoruz.

Önümüzdeki sayılarımızda ülkemizin ve dünyanın yaşadığı önemli konuları masaya yatırmaya devam edeceğiz. Gelecek sayımızda görüşmek üzere.

10 Temmuz 2024

Laik, bilimsel, demokratik eğitimden uzak Öğretmenlik Meslek Kanunu (ÖMK) kabul edilemez diyen eğitim emekçilerinin Kadıköy'de gerçekleştirdiği basın açıklamasına TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak destek verdik.



11 Temmuz 2024

TMMOB'nin bugünkü toplumcu çizgisinin yaratıcılarından, 1973-1980 dönemi unutulmaz başkanı Teoman Öztürk'ü aramızdan ayrılışının 30. Yılında kamuoyuna yayınladığımız mesaj ile andık. TMMOB yönetim kurulumuzun yayınladığı Teoman Öztürk belgeseli kamuoyunda yaygınlaştırıldı.

20 Temmuz 2024

Sokak hayvanlarının katledilmesine dönük önerilen yasa tasarısına karşı İstanbul Meslek Odaları Koordinasyonu (İMOK) olarak basın açıklamamızı yayınladık. TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak hayvan hakları için İstanbul'da gelişen tüm eylemliliklerle destek ve dayanışma içerisinde olduk.

8 Ağustos 2024

Bileşeni olduğumuz Nükleer Karşıtı Platform (NKP) ile Hiroşima ve Nagazaki'nin 79. yıldönümünde Türkiye'yi de tehdit eden nükleer silah ve nükleer santral tehlikesine karşı basın açıklamamızı yayınladık.

17 Ağustos 2024

17 Ağustos Depremi'nin 25. yılında 'Artık Yeter! Bilimin, Tekniğin ve Doğanın Sesine Kulak Verin!' başlıklı basın açıklamamız kamuoyu ile paylaşıldı.



1 Eylül 2024

DİSK, KESK, TMMOB ve TTB olarak Emperyalist müdahalelere, savaşlara karşı 1 Eylül Dünya Barış Günü'nde Kadıköy İskele Meydanı'nda kitlesel basın açıklamamızı gerçekleştirdik.



2 Eylül 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak Gezi tutuklusu arkadaşlarımız Tayfun Kahraman'a doktor muayene esnasında uygulanan işkenceye karşı 'Tayfun Kahraman'ın Cezaevinde Olduğu Her Gün Her Saat Hukuksuzluk Sayılmalıyken Ona Bu İşkenceyi Reva Görenler Gücünü Nereden Almaktadır?' başlıklı basın açıklamamızı kamuoyu ile paylaşıldı.

15 Eylül 2024

Bileşeni olduğumuz İstanbul Emek, Barış ve Demokrasi Güçleri ile Diyarbakır'da katledilen kız çocuğumuz Narin için 'Narin'in Katilleri Yüzlerce Kadının ve Çocuğun Ölümüne Neden Olan Bu Gerici Düzendir! Hukukun, Adaletin Ortadan Kaldırıldığı Bu Düzeni Kabul Etmiyoruz.' başlığıyla Beşiktaş İskele Meydanı'nda kitlesel basın açıklamamızı gerçekleştirdik.



19 Eylül 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak 19 Eylül Mühendis, Mimar ve Şehir Plancıları Dayanışma Günü'nde 'Ülkemiz, Mesleğimiz ve Alın Terimiz için MÜCADELEYE!' başlığıyla Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi önünde basın açıklamamızı gerçekleştirdik.



24 Eylül 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulumuz İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanı Ramazan Gülten ile görüşme gerçekleştirdi. Görüşmede yeni dönem çalışmaları ve İstanbul'da ortak mesleki denetim ve teknik iş birliği başlıklarında bilgi alışverişinde bulunuldu.



25 Eylül 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu İSİG Komisyonumuz ile Gülseren Yurttaş anısına 'Kaldırma ve İletme Makinalarının Güvenli Çalışmasına Dair Teknik Değerlendirme' etkinliğimizi Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi'nde gerçekleştirdik.

9 Ekim 2024

İSİG Meclisi, TMMOB ve TTB olarak '2023 Yılı SGK İş Kazaları ve Meslek Hastalıkları İstatistikleri Değerlendirmesi' basın toplantımızı İstanbul Tabip Odası'nda gerçekleştirdik.



10 Ekim 2024

DİSK, KESK, TMMOB ve TTB olarak 10 Ekim Ankara Katliamı'nın 9. yılında kaybettiğimiz arkadaşlarımızı Kadıköy İskele Meydanı'nda gerçekleştirdiğimiz eylemle andık. Unutmadık, Unutturmayacağız.



11 Ekim 2024

Mesleki ve teknik bilgilerini halkın yararına kullandıkları için 900 gündür tutuklu bulunan arkadaşlarımız için Adalet Nöbeti'nde kitlesel basın açıklamamızı gerçekleştirdik. Gezi'ye ve arkadaşlarımıza sahip çıkma irademizi bir kez daha kamuoyu ile paylaştık.

18 Ekim 2024

TMMOB'un 70 yaşı vesilesiyle 'Bu ülke kurulduğundan beri alın teri döken, kendi geleceğini ülkesinin geleceğinden ayrı görmeden çalışan, mücadele eden tüm meslektaşlarımızın "Mühendislik ve Mimarlık Haftası"nı kutluyoruz.' Başlıklı açıklamamız kamuoyu ve basınla paylaşıldı. Ankara'da gerçekleştirilen merkezi etkinliğe TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulumuzca katılım gösterildi.

23 Ekim 2024

TUSAŞ'a yapılan terör saldırısıyla ilgili 'Türk Havacılık ve Uzay Sanayii AŞ'nin (TUSAŞ) Kahramankazan tesislerine yönelik bombalı ve silahlı saldırı ile yapılan terör eylemini lanetliyor, saldırıda yaşamını kaybeden yurttaşlarımızın acılarını yüreğimizde hissediyor, acılı ailelere başsağlığı ve yaralı yurttaşlarımıza acil şifalar diliyoruz.' başlıklı açıklamamız kamuoyu, basın ve kurumlarla paylaşıldı.



24 Ekim 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak düzenlediğimiz TMMOB V. İstanbul Kent Sempozyumu bildiriler kitabımız yayınlandı.

Demokrasi ve Halk İradesine Sahip Çıkıyoruz!



31 Ekim 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak, seçilmiş Esenyurt Belediye Başkanı Prof. Dr. Ahmet Özer'in tutuklamasına karşı halk iradesine sahip çıkmak ve dayanışma içerisinde olmak için Esenyurt Meydanı'nda gerçekleştirilen mitinge katılım gösterdik.

4 Kasım 2024

Bileşeni olduğumuz İstanbul Emek, Barış ve Demokrasi Güçleri ile 'Halk İradesinin Çiğnendiği Anti Demokratik Baskıcı Bir Ülke Değil, İnsanca Bir Düzendeki Bir Arada Eşit ve Özgür Bir Yaşam İstiyoruz!' başlığıyla Esenyurt Meydanı'nda basın açıklamamızı gerçekleştirdik.



7 Kasım 2024

TMMOB heyetimiz, demokrasiye ve halk iradesine sahip çıkmak için Esenyurt Meydanı'nda gerçekleştirilen Adalet Nöbeti'ne dayanışma ziyaretinde bulundu. TMMOB Yönetim Kurulu Başkanımız Emin Koramaz birliğimiz adına konuşmasını gerçekleştirdi.



9 Kasım 2024

Haydarpaşa dayanışmasının gar önünde gerçekleştirdiği basın açıklamasına TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak 'Haydarpaşa Gardır Gar Kalacak' sloganımızla katıldık



14 Kasım 2024

Kanal İstanbul ÇED raporu iptal davasında yeniden keşif ve bilirkişi incelemesi için 14-15 Kasım tarihlerinde TMMOB bağlı odalarımız ile birlikte İstanbul Bölge İdare Mahkemesi'nde olduk. Mahkeme öncesinde basına demeçte bulunuldu. Ardından ilgili odalarımızın temsilcileri keşif sürecine refakat etti.



19 Kasım 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak Kanal İstanbul sürecine dair kamuoyunu bilgilendirmek üzere İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nde 'Plansız ve Hukuksuz Kanal İstanbul Projesine Geçit Vermeyeceğiz! Ya Kanal Ya İstanbul!' başlığıyla basın toplantımızı gerçekleştirdik.



24 Kasım 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak Haydarpasa Dayanışması'nın 671. pazar nöbetine katılım gösterdik. 'Haydarpasa Garı'nın kültürel, tarihsel ve kamusal kimliği korunmalı, yeniden trenlerle, insanlarla, vapurlarla buluşmalıdır.' başlığıyla İKK sekreterimiz Aydan Adanır Usta basın açıklaması gerçekleştirdi.



25 Kasım 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Kadın Komisyonu, 25 Kasım Kadına Yönelik Şiddete Karşı Uluslararası Mücadele Günü dolayısıyla basın açıklaması yayınladı. Aynı zamanda Taksim Tünel'de gerçekleştirilen kitlesel basın açıklamasına katılım gösterildi.

8 Aralık 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak İstanbul Emek, Barış ve Demokrasi Güçleri'nin düzenlediği İnsanca Yaşam Mitingi'ne katılım ve dayanışma gösterildi.



14 Aralık 2024

TMMOB Marmara Bölge Toplantısı, 14 Aralık 2024 tarihinde Maltepe Belediyesi Türkan Saylan Kültür Merkezi'nde gerçekleştirildi.

24 Aralık 2024

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak İstanbul Barosu'na yönelik soruşturmaya karşı 'Demokrasiye olan tahammülsüzlüğe ve meslek örgütlerine yönelik hukuka aykırı soruşturmalara son verilmelidir.' başlığıyla basın açıklamamızı gerçekleştirdik.



4 Ocak 2025

İBB'nin gerçekleştirdiği Kanal İstanbul Süreci Bilgilendirme Toplantısı'na TMMOB bağlı odaları İstanbul Şubeleri olarak katılım gösterildi. Temsilcilerimiz toplantıda projenin İstanbul ve Marmara'ya yaşatacağı hayati risklere dair bilgilendirmelerde bulundu.

10 Ocak 2025

İstanbul Tabip Odası'nın Dr. Hüsam Ebu Safiyye için gerçekleştirdiği basın açıklamasına katılım gösterdik. 'Kaçırılan, rehin alınan tüm Filistinliler serbest bırakılmalıdır.' talebimizi bir kez daha yineledik. Basın açıklamasında İl koordinasyon kurulu sekreterimiz Aydan Adanır Usta 'İsrail'in soykırma varan saldırıları bir an önce durdurulmalı ve emperyalistler ellerini Filistin'den çekmelidir!' başlığıyla konuşma gerçekleştirdi.



19 Ocak 2025

Kent hakkını savundukları için özgürlükleri gaspedilen arkadaşlarımızla dayanışmamızı büyütmek için Adalet Nöbeti'nin 1000. Gününde basın açıklamamızı gerçekleştirdik. Aynı zamanda Gezi davası tutuklusu arkadaşlarımız için TMMOB bağlı odaları İstanbul şube binalarına dayanışma pankartlarımızı astık.



20 Ocak 2025

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulumuz, İstanbul'da ortak mesleki denetim ve teknik iş birliği protokolünü görüşmek üzere İBB yetkilileri ile toplantı gerçekleştirdi.



22 Ocak 2025

DİSK, KESK, TMMOB ve TTB olarak Bolu Kartalkaya Kayak Merkezi'ndeki bir tesiste çıkan, onlarca yurttaşımızın hayatını kaybettiği ve yaralandığı yangınla ilgili basın toplantımızı gerçekleştirdik. 'Sorumlular Hesap Vermiyor, İhmal ve Denetimsizlik Öldürüyor!' başlıklı basın açıklamasını kurumlar adına İl koordinasyon kurulu sekreterimiz Aydan Adanır Usta okudu.

29 Ocak 2025

İstanbul Meslek Odaları Koordinasyonu olarak gazeteci arkadaşlarımız Barış Pehlivan, Seda Selek ve Serhan Asker'in hukuksuzca gözaltına alınmalarına karşı basın açıklamamızı gerçekleştirdik.



6 Şubat 2025

6 Şubat Depremleri'nde yaşadığımız büyük kayıplar ve derin acılar bizlere bir kez daha göstermiştir ki akıllı, bilimi, planlamayı ve denetimi dışlayan yönetim anlayışı, ülkemizin geleceğine yönelik en büyük tehdittir... Depremlerin yıl dönümünde 'Yaşanan ve yaşanacak tüm felaketlerin sorumluluğu siyasal iktidardadır!' başlığıyla Beşiktaş İskele Meydanı'nda basın açıklamamızı gerçekleştirdik.

8 Şubat 2025

TMMOB İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Çalıştayı Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nde gerçekleştirildi.



9 Şubat 2025

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak 'Gözaltına alınan BirGün Gazetesi çalışanları Uğur Koç, Berkant Gültekin ve Yaşar Gökdemir derhal serbest bırakılmalıdır.' talebiyle Çağlayan adliyesi önünde gerçekleştirilen basın açıklamasına dayanışma gösterdik.

23 Şubat 2025

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak siyasal iktidarın baskıları altında gerçekleştirilen İstanbul Barosu Olağanüstü Genel Kurulu'na dayanışma gösterdik.

3 Mart 2025

İş Cinayetleri ile Mücadele Günü'nde TMMOB Makine Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nde basın toplantımızı düzenledik.

8 Mart 2025

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Kadın Komisyonumuz Kadıköy'de gerçekleştirilen 8 Mart Büyük Kadın Buluşması'nın ve Feminist Gece Yürüyüşü'nün örgütleyicisi oldu. Aynı zamanda 8 Mart öncesi gerçekleştirdiği iki etkinlik ve Pınar Gültekin için yayınladığı basın bildirisi ile güncel yönelimlerini kamuoyu ile paylaştı.

19 Mart 2025



22 Mart 2025



19 Mart 2025

İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu'nun diplomasının iptal edilmesi, belediye başkanları ve yöneticileri ile birlikte tutuklanmasıyla başlayan süreçte 'Halkın Demokratik İradesine İpotek Konulamaz! Kurtuluş Yok Tek Başına Ya Hep Beraber Ya Hiçbirimiz!' sözümüzle Saraçhane başta olmak üzere İstanbul'da gerçekleştirilen tüm eylemlilere TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulumuz, meslektaşlarımızla birlikte aktif katılım göstererek dayanışma içerisinde oldu. Aynı zamanda İstanbul Meslek Odaları Koordinasyonu ve DİSK, KESK, TMMOB ve TTB birlikteliğiyle düzenli olarak açıklamalarda bulundu.





22 Mart 2025

TMMOB heyetimiz İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ve Şişli Belediyesi'ne dayanışma ziyareti gerçekleştirdi. CHP Genel Başkanı Özgür Özel ile görüşen heyetimiz, gündeme dair görüşlerimizi ve dayanışma dileklerimizi paylaştı. Ziyaretin ardından birlik başkanımız Emin Koramaz basına ve kamuoyuna açıklamalarda bulundu.



22 Mart 2025

İstanbul Meslek Odaları Koordinasyonu olarak hukuksuz ve kabul edilemez bir şekilde görevinden alınan İstanbul Barosu Yönetim Kurulu'na dayanışma ziyareti gerçekleştirdik.



25 Mart 2025

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 16.03.2021 tarihinde onanan Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin yürütmesinin durdurulması ve iptali istemiyle açmış olduğumuz dava için İstanbul Bölge İdare Mahkemesi'nde gerçekleştirilen duruşmaya TMMOB avukatlarımızla birlikte katılım gösterdik.



29 Mart 2025

Halk iradesine sahip çıkmak için yürüyoruz! 'TMMOB olarak tarihimizin her döneminde anti-demokratik ve baskıcı uygulamaların karşısında olduk. Bundan sonra da demokrasiden, özgürlüklerden yana tavrımızı sürdürmeye devam edeceğiz.' Sözümüzle Maltepe Miting alanında gerçekleştirilen Demokrasi Mitingi'ne katılım gösterdik.



8 Nisan 2025

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak sürecin başından itibaren gözaltına alınan ve tutuklanan öğrencilerle dayanışma içerisinde olduk. Baro ve kurum avukatlarımızla koordine bir şekilde tutuklu öğrencilerin yaşadığı tüm olumsuzlukların son bulması için çalışmalar yürüttük. Tutuklu öğrencilerimizin ailelerinin oluşturduğu Anne-Baba Dayanışma Ağı ile görüşme gerçekleştirdik. 11 Nisan tarihinde ise Silivri Cezaevi'nde tutulan nöbete dayanışma ziyaretinde bulunduk.

18 Nisan 2025



18 Nisan 2025

Anne Baba Dayanışma Ağı'nın Çağlayan Adliyesi önünde gerçekleştirdiği basın açıklamasına katılım gösterdik. Anayasal haklarını kullandıkları için soruşturma geçiren tüm gençlerimizle dayanışma içerisinde olacağımızı bir kez daha vurguladık.



18 Nisan 2025

DİSK, KESK, TMMOB, TTB olarak Beşiktaş İskele Meydanı'nda yaptığımız açıklamayla 1 Mayıs İşçi Bayramı'nda tüm yurttaşlarımızı alanlarda olmaya davet ettik.

Marmara Denizi'nde Silivri açıklarında meydana gelen, İstanbul ve çevre illerde hissedilen depremlerden etkilenen tüm yurttaşlarımıza geçmiş olsun dileklerini iletiyoruz.

Deprem nedeniyle ülkemizde yaşanan acıların tekrarlanmaması için, afet risklerine karşı etkin bir mevzuat altyapısı, güçlü kurumsal yapılanma, afet güvenliğini önceleyen bir ekonomik model, tedbirleri kararlılıkla uygulayan bir siyaset ve afet farkındalığı yüksek bir toplum yaratılması zorunludur.

Birçok kez ifade ettik, siyasal iktidara yeniden sesleniyoruz: **Rant Uğruna İstanbul'u ve İstanbulluları Feda Etmeyin!**

Rant projeleri ve özellikle Kanal İstanbul'un inşaatı için harcanmak istenen bütçe İstanbul ve çevresinin deprem kayıp risklerini azaltmak için kullanılmalıdır. Büyük can ve mal kayıplarına neden olacak deprem risklerinin azaltılması için bekleyen İstanbul'un önceliği Kanal değil, depremdir!



23 Nisan 2025

Marmara Denizi'nde Silivri açıklarında meydana gelen depreme ilişkin TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak 'Rant Uğruna İstanbul'u ve İstanbulluları Feda Etmeyin!' başlıklı açıklamamız kamuoyu ile paylaşıldı.

25 Nisan 2025

Mesleki ve teknik bilgilerini halkın yararına kullandıkları için tutuklu bulunan arkadaşlarımız için Adalet Nöbeti'nin 3. yılında basın açıklamamızı gerçekleştirdik.



27 Nisan 2025

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak İstanbul'da bulunan oda ve şube binalarımıza 1 Mayıs çağrı pankartlarımız asıldı.



29 Nisan 2025

DİSK, KESK, TMMOB ve TTB olarak 1 Mayıs 1977 Katliamı'nda Taksim Kazancı Yokuşu'nda, 1989 1 Mayıs'ında Şişhane'de ve 1 Mayıs 1996'da Kadıköy'de yitirdiklerimizi anmak için bir aradaydık. Kadıköy'deki anma konuşmasını TMMOB YK üyemiz Feramuz Aşkın gerçekleştirdi.



30 Nisan 2025

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu olarak Kanal İstanbul sürecinde yaşanan güncel gelişmelerle ilgili 'KANAL DEĞİL RANT PROJESİ: İstanbul'un Yaşam Kaynakları Talan Ediliyor!' başlıklı basın açıklamamızı yayınladık. Açıklama basın ve kamuoyunda geniş yer buldu.



1 Mayıs 2025

2025 1 Mayıs'ı DİSK, KESK, TMMOB, TTB ve demokratik kitle örgütleri ve siyasi partilerin katılımı ile Kadıköy'de kutlandı. TMMOB İl Koordinasyon Kurulumuz 1 Mayıs Mitingi'ne kitlesel şekilde katıldı.

Mühendislikte
Mimarlıkta ve
Planlamada

Ö L Ç Ü

Krizler Çağında Kentsel Ulaştırma Politikaları

Prof. Dr. Haluk GERÇEK - Emekli Öğretim Üyesi (İTÜ)

GİRİŞ

Krizler çağında yaşıyoruz. Ekonomik krizlere, pandemi ve iklim değişikliği krizlerine ek olarak ülkemiz kentlerinin önemli bir bölümü deprem ve afet riskleri ile karşı karşıya. Özellikle 1980’li yıllardan sonra izlenen otoriter ve neoliberal politikalar, kentleşme süreçlerini derinden etkiledi. Kent mekânı kullanım değeriyle değil, değişim değeriyle ön plana çıkan bir meta haline dönüştü. Kentin yeniden inşası, kent politikalarının ana teması olmaya başladı. Bir yandan “Mekansal Strateji Planı”, “Çevre Düzeni Planı” ve “Ulaşım Ana Planı” gibi uygulanmayan stratejik planlar yapılırken, diğer yandan kentler, doğal ve ekolojik sınırlarını aşarak hızla yayılmaya devam etti. Toplumsal maliyeti çok yüksek olan plan dışı büyük projeler inşa edildi. Küresel, ulusal ve yerel aktörlerin ortaklığı ile kent mekânının piyasa odaklı dönüştürülmesi süreci devam ediyor. Bu süreç, kentlerdeki hareketlilik biçimlerini yönlendiren arazi kullanımını ve ulaşım kararlarını da derinden etkiledi. Kentlerde yaşayan kırılgan ve dezavantajlı gruplar (yoksullar, kentin çeperlerinde yaşayanlar, otomobili olmayanlar, yaşlılar, kadınlar, engelli bireyler, vb.), gittikçe artan biçimde, artan ulaşım giderleri, kötüleşen çevre kalitesi, erişim, güvenlik ve sağlık sorunları ile karşı karşıya kaldılar. Yerel yönetimler ve toplu taşıma işletmeleri artan yatırım ve işletme giderlerini karşılayamaz duruma geldiler.

Bu yazıda, krizler çağında izlenmesi gereken kentsel ulaşım politikaları, özellikle ulaşım hakkı, ulaşım yoksulluğu ve ulaştırmanın dışsal maliyetleri kavramları vurgulanarak ortaya konmuştur.

KENT HAKKI, ULAŞIM HAKKI VE ULAŞIM YOKSULLUĞU

İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi’nde de yer alan, barınma hakkı, ulaşım hakkı, çalışma hakkı, dinlenme, eğlenme ve kendini geliştirme hakkı,

eğitim ve sağlık hizmetlerinden yararlanma hakkı gibi hakların kent düzeyinde sağlanması “kent hakkı” kavramının kapsamını oluşturmaktadır. Fransız sosyolog ve filozof Henri Lefebvre ve İngiliz antropoloji ve ekonomik coğrafya profesörü David Harvey, kent hakkı kavramını, yalnızca planlama ve yasal düzenlemeler ile ilgili bir sorun olarak değil, ekonomi- politik bir bağlamda ele almışlardır (Lefebvre, H., 1996; Harvey, D., 2013).

Lefebvre ve Harvey’e göre kent hakkı kavramı, kentte yer alan ortak mal ve hizmetlere kentlilerin eşit bir şekilde erişebilmelerini ve bunlardan yararlanabilmelerini ifade eder. Aynı zamanda, kentlilerin kenti kendi gereksinimlerine göre dönüştürme, yeniden düzenleme hakkını da kapsar. Kent hakkı kavramı iki önemli değişimi öngörür:

- a) Değişim değeri karşısına kullanım değerini, sermayenin karşısına kentlinin çıkarlarını koyar.
- b) Gelirin nasıl yeniden dağıtılacağına ilişkin karar sürecinin kentlilere bırakılmasını öngörür.

Ulaşım hakkı, bir sosyal hak olarak, en çok kentsel ölçekte ortaya çıkar. Ulaşım sistemi, doğrudan ya da dolaylı olarak, insanların diğer kamusal haklara (iş, eğitim, sağlık sistemi, kültürel yaşam, vb.) erişimini ve bunları kullanımını etkiler. Bu bakımdan, diğer haklara erişmeye aracılık eden temel bir insan hakkıdır.

Sürdürülebilir kentleşme tartışmalarında, kentsel fonksiyonların ve ulaşım sisteminin nasıl konumlandırıldığı sorunu, bu ortak mal ve hizmetlere kimlerin, hangi ölçüde erişebileceğini de belirlemektedir. Rant odaklı arazi kullanım kararları ile doğal ve ekolojik sınırları aşarak büyüyen kentlerimizde, ulaşım mesafeleri, süreleri ve maliyetleri artmaktadır. Yetersiz toplu taşıma sistemini kullanmak ya da yaşamını kolaylaştırmak için otomobil alarak (zorlanmış otomobil sahipliği), yakıt, vergiler ve bakım giderlerini karşılamak zorunda kalan insanlar, ulaşımında harcadıkları fazla para ve zaman nedeniyle, diğer mal ve hizmetle-

² Bu yazı, büyük ölçüde, 9 Aralık 2023 tarihinde TMMOB Mimarlar Odası tarafından İstanbul’da düzenlenen “Kentleşme ve Demokrasi Sempozyumu”nda sunulan bildiriye dayanmaktadır.

re, sosyal ve kültürel yaşama ayırabilecekleri bütçelerini kısmaktadır. Zorlanmış otomobil sahipliği, birçok araştırmacı tarafından bir tür ulaşım yoksulluğu olarak kabul edilmektedir (Kuttler, T. ve Moraglio, M. edt., 2021). Ulaşım yoksulluğu, yalnızca gelir üzerinden tanımlanamaz ve kendini pek çok farklı şekillerde gösterir. Yapabilirlikler yaklaşımı, gelirin yanı sıra, insanların diğer kamusal haklara erişimini de göz önüne alır. Yoksulluk; tüketilen ya da sahip olunan metalar üzerinden değil, kapasitelerden, seçeneklerden ve yapabilirliklerden yoksun kalmak olarak tanımlanır. Ulaşım yoksulluğunun üç ana bileşeni şunlardır (Lucas, K., ve diğ., 2016):

a) Hareketlilik yoksunluğu: İnsanların fiziksel durumuna ve kabiliyetlerine uygun ulaşım olanakları olmamasıdır (Ulaşım türlerinin çeşitliliği, sıklığı, zaman tarifeleri, araç yoğunlukları, çekim merkezlerine mesafesi, fiziksel/mekânsal engeller, vb.).

b) Erişilebilirlik yoksunluğu: Mevcut ulaşım seçeneklerinin insanların fırsatlara makul bir sürede ve kolaylıkla erişimini sağlamıyor olmasıdır. Mevcut ulaşım koşulları tehlikeli, güvensiz ve sağlıklıdır.

c) Ulaşımın ödenebilirliği: Ulaşıma harcanan bütçenin hanehalkının kalan gelirini yoksulluk sınırı altında bırakmamasıdır.

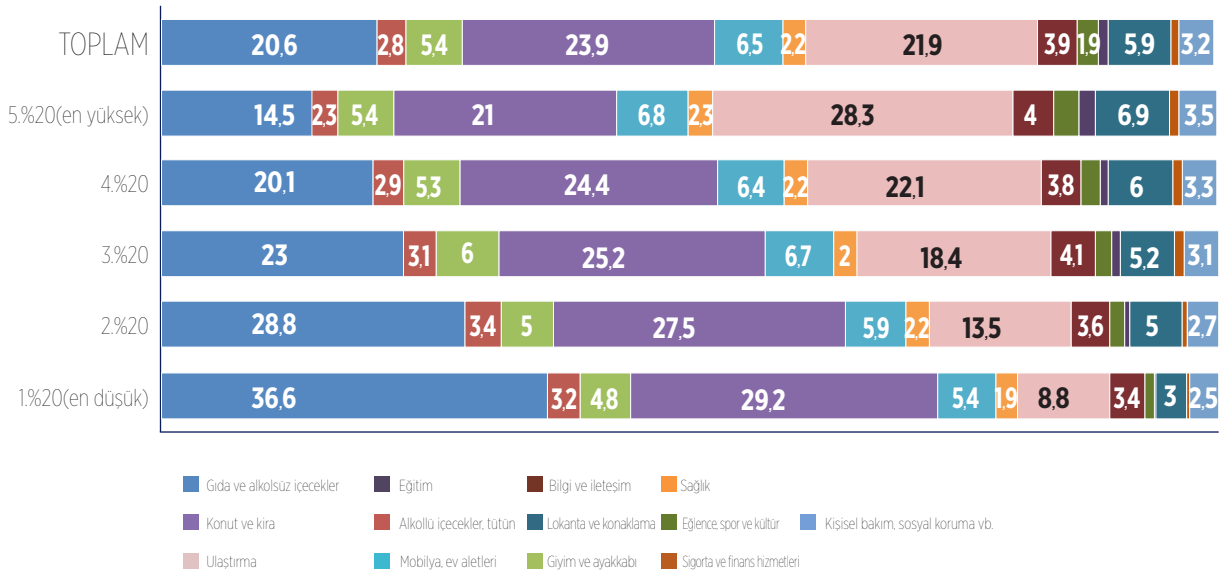


Şekil 1: Ulaşım Yoksulluğunun Bileşenleri (Lucas, K. ve diğ., 2016)

Bu üç bileşene eklenmesi gereken diğer önemli bir boyut da kırılgan ve dezavantajlı grupların ulaşımın dışsallıklarından (trafik tıkanıklığı, zaman kaybı, hava ve gürültü kirliliği, kazalar) orantısız biçimde etkilenmeleridir.

TÜİK (2023) verilerine göre Türkiye’de hanehalkı tüketim harcamalarının % 66,4’ünü gıda ve alkol-

süz içecekler, konut ve kira ve ulaştırma giderleri oluşturmaktadır. En düşük % 20’lik gelir grubunda, gıdanın payı % 36,6, konut ve kira giderlerinin payı % 29,2 iken ulaştırma harcamalarının payı % 8,8’e düşmektedir. 2002 yılında, en düşük % 20’lik gelir grubunda % 4,1 olan ulaştırma harcamalarının payı 20 yılda iki katından daha fazla artmıştır (Şekil 2).



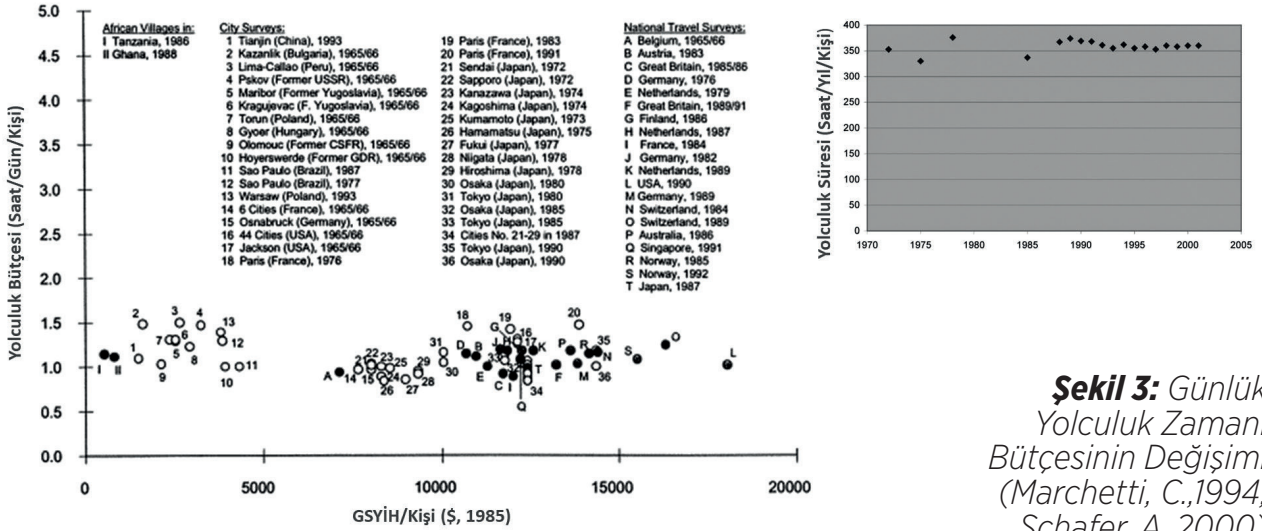
Şekil 2: Gelire Göre % 20'lik Gruplarda Tüketim Harcaması Dağılımı (TUIK, 2023)

Yüksek enflasyon, yerel yönetimlerin ve toplu taşıma işletmelerinin yatırım ve işletme maliyetlerini de olumsuz yönde etkilemektedir. Örneğin, son beş yılda, İETT'nin yolculuk gelirlerinin işletme giderlerini karşılama oranı % 70'lerden % 35'lere gerilemiştir. 2022 yılında 7,67 TL olan güncel tam bilet fiyatı, indirimli ve ücretsiz yolculuklar göz önüne alındığında ortalama 4,50 TL düzeyindedir. Akaryakıt, döviz kuru ve enflasyon oranlarındaki yüksek artışlar nedeniyle yolcu başına işletme gideri ise 13,50 TL düzeyine yükselmiştir. İBB'nin yalnızca İETT'ye 2023'te 5,9 milyar TL (185 milyon €) sübvansiyon sağlaması gerekmektedir. İstanbul'da raylı sistemleri işleten Metro İstanbul'da da gelirin gideri karşılama oranı % 70'dir. Metro İstanbul'un 2022 yılı sübvansiyon gereksinmesi 335 milyon TL'yi bulmaktadır. Kaliteli ve ödenebilir bir toplu taşıma hizmetinin sağlanması yerel yönetimlerin en temel görevlerinden biridir. Örneğin, yıllardır dünyanın en yaşanabilir kentleri listesinin başında yer alan Viyana'nın toplu taşıma sistemi de (metro, tramvay, tren ve otobüs) dünyanın en iyileri arasında sayılmaktadır. Viyana'da yaşayan herkes bir toplu taşıma durağına 5 dakikalık yürüme mesafesindedir. Viyana'da yıllık kart kullananlar 2013 yılından beri günde 1 avroya sınırsız sayıda yolculuk yapılabilmektedir. Bunun sağlanabilmesi için, Viyana'da toplu taşıma sistemine yılda 700 milyon

avro sübvansiyon sağlanmaktadır.³ İstanbul'da ise İstanbulkart kullananlar 180 binış için 1.177 TL (38 avro) ödemektedirler. Diğer bir deyimle, İstanbul'da aylık kart kullananlar 1 avro karşılığında ortalama 4,8 binış yapabilirken Viyanalılar sınırsız binış yapabilmektedir.

Ulaşım yoksulluğunun önemli öğelerinden birisi yolculuğa ayrılan zaman bütçesidir. Ulaşım yoksulluğu kavramı içinde, insanların günlük yolculukları için harcadıkları zaman önemli bir yer tutmaktadır. Çünkü bu zamanın fazla olması insanların diğer gerekli faaliyetlere (kültürel ve sosyal yaşam, kendini geliştirme, dinlenme, vb.) ayırmaları gereken zamanı kısıtlamalarına, yaşam kalitelerinin azalmasına ve sosyal dışlanmaya yol açar. Zahavi, Y. (1974), Marchetti, C. (1994) ve Schafer, A. (2000) gibi araştırmacılar, yolculuk amaçları ve bölgesel bazı farklılıklara karşın, insanların yolculuklara harcadıkları günlük zaman bütçesinin 1-1.5 saat dolayında stabil olduğunu ortaya koymuşlardır. Örneğin, İngiltere'de 1970-2005 yılları arasında, ulaşımda geçen toplam yıllık sürenin çok fazla değişmediği ve ortalama 360 saat dolayında olduğu (günde 1 saat) ortaya konmuştur. Şekil 3'de görüldüğü gibi, dünyanın değişik coğrafyalarından toplanan veriler günlük yolculuk zamanı bütçesinin 1 -1.5 saat kadar olduğunu göstermiştir.

³ <https://www.theguardian.com/world/2019/jul/19/vienna-trials-perfumed-subway-trains-passengers-incensed-austria-u-bahn>



Şekil 3: Günlük Yolculuk Zamanı Bütçesinin Değişimi (Marchetti, C.,1994; Schafer, A.,2000)

Yolculuğa ayrılan zaman bütçesinin aşağı yukarı stabil olması ile ulaştırmadaki “bastırılmış talep” ve “kışkırtılmış talep” kavramları arasında yakın bir ilişki vardır. İnsanlar, kısıtlı zaman ve parasal bütçeleri nedeniyle, zorunlu görmedikleri bazı yolculuklardan vazgeçerler (bastırılmış talep). Bunun tersi olarak, yeni bir ulaştırma yatırımı ile (örneğin, bir yol ya da raylı sistem yapılması gibi) yolculuk süresi başlangıçta biraz azalınca daha çok sayıda kişi, daha uzun mesafelere yolculuk yapmaya başlar (kışkırtılmış talep).

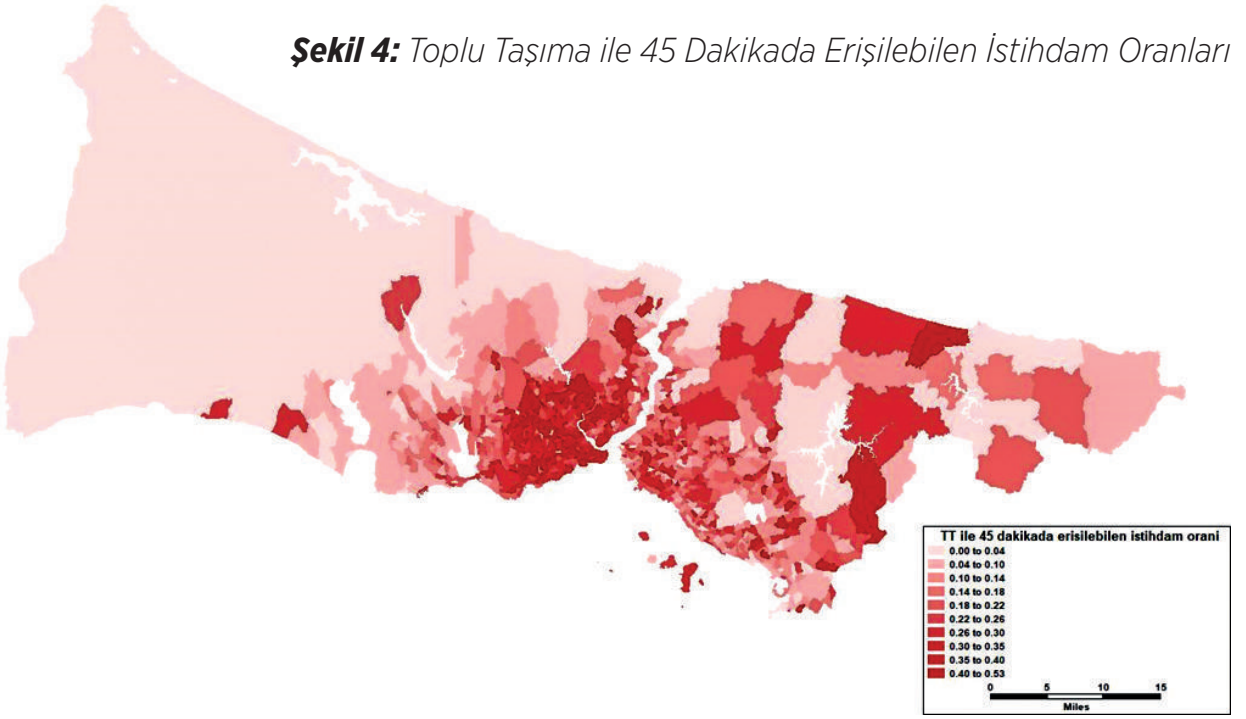
ERİŞİLEBİLİRLİK

Şekil 1’de gösterildiği gibi, ulaşım yoksulluğunun ana bileşenlerinden birisi erişilebilirlik yoksunluğudur. Erişilebilirlik yoksunluğu, mevcut ulaşım seçeneklerinin insanların fırsatlara makul bir sürede ve kolaylıkla erişimini sağlamıyor olmasıdır. Örneğin, İstanbul’da raylı sistem ağının gelişmesine ve toplu taşıma sistemindeki yenilikçi uygulamalara (akıllı kart, dijital uygulamalar, gerçek zamanlı bilgilendirme sistemleri, vb.) karşın, toplu taşıma ile ortalama yolculuk süresi ve erişilebilirlik düzeyi özel otomobile göre daha geridedir. Bunun en önemli nedenleri, toplu taşıma sistemindeki entegrasyon sorunları yanında, otomobil kullanımını caydırıcı talep yönetimi ve otopark yönetimi politikalarının (tıkantılık fiyatlandırması, trafik sakinleştirme, kentin merkez bölgelerindeki otopark kapasitesinin

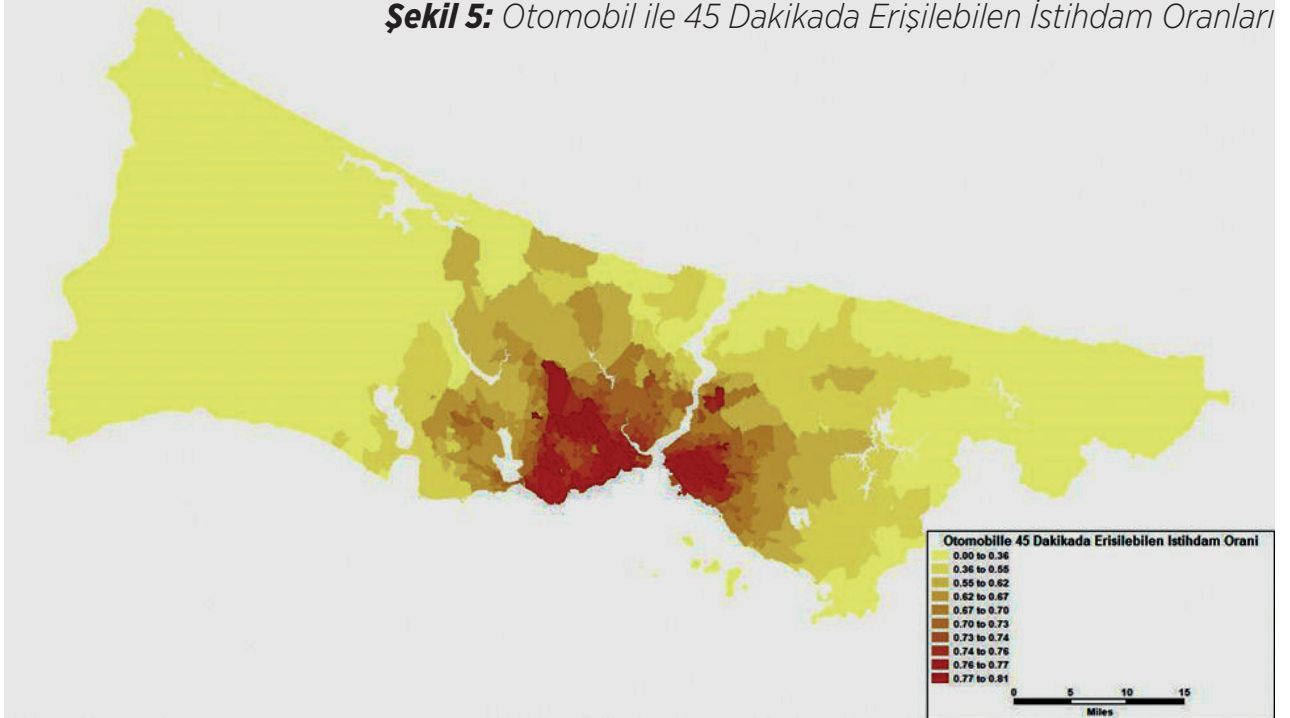
azaltılması, kent mekanının insanlar için yeniden paylaşımı, vb.) yeterince uygulanmamış olmasıdır. İstanbul’da ulaşım planlaması çalışmalarında kullanılmış olan ulaşım modeli ile, trafiğin yoğun olduğu sabah zirve saatte, yolculuğun başladığı ve bittiği noktalar arasındaki ortalama yolculuk süresi otomobille 43,4 dakika, toplu taşıma ile 74,8 dakika olarak öngörülmüştür. Bu sürenin 45 dakikası araç içinde geçen süredir. Diğer süreler, toplu taşıma durağına yürüme, araç bekleme ve aktarmalar sırasında geçen sürelerden oluşmaktadır.

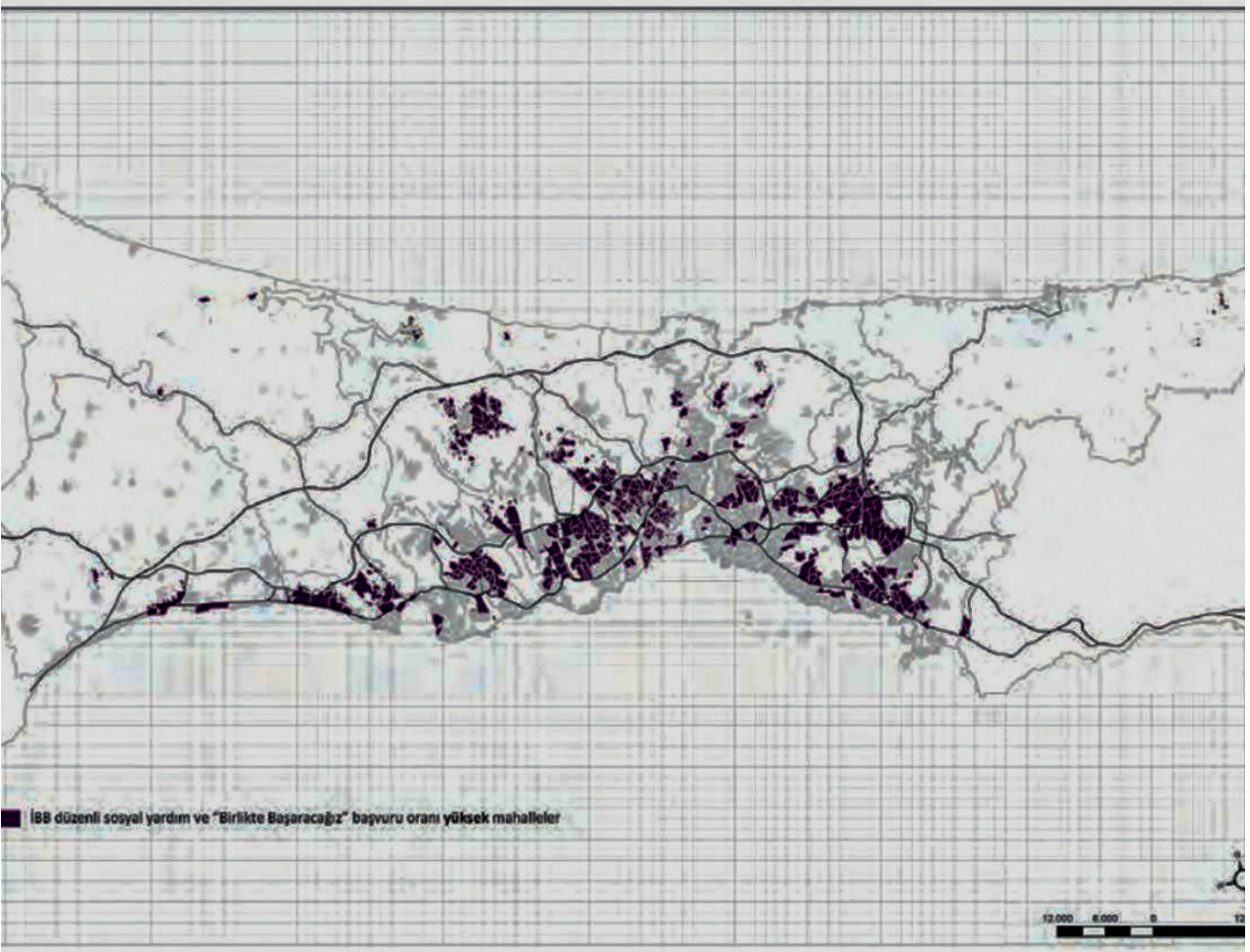
Şekil 4 ve 5’de, İstanbul’da 1307 trafik analiz bölgesi esas alınarak, 45 dakika içinde toplu taşıma ve otomobil ile erişilebilen istihdam (işyeri) oranlarının dağılımları verilmiştir. Trafik analiz bölgeleri arasındaki yolculuk süreleri ve bu bölgelerdeki işyerlerinde çalışan istihdam verileri göz önüne alınarak yapılan erişilebilirlik hesaplarına göre, toplu taşıma ile 45 dakika içinde İstanbul’daki toplam istihdamın ancak % 26,3’üne erişilebilmektedir (Şekil 4). Otomobille 45 dakikada erişilebilen ortalama istihdam oranı ise % 63,2’dir (Şekil 5). Şekil 6’da, İBB’den düzenli sosyal yardım alan ve “Birlikte Başaracağız” başvuru oranı yüksek olan mahalleler gösterilmiştir (İPA, 2021). Görüldüğü gibi, toplu taşıma ile erişilebilirliğin düşük olduğu mahalleler, aynı zamanda, düşük gelir grubunda olan ve düzenli sosyal yardım alan insanların yaşadıkları yerlerdir. Toplu taşıma sisteminin erişilebilirliğini artırmak için yapılacak iyileştirmelerin buralar-

Şekil 4: Toplu Taşıma ile 45 Dakikada Erişilebilen İstihdam Oranları



Şekil 5: Otomobil ile 45 Dakikada Erişilebilen İstihdam Oranları





Şekil 6: İBB'den Düzenli Sosyal Yardım Alan ve "Birlikte Başaracağız" Başvuru Oranı Yüksek Olan Mahalleler (İPA, 2021)

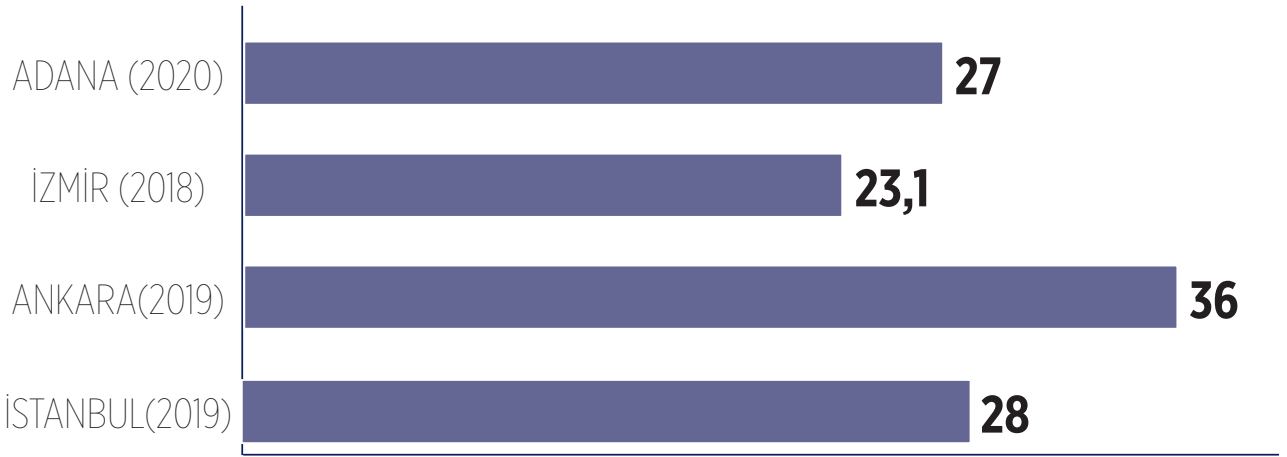
dan başlatılması gerekmektedir.

İKLİM KRİZİ VE ULAŞTIRMANIN DIŞSAL MALİYETLERİ

2023'te yayımlanan "İklim Eşitliği: % 99 İçin Bir Gezegen" başlıklı bir rapor, küresel iklim krizine neden olan karbon salımından en çok dünyanın zengin nüfusunun sorumlu olduğunu göstermiştir (Oxfam, 2023). Bu rapora göre, 2020-21'de yaratılan toplam refahın % 63'ünü kazanan en zengin % 1, küresel karbon salımının % 16'sından sorumludur. Bu oran, en yoksul % 66'nın (5 milyar kişi) toplam karbon salımına eşittir. En zengin % 10, küresel karbon salımının % 50'sinden; orta gelirli % 40, %43'ünden, en yoksul % 50 ise %

8'inden sorumludur. 2020-21'de yaratılan toplam refahın % 10'unu kazanan % 90 oranındaki nüfus, küresel karbon salımının yaklaşık yarısından sorumludur. Buna karşılık, iklim krizinin etkilerinden en çok zarar gören ve bununla baş edebilme kapasitesi en düşük ülkeler, en kırılgan ve en yoksul ülkelerdir.

AB ülkelerinde toplam sera gazı salımın % 25'i ulaşırmadan kaynaklanmaktadır. Bu salımın % 72'si ise karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır (EEA,2022). İklim Eylem Planı, Sera Gazı Envanteri çalışmalarına göre, Türkiye'nin bazı büyük kentlerinde ulaşırmadan kaynaklanan sera gazı salımı oranları % 23,1-% 36 arasında değişmektedir (Şekil 7).



Şekil 7: Sera Gazı Salımında Ulaştırmanın Payı (%)

Ulaştırmanın dışsal maliyetleri, kendilerinin neden olmadıkları ekonomik faaliyetler nedeniyle, bireylere ve topluma yüklenen maliyetlerdir. Trafik tıkanıklığından kaynaklanan zaman kayıpları, kazalar (ölüm, yaralanma ve maddi hasar), iklim etkisi (sera gazı salımları), hava ve gürültü kirliliğinden kaynaklanan sağlık sorunlarına ilişkin maliyetler bu gruba giren dışsal maliyetlerdir. Toplumun kırılgan kesimleri (yoksul aileler, çocuklar, yaşlılar, kadınlar, göçmenler, vb.), ulaştırmanın dışsal maliyetlerine ve ulaştırma yatırımları ve buna bağlı olarak artan kentleşmeyle zorla yerinden edilme şeklinde ortaya çıkan dışsal etkilere daha fazla maruz kalırlar. Ulaştırmanın dışsal maliyetlerinin içselleştirilmesi (yani bu maliyetlere neden olanlara ödetilmesi) amacıyla yapılan uygulamalarda, maliyetlerin nasıl paylaşıldığı konusu önemlidir. Kamu hizmetlerinin yetersiz olduğu yerlerde, ekolojik vergiler, kamu yararı için gerekli eylemler olmaktan çok, yoksul gruplara ek yük getiren keyfi uygulamalar olarak algılanmaktadır. İklim krizine karşı duyarsız olmasalar da bu gruplar için “ay sonu dünyanın sonundan önce gelmektedir”⁴. Birçok ülkede (örneğin, Şili, Ekvator, Haiti, Fransa, İngiltere gibi) sosyal olaylar, akaryakıt vergisi, toplu taşıma fiyatı artışı, düşük salım bölgesi fiyatlandırması gibi ulaştırma sistemindeki değişikliklere tepki olarak başlamıştır. Örneğin, 2018 yılında, Fransa’da “sarı yelekliler”in gösterileri kamyon şoförlerinin akaryakıt fiyatlarındaki karbon

vergisinin artırılmasına itirazları ile başlamıştır. Öte yandan, muhafazakar-sağcı iktidarlar, sermayeyi desteklemek için bu tepkileri fırsat olarak kullanırlar. Örneğin, Birleşik Krallık Başbakanı R. Sunak, “tüketicilerin korunması amacıyla”, benzin ve dizel ile çalışan otomobil satışlarının 2030 yılı yerine 2035 yılında yasaklanmasına karar vermiştir.

Çağdaş kentlerde, ulaşırmadan kaynaklanan dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi amacıyla uygulanan en etkili, fakat en çok tartışılan politikaların başında “tıkanıklık fiyatlandırması” ve “düşük salım bölgesi” uygulamaları gelmektedir. 2003 yılının Şubat ayından beri Londra’nın kent merkezinde otomobil trafiğini azaltmak amacıyla tıkanıklık fiyatlandırması uygulanmaktadır. Hafta içi günlerde, 07:00-18:00 saatleri arasında yaklaşık 21 km² lik bir alana giren tüm özel araçlar, emisyon standartları ne olursa olsun, 15 £ (654 TL) ödemektedir. Bu uygulamaya ek olarak, Eylül 2020’de 380 km² lik bir alanda başlayan “Çok Düşük Salım Bölgesi (ULEZ)” uygulaması 29 Ağustos 2023 tarihinden başlayarak Londra’nın 32 ilçesini kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Bu uygulamaya göre, en az Euro4 standartını sağlamayan benzinli otomobiller ve Euro6 standartını sağlamayan dizelli otomobiller bu bölgeye girdiklerinde 12,5 £ (545 TL) ödemek zorundalar. ULEZ’e giren otobüs ve kamyonlar ise 100 £ (4.363 TL) ödüyorlar. Trafikten kaynaklanan hava kirliliğini ve buna bağlı olarak ortaya çıkan sağlık sorunla-

⁴ <https://www.theguardian.com/commentisfree/2023/nov/17/five-years-gilets-jaunes-class-climate-ulez-london-heat-pumps-germany>

rını ve ölümleri azaltmak amacıyla başlatılan bu uygulamaya Londra'da yaşayanların yaklaşık yarısı karşı çıktı. ULEZ karşıtları, fiyatlandırmanın hakça olmadığını ve artan yaşam pahalılığında Londra'nın dışında yaşayan, düşük gelirli ailelere ek yük getirdiğini iddia ediyorlar. Londra Belediyesi, hurdaya çıkarılacak eski otomobillere 2.000 £ destek ödeme yapmayı kabul etti. Ancak bu da yeterli bulunmuyor. 600'den fazla kamera ULEZ karşıtları tarafından tahrip edildi ya da çalındı. Sisteme para ödemek istemeyen sürücüler için sahte plaka aygıtları karaborsası oluşmuş durumda. Öte yandan, Londra Ulaşım Otoritesi (TfL) ULEZ reklam kampanyası için 3 milyon £ harcandığını açıkladı.

SONUÇLAR

21. yüzyıl başlarında AB ülkelerinde, geleneksel ulaşım planlaması yaklaşımının çağdaş kentlerde yaşanan hareketlilik sorunlarına etkili çözümler ve araçlar sağlamadığının anlaşılmasıyla ortaya çıkan ve ülkemizde ilk kez İstanbul'da gerçekleştirilen Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKUP) uygulamaları yaygınlaştırılmalıdır. Trafiğe ve ulaşım ağının kapasitesini artırmaya odaklanan geleneksel yaklaşımın aksine, tüm planlama sürecinin merkezine insanları ve erişilebilirliği yerleştiren, toplumun tüm kesimlerinin hareketlilik ve erişim gereksinimlerini katılımcı bir yaklaşımla ele alan SKUP'lar İstanbul'dan sonra İzmir, Ankara, Kocaeli, Konya, Eskişehir'de de gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

Öte yandan, toplumun yoksul ve kırılğan kesimlerinin ulaşım haklarının, ancak sokak, mahalle ve semt ölçeğinde, demokratik planlama ve uygulamalarla sağlanabileceği gerçeği unutulmamalıdır.

Kentsel ulaştırma konusundaki en önemli yanlışlardan birisi, kent mekânının nasıl kullanılacağı konusundaki yanlış tercihlerdir. Birçok kişi, otayollar, kavşaklar, köprüler ve tüneller gibi altyapı yatırımlarıyla trafik tıkanıklığının azalacağını ve motorlu araçların daha hızlı hareket edeceğini düşünür. Oysa, bu yatırımlarla yaratılan yeni kapasiteler kısa bir süre sonra yeniden tıkanmakta, insanlara ayrılması gereken kentsel mekânlar araçlara ve otoparklara ayrılmakta, vatandaşların yürüyerek ya da bisikletle erişim olanakları kısıtlanmakta, kazalar, motorlu araçlardan kaynaklanan karbon salımları, hava ve gürültü kirliliği

artmakta ve yaşam kalitesi azalmaktadır.

Trafik tıkanıklığının ve otomobile bağımlılığın azaltılması için, toplu taşıma ve aktif ulaşım türlerinin (yaya ve bisikletli ulaşım) geliştirilmesine koşut olarak, otomobil kullanımını caydırıcı talep yönetimi ve otopark yönetimi politikaları (tıkaklık fiyatlandırması, trafik sakinleştirme, kentin merkez bölgelerindeki otopark kapasitesinin azaltılması, kent mekanının insanlar için yeniden paylaşımı, vb.) kararlı biçimde uygulanmalıdır.

Kentlerdeki toplu taşıma hizmetlerinin özelleştirilmesinde hizmet kalitesi ve verimlilik açısından bazı kurallar getirilmiş olsa da, kurumsal yapı, planlama ve işletmedeki sistematik eksiklikler ve toplu taşımada kamunun payının az olması nedenleriyle, kamu yararını göz ardı eden ve ekonomik, sosyal ve çevresel bakımlardan sürdürülebilir olmayan bir toplu taşıma sistemi ortaya çıkmaktadır. Toplu taşıma kullanıcıları için ödenebilir ve erişilebilir; işletmeciler için de ekonomik bakımdan sürdürülebilir bir hizmet için toplu taşımanın sübvansiyonu, kamunun payının ve düzenleyici gücünün artırılması konuları öncelik kazanmaktadır.

KAYNAKLAR:

- EEA (2022) *Transport and environment report 2021. Decarbonising road transport — the role of vehicles, fuels and transport demand*. European Energy Agency.
- Harvey, D. (2013) *Asi Kentler: Kent Hakkından Kentsel Devrime Doğru*. (Çev. A. Deniz Temiz), Metis Yayınları.
- Henley, J. ve diğ. (2023) *Bollards and "superblocks": How Europe's cities are turning on the car*. Guardian.
- <https://www.theguardian.com/cities/2023/dec/18/bollards-and-superblocks-how-europes-cities-are-turning-on-the-car>
- İETT (2023) *İETT 2024 Yılı Mali Bütçesi*.
- https://iett.istanbul/BBLimages/Slider/Image/2024-mali-yili-butcesi_taslak.pdf
- İPA (2021) *Salgında Kent Yoksulluğu. İstanbul'da Yoksulluk Profilleri*.
- Kuttler, T. ve Moraglio, M. ed. (2021) *Re-thinking Mobility Poverty, Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes*. Routledge. Taylor and Francis Group.
- Lefebvre, H. (1996) *The Right to The City. Writings on Cities*, UK, Blackwell.
- Lucas, K. ve diğ. (2016) *Transport poverty and its adverse social consequences*. Transport (169), TR6, ICE Proceedings.
- https://www.researchgate.net/publication/292975806_Transport_poverty_and_its_adverse_social_consequences
- Marchetti, C. (1994) *Anthropological Invariants in Travel Behaviour*. Technical Forecasting and Social Change, 47, 75-78.
- [https://doi.org/10.1016/0040-1625\(94\)90041-8](https://doi.org/10.1016/0040-1625(94)90041-8)
- Oxfam (2023) *Climate Equality: A planet for the 99%*.
- <https://www.oxfam.org/en/research/climate-equality-planet-99>
- Schafer, A. (2000) *Regularities in Travel Demand: An International Perspective*. MIT.
- https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/4809/dot_4809_DS1.pdf
- TÜİK (2022) *Gelire göre sıralı % 20'lik gruplarda tüketim harcamalarının türlerine göre dağılımı*.
- Zahavi, Y. (1974) *Travel time budgets and mobility in urban areas*. US DoT. Final Report.

Kentler, Demokrasi Ve Yerel Yönetimler

Ahmet ERKAN - TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi
Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi

Kentler insanlığın tarih boyunca yarat-
tığı en önemli toplumsal ve kültürel
organizasyonlardır. İlkçağlardan günümüze,
kentler toplumsal ilişkilerin merkezinde yer
almış, ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı, politik
mücadelelerin yaşandığı ve kültürel kimliklerin
şekillendiği alanlar olarak varlıklarını sürdürmüştür.
Kentlerin örgütlenme biçimleri, doğrudan
toplumların sosyo-ekonomik ve politik yapılarıyla
ilişkilidir. Bu bağlamda, demokrasinin gelişimiyle
kentlerin örgütlenme biçimleri arasındaki bağ,
tarihin her döneminde dikkate değerdir. Ancak
günümüzde, kapitalist dünya sistemi bu ilişkiyi
derinden etkilemekte, kentleri ve yerel yönetimleri
küresel sermayenin çıkarlarına uygun bir biçimde
dönüştürmektedir.

KENTLERİN TARİHSEL EVRİMİ VE DEMOKRASİYLE İLİŞKİSİ

İlk kent örgütlenmeleri, Mezopotamya’da Sümer-
ler tarafından kurulmuş; bu süreçte kentler, tarımsal
üretim fazlasının birikimiyle birlikte, merkezileşmiş
idari yapılar ve sınıfsal ayrışmalarla karakterize
olmuştur. Sümer kent-devletleri, aynı zamanda ilk
hiyerarşik yönetim biçimlerini geliştirmiştir. Aristo-
teles ise “polis” kavramıyla, kentlerin aynı zamanda
yurttaşlık bilincinin ve siyasal katılımın şekillendiği
alanlar olduğunu vurgulamıştır.

Modern dönemlere gelindiğinde, kentler artık
yalnızca yerel toplulukların değil, ulusal ve ulusla-
rarası güç ilişkilerinin belirleyici olduğu mekânlar
haline gelmiştir. Özellikle sanayi devrimi sonrası,
kentler üretim ve tüketimin merkezleri olarak kapi-
talist sistemin en önemli araçları olmuştur. Kentlerin
demokratik potansiyeli ise kapitalizmin hegemonik
yapıları nedeniyle sürekli baskı altında kalmıştır.

KAPİTALİST DÜNYA SİSTEMİNDE YEREL YÖNETİMLER

Kapitalist dünya sistemi, yerel yönetimleri halkın
ihtiyaçlarını karşılamak yerine sermayenin talepleri-
ne hizmet eden bir yapıya dönüştürmüştür. Emma-

nuel Wallerstein’in dünya sistemi teorisi, kentlerin
küresel kapitalizmin merkez-çevre ilişkileri içinde
nasıl konumlandığını açıklar. Bu bağlamda, kent
yönetimleri genellikle küresel sermayenin çıkarları-
na uygun kararlar alır, yerel halkın ihtiyaçlarını ikinci
plana iter.

TMMOB ve bağlı odaların kent savunmaları,
işte tam da bu bağlamda önem kazanır. Kentlerin
sadece ekonomik çıkarların değil, halkın yaşam
kalitesinin, çevresel sürdürülebilirliğin ve toplumsal
adaletin merkezinde yer aldığı bir anlayışla yönetil-
mesi gerektiği savunulur. Ancak bugün Türkiye’deki
yerel yönetimler merkezi otoritenin baskısı altın-
da, kayyım politikalarıyla demokratik süreçlerden
tamamen uzaklaşmıştır.

KAYYIM POLİTİKALARININ ELEŞTİRİSİ

Türkiye’de özellikle Kürt illerinde, yerel yönetim-
lerin halk iradesine dayalı mekanizmaları kayyım
atamalarıyla işlevsiz hale getirilmiştir. Halkın seçil-
miş temsilcilerinin yerine atanan kayyımlar, kent-
lerin ekonomik ve sosyal yapısını iktidarın politik
çıkarları doğrultusunda yeniden şekillendirmiştir.
Bu süreç, sadece demokratik hakların gasp edil-
mesi değil, aynı zamanda kentlerin sermaye odaklı
bir yönetim anlayışına teslim edilmesi anlamına
gelmiştir.

TMMOB’UN KENT SAVUNMASI VE KATILIMCI DEMOKRASİ

TMMOB ve bağlı odalar, kentlerin rant projeleriyle
tahrip edilmesine karşı uzun yıllardır mücadele
etmektedir. İstanbul’daki 3. Köprü, Kanal İstanbul,
Kuzey Marmara Otoyolu gibi projeler, doğal alanları
yok ederek, kentlerin ekolojik dengesini bozmakta-
dır. Bu projeler, TMMOB tarafından sadece çevresel
yıkım olarak değil, aynı zamanda halkın kent hakkı-
nın gasp edilmesi olarak ele alınmaktadır.

Murray Bookchin’in katılımcı demokrasi modeli,
kentlerin demokratik bir şekilde yönetilmesi için
önemli bir çerçeve sunar. Bookchin, yerel yönetim-
lerin merkezi otoriteden bağımsız, halkın doğrudan



katılımıyla şekillenmesi gerektiğini savunur. Bu modelde, mahalle meclisleri ve halk komiteleri gibi doğrudan katılım mekanizmaları, karar alma süreçlerini demokratikleştirebilir.

KENT HAKKI: LEFEBVRE'DEN İLHAMLA

Henri Lefebvre'nin "kent hakkı" kavramı, halkın kentler üzerinde hak iddia etme ve kentsel yaşamı şekillendirme hakkını ifade eder. Lefebvre'ye göre, kentler sadece fiziksel mekânlar değil, aynı zamanda toplumsal ilişkilerin yeniden üretildiği alanlardır. Kapitalist sistem altında, kent hakkı genellikle sermaye sınıfının çıkarlarına hizmet eden bir şekilde gasp edilir. Ancak Lefebvre, kent hakkının yeniden halkın eline geçmesini, kentsel yaşamın demokratikleştirilmesi için temel bir adım olarak görür.

DEMOKRATİK VE HALKÇI KENT YÖNETİMİ: BİR ÇÖZÜM ÖNERİSİ

Kapitalist dünya sistemi ve merkezîyetçi yapılar altında kentlerin halkçı bir şekilde yönetilmesi mümkün değildir. Bu nedenle, yerel yönetimlerin halkın doğrudan katılımını esas alan bir biçimde yeniden yapılandırılması gereklidir. Bu dönüşüm, sadece merkezîyetçi otoriteyi aşmakla kalmaz, aynı zamanda halkın yaşam kalitesini artıracak, çevresel

sürdürülebilirliği sağlayacak ve toplumsal adaleti güçlendirecek bir model sunar.

TMMOB ve demokratik kitle örgütlerinin bu mücadeledeki rolü hayati önemdedir. Kentler, sadece birer ekonomik araç değil, aynı zamanda özgürleşme ve dayanışma alanlarıdır. Kent hakkı, halkın iradesiyle yeniden kazanılmalı ve kentler, kapitalizmin hegemonyasından kurtarılmalıdır. Bu doğrultuda, yerel yönetimlerin demokratikleşmesi ve halkın doğrudan karar süreçlerine katılması için mücadeleye devam edilmelidir.

Kentler, demokrasinin en somut biçimde deneyimlendiği alanlar olmalıdır. Ancak kapitalist dünya sistemi ve merkezîyetçi yapıların baskısı, bu potansiyeli sürekli olarak yok eder. Halkçı bir kent yönetimi, sadece mevcut politikaların bir alternatifi değil, aynı zamanda daha adil, eşitlikçi ve sürdürülebilir bir toplumsal düzenin inşası için bir zorunluluktur. Kentler, halkın ve doğanın çıkarları doğrultusunda şekillenmeli, sermaye odaklı politikaların etkisinden kurtarılmalıdır.

Kent hakkı mücadelesi, sadece bir demokratikleşme talebi değil, aynı zamanda daha yaşanabilir bir dünya için verilen bir özgürlük mücadelesidir. Bu mücadele, kentlerin gerçek sahipleri olan halkın zaferiyle sonuçlanmalıdır. Çabamız bu olmalıdır.

Kent Hakkını Kullanabilmenin Koşulu Olarak Katılım

Prof. Dr. Erol KÖKTÜRK - Harita Yüksek Mühendisi

**ALTERNATİF KENT,
ANCAK DEMOKRASİYLE;
KATILIMCILIKLA KURULABİLİR!**

“KENT HAKKI” KAVRAMI...



Henri LE-FEBVRE, “**Kent Hakkı**” kavramını, kitabında, şöyle temellendiriyor: Toplumsal gereksinmelerin antropolojik dayanakları vardır. Hem birbirine zıt hem birbirini tamamlayıcı olan bu gereksinmeler arasında şunları

sayabiliriz: *Güvenlik ve serbestlik gereksinmesi, kesinlik ve macera gereksinmesi, çalışmanın ve oyunun örgütlenmesi gereksinmesi, öngörülebilirlik ve öngörülemezlik, birlik ve farklılık, inziva ve karşılaşma, mübadele ve yatırım, bağımsızlık (hatta yalnızlık) ve iletişim, aciliyet ve uzun vadeli perspektif gereksinmesi.* İnsan, enerjisini biriktirmeye gereksinme duyduğu kadar, harcamaya, hatta oyun oynayarak israf etmeye de gerek duyar. İnsanın görmeye, işitmeye, dokunmaya, tatmaya ihtiyacı vardır ve bu algıları bir “dünya”-da bir araya getirmeye gereksinme duyar. Toplumsal olarak işlenmiş (yani kâh ayrı kâh birleşik, kimi yerde sıkıştırılmış, kimi yerde aşırı büyümüş) bu antropolojik gereksinmelere, *özelleşmiş gereksinmeler* de eklenir. Şehircilerin pek de dikkate almadığı ticari ve kültürel altyapı, bu özelleşmiş gereksinmeleri karşılamaz. Bunlar, yaratıcı faaliyet ve yapıt (ürünlerin ve tüketilebilir maddi malların ötesinde) gereksinmesinin yanı sıra; *enformasyon, sembolizm, hayal gücünü kullanma,*

oyuncu faaliyet gereksinmesidir. Bu özelleşmiş gereksinmeler aracılığıyla varlığını sürdüren temel nitelikteki bir arzunun tikel görünüşleri ve momentleri *oyun, cinsellik ve spor* gibi bedensel faaliyetler, *yaratıcı faaliyetler, sanat ve bilgidir.* Bunlar, iş bölümünün yarattığı parçalılığın az çok üstesinden gelirler. Sonuçta, *kent ve kentsel yaşam gereksinmesi*, ancak burada netleşmesi ve ufuk açması için uğraşılacak perspektifler içinde özgürce anlatım bulabilir. Özgül kentsel gereksinmeler, nitelikli yerlere, eşzamanlılık ve karşılaşma yerlerine, mübadelenin mübadele değerinden, ticaret ve kârdan uzak kalabildiği yerlere duyulan gereksinmeler değil midir? Ayrıca, bu karşılaşma ve mübadeleler için zamana da gerek duyulmayacak mıdır?

Yine de bir yol daha var: *Ürün değil yapıt olan bu toplumda, yapıt olarak kent toplumunun ve insanın yolu.* Ya kent hayvanı, eski “toplumsal hayvan” ve “eski şehir insanı” eşzamanlı olarak aşılacak çok-anlamli, çok-duyulu, “dünya’yla (çevreyle ve kendisiyle) karmaşık ve saydam ilişkiler sürdürebilen “kent insanı”na doğru gidilecek ya da nihilizme (hiççiliğe) düşülecek! İnsan öldüyse, kimin için inşa edeceğiz? Nasıl inşa edeceğiz?

Dolayısıyla yeni bir hümanizmaya doğru, yani yeni bir praksise ve başka bir insana, yani *kent toplumu insanına* doğru ilerlemek için çabalamamız gerekmektedir.

Geleneksel sitenin bunalımı, yine geleneksel olan tarım uygarlığının dünya çapındaki bunalımına eşlik ediyor. Bu bunalımlar bir arada görülmekte, hatta çakışmaktadır. Yeni kentle birlikte kentteki yeni yaşamı da *yaratacak olan “bizler”* bu ikili bunalımı çözeceğiz.

Önceki cümlelerdeki “bizler”, yalnızca **tüm ilgili kişileri** belirten bir metafordur. Yeni biçimi ve ilişkileri yoktan var etme gücüne ne mimar ne şehirci ne sosyolog ne iktisatçı ne de filozof ya da politikacı sahiptir. Daha kesin bir ifadeyle, mimarın mucize yaratma gücü sosyoloğunkinden daha

fazla değildir. Ne biri ne de diğeri toplumsal ilişki yaratabilir. Onlar bazı elverişli koşullarda eğilimlerin ifade edilmesine (biçim bulmasına) yardımcı olurlar. Yalnızca toplumsal yaşam (praksis), genel kapasitesi içinde bu tür güçlere sahiptir. Ya da sahip değildir. Yukarıda anılan insanlar, tek tek ya da ekip olarak ele alındıklarında, yolu temizleyebilirler; biçimler önerebilir, deneyebilir, hazırlayabilirler. Özellikle de bilimden beslenen bir Sokratik yöntem yoluyla deneyimin envanterini çıkartabilirler, yenilgilerden ders alarak olanaklılığın doğmasına yardım ederler.

Vardığımız noktada, düşünsel yaklaşımın ve aygıtların acilen dönüştürülmesi gerektiğini belirtelim. Başka alanlarda kullanılan formülasyonları almak, henüz yeterince bilinmeyen kimi zihinsel yaklaşımlarda bulunmak kaçınılmazdır.

Bilgi, “modeller” inşa edebilir ve önerebilir. Bu anlamda her “nesne” kentsel gerçeğin bir modelinden oluşmaktadır. Bununla birlikte, böyle bir “gerçeklik” asla bir eşya gibi kullanılabilir olmaya-
cak, en işlemsel bilgi için bile araçsallaştırılamayacaktır. Kent, eski durumuna dönsün: Karmaşık bir düşüncenin edimi ve yapıtı olsun. Bunu kim arzulamaz ki? Fakat bu sözler dilek ve özlem düzeyinde kalır; buradan bir *kent stratejisi* çıkarılmaz. Kent stratejisi, bir yandan mevcut stratejileri, diğer yandan ise edinilmiş bilgileri -kentbilimi, büyümeyi planlamaya ve gelişime egemen olmaya yönelik bilgi- dikkate almak zorundadır. “Stratejilerden” söz eden kişi, bir kısmı stratejik kapasitedeyken, diğerleri taktik düzeyde kalan “değişkenler” hiyerarsisinden ve bu stratejiyi sahada gerçekleştirmeye yatkın güçlerden de söz ediyor demektir. Yalnızca devrimci inisiyatif alabilen gruplar, sınıflar ya da toplumsal sınıf fraksiyonları kentsel sorunlarını çözmeyi üstlenebilir ve çözümlerini tam anlamıyla yaşama geçirebilir; bu toplumsal ve politik güçler aracılığıyla yenilenen *şehir, bir yapıt olur*. Öncelikle, mevcut toplumda egemen stratejiyi ve ideolojileri bozmak gerekir. Bu toplumda birbirinden farklı (örneğin devlet ile özel sektör) birçok grubun ya da stratejinin bulunması, durumu değiştirmez. Toprak mülkiyeti sorunlarından ayrımcılık sorunlarına dek her konudaki *kentsel reform* projeleri, yapıları -mevcut toplumun yapılarını, dolaysız (bireysel) ve gündelik ilişkilerin yapılarını- tartışma konusu eder; ama aynı zamanda, kentsel gerçeklikten geriye

kalan şeye kısıtlayıcı ve kurumsal yolla dayatıldığı iddia edilen yapıları da tartışmaya katar. Kendi içinde **reformist** olan kentsel yenilenme stratejisi, *“ister istemez” devrimci olur. Koşulların zorlaması yüzünden değil, kurulu düzene karşı çıktığı için devrimcidir.*

Lefebvre’e göre, iki öneri dizisi oluşturmak gerekir:

a) Mevcut toplumun çerçevesinin ve olasılıklarının tanımlamadığı, “gerçekçiliğe” bağlı olmayan, ama gerçekliklerin incelenmesine dayanan **politik bir kentsel reform programı.**

b) Günümüzde gerçekleştirilebilir olup olmamayı, ütöpik (yani bilinçli biçimde “ütopacı”) olup olmamayı dert etmeyen, kentsel mekân ve zaman biçimlerini, “modelleri” kapsayan, olgunlaşmış **kentsel projeler.**

Bu bağlamda **kent hakkı, bir çılgılık ve taleptir adeta.** Şaşırtıcı dolambaçlarla -nostalji, turizm, geleneksel kentin kalbine geri dönüş, mevcut ya da yeni oluşmuş merkeziliklerin çağırısı- ağır ağır yol alır. Doğa talebi, doğanın tadını çıkarma arzusu, “kent hakkı”ndan sapmayı getirir. Bu talep, bile bile bozulmuş ve yenilenmemiş kentten, daha “gerçekten” var olmadan yabancılaşmış kent yaşamından kaçma eğilimi olarak dolaylı bir şekilde kendini gösterir. Doğa “gereksinmesi” ile doğa “hakkı”, kent hakkından kaçmayı başaramadan onunla çelişir. (Ama bu durum, parçalanmış kentin çoğalıp büyümesi karşısında geniş “doğal” mekânların korunmaması gerektiği anlamına gelmez.)

Kent hakkı, basit bir ziyaret etme ya da geleneksel kentlere geri dönme hakkı olarak düşünülemez. Yalnızca dönüşmüş, yenilenmiş kentsel yaşam hakkı olarak formüle edilebilir. Karşılaşma yeri, kullanım değerinin önceliği, mallar arasında en üstün mal derecesine çıkarılmış bir zamanın mekânına kayıt olarak “kent”, kendi morfolojik tabanını bulduğu ve pratik-duyusal açıdan gerçekleştiği sürece, kentsel dokunun kırıntıdan ve köy yaşamından geriye kalanı kuşatmasının pek önemi yoktur.

Gençlerin, öğrencilerin ve entelektüellerin, beyaz yakalı olan ya da olmayan emekçiler ordusunun, taşralıların, her şekilde sömürgeleştirilmiş ya da yarı-sömürgeleştirilmiş olanların, gayet düzenli bir gündelik yaşamla karşı karşıya gelen herkesin durumunu uzun uzun tarif etmek zorun-

lu mudur? Kent sakinlerinin, banliyölerde oturanların, konut gettolarında, eski kentlerin kokuşmuş merkezlerinde ve bu kent merkezlerinin uzağında yolunu şaşırmışçasına bitiveren yerlerde yaşayan insanların gülünç ve banal sefaletini burada sergilemeye gerek var mıdır? Oturduğu evden çıkıp yakındaki ya da uzaktaki gara, tıklım tıklım dolu metroya, büroya ya da fabrikaya koşturan, akşam olduğunda aynı yolu gerisin geri teperek evine gelen ve yeniden başlayacak ertesi güne hazırlanmaya çalışan kimsenin gündelik yaşamını anlamak için *insanın gözlerini açması yeter*.

BAŞKA BİR PENCEREDEN KENT HAKKI?

Kent Hakkı, tüm sakinlerin, *şimdiki ve gelecekteki, kalıcı ve geçici, adil, kapsayıcı, güvenli ve sürdürülebilir kentlerde, köylerde ve insan yerleşimlerinde yaşama, kullanma, işgal etme, üretme, yönetme ve bunlardan yararlanma hakkıdır*; bunlar, tam ve insan onuruna yaraşır bir yaşam için olmazsa olmaz ortak alanlar olarak tanımlanır.



lanır.

Kent Hakkı, uluslararası insan hakları anlaşmalarında düzenlenen, uluslararası ölçekte tanınan medeni, siyasi, ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel tüm hakların bölgesel bütünlüğünü ve birbirine bağımlılığını vurgulayan, bunlara bölgesel boyut kazandıran ve yeterli yaşam standartlarına odaklanan kolektif bir haktır.

Kent Hakkı'nın merkezinde, tüm sakinleri için iş fırsatları, sağlık, eğitim, eğlence ve kültür sağlayan, merkezi olmayan, kapsayıcı ve sürdürülebilir kentler ve insan yerleşimleri vizyonu yer almaktadır.

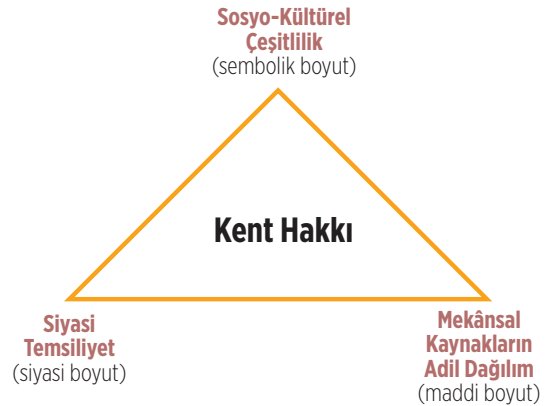
Topluluklar ve sosyal bağlar pahasına ekonomik çıkarları zenginleştiren neoliberal fikirler ve kurumlar tarafından bilgilendirilen mevcut küresel kentsel gelişim modeli altında, birbiriyle

ilişkili birkaç bunalım görülmektedir; halktan ve topluluklardan çalınan kentsel arazinin metalaştırılması; geleneksel ve popüler mahallelerin elitleştirilmesi; kolektif alanların özelleştirilmesi; ve zenginler için büyük altyapıyı teşvik etmek için kamu fonlarının kullanılması.

Kent Hakkı, kentlerimizin odağını, sermaye ve kâr için oyun alanları olmaktan çıkarıp, yaşayan sosyal, politik ve hatta ekonomik varlıklar olmaya doğru kaydırmaktadır. Kentsel alanları insanlar için, insanlar tarafından kolektif yerler olarak geri alarak, nüfusun büyük kesimlerinin kentlerimizden dışlanmasını, suçlulaştırılmasını ve kovulmasını önleyebiliriz.

KENT HAKKI'NIN ARDINDAKİ TEMEL FİKİRLER NELERDİR?

Kentler ve insan yerleşimleri, *maddi boyutlarına* (yani binalar, sokaklar, altyapı vb. gibi fiziksel



nitelikler) indirgenemeyen çok yönlü varlıklardır. Tersine, *fikirlerden* (onların “politik boyutu”) ve *toplumsal değerlerden* (onların “sembolik boyutu”) oluşur ve bu fikirlerden kaynaklanırlar.

Kent Hakkı, kentleri ve insan yerleşimlerini karmaşık olgular olarak anlayarak, birbirine bağlı üç fikir veya “temel” üzerine yapılandırılmıştır: *Sembolik Boyut, Siyasi Boyut, Maddi Boyut...*

Bazı kaynaklarda³ da aşağıda listelenen alternatiflerin her birinin, “Kent Hakkı”nı geri almanın en umut verici yolları olduğu dile getirilmektedir:

- Katılımcı bütçeleme

²<https://www.right2city.org/the-right-to-the-city/>

³CABANNES, Yves ve DELGADO, Cecilia, Another City is possible-Alternatives to the city as a commodity, https://fre.habitants.org/nouvelles/bibliotheque/another_city_is_possible_-_alternatives_to_the_city_as_a_commodity, 23 février 2016

- Zorla tahliyelere alternatifler (yerinde kalma)
- Konut ve istihdam kooperatifleri
- Topluluk Arazi Vakıfları (CLTS) ve diğer toplu ve komünal arazi mülkiyeti biçimleri
- Tamamlayıcı ve yerel para birimleri
- Gıda egemenliği perspektifinden kentsel ve kent çevresi tarımı

Bu altı konudan her biri, basitçe piyasa kurallarının ötesinde, alternatif bir kentsel üretim sisteminde önemli bir rol oynar. Ve yine de her biri dünyanın farklı yerlerinde önemli ölçüde genişlerken, bir sistem olarak kombinasyonları yeterince gelişmemiştir. Bu, kısmen, önde gelen aktörler arasındaki yetersiz diyalogdan kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, *bu deneyimleri belgelemek ve bunların ardındaki kişileri birbirine bağlamak* suretiyle, bu iki amaca ulaşarak çifte bir zorluğun üstesinden gelinecektir. Bu amaçla, birincisi, bu farklı girişimleri hem küresel hem de yerel olarak birbirine bağlamak, perspektife oturtmak ve potansiyel olarak birleştirmek gerekmektedir. İkincisi, *konut üretimine ve şehri yalnızca bir meta olarak görmeye güçlü bir alternatif oluşturmak için ölçeği ve dönüştürücü kapasiteyi değiştirmek gerekmektedir.*

*Sürdürülebilirlik kavramı özellikle kent hakkı ile birlikte düşünülmelidir. Neoliberal kent inşası ve ona tabi olarak doğanın yıkımı, son yirmi yılın temel ekonomi politikasını oluşturuyorken; kent hakkı, her alanda sürdürülebilir bir yaşam alanına, sürdürülebilir insan yerleşmelerine (habitata) doğru talep edilmelidir. Sürdürülebilir bir insan yerleşmesi (habitat), neoliberal kent dinamiklerini taşımayan, kendine yeterli birimlerden oluşan çevresel uyumun gözetildiği, insanın bir üst tür ve doğa üzerindeki egemen olma tavrının sona erdiği bir yaşam ve mekân formudur.*⁴

Kent Hakkı'nı kullanmak, "kullanabilmek" demek, demokrasi demek, katılım demek, paylaşmak demek, dayanışmak demektir!

ULUSLARARASI BELGELERDE KATILIM

2007 yılında imzalanan ve 2020 yılında güncellenen Leipzig Şartı, kentsel gelişimi, Avrupa boyutunda bir tema yapmaktadır. Şart, 21. yüzyılın başlangıcındaki Avrupa Kenti modelini so-

mutlaştırmaktadır. Bu somutlaştırma ile Şart, bu model ile bağlantılı değerleri de (*vatandaşların katılımı ve kendilerini ifade etmeleri, farklı kullanım alanlarının harmanlanması, sosyal bütünleşme, kamusal mekân*) kabul etmektedir.

Leipzig Şartı'nı imzalayan Bakanlar, ülkelerinde bütüncül kentsel gelişim modelinin uygulanmasını denemeyle kendilerini yükümlü kılmışlardır. Bu bağlamda,

- Kent planlamada yurttaş katılımı,
- Kamunun çıkarlarının yanı sıra piyasanın çıkarlarının adil biçimde dengelenmesi,
- Kamusal ve özel yatırımların kentler için ve kentlerde en iyi biçimde eşgüdümlemesi,
- Uzun erimli bakışların kent planlamada gözetilmesi

sözü vermektedirler.

Bir başka olan Avrupa Kentsel Şartı (Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto)'nda katılımı ilgili şu vurgular yer almaktadır:

13. Avrupa'nın kentlerinin ve beldelerinin, özellikle katılım açısından, demokrasinin yeni istemlerini dikkate alan bir kentsel yönetim modeli kurma sorumluluğu vardır." denilmektedir.

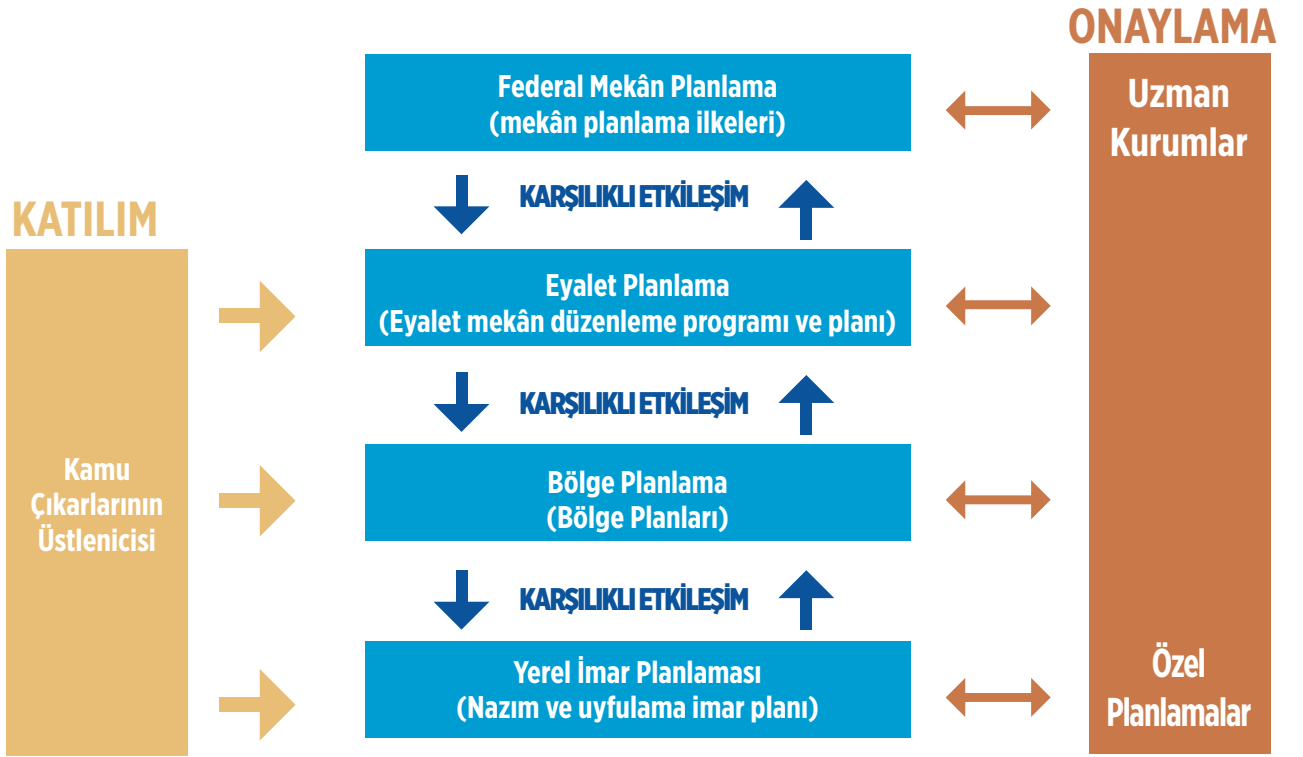
22. Bu bağlamda, 1985 yılında hazırladığımız Avrupa Yerel Özyönetim Şartı'nın (European Charter of Local Self-Government) içerdiği değerlerin ve ilkelerin, özellikle de kentlilerin kamuyu ilgilendiren konulardaki katılım hakkının tam olarak, özellikle yerel düzeyde yaşama geçirilebileceği inancının, günümüzde de geçerliliğini koruduğunu bir kez daha doğrularız.

31. Bu farklı düzenlemelerin etkinliğini en üst düzeye çıkartabilmek için, kentlerimizin ve beldelerimizin, kentsel projeler konusunda halka danışmak üzere yeni bilgi teknolojilerinden tam olarak yararlanmaları konusunda ısrarlıyız. Bilginin karşılıklı etkileşiminin ve hızının, demokratik katılımı zenginleştireceğine ve seçimle işbaşına gelen temsilcilerle kent halkı arasındaki diyalogu iyileştireceğine inanıyoruz.

Şehircilik ilkelerindeki belirsizlik, planlama politikalarını doğrudan etkilemektedir. Örneğin Alman Planlama Sisteminde Karşılıklı Etkileşim Modeli⁵ incelendiğinde, sistemin işleyişinin katılıma dayalı olduğunun net biçimde belirginleştiği orta-

⁴ Metin YEĞİN, Alternatif Bir Kent Olabilir mi?, <https://artigercek.com/makale/alternatif-bir-kent-olabilir-mi-274465>, 26 Kasım 2023

⁵ <https://www.arl-net.de/de/commin/deutschland-germany/12-die-grundprinzipien-des-planungssystems>



ya çıkmaktadır. Böyle bir model ülkemizde yoktur. Olmayınca, “katılım” bir şehircilik ilkesi olarak benimsenmeyince, çıkarları zarar gören birisinin, “sürece beni katmadılar” diye hak aramasının bir karşılığı yoktur.

ÜLKEMİZ KOŞULLARI

KENTGES-Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı (2010-2023)’nin, “katılımcı bir süreçle elde edildiği” ve Kentleşme Şurası kapsamında oluşturulan 10 komisyondan birinin “10. Yerel Yönetimler, Katılımcılık ve Kentsel Yönetim” komisyonu olduğu belirtilmektedir. Ancak bu katılım belirtmesinin, ülke genelindeki uygulamalara bakıldığında kâğıt üzerinde kaldığı, planlama, uygulama, yapılaşma süreçlerinde toplumun tüm kesimlerinin katılımını öngören düzeneklerin kurulamaması yüzünden, Türkiye’de planlama konusunda kararlılık sağlanamadığı ve bunun denetimsizlik, yanlış arazi kullanımları ve kaçak yapılaşmalarla birleşmesi sonucu, sağlıklı ve yaşanabilir kent ortamlarının yaratılamadığı da bir somut gerçekliktir.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği’nin “Genel Planlama Esasları” başlıklı 7. maddesinin 1. fıkrası-

nın, j bendinde;

j) Planların hazırlanmasında plan türüne göre katılım sağlanmak üzere anket, kamuoyu yoklaması ve araştırması, toplantı, çalıştay, internet ortamında duyuru ve bilgilendirme gibi yöntemler kullanılarak kurum ve kuruluşlar ile ilgili tarafların görüşlerinin alınması esastır.

denilse de, yukarıdaki belgelerde nitelenen anlamda bir “katılımın” modellenmediği görülmektedir.

Türkiye’de imar hukuku kapsamında yaşanan sorunların çözümünün, halkın katılımının artırılması ve yetkinin yerele daha fazla devri şeklinde gelişmesi beklenirken, tam tersi yönde merkezi yönetimin yetkilerini artırıcı ve yereli dışlayıcı düzenlemeler giderek artmaktadır.

Planlanan alanlarda yalnız toprak sahipleri değil, aynı zamanda o alanda yaşamını sürdüren herkesin sürece katılımının sağlanması, kentsel yatırımları ve girişimleri desteklerken, planlamada kararlılığı da sağlamakta ve çok sık plan değişikliklerini etkisiz kılmaktadır. İmar planları, herkesin gönüllü uyması gereken bir belge olma niteliği kazandığında çağdaş, yaşanabilir, planlı bir çevrenin ve mekânların oluşması da peşi

sıra gelmektedir. Bu durum, imar planlarından herkesin hakça yararlandıkları bir olanak yaratırken, katılımcılık yoluyla bir demokrasi pratiği de geliştirilmektedir. Çünkü, mekânsal planlamada katılım kentin gelişmesinde ve toplumsal ilişkilerde değişim için önemli potansiyeller taşımaktadır.

Prof. Dr. İlhan TEKELİ⁶, “Kentlerde büyük rantlar yaratıldı. Bu rantların dağıtılması yerel politika içinde çok etkili bir araç ve siyasetçinin gücünü elde etmesinde kullanılabileceği çok önemli manipülasyon aracı oluyor. Bu da planlama ile ciddi bir çekişme doğuruyor. Olaya yalnız politikacı tarafından değil, planın hazırlanma süreçleri tarafından da bakmakta yarar var. Eğer plan geniş halk katılımlarıyla hazırlanabiliyorsa ve halkta o plan üzerinde bir konsensüs yaratılıyorsa, politika-cının da o planı yadsıması, o plana ters harekette bulunması zor hale gelecektir. Yani bu iki taraflı bir süreçtir” görüşündedir.

Türkiye’de merkezi yönetimde ve yerel yönetimlerde, tüm iş ve işlemlerde siyasilerin mutlak egemenliğine dayalı bir sistem oluşmuş bulunmaktadır. Bu durum imar denetimini olumsuz etkilediği gibi, bugüne değin var olmayan, imar konusunda hak ve çıkar ilişkisi bulunan kişilerin olurlarına, görüşlerine ve önerilerine dayalı katılım-cı sürecin tamamen terk edildiği değerlendirilmektedir.

KATILIMIN ANLAMİ

Özellikle ülkemiz koşulları bağlamında bakıldığında, katılımın anlamı, bu terimin sık sık kötüye kullanılması nedeniyle açıkça belirtilmelidir. Topluluk örgütlerinin yetkililer tarafından başlatılan politikalarla resmi ve edilgen ilişkisi, en iyi olasılıkla, gerekenin soluk bir taklidi ve en kötü olasılıkla, otoriter rejimler için bir örtü oluşturur. Gerçek katılım, topluluk tarafından kazanılan inisiyatif gücünü, gerçek boyutta yerel deneylerden alması ve vatandaşlar ile farklı yönetim düzeyleri arasındaki ilişkideki simetri derecesi ile ölçülmelidir.

Mevcut yoğunlaşma ve çatışma çözümü mekanizmaları, planlama sürecinin doğası ve medyaya

erişim, topluluk örgütlerinin mevcut düzenin eleştirmenleri ve yapıcı çözümlerin savunucuları olarak rolleri arasında bir denge bulma kapasitelerine ek olarak dikkate alınmalıdır. Elbette her ikisi için de yer vardır.

Başka bir deyişle, kurumların resmi etkileşiminin sağladığı gerçek katılım yerine ve hem parti içi hem de parti dışı görünüşlerinde siyasi sürecin gerçek gelişimine bakmak gerekir. Kalkınma sürecinin aktörleri arasındaki etkileşim, kalkınma alanlarının -yerel, bölgesel, ulusal ve uluslararası- eklemlenmesiyle yakından ilişkilidir.

Katılımı kentsel ölçekten genele yaygınlaştırdığımızda Daron ACEMOĞLU’nun şu değerlendirmesi⁸ dikkat çekici olmaktadır: *Ekonomik sonuçları şekillendirmede politik ve ekonomik kurumların kritik rolünü vurguluyor. Acemoğlu, gücü ve serveti az sayıda insanın elinde toplayan kurumların kötü ekonomik performans, artan eşitsizliğe yol açtığını savunuyor. Buna karşılık, gücü ve serveti daha geniş bir şekilde dağıtan, katılımı teşvik eden kapsayıcı kurumların sürdürülebilir ekonomik büyüme (kapitalizm-EY) ve kalkınma için gereklidir.*

YEREL DEMOKRASİNİN ÖNEMİ

Yerel demokrasinin anlamını ortaya koymak için şu soruların yanıtları önemlidir:

■ Yaşadığınız kentte, size fikriniz kaç kere soruldu?

■ Siz, fikrinizi söylemek için kaç kere girişimde bulundunuz?

■ Ayağınıza dolanan kent sorunlarının çözümü için hiç çaba harcadınız mı?

■ Yaşadığınız binada yapılan kat malikleri kurulu toplantılarını önemser misiniz?

■ Kaç sivil toplum kuruluşunun üyesisiniz?

■ Üyesi olduğunuz sivil toplum kuruluşlarının genel kurullarında kaç kere söz aldınız?

■ Yaptığınız önerilerin yaşama geçip geçmediğinin takipçisi oldunuz mu?

■ Kent ve kent hakkı nedir, biliyor musunuz?

■ ...

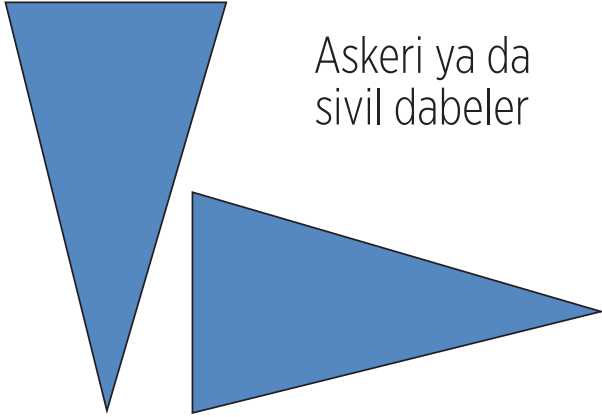
Verilen yanıtlar, “Yaşadığımız yereli demok-

⁶ TEKELİ, İlhan, Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm, İlhan Tekeli Toplu Eserler-20, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Birinci Basım, Ekim 2011(a), ISBN: 978-975-333-267-5, 315 Sayfa

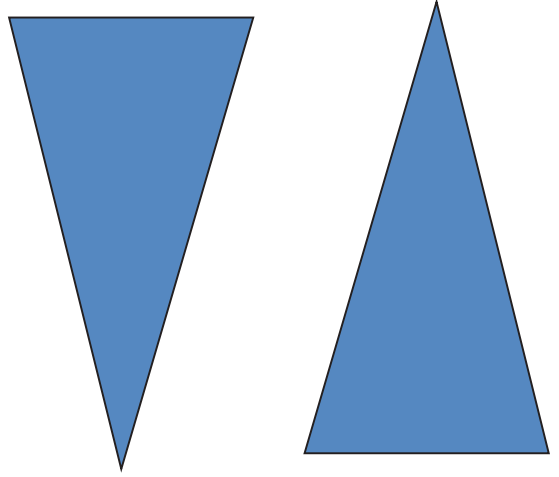
⁷ 4 Alternative Urban Development Strategies, <https://archive.unu.edu/unupress/unupbooks/80757e/80757E04.htm>

⁸ Ergin YILDIZOĞLU, Yeni Bir Ekonomik Model Aranıyor, Cumhuriyet Gazetesi, 02.09.2024

Demokrasi Piramidi



Demokrasi Piramidi



TOPLUMSAL TABAN

rasinin merkezi yapıp yapmadığımızın” aynası olacaktır.

Yaşadığımız yerelde, önce yerelin hemşerileri, demokratik kitle örgütleri, meslek örgütleri, gençler, kadınlar, çocuklar, esnaf, sanatçılar, yaşlılar, engelliler, mahalle muhtarları, konut siteleri, sanayi siteleri vb. var

Yerel demokrasinin modellenmesinde dayanılacak taban bu kategoriler...

Çağdaş kent, Avrupa Kenti, her süreçte, karar süreçlerinde, faaliyet kararlarında “katılımcılığı” öncelemektedir. Hemşerilerine sormadan kentle ilgili kararlar vermek, çağdaş kent yaklaşımıyla örtüşürülmemektedir.

Bu nedenlerle, yaşadığımız yereli örnek bir yerel demokrasi platformuna dönüştürmek, ülke demokrasisine de önemli katkılar sağlayacaktır.

Uygulanacak farklı, sistematik, üretken katılım modelleri, Belediyenin hemşerileriyle bütünleşmesinin, olası dış faktörlerden kaynaklanan kısıtların aşılmasının da dayanağını oluşturacaktır.

Demokrasi Piramidi’nin tabanı dar olduğu zaman, askeri ya da sivil darbeler yoluyla yapılacak en küçük bir müdahalede piramit devrilecektir.

Bu nedenle sorun, piramidin tabanını genişletme sorunudur.

Yerel demokrasi, toplumcu yerel yönetim anlayışının en önemli savlarından birisidir. Bunu yaşadığımız yerelde gerçekleştirmek, “belediye meclisleri”ni “yerel parlamentolar” olarak yapılandırmak önemlidir...

Yerel katılımcılığın kurumsallaştırılması, yerel demokrasi piramidinin tabanının genişletilmesi, demokrasinin kurumsallaşmasının koşulu olarak algılanmaktadır. Bu nedenle önemsenmektedir.

Yerel demokrasinin güçlendirilmesinde yasal olanaklar da doğru biçimde değerlendirilecektir. 5393 sayılı Belediye Yasası’nın 76. maddesine göre kurulması zorunlu olan Kent Konseyi, daha özerk bir yapılanma olarak kurumsallaştırılacak ve çalıştırılacaktır.

Demokrasi, verilen bir olgu değil... Ülkemizde verilmesi bekleniyor... Ama onu verenin, geri alma riski her zaman olur. Olmuştur da...

Bu nedenle, demokrasiyi kazanmak gerekir. Bunu da yerelden başlatmak gerekir.

SONUÇ

Görülmektedir ki, 21. Yüzyılda, bir ülke yaşamının hangi alanında olursa olsun, “**Katılım Olmazsa, Olmaz!...**”

Kent Ve Sürdürülebilir Yaşam

Bilgin AKBAL - Elektrik Yüksek Mühendisi

Günümüzde gelişmiş ülkelerde toplumu ilgilendiren kararlarda bireylerin katılımı esas alınmaktadır. Katılımcı demokrasi olarak isimlendirilen bu yönetim biçiminde “sürdürülebilir yaşam” açısından alınacak yatırım kararları; toplumsal yarar açısından “fayda ve maliyetlerin” müzakerelerinin yapılması önem arz etmektedir.

Konforlu ve Sağlıklı bir Yaşam Sürdürülebilir memiz; Temiz Hava-Su-Gıda-Enerji’ye ulaşmakla mümkündür. Bugün geline nokta bütün ülkeleri ilgilendiren sorunların başında; gelecek nesillerin hakları gözetilmeden Doğal Kaynakların Hızla Tüketilmesi ve küresel ısınma sonucu İklim Değişikliğinin meydana gelmesidir.

DOĞAL KAYNAKLARIN HIZLA TÜKETİLMESİ:

Yaşam döngüsünün sürdürülebilmesi üretime bağlıdır. Üretimde doğa kaynaklarının (hammadde) ve insan gücünün (emek) sermayedar tarafından teknoloji ve enerji tüketilerek katma değerli ürünlere dönüştürülmesine bağlıdır.

Üretimden alınan payın artması tabiatın ve emeğin sömürülmesine bağlı olarak gelişirken; emek kendi payı için yıllarca mücadelesi sürdürerek haklar elde etmiştir. Tabiatın (hammadde) korunmasına karşı gereken önem verilmemiş ve doğa yıllarca sahipsiz bırakılmıştır.

Yeryüzündeki kaynaklar sınırsız olmayıp; WWF-Türkiye (Doğal Hayatı Koruma Vakfı) tarafından 2024 yılında yapılan açıklamaya göre dünyada 12 Ayda tüketmemiz gereken kaynakları (Limit Aşım Günü) 2024 yılında 7 aydan daha kısa sürede tüketmiş olduğumuz belirtilmiştir. 1971 yılında 25 Aralık olarak belirlenmiş.

Türkiye’de 2023 Limit Aşım Günü; 22 Haziran olmuş. Yani 2023 yılında doğal kaynaklarımızı dünya ortalamasına göre 1 aydan daha kısa bir sürede tükettik. 2 Türkiye varmış gibi yaşamaktayız.

Limit Aşım Günündeki Azalmanın Sebeplerine Bakıldığında

■ Nüfus Artışı, 1850 yıllarda 1 Milyar olan dünya nüfusu bugünlerde 8 Milyarı aşmış ve 2050 yılında 10 Milyar olması hesaplanmaktadır.

□ Aşırı Tüketim

□ Doğal Kaynakların Sınırlı Olmasıdır.

Sürdürülebilir “Temiz Hava - Su - Gıda - Enerji” döngüsünde; özellikle kıt/sınırlı kaynakların kullanımında gelecek nesillerinde hakları olduğu unutulmamalıdır. Nesiller arası ekonomik fayda ve yüklerin sosyal açıdan adil dağılımı, çevre kirliliği, ekolojik sorunların küresel boyutları, ekolojik sistemdeki biyolojik çeşitliliğin korunması yöntemlerinin ele alınması; planlamacılar ve karar alıcılar için zorunluluk oluşturmıştır.

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ (KÜRESEL ISINMA)

Fosil yakıtların sanayi, ulaşım ve konutlarda kullanılması ile birlikte her geçen gün doğanın yok edilmesi, canlı yaşamının sürdürülebilir olmasının önündeki en büyük engel küresel ısınma sonucu yaşanan İklim Değişimidir.

Geçmişten günümüze küresel ısınmanın;

■ Üçte İki Sebebi Fosil Yakıt Kullanımı olup ülkemizde üretilen elektrik enerjisinin büyük bölümünde fosil yakıt kullanılmaktadır.

■ Üçte bir sebebi orman alanlarının azalması ve tarım yapma tekniklerinin olumsuz etkileridir. Ağaçlar ve bitki örtüsü; fosil kaynakların saldıgı Karbondioksit gazındaki Karbondioksit gazını alarak, Karbon ile kendini geliştirirken Oksijeni serbest bırakmaktadır. Bu alanları günden güne azalması da sera gazlarının daha fazla artmasına sebep olmaktadır.

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER YAPILAN İKLİM DEĞİŞİMİNİ ÖNLEYİCİ ÇALIŞMALAR:

22 Nisan 2016 tarihinde hazırlanan Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi ile

■ Sürdürülebilir Kentsel Planlama,

■ Yenilenebilir Enerji ve Kaynak Verimliliği,

■ Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım,

■ Biyolojik Çeşitliliğin Korunması,

■ Su Yönetimi,

■ Halk Sağlığı,

■ Ulaşım,

■ Atık Yönetimi ve

■ Toplum Bilincinin Arttırılması Yönünde Paris İklim Anlaşması İmzalandı.

PARİS İKLİM ANLAŞMASI İLE

- Yerel Yönetimlerin,
- Demokratik Kitle Örgütlerinin,
- Sivil Toplum Kuruluşlarının,
- Üniversitelerin,
- Araştırma ve Düşünce Kuruluşlarının İklim Değişikliği Sürecine Katılımlarını Desteklenmektedir.

C40 Şehirler Koalisyonu, dünya genelindeki şehirlerde iklim hedefleriyle uyumlu çabalar sarf edilmesi için çalışmalarını yoğunlaştıracığını duyururken; iklim eylemini büyütmek içinde adaptasyon, su, hava kalitesi, enerji ve binalar, gıda sistemleri, toplu taşıma, kentsel planlama ve atık yönetimi üzerine çalışmalar yapılmasını öne çıkarmıştır.

Yerel yönetimlerde yerel imkanlar çerçevesinde yukarıda yer alan hedefler doğrultusunda; su, gıda ve enerji ihtiyaçlarının ekosistem zarar görmeden karşılanması için;

■ Enerjiyi Etkin Kullanarak (Enerji Verimliliği) ve Enerji yoğunluğunu Sanayide, ulaşımda, enerji dağıtımında, kamu ve özel binalarda ve konutlarda azaltılması çalışmaları,

■ Ülke doğal kaynaklarının ve su döngüsünün düşük olduğu sektörlerle yönelme çalışmaları,

■ Enerji Yatırım Kararlarında “Enerji -Ekoloji -Ekonomi” Yaklaşımı ile Fosil Kaynaklardan Yenilenebilir Enerji Kaynaklarına Dönüşümü,

■ Kamu ve Özel Sektörün Yatırım Kararları alınırken; Toplumsal Yarar Fayda-Maliyet Analizlerinin yapılması,

■ Tarım yapma (onarıcı tarım) ve Orman Alanlarının Geliştirilmesi,

■ Su kullanım önceliklerin belirlenmesi, Su kaynaklarının etkin kullanımı ve geliştirilmesi politikalarını oluşturmaktadır.

Bu yöndeki çalışmalarla; Karbon salınımının azaltılması, temiz hava/çevreye ulaşılması, sağlıklı canlı yaşamına olanak sağlanması, ülke ekonomisinin ve sektörlerin gelişmesi, yerel kaynaklara dayalı üretim ekonomisi, işsizliğin azaltılması, “Su, Gıda ve Enerjide” Yoksulluk ile hayat pahalılığın önlenmesi, dışa bağımlılığın azaltılarak cari açığın ortadan kaldırılması, küresel ve bölgesel jeopolitik risklerlerden korunma yolunu açacaktır.

GELİR DAĞILIMINDAKİ ADALETSİZLİK (YOKSULLUK)

Ülkemizde doğru bir planlama yapılamadığından ve hali hazırda imalat sanayisinde yüksek tek-

nolojili ürünlerin çok az olmasından dolayı gayri safi milli hasıla arttıkça üst gelir dilimindeki zengin ile alt gelir dilimindeki fakir arasındaki makas yıldan yıla açılması sonucu YOKSULLUK günden güne artmaktadır.

Ülkemiz dünyada 10 ekonomi içinde yer alan gelişmiş ülkeler içinde yer alabilmesi yüksek teknoloji ürünlerin geliştirilmesin için mühendisliği araştırma ve geliştirme faaliyetlerini etkin biçimde yönetilmesi gerekmektedir.

Aksi durumda bugünlerde olduğu gibi hükümetin 4,5 milyon aileye yapmış olduğu yardımlar, üniversite öğrencilerine yurt ve burs yardımlar yeterli olmayıp, talepler her geçen gün daha da artmaya devam edecektir.

Devletin yapmış olduğu yardımlar yeterli olmayıp; Yerel yönetimler de ailelere nakdi yardımlar, okullardaki öğrencilere kumanya ve süt dağıtımı, üniversite öğrencilerine yurt ve karşılıksız burs yardımları yapmanın yanı sıra Askıda Ekmek, Simit ve Fatura gibi kampanyalar yapmaktadır.

Bugünkü Gibi Yoksulluğu Yönetmek Yerine, Yoksulluğu Bitirecek Politikaları Geliştirmeliyiz... Bunun için yapılması gerekenleri;

1- Kentsel Planlamamada Karar alma süreçlerine halkın katılımını sağlamak,

2- Doğru Hedeflerin Ortaya Konulması (Öngörülebilirlik), hedefe yönelik önceliklerin belirlenmesi, hedeflere giden süreçte her aşamasında performansın ölçülmesi ve son aşamada başlangıçta belirlenen hedefe varılmış olması önemlidir.

3- Her türlü enerji ve sanayi yatırım kararlarında; Çevresel Analiz (ÇED), Ekonomik Analiz, Sosyal Analiz, Sosyo-Kültürel Analiz, Bölgesel Analiz Ekonomi, Çevresel faktörleri dikkate alınarak toplumsal fayda maliyetlerinin hesaplanması, “Toplumsal Yarar” açısından projenin Topluma farklı etkilerini içeren analiz sonuçlarının bir arada değerlendirilmesiyle bir hukuksal düzenlemenin ya da bir yatırım projesinin topluma olumlu ve olumsuz etkileri (fayda ve maliyetleri) hakkında toplumsal yarar olup olmayacağı konusunda bir kanaatin oluşması,

4- TMMOB olarak 209 Üniversitemiz ve Teknoloji Merkezleri ile işbirliği yaparak Yüksek teknoloji ürünler geliştirme konusunda; birlikte çalışma ruhunun geliştirmenin yanı sıra bilgi, beceri ve araştırmacı becerileri geliştirilerek yüksek teknoloji üreten bilgi toplumu olma hedefi,



5- Ülkemizde 2053’de karbon net sıfır hedeflerinin doğrultusundaki çalışmalara yönelik yatırımların yanı sıra dünyada ilk 10 ekonomi içinde yer alacak ve gelir adaletsizliğini gidermeyi hedefi doğrultusunda; günümüzdeki su ve enerji yoğun imalat sanayi modeli yerine “hidrojen, enerji depolama, elektrikli ısı pompaları, yenilenebilir yüksek teknoloji akıllı sistemleri” içeren bilgiye dayalı teknoloji üretmeliyiz.

Sonuç olarak; doğal kaynakların sürdürülebilirliği, iklim değişikliği ve gelir adaletsizliğin giderilmesi için; öngörülebilir hedefler koyarak, toplumsal fayda ve maliyetler göz önüne alan, yüksek teknoloji üretimi için araştırma ve geliştirmeye dayalı üniversite mezunu meslek sahiplerinin

Enerji, Su ve Kaynak Yoğunluğu Olmayan Sektörlere Yönlendirilmesi gerekmektedir.

Toplumsal farkındalığın artırılması ve eğitim programlarında yapılacak çalışmalarla Doğanın Yok Olmaması, İklim Değişikliğinin Önlenmesi ve Yoksulluğu da Bitirecek çok yönlü bakış açılarının

geliştirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Ülkemizde katılımcı demokrasiyi geliştirilmesi için merkezi siyasi iradenin belirlediği;

■ Üretimin Nasıl, Nerede, Kimler tarafından yapılacağı;

■ Ürünlerin piyasaya ne şekilde ve hangi fiyatla verileceği,

■ Üretimin nasıl finanse edileceği,

■ Üretimin nasıl vergilendirileceği,

■ Ekonomiye ilişkin alınan kararları,

■ Üretimin topluma getirdiği fayda ve maliyetleri (Toplumsal Yararı) belirleyen kararları

yerine yerel yönetimlerde yaşayanların yukarıda 5 başlık altında yer alan hususların dikkate alınarak yatırımlarla ilgili tartışmalara toplum katılmalı ve kararlar (Toplumsal Fayda Ve Maliyetler Göz Önüne Alınarak) Toplumsal Yarar açısından TOPLUM tarafından alınmalıdır.

“Hukuki ve İdari Düzenlemeler” toplumun talepleri doğrultusunda SIYASİ İKTİDAR tarafından hayata geçirilmek zorundadır.

KENTSEL YEŞİL ALANLARDA DOĞAL BİTKİLERİN ROLÜ:

Doğaya Dönüş

Nihan Sevinç MUŞDAL - Peyzaj Yüksek Mimarı

TMMOB Peyzaj Mimarları Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu

Yoğun nüfus ve beton yapılaşmayla birlikte kentler maalesef doğal ekosistemlerden giderek uzaklaşan yaşam alanları haline gelmiştir.

Kişi başına düşen yeşil alan miktarı azalmış, bu da geleceğimizi tehdit altına sokmaya başlamıştır. Kentlerin dokuları ve var olan hafızaları da giderek bozulmaktadır. Geleceğimizi tehdit eden küresel ısınma ve iklim değişikliği ile yeşil alanlara olan ihtiyaç giderek artmalıdır, artmaktadır. Bu sebeple çevresel farkındalık ve sürdürülebilirlik ihtiyacı, şehirlerde daha doğa dostu tasarımların önünü açmaktadır. Bu bağlamda, doğal bitkilerin kullanımı hem ekolojik dengeyi sağlamak hem de estetik açıdan zenginleşmiş bir şehir ortamı yaratmak için karşımıza çıkan önemli fırsatlardan birisidir.

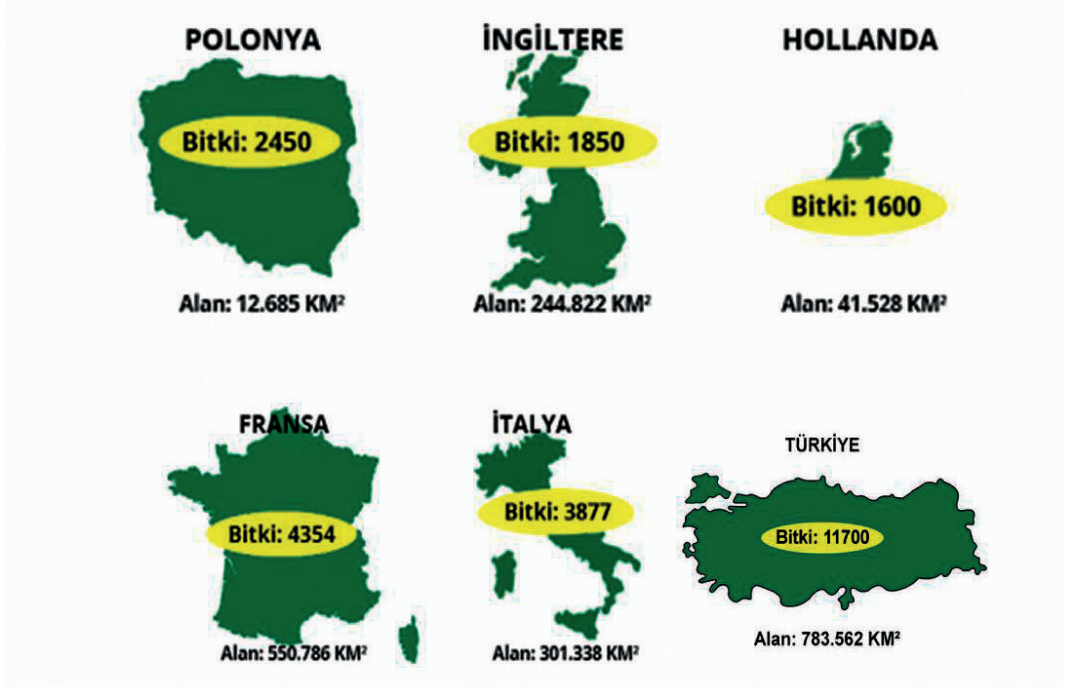
Son yıllarda ise yeşil alanların tükenişi tüm dünyanın ortak sorunu konumundadır. Bu nedenlerle özellikle

ülkemizde mevcut yeşil alanlarımız kaybolma tehlikesi altındadır. Yeşil alanların kaybolmasıyla birlikte doğanın bize sunmuş olduğu doğal bitki örtüsü de yok olmak üzeredir.

Yüzölçümü dünya karalarının %0.6'sını kaplayan Türkiye, tüm doğal bitkilerin %2.5'ünü barındırır. (Özhatay, 2009). Şekil 1'de Türkiye'nin bitki zenginliğinin diğer ülkelerle kıyaslamasını gösteren bir görsel yer almaktadır. Bu bilgilerin ışığında akla iki soru gelmektedir:

- Ülkemizde sahip olduğumuz bu kadar zengin doğal bitki çeşitliliğinden bitkisel tasarımlarımızda/ bahçe düzenlemelerimizde ne kadar yararlanıyoruz?
- Tasarımlarda doğal bitkileri kullanmamız bize ne yararlar sağlar? Sorulara cevap vermek gerekirse, Türkiye biyolojik çeşitlilik açısından dünyanın en zengin ülkelerinden biridir. Farklı ekosistemlere

Şekil 1: Türkiye'nin bitki zenginliğinin diğer ülkelerle karşılaştırılması (URL-1).



sahip coğrafyası ile yaklaşık 12.000 bitki türüne ev sahipliği yapmaktadır ve bunların %30'dan fazlası endemiktir. Ancak bu zenginlik, ne yazık ki bitkisel tasarımlarımızda ve bahçe düzenlemelerimizde yeterince değerlendirilmemiştir. Buradaki başlıca nedenler, tasarımcılar ve kullanıcıların doğal bitkilerin potansiyel faydaları konusunda yeterince bilgi sahibi olmaması, moda ve ithal türlere olan yönelim ve yetersiz Ar-ge ve eğitimidir. Yerel bitkilerin peyzajda kullanılabilirliği üzerine araştırmalar oldukça azdır. Bunun dışında ayrıca yerel bitkiler estetik özellikleri bakımından da çok tercih edilmemektedir. İthal bitkiler bu konuda daha göz alıcıdır. Doğal bitkilerin ise estetik özelliklerinden daha çok geleceğimiz için yararlarının olacağı unutulmamalıdır. Ekolojik Sürdürülebilirlik, biyolojik çeşitliliği koruma, estetik ve kültürel değer, iklim değişikliğine dayanıklılık ve ekonomik tasarruf bu özellikleri arasındadır.

Yerel bitkiler, bulundukları bölgenin iklimine ve toprak koşullarına uyum sağlamıştır. Daha az sulama, gübre ve pestisit gerektirir, böylece çevresel etkiler azaltılır. Kelebekler, arılar ve kuşlar gibi yerel fauna için besin ve yaşam alanı sağlarlar. Doğal türler kullanılarak, ekosistem dengesi korunur. Türkiye'nin doğal bitkileri, tasarımlara yerel ve özgün bir karakter kazandırır. Bu bitkiler, bölgesel kimliği yansıtarak kültürel bir bağ oluşturur. Kentin ruhunun korunmasını sağlarlar. Kurakçıl peyzaj gibi yaklaşımlarla doğal türlerin kullanımı, iklim değişikliğinin etkilerine daha dayanıklı bahçeler yaratır. Yerel bitkilerin bakımı daha az maliyetlidir ve aynı zamanda yerel bitkilerin kullanımı ile dış mekân bitki ithalatına bağımlılık azalır ve yerel fidancılık desteklenir.

Peyzaj uygulamalarında doğal bitki kullanımının yararlarının olduğu az da olsa bazı çalışmalarla ortaya konmuştur. Bu yararların bilimsel çalışmalarla daha çok kişide farkındalık yaratması sağlanmalıdır. Bu yararlar aşağıdaki gibi sıralanabilir;

Doğal bitkiler yabancı yurtlu bitkilere oranla daha dayanıklıdır ve uygun biçimde yerleştirildiklerinde ve dikildiklerinde bölgesel iklim ekstremelerinden daha az etkilenirler.

Doğal bitkiler yerel çevre koşullarına en iyi şekilde uyum sağlarlar, toprak verimliliğine katkıda bulunurlar, erozyonu azaltırlar ve genellikle diğer bitki türlerine oranla daha az gübre ve ilaca gereksinim duyarlar. Bu özellikleri nedeniyle doğal bitkilerle yapılan plantasyon çalışmalarında ilk tesis ve bakım masrafları genel olarak yabancı yurtlu bitkilerin kullanıldığı plantasyon

çalışmalarına oranla daha azdır.

Doğal bitkiler yaban yaşamı için besin ve barınak sağlarlar. Doğal habitatlar kentsel yerleşimler ve banliyölerle yer değiştirdiğinden bu mekânların düzenlenmesinde doğal bitki türlerinin kullanılması buralarda oluşan yaban yaşamı için hayati önem taşıyan barınakları oluşturur. Ayrıca yaban yaşamı habitatlarının bakımı ve onarılması için doğal bitkilerden yararlanılabilir.

Doğal bitki türlerinin kullanılması sağlıklı bir ekosistemin oluşturulmasına yada onarılmasına katkıda bulunur. Kentsel yerleşimlerde doğal bitki türleri kullanılarak yapılan plantasyon çalışmaları alanın peyzaj karakterinin yeniden kazandırılmasına yardımcı olur.

Doğal bitkiler kullanılarak yapılan plantasyon çalışmalarının bazı subjektif katkıları da olabilir. Birçok yabancı yurtlu bitki türlerinin aksine doğal bitki türleri dikildikleri alana ait oldukları hissini uyandırır. Örneğin Alpin vejetasyonun dağlık alanlarda, tropik orman bitkilerinin yağmur ormanlarında, kaktüs ve sukulentlerin kendi yaşam alanlarında en güzel görüntüleri vermeleri gibi.

Bazı yabancı yurtlu bitkiler bulundukları mekânlara doğal türlerden daha iyi uyum sağlarlar ve dikildikleri mekânlardan taşarak işgalci bitkiler olarak doğal ortamlara yayılırlar (Yazgan ve ark. 2005; Özhatay, 2009).

Bunun yanında Türkiye'de ıslah edilmiş standart süs bitkisi çeşidi bulunmamakla beraber, doğal bitki ticareti de yok denecek kadar az gerçekleştirilebilmektedir. Ticareti yapılan türler de halen doğadan sökülümekte ve popülasyonlar giderek azalmaktadır. Bunun sonucu olarak doğadan sökmek yerine üretip ihraç etmek kaçınılmaz olmuştur (Kaya, 2008).

Doğal bitkilerin süs bitkisi olarak sektöre kazandırılması gerekmekte ve bunun içinde kültüre alma işlemleri uygulanmalıdır. Bitkilerin kültüre alınmasında dört aşama yer almaktadır.

1. Aşama- Bitkilerin doğru sınıflandırılması ve isimlendirilmesidir. Bitki gruplarının sınıflandırılması çok önemlidir ve diğer aşamalarla direkt bağlantılıdır.

2. Aşama- Çoğaltma sorunları: Bitkilerin daha çok hangi şekilde üretiminin kolay olduğu ve çoğaltılma potansiyelleri irdelenmelidir.

3. Aşama- Bitkilerin fenolojik ve morfolojik özelliklerinin belirlenmesi: Seçilen bitkiler iyi gözlenmelidir, hangi kriterinin daha iyi olduğu anlaşılmalı,

çalışmalarda buna ağırlık verilmelidir.

4. Aşama- Yeni çeşitlerin ticarileştirilmesi ve piyasaya çıkarılması: Ortaya çıkarılan çeşidin özenle seçilmesi ve piyasaya tanıtılması, arz ve talebin oluşturulması sağlanmalıdır (Alp, Zeybekoğlu, Salman ve Özzambak, 2019).

Peyzaj projelerinde doğal bitkilerin kullanımını teşvik eden politikalar geliştirilmeli ve doğal bitki kullanımını desteklemek için eğitim ve farkındalık çalışmaları düzenlenmelidir. Yerel bitkilerle yapılan başarılı tasarım örnekleri yaygınlaştırılmalıdır. Şekil 2, Şekil 3 ve Şekil 4'te bu konuda denenmiş bitkisel tasarım örnekleri yer almaktadır.

Peyzaj tasarımında doğal bitkiler üzerine

araştırmalar yapılmaya devam edilmeli ve bu bilgiler uygulamaya geçirilmelidir. Bu farkındalığın artması hem çevresel hem de estetik açıdan daha sürdürülebilir tasarımlar oluşturulmasını sağlar.

KAYNAKLAR

Alp, S., Zeybekoğlu, E., Salman, A. ve Özzambak M.E., 2019, Doğal Bitkilerin Kültüre Alınması Süreci ve Süs Bitkisi Olarak Kullanılması, Bursa Uludağ Teknik Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, e-ISSN 2651-4044.

Kaya E., 2010, Türkiye'nin Doğal Bitkileri Süs Kataloğu.

Kesici, A., Haspolat, G. ve Oğuz, B., 2010, Ülkemiz Florasında Doğal Olarak Yayılış Gösteren Süs Bitkilerinin Survey-Toplanması, Muhafazası ve Değerlendirilmesi, Ege Tarımsal Araştırma Enstitüsü, İzmir

Özhatay, E.C., 2009, Türkiye'nin Peyzajda Kullanılabilecek Bazı Doğal Bitkileri, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi.

İnternet Kaynakları

URL-1:

<http://howtoistanbul.com/tr/the-flora-of-istanbul/2764>



Şekil 2-3: Yerel bitkilerle oluşturulmuş tasarım örneği



Şekil 4: Yerel bitkilerle oluşturulmuş tasarım örneği

Kentleşmede Gıda Güvenirliliği

Onur AKBULUT - TMMOB Gıda Mühendisleri Odası
İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı

İstanbul, Türkiye'nin en büyük şehri olmakla birlikte, dünya üzerinde de en çok nüfusa sahip olan şehirlerinden de birisidir. Gün içerisinde 20 milyona yakın bir nüfusun gıda tükettiği bu jeopolitik önemi büyük olan şehrin; birçok açıdan da kaçınılmaz olarak sorunlarında çokluğunun olmasını beklememek elde değildir.

İstanbul gibi bir mega kentte insanların güvenilir gıdayı tüketmesi için en başta kendi sorunlarına yakından bakılması gerekmektedir.

Öncelikle ticaretin ve bunun yanında Türkiye'nin ekonomik, toplumsal, tüketim ve üretim olarak düşünülecek her bir alanında İstanbul ilk üç sırasında yer almaktadır. Bu nedenle yıllardır köyden kente göçün cazibe noktası olması ile kentleşme süreci devam eden bu şehrin sorunları da artarak çok büyük boyutlara ulaşmıştır.

Peki, bu kadar nüfus nasıl beslenmeli, güvenilir gıdaya nasıl erişmelidir? Aslında temel sorun iki aşamalı düşünülmelidir: kent içerisinde üretilen gıdalar ile kent dışında üretilen gıdalar olarak...

Herkesin göz ardı ettiği konulardan biri kentleşmenin getirdiği üretim modeli ile göz ardı edilemeyecek hayvansal ve bitkisel üretimin yanında bunları hammadde olarak kullanarak endüstriyel üretim denilen ambalajlı gıdaların üretilmesidir. Bunun yanında aynı şekilde kent dışında üretilip kentleşen nüfusun ihtiyacını karşılamak için üretilen aynı tür ürünleri de düşünmek gerekiyor.

Kentleşme ile ister kent içinde üretilen isterse kent dışından gelen ürünlerin güvenilir şekilde insan tüketimi için sofrasına gelmesi ile sofraya hazırlanma aşamasında bireylerin tutumunu da unutmamak gerekmektedir. Burada düşünülmeli gereken ekonominin kötü olduğu aşikar olan günümüzde; hem üreticilerin hem de tüketicilerin ekonomik olarak güvenilir gıdaya nasıl ulaşacağının belirlenmesidir. Buradaki en büyük engel üreticiler veya tüketicilerin kendine bir yol haritası belirlerken sadece cebinden daha az para çıkmasını düşünmesi durumunda başına ne geleceğini bilmemesidir; halk sağlığını olumsuz

etkileyeceğini hiç düşünmemesidir.



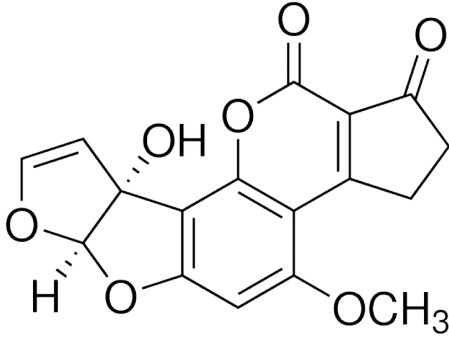
Kaynak: <https://www.lely.com/tr/cozumler/saglik-ve-bakim/discovery/>

Bunu açıklamak gerekir ise, hayvansal ürün olarak çiğ süt üreten bir ahırda uygulanması gereken gıda hijyeni kurallarına uyulmaması durumunda; yani hayvanın tüketeceği yemin uygun koşullarda saklanmaması durumunda, hayvan besleme yeminde aflatoxin oluşumu sonucunda yemi tüketen hayvanın sütüne de aflatoxinin bulaşmasına neden olunmaktadır.

Başka bir örnek ise, geleneksel kurutma yöntemleri ile kurutulması gereken bir kuruyemişin uygun koşullarda, elektrik tüketimi için havalandırması olmayan bir yerde saklanması ile tasarruf yapmayı planlayan birinci üreticinin aflatoxin oluşan kuruyemişleri tüketime sunmasının yaratacağı olumsuzluklardır.



Kaynak: <https://antakyagazetesi.com/antakyalinin-geleneksel-aliskanligi-damda-biber-kurut/>



Aflotoksin maddesi*

Böylece kentleşen nüfusun tüketim alışkanlığının değişmesine birçok ambalajlı, hızlı tüketim ve kendi hazırlamadığı gıdanın tüketiminin artması neden olmuştur. Bu durumda kent nüfusunun sağlıklı beslenmesi için üretim, satış ve toplu tüketim yerlerinde gerekli önlemlerin alınması güvenilir gıda üretilmesi açısından son derece önemli hale gelmiştir. Kentleşen bir şehirde üretilen veya hala taşra denilen alanlarda üretilen gıdanın güvenilir gıda olması için hammaddelerin güvenilir olması; üretim alanlarının hayvansal birincil üretim, bitkisel birincil üretim, gıda üretim, satış ve toplu tüketim alanlarının gıda hijyenine uygun olması gerekmektedir.



Kentleşme ile işletmelerde ve evde gıda üretimi yapan kişilerin hijyene büyük önem göstermesi dikkat çekeceğimiz diğer bir noktadır. Özellikle gıda üretimi ve kişisel hijyen için son derece önemli olan suyun temiz ve içilebilir olması gerekir. Son dönemlerde dünya üzerinde en çok konuşulan konulardan biri su krizidir. Ülkemiz de su kıtlığı çeken ülkeler arasında yer almaktadır. Su kıtlığı hem tüketim alışkanlıklarımız hem de iklimin değişmesi ile baş göstermektedir. Gıda

güvenirliği için su her açıdan vazgeçilmezdir. Su hayattır. Örneğin lağım suları ile sulanan gıdalarda insanı öldürecek patojen mikroorganizmaların bulunması; kirli su ile yıkanacak yemek yapma malzemeleri, kirli suyun hemen yenilecek meyve ve sebzenin yıkanmasında kullanılması insan sağlığını bozacak sonuçlar doğuracaktır. Su ve özellikle temiz su kıtlığı önümüzdeki yıllarda daha çok hissedilecektir. Çünkü kişisel hijyenin sağlanmasının en önemli unsuru olan su, en çok kontamine kaynağı olan el hijyeni için kullanılmaması durumunda güvenilir gıdaya erişimde sorunları getirecektir.



Okurlarımızın şunu da unutmamalarını isteriz: 1 kilogram etin soframıza gelmesi için 2500 litre su harcanmaktadır. Gizli su kaybı olarak düşünülməsi gerekir.

Kentleşen bir ülkede hala pazarda alınan ürünlerin kişisel tüketimden fazla alınarak israf edilmesi ise ayrı bir sorun olarak düşünülmelidir. Çünkü sosyoekonomik olarak pazarda veya bir markette ürün alırken ürün miktarı arttıkça ürün birim fiyatının düşmesi sonucunda daha çok gıda maddesini evlerimize götürmekteyiz. Bilinçsiz gıda alımı ve tüketimi israfın en önemli nedenlerinden biridir. Kentleşme sonucunda tüketilmesi için harcanacak zamanın azalması ile uygun depolansa bile birçok kısmının bozulması ve çöpe gitmesinin önüne geçilememektedir. Gıda israfının önüne geçecek bilinçli gıda tüketicisi olmak için toplumun her bir bireyine ulaşacak eğitimler verilmesi gerekirken, bu konuları işleyecek bir müfredatın eğitim sisteminde yer almaması veya bu konularda etkin olacak meslek örgütlerinden destek alınmaması sorunların daha da büyümesine neden olmaktadır. Bu yönlü taleplerimiz siyasilere tarafından yıllardır görmezden gelinmektedir. İlgili Bakanlık ne kadar

ÜRÜN (1KG)	İÇERDİĞİ SANAL SU (L)	ÜRÜN (1KG)	İÇERDİĞİ SANAL SU (L)	ÜRÜN (1KG)	İÇERDİĞİ SANAL SU (L)
Pirinç (kırık)	3 bin 419	Keçi eti	4 bin 043	Pamuk	3 bin 644
Buğday	bin 334	Koyun eti	6 bin 143	Arpa	bin 388
Mısır	909	Tavuk eti	3 bin 918	Sorgum	2 bin 853
Soya fasulyesi	bin 789	Süt tozu	4 bin 602	Hindistan cevizi	2 bin 545
Şeker kamışı	175	Peynir	4 bin 914	Domuz eti	4 bin 856

Kaynak: <https://www.gidabilgi.com/Makale/Detay/sanal-su-nedir-f6988b>

“Gıdanı Korum” gibi projeleri gerçekleştirmeye çalışsa da ülkemizde çöpe giden gıda miktarı azalmamış, tam tersine artmıştır.



Diğer yandan, küresel olarak enerji ihtiyacının artması ve bununla ilgili doğal kaynakların tüketilmesi ile gıda işletmelerinde artan enerji maliyetlerinin gıda güvenilirliğine nasıl etkileyeceğini düşünmemekte elde değildir. Soğuk zincirin kırılmaması için soğukta saklanması gereken ürünlerin bulunması; gıda ürününün taşınmasında fosil yakıtları tüketen araçların kullanılması; suyun pompalanmasında elektrik kullanılması; pişirme için doğalgaz kullanılması vb. gibi gıdanın tarladan sofraya yolcuğunda enerjinin getirdiği maliyetler kaçınılmaz olarak gıda enflasyonuna neden olmaktadır. Bunun yanında enerji ya da maliyet tasarrufu yapma hedefiyle bilinçsiz üreti-

ci ve satıcıların davranışları da gıda güvenliğini etkilemektedir. Örneğin soğuk zincir gerektiren koşullar sağlanması gereken bir mahalle bakkalının süt dolabının fişini gece çekip sabah takması sonucu soğuk zinciri kırılmaması gereken ürünlerin piyasada bulunup tüketilmesi gıda güvenliğini olumsuz etkilemektedir. Böylesi durumları engelleyecek mekanizmaların olmaması da büyük bir sorundur.

İşte kentleşen bir ülkede biz gıda mühendis-



leri olarak “Güvenilir gıdanın güvencesi gıda mühendisleridir” sloganımız ile güvenilir gıdanın topluma ulaşmasında; gıda da kimyasal, fiziksel ve mikrobiyolojik tehlikelerin önlenmesi, bertaraf edilmesi ve belli bir seviyede kalmasını sağlayacağımızın garantisini verebilmekteyiz.

Kentleşen Şehirde Güvenilir Gıdaya Erişim

Nurcan BAKIR ÖZATA - Gıda Yüksek Mühendisi

Günümüzde sağlıklı yaşamın en önemli şartlarından birisi güvenilir gıdalara ulaşmaktır. Bunun içinde güvenilir gıdaların üretim ve tüketiminin sağlanması gerekmektedir. En temel insan haklarından biri de insanların ihtiyaç duyduğu gıdaya erişebilmesidir. Bu amaçla yeterli miktarda gıdanın ulaşılabilir olması gerekmektedir.

İnsanlar tükettiği gıda maddelerinin güvenilir olmasını bekleme hakkına sahiptir.. Bu hak birçok ülkede olduğu gibi ülkemizde de belirli bir yasal çerçeve içine alınmıştır. Ülkemizde gıda güvenirliliği amacıyla hazırlanan 5996 sayılı Veteriner Hizmetleri Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanunu; gıda ve yem güvenirliliğini, halk sağlığı, bitki ve hayvan sağlığı ile hayvan ıslahı ve refahını, tüketici menfaatleri ile çevrenin korunması da dahil olmak üzere, çok kapsamlı bir şekilde 2010 yılında yürürlüğe girmiştir.

Güvenilir gıda; her türlü bozulma ve bulaşmaya yol açan etkenden arındırılarak tüketime uygun hale getirilmiş, sağlık açısından bir sakınca oluşturmeyen gıda olarak kabul edilmektedir. Güvenilir gıda; raf ömrü süresince fiziksel, kimyasal ve biyolojik herhangi bir risk taşımamaktadır.

Gıdalar, birincil üretimden son tüketiciye kadar yani tarladan sofraya gelinceye kadar birçok aşamadan geçmektedir. Bu aşamalar çerçevesinde de birçok işleme tabi tutulurlar. İlk ve en önemli aşama bitki yetiştiriciliği ile hayvan yetiştiriciliğidir. Çünkü uygun koşullarda elde edilen bitkisel ve hayvansal hammaddeler ile başlayan gıda üretimi güvenilir gıda için temel oluşturmaktadır. Bu sebeple hem bitki sağlığı, hem de hayvan sağlığı dikkate alınarak yetiştiricilik yürütülmelidir. Bitkisel gıdaların temel hammaddesi olan meyve ve sebze yetiştiriciliğinde tarım ilaçlarının doğru kullanılması, meyve ve sebzelerin zamanında hasat edilmesi, hasat esnasında ve hasattan sonra doğru koşullarda taşınması güvenilir hammadde için önemli koşullardır. Benzer şekilde hayvanlardan elde edilen ürünler içinde öncelikle hayvan

refahı devreye girmektedir. Hem ağıl koşulları hem de hayvan yemleri hayvanlardan elde edilen gıdanın güvenirliliğini etkileyen etmelerdir. Ancak kentleşme ile çiftlik ve tarlalar gittikçe azalmakta ve verimin artırılması için kullanılan bitkisel ilaçlar ve veteriner ilaçları gıdanın güvenirliliğini tehlikeye atmaktadır.

Uygun koşullarda elde edilen hammadde ile başlayarak gıda mevzuatına uygun teknik ve hijyenik şartlar altında işlenerek, uygun koşullarda depolanıp taşınarak piyasaya arz edilmesi ile güvenilir gıda son tüketiciye ulaşacaktır. Bu noktada gıda güvenirliliğinin hammaddeden başlayarak son tüketiciye ulaşana kadar geçen tüm aşamalarda sorumluluk gıda işletmecisinde olmaktadır. Bu aşamada gıda işletmecileri üretim esnasında olası tüm tehlikeleri bertaraf etmek için bir tehlike analizi ve kritik kontrol noktalarına dayalı gıda güvenirliliği sistemi (HACCP- Hazard Analysis and Critical Control Point) kurmak ve uygulamak zorundadırlar.

Gıda güvenliğinin sağlanması ve tüketicinin korunması, ülkemizin öncelikli konuları arasında yer almaktadır. Ülkemizin temel gıda politikası tüketiciye yeterli ve güvenilir gıda arzının sağlanması ile tüketici sağlığının korunması olmalıdır. Bunun için de sadece gıda işletmelerinde gıda üretiminin kontrolü değil; bu gıdalara hammadde olacak ürünlerin yetiştirildiği tarla ve çiftliklerde de gerekli tedbirlerin alınması zorunludur.

Kentleşen şehirlerde hem nüfusun artması hem de tarımsal alanların azalması ile güvenilir gıdaya erişim noktasında sıkıntıların başlaması çok uzak değildir. Çiftçilere gerekli eğitim ve yardımlar yapılmalı ki, güvenilir gıdanın hammaddesini kuralara uygun olarak yetiştirebilsinler. Çiftçilerin yani kırsal kesimin yaşam şartları iyileştirilerek kentlere göçün önüne geçilmelidir. Çünkü günümüzde kırsal alanda yaşam zorlukları nedeniyle tarımla ve hayvancılıkla uğraşan kişi sayısı azalmakta, bu da yeterli miktarda gıda üretimine engel teşkil et-

mektedir. Ayrıca kentleşme ile tarlaların yollara ve binalara dönüşmesini engelleyecek gerekli tedbirler alınmalı ki yeterli gıda arzı sağlanabilsin.

Gıda erişilebilirliğini iyileştirmenin en önemli yollarından biri de gıdaların işleme, paketlenme ve taşıma şeklini iyileştirmek ve gıda kayıp ve israfını azaltmak olmaktadır. Gıda kaybı ve israfı başlı başına ele alınması gereken bir konu olup; kısaca kayıp ve israf arttıkça gıdaya erişilebilirlik de azalmaktadır diyebiliriz.

Üretici yeterli ve istikrarlı gelir düzeyine sahip olmalı, kırsal alanda yaşam koşulları iyileştirilmeli; böylece güvenilir gıda daha makul fiyatlarla erişi-

lebilir hale gelir. Devlet politikaları bu doğrultuda geliştirilerek tarımsal desteklerin artırılması ve üretimden tüketime kadar geçen sürecin kısaltılması gerekmektedir.

Gıda güvenilirliği ile ilgili tüm paydaşların (tarladan başlayarak soframıza gelene kadar gıdanın el değiştirdiği her alanda görev alanlar ile bunların denetlenmesinden sorumlu kurumlar) kendi üzerine düşen sorumlulukları yerine getirmesi kadar, tüketicilerinde bilinçli olması gerektiği unutulmamalıdır. Tüketiciler olarak ne yiyeceğimizi bilerek ürün satın almalıyız ki üretim de bu doğrultuda yol alsın.



Yapılaşmada Zemin Durumunun Dikkate Alınması

Doç. Dr. Savaş KARABULUT - Deprem Bilimci, Jeofizik Yüksek Mühendisi
Gebze Teknik Üniversitesi Mühendislik Fakültesi İnşaat Mühendisliği Bölümü
Geoteknik ABD. Öğretim Üyesi

Prof. Dr. Mualla CENGİZ - İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Mühendislik Fakültesi
Jeofizik Mühendisliği Bölümü Yerfiziği ABD. Öğretim Üyesi

Yapılaşmada dikkat edilmesi gereken üç temel öge bulunmaktadır. Bu özellikler incelenecek yapının rijitliği ve sürek davranışı gibi mühendislik terminolojisinde davranışını tanımlamada kilit fenomenlerdir. Bu olgular sırasıyla; deprem, zemin ve yapının performans düzeyine karşılık gelmektedir. Bu nedenle tüm bu faktörlerin bütünlük olarak birlikte incelenmesi gerekmektedir. Bu makalenin odağı ise yapılaşma da zemin davranışının incelenmesine dikkati çekmektir. Teknik olarak çok disiplini bir çalışma alanı olan zeminler; birçok farklı saha ölçüm tekniği ile zemin profilinin tanımlanması, saha ve laboratuvar deneyleri kayma dalgası hızı gibi enine yüklerdeki gerilme-deformasyon durumlarının kestirilmesi ve sönüm eğrileri, arazi gözlemleriyle birlikte değerlendirilmelidir. Gerilme-Deformasyon ve mukavemet özellikleri de, sınıflama özellikleriyle birlikte tanımlanmış olmalıdır. Jeofizik mühendislerince düşük deformasyon düzeyine karşılık gelen yük düzeyleriyle yapılan incelemelerde maksimum kayma modülünün tespiti ise zemine ait fiziksel parametre tayinleri de bu anlamıyla önemli bir yer tutmaktadır. Zemin davranışları statik ve dinamik yükler altında incelenmektedir. Zeminler birçok farklı şekilde (depremler, makine titreşimleri, kazık çakımı vb.) tekrarlı yüklemelere maruz kalabilmektedir. Bu gibi yüklemeler altında zeminlerin rijitliğinde statik duruma oranla bir azalma meydana geldiği bilinmektedir. Özellikle dinamik analiz için site bazlı tehlike analizlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Deprem etkisi altında lokal site bazlı tehlike analizleri yapılarak (deprem mühendislerince), deprem tehlike düzeyleri farklı periyotlarda

detaylı olarak incelenmelidir. Bu beraberinde sahaya özel tasarım spektrumlarının öncelikle mutlaka doğru bir şekilde kestirilmesini sağlayacaktır. 6 Şubat 2023 Kahramanmaraş depremleri sonrası 18 Mart 2018'de yayınlanan ve 1 Ocak 2019'da yürürlüğe giren Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği'nde tanımlanan bazı unsurlar (özellikle yatay ve düşey tasarım spektrumları, pik yer ivmeleri ve bunları frekans bant genişliği) bilimsel literatürde tartışmaya açılmıştır. Her büyük ve yıkıcı deprem sonrası bu tür bilimsel tartışma ve çalışmalarla bir sonraki depreme daha iyi hazırlanmak aklın ve bilimin yolunda tercih edilecek tek yol olarak düşünülmelidir. Temel tasarımına altlık teşkil edecek doğru zemin bilgisinin elde edilmesi, buna yönelik doğru saha ölçümleri ve laboratuvar deneylerinin yapılması ise problemin doğru tanımlanmasında başat rol oynamaktadır. Tanımlanan problemlerin yerinde çözülmesi (zemin ıslahı ve/veya güçlendirilmesi) zemin bilgisinin doğru tanımlanmasıyla mümkündür. Bu noktadan hareketle mühendislik maliyeti, zamanı ve iş akışı için artık 1 boyutlu yaklaşımlardan çok, 2, 3 ve hatta zaman boyutuna bağlı olarak Zemin Sağlığının her deprem sonrası değerlendirilmesini gerektirecek yeni yaklaşımlara ihtiyaç duyulmasını sağlayacaktır.

ZEMİN NEDİR?

Yer (Ground) kavramı hem zemini (soil), hem de kaya (rock) ortamını ifade etmek için kullanılmaktadır. Zemin tanımı ise silt, kil, kum ve çakıl gibi boşlukları arasında su, hava veya bazen de organik materyalleri ihtiva eden taneli yapılar için kullanılmaktadır. Zemin, bir yapı malzemesi (Ba-

rajlar, karayolları, demiryolları, temel altı, dolgular, geçirimsiz kil vb.) olarak kullanılabileceği gibi, ayrıca zemin mekaniği için zeminin içine (Tünel, boru hattı, gömülü yapılar vb) veya üzerine (yapı temeli) inşa edilecek mühendislik yapılarının statik ve dinamik yükler altındaki davranışlarının belirlenmesi amacıyla da araştırılmaktadır. Kaya mekaniği ise zemin mekaniğinden farklı tanımlamalara ve kriterlere sahiptir. Zeminler farklı tür kayaların fiziksel, kimyasal ve/veya biyolojik ayrışması sonucu oluşan bir malzeme olduğundan, oluştuğu koşullar kadar, oluşum sürecinden günümüze etkileşim halinde olduğu tüm fiziksel unsurlarla birlikte zaman ve mekân boyutuyla detaylı bir şekilde incelenmesi gerekmektedir.

ZEMİN İNCELEMELERİ HANGİ BİLİM VE ALT DİSİPLİNLERİ İNCELEME ALANIDIR?

Zemin incelemeleri İnşaat-Jeofizik-Jeoloji Mühendisliği bilim alanlarının Geoteknik, Mühendislik Sismolojisi, Mühendislik Jeofiziği ve Mühendislik Jeolojisi alanlarda uzman mühendisleri tarafından incelenir ve temel tasarımının seçiminde ise zeminin statik ve dinamik yükler altındaki davranışı incelenmektedir. Malzeme bilimci ve farklı disiplinlerin (İnşaat, Malzeme ve Çevre bilim dalları) malzemenin kullanım özellikleri açısından

da incelemesi ve kullanımı yaygındır.

Tarihsel olarak 20. yüzyılın ilk çeyreğinin sonlarında ilk kez Karl Terzaghi zemin mekaniği ile ilgili çalışmalara başlamıştır. Bu nedenle zemin mekaniğinin babası olarak adlandırılmaktadır. Zemin mekaniğinin hem mühendisler için bir malzeme ve hem de zeminin davranışlarını incelemesi için öncü çalışmalar yapan Terzaghi; temel tasarımına ilişkin zemin problemlerini tanımlamada, yeraltı suyunun varlığından kaynaklı problemlere özellikle önem vermiştir. Zeminlerde efektif ve boşluk suyu gerilmesi gibi iki gerilmenin varlığını tanımlamış, sıkışabilirlik ile ilgili tanımlamalar geliştirmiş ve statik veya dinamik yük altındaki davranışı hakkında çözümlemeler yapmıştır. Efektif gerilme zemin tanelerinin deformasyona karşı dirence karşılık gelirken, boşluk suyu gerilmesi ise taneleri tutan kuvvetleri birbirinden ayıran ve malzemenin plastik deformasyona geçişinde başat rol oynayan temel unsur olduğunu yaptığı çalışmalarla ortaya koymuştur. Günümüzde de zeminin davranışlarını tanımlamada farklı uluslararası sınıflandırmalar yapılmış ve ampirik formüller geliştirilmiştir. Alt ve üst yapılarının tasarımı kadar, istinat yapıları ve zemin ıslahına ilişkin ise birçok farklı yöntem geliştirilmiş ve doğrusal olmayan zemin davranışına dair zeminde meydana gelebilecek sığ (kısa ve uzun dönem temel taşıma



gücü, oturma miktarı ve hızı, şişme ve büzülme vb) veya derin (Kazık uç mukavemeti, yanal sürtünme, oturma, negatif çevre sürtünmesi, yanal toprak basıncı, kazıklar için temel ortam koşulları ve çevreye etkileri) temel tasarımına ilişkin sorunlar çözülmeye çalışılmaktadır.

ZEMİN ANALİZLERİNDE KULLANILAN TEMEL PARAMETRELER NELERDİR?

Zemin mekaniği ve temel mühendisliği yapı tasarımında ilk olarak incelenmesi gereken alandır. Çalışılan zemin profilinin tanımını, anakaraya kadar kayma dalga hızı jeofizik ölçümlerle belirlenmesi, elektrik özdirenç ölçümleriyle yeraltı suyunun 2 boyutlu modellenmesi, zeminlerin sınıflaması, birim hacim ağırlıkları, kil mineralojisi, yeraltı suyunun drenaj ağı, efektif gerilme durumu, konsolidasyon, gerilme dağılımı, oturma parametreleri, Mohr kırılma zarfı, zeminin mukavemeti, gerilme/deformasyon davranışı gibi temel konular zemin mekaniğini çalışmalarının

temelini oluşturmaktadır. Kaya mekaniği için ise kayaların çatlakları, çatlaklarını yönleri ve karot yüzdeleri girdi olarak kullanılmaktadır.

Zeminlerde taşıma gücü, yamaç stabilize sorunları, zeminlerin sıvılaşması ve sıvılaşmaya bağlı gelişen oturma düzeyleri, zeminlerin deprem dalgalarını farklı frekanslarda büyütmesi gibi temel problemler bu amacıyla parsel, site bazlı veya mikro ölçeklerde analiz edilerek arazi ve laboratuvar deneylerinin yapılması gerekmektedir.

HANGİ DEPREMLERLE ZEMİN PROBLEMLERİ TANIMLANMAYA BAŞLANDI?

SIVILAŞMA: Dünya üzerinde meydana gelen depremlerde de sıvılaşmanın varlığı 1964 Nigita-Japonya (Ishihara and Koga 1981), 1976 Tangshan-Çin (Fu and Tatsuoka 1984) ve 1999 Chi-Chi-Tayvan (Yuan et al. 2003) depremleri ile mühendisler ve araştırmacıların dikkatini çekmiştir. Ülkemizde 1992 Erzincan depremi, 1998



Adana Ceyhan, 1999 Gölcük-Kocaeli depreminde özellikle Adapazarı bölgesinde ve 06 Şubat 2023 Kahramanmaraş depremleri sırasında İskenderun (Hatay) ve Gölbaşı (Adıyaman) 'da zeminlerde sivilaşma görülmüştür.

ZEMİN BÜYÜTMESİ: Dünyada zemin büyütmesi veya yerel zemin etkisiyle (site effect) doğrusal olmayan zemin davranışını gözlemlendiği ilk deprem 1985 Michoacan, Meksika ve 1989 Loma Prieta, Kaliforniya-Amerika depremleridir (Beresnev ve Wen, 1996). Türkiye'de 13 Mart 1992 Erzincan, 17 Ağustos 1999 İzmit Gölcük depreminde Avcılar ve Adapazarı ve 06 Şubat 2023 Kahramanmaraş Depremlerinde Hatay'da zemin büyütmeleri gözlemleri kayıt edilmiştir.

HEYELANLAR: Heyelanlar ise hem statik, hem de dinamik sismik yükler altında meydana gelmektedir. Deprem gibi dinamik yükler altında heyelan veya yamaç stabilite problemlerinin incelendiği ilk deprem 31 Mayıs 1970 Peru depremidir. Bu depremde Huascarán dağı (6768 m) kütleli bir hareketle harekete geçmiş, 25000 nüfuslu Yungay eyaletinde yaşayan 18000 kişi ve Huras eyaletinde ise 35000 kişiden 10000'i akan kütleinin altına gömülmüştür (Rodriguez ve diğ., 1999). Ülkemizde ise 2011 Van ve 2020 Elazığ depremleri ile 06 Şubat 2023 Kahramanmaraş depremleri sonrasında depremlerin tetiklediği heyelanlara ait envanter çalışması yapılmıştır. Bu depremde 3673 alanda farklı türde yamaç yenilmesinin görüldüğü rapor edilmiştir (Görüm ve diğ., 2023).

DENİZ DİBİ HEYELANLARI: Ülkemizin aletsel dönem geçmişinde 20 Temmuz 2017 Kos Adası (Bodrum) depremi dışında dışında kayıt edilmiş tsunami olayı görülmemiştir. Ancak tarihsel depremler incelendiğinden özellikle Kıbrıs-Helen Yayı üzerinde yani Akdeniz ve Ege Denizi güney kıyılarında bir tehlike unsuru olduğu bilinmektedir. Yaklaşık 3400 yıl önce Santorini ve 27 Ağustos 1883 Krakaton volkanı ile Özellikle 1956 yılında Ege'de meydana gelen Mw:7.4 büyüklüğündeki deprem Kiklat adasında Amorgos'da tsunamisini tetiklemiş ve bölgede kayıt edilen en güçlü etkiye sahip tsunami olarak kayıtlara geçmiştir (Galanopoulos, 1960). Marmara Denizi içinde yapılan Tsunami modellemelerinde de tarihsel depremler (1509 ve 1766) açısından da durum tsunaminin gerçekleştiği yönündedir. Bu durum yüksek dalga boyuna sahip su (run-up) kütlelerinin kıyı içine iler-

lemesi (inundation) ile kayıp ve hasarın boyutunu da arttırmaktadır.

SONUÇLAR

Depremler nedeniyle zeminlerin davranışları değişebildiği gibi, zeminlerde deprem dalgalarının yayılım özelliklerini değiştirmektedir. Zemin deprem dalgaları için bir filtre görevi görmektedir. Zeminlerde statik ve dinamik yükler nedeniyle meydana gelen yenilmeler, alt ve üst yapı sistemleri farklı boyutlarda hasar alarak etkilenmekte, canlılar hayatını kaybetmekte, yaralanmakta ve kalıcı fizyolojik kayıplarla karşı karşıya kalabilmektedir. Günümüzde bilimin ve mühendisliğin geldiği noktada, zeminlerde meydana gelen yenilmeler doğru tanımlandığında, büyük ölçüde önlenilebilmektedir. Zeminlere ait yukarıda ifade edilen dinamik kuvvetlere bağlı yenilmeler ise kestirilebilmekte ve uygun tekniklerle zemin güçlendirilmesi uygulamalarıyla kontrol altına alınmaktadır. Bu sürecin teknik olarak yönetileceği gibi, özellikle zemin incelemelerine ayrılan bütçenin sanki bir füzuli bir kalemmiş gibi görülmesi ise zeminlerle birlikte alt ve üst yapı sistemlerine büyük hasarlar verebildiği gibi, canlıların yaşamını çalan ve insanlık duvarına çarpan bir sürece yönelmektedir. Bu nedenle mühendislik yapılarının tasarımında zemin araştırmalarına ayrılan bütçenin kontrol altına alınması ve denetlenmesi gerekmektedir. Çünkü deprem öncesinde yapıların tasarımında en önemli etken olan zemin için ayrılacak bütçe ile tüm bu yaşamsal kayıplar ortadan kaldırılabileceği gibi, deprem nedeniyle yıkılan yapılar ve yaşanan kayıpların ekonomik çıktısı 1/6 oranında azaltılabileceği de unutulmamalıdır.

KAYNAKÇA

- Beresnev, I. A., & Wen, K. L. (1996). Nonlinear soil response—A reality?. *Bulletin of the Seismological Society of America*, 86(6), 1964-1978.
- Fu SC, Tatsuoka F (1984) Soil liquefaction during Haicheng and Tangshan earthquake in China: a review. *Soils Found* 24(4):11-29
- Galanopoulos, A. G. (1960). Tsunamis observed on the coasts of Greece from antiquity to present time. *Annals of Geophysics*, 13(3-4), 369-386.
- Görüm, T., Tanyas, H., Karabacak, F., Yılmaz, A., Girgin, S., Allstadt, K. E., ... & Burgi, P. (2023). Preliminary documentation of coseismic ground failure triggered by the February 6, 2023 Türkiye earthquake sequence. *Engineering Geology*, 327, 107315.
- Ishihara K, Koga Y (1981) Case studies of liquefaction in the 1964 Niigata earthquake. *Soils Found* 21(3):33-52
- Rodriguez, C. E., Bommer, J. J., & Chandler, R. J. (1999). Earthquake-induced landslides: 1980-1997. *Soil Dynamics and Earthquake Engineering*, 18(5), 325-346.
- Yuan HM, Yang SH, Andrus RD, Juang CH (2003) Liquefaction-induced ground failure: a study of the Chi-Chi earthquake cases. *Eng Geol* 71(1-2):141-155

“HAYDARPAŞA GARDIR !

Teknolojik Ve Kapasite Gereksinimlerine Göre Yenilenmiş Ve Genişletilmiş Olarak GAR KALACAKTIR !

Prof.Dr. Güngör Evren

Haydarpaşa deyince akıllara Haydarpaşa Garı gelir. Çünkü bu mekân toplumsal belleğimiz ve çok değerli bir kültür mirasımızdır. Bu bellekte Anadolu insanının İstanbul ile ilk kez buluşmasının unutulmaz duyguları vardır. Bu insanlardan biri de benim. Duygularımı yıllar önce şu sözlerle dile getirmiştım: “....Ben 17 yaşında iken, ilk kez hem İstanbul hem de denizle, bugün bile tazeliğini koruyan duygularla, Haydarpaşa’da tanışmıştım.

Bu öykü yalnız benim değil milyonların öyküsüdür. Onlardan çocuklarına ve torunlarına aktarılmıştır.(1)” Denize doğru merdivenlerden inerken özel bir İstanbul görüntüsü anılardaki yerini alır. Vapurla Haydarpaşa’ya doğru karşınızdaki büyüleyici bir yapı sevdiklerinize kavuşturan ya da ayrılıkları başlatan Gardır. Haydarpaşa kimliğini ve çekiciliğini, demiryollarımızdaki yeri ve işlevi, mimari özellikleri ile etkileyici yapısı yanında; tarihi ve yaşam birikimleriyle ile İstanbul’un ve demiryollarımızın simgesi olma niteliği oluşturmaktadır.

“Haydarpaşa kadar gar işleviyle özdeşleşmiş başka bir gar olabileceğini düşünemiyorum.”¹. Gar niteliğini yok ederek onun değerlerini ranta dönüştürme girişimi bir talihsizlik ve boşuna bir çabadır. Evet, Haydarpaşa deyince akıllara , Haydarpaşa Garı gelirdi. Hâlâ öyledir. Ama 20 yılda yaşanan gelişmeler ve belirsizlikler nedeniyle kafalar karışık, yürekler buruktur.

Haydarpaşa Garı’na, Marmaray, yüksek hızlı hat ve ilgisiz başka konularla içiçe geçirilerek ortaya konan yapay gerekçelere dayalı görevler tanımlanmaya çalışılmıştır.

SON 20 YILDA HAYDARPAŞA ÜZERİNDEKİ OYUNLAR

2004 yılından başlayarak Haydarpaşa’yı gar işlevinden önce tamamen koparmaya, tepkiler karşısında göstermelik bir istasyon görünümüyle küçültmeye yönelik bir dizi atak bugünlere kadar uzandı. Bu amaçla çok sayıda farklı proje önerisiyle belirsizlik dönemi yaşatıldı.

70 katlı 7 gökdelenenden oluşan bir projeden, yurt dışındaki bazı yerleşim örneklerine benzeştirilerek oluşturulan projelere kadar öneriler üretildi. Ticaret Merkezi olması düşünüldü. Bu tutmayınca Kültür Merkezi önerisi gündeme geldi. Nereden akıllarına geldiyse, Olimpiyat Alanı olabileceği bile düşünüldü. Tepkiler ve Haydarpaşa Dayanışmasının önderliğindeki etkin ve örnek direniş karşısında; o olmuyorsa bu olsun anlaşıyla tutarlılığı olmayan, gelişigüzel denilebilecek projeler ortaya kondu. Önerilen proje seçeneklerinin ortak yanı vardı: çıkar odakları ile işbirliği içinde kolay yoldan rant devşirilmesi.

Haydarpaşa ile ilgili belirtilen düşüncelerin ve girişimlerin demiryolundaki işlevinin unutulması, rant tutkusu ile yönlendirildiğini söylemek yanlış olmayacaktır.

PERONLAR ÜZERİNDE SEMPOZYUM, TUTARSIZLIKLAR VE ÇELİŞKİLER YUMAĞI

15-17 Ekim 2008 tarihlerinde düzenlenen II. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu ve Teknik Fuarı için mekân olarak Haydarpaşa Garı’nın peron alanının seçilmesi ve bu nedenle trenlerin engellenmesi garı gözden çıkarma düşüncesinin

¹ G. Evren, “Haydarpaşa Varlığını Gar Olarak Sürdürmelidir”, Cumhuriyet, 19 Mart 2013.



anamlı ve simgesel bir göstergesi niteliğindedir.

Demiryolu ile ilgili bilimsel toplantılar, doğaldır ki, demiryolunun gelişimine katkı sağlamak amacıyla gerçekleştirilir. Ama böyle bir etkinliğin garı işlevsiz kılarak kullanıcılara eziyet çekirtmek pahasına, kapatılan peronlar üzerinde gerçekleştirilmiş olması kabul edilebilir bir durum değildir. Ben bu durumu, yolum Haydarpaşa'dan geçerken, rastlantı ile gördüğümde dehşete kapıldım. Tepkimi, Sempozyum ve Fuar Düzenleme Kurulu'na bir yazı ile bildirdim. Sempzyum programında yer alan bildirimi sunmama, oturum başkanlığı görevimi yapmama, yani etkinliğe katılmama kararımı bildirdiğim yazım durumu açıklıyor (EK). Bu olay dolayısıyla aklıma gelen kuşkuyu “Hiç değilse merak edip Haydarpaşa’da günlerce yaşananları gördükten sonra yapılan büyük yanlışlığın anlaşılmış olmasını, Haydarpaşa’yı başka özgün (!) projeler için işlevsizleştirmenin provası veya başlangıcı olmamasını ummak istiyorum.” sözleriyle belirtmiştim. Çünkü o zamana kadar Haydarpaşa ile ilgili bildirimler ve davranışlar böyle bir olasılığı düşündürüyordu. Bu yazıyı hazırlarken Haydarpaşa Dayanışma Platformunun paydaşları Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS), Tüketiciyi Koruma Derneği (TÜKODER) ve TMMOB Mimarlar Odası İstanbul

Büyükkent Şubesi’nin birlikte, peronlar üstünde sempozyum konusunda da, yerinde bir davranışla ve sorumluluk duygusuyla, yürütmeyi durdurma istemiyle yargıya başvurdıklarını öğrendim.

Yukarıda özetlenen gelişmelere yoğun tepkiler karşısında savunulması güç bir eylemden vazgeçmiş gözükmelerine karşın, gar varlıklarını küçültmek ve işlevini sınırlandırmak suretiyle sıradan bir istasyona dönüştürme noktasına gelinmiştir.

Bir ara, kimler tarafından hangi değerlendirmelere dayanarak alındığını bilmediğimiz, gar için kullanımının söz konusu olmayacağı kararıyla garın bazı alanları ve varlıkları kiraya verildi.

Son olarak, 2024 yılının Ağustos ayında TCDD yönetimi tarafından imzalanan protokol ile gar alanının önemli bir bölümü Kültür ve Turizm Bakanlığı’na devredildi. Bu durum Birleşik Taşımacılık Sendikası ve TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından yargıya taşınmış bulunuyor.

ANKARA YÜKSEK HIZLI TREN GARI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın ve TCDD’nin, Haydarpaşa konusundaki tutumuna karşılık, Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı’na ilişkin yaklaşım ve görüşünün farklılıklaştığı görülüyor.

Ulaştırma Bakanlığı'nın "Hızlı Tren Hakkında Herşey"² adlı yanınında* "Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı" başlığı altında şu genel değerlendirme yapılmaktadır: "Gar binaları kentlerin giriş kapıları olup kentsel peyzajın oluşmasında ve gelişmesinde önemli rol oynarlar. Dünyadaki raylı taşıma teknolojilerinin hızla gelişmesi ve bunun yanı sıra hızlı tren teknolojilerinin kullanıma girmesi tüm dünyada tren garlarının büyümesine ve gelişmesine neden olmuştur." Bu genel değerlendirmenin ardından Ankara Garı ile ilgili olarak "Başkentimizin Gar Binası yenilenen raylı ulaşım teknolojilerine mekânsal kapasite ve büyüklük olarak yetmemektedir." yargısı dile getirilmektedir. Bu görüşler karşısında, Haydarpaşa ile ilgili yaklaşıma ne demeli.

Yeni Ankara Garı konusunda önemsendiği anlaşılan bir konu da: "Yeni Yüksek Hızlı Tren Garı, sadece ulaşım amaçlı değil aynı zamanda gerek Ankaralıların gerekse yolculara dükkanlar, iş ofisleri, sinema ve çok maksatlı salonlar, fast food dükkanları ve kafeleri ile hizmet vererek, toplumsal ve kültürel yaşamın da merkezi olacaktır." açıklamasıyla belirtilmiştir. Burada, ulaşım dışı etkinliklere ayrılan kapasitenin büyüklüğü ile gar niteliğine zarar verip vermediği sorgulanmaya açıktır.

Ankara'nın yeni garı, "Ne cebimizden ne de hazineden tek kuruş çıkmadan" yatırımların gerçekleştirilmesi olanağını sağladığı savı ile yoğun şekilde kullanılan Yap-İşlet-Devret (YİD) finansman modeline göre yapılmıştır. Bu model uyarınca verilen yolcu garantisi nedeniyle yüklenicilere yapılan ödemeleri anımsamakta yarar bulunmaktadır. Son bir yıllık dönemde 8 milyon yolcu garantisine karşılık 2 milyon 938 bin yolcu kullanımı nedeniyle 410 milyon TL'lik garanti ödemesi yapılmıştır. Garın işletmeye açıldığı 2016 yılından 2023 yılına kadar garanti edilen 38 milyon yolcuya karşılık 13 milyon 710 bin yolcunun kullanmış olması nedeniyle, bunun sonucunda hazine kasasından 7 yılda 67 milyon 260 bin dolar (2,2 milyar TL 'nin üstünde) çıkmıştır. Şimdi, Haydarpaşa'nın niçin işlevsizleştirme girişimlerinden sonra şimdi de küçültülerek sıradan bir istasyona dönüştürmek istendiğinin yanıtı merak

konusudur. Haklı olarak, "Yeni Ankara Garı'nın ayrıcalığı acaba (YİD) modeli midir?" sorusu aklta gelmektedir.

MARMARAY VE HAYDARPAŞA GARI

Konunun Marmaray projesinin doğal sonucu olması yanıltması dikkat çekicidir. Konunun açıklık kazanması bakımından, zamanında yöneticilerin Marmaray'ın işlevine ilişkin açıklamalarını anımsamak* yararlı olacaktır. Marmaray'ın ve bu bağlamdaki Boğaz Tüp Geçişinin İstanbul kentsel ulaştırmasını, Anadolu-Trakya ve Çin'den Londra'ya Asya-Avrupa bağlantılarını kesintisiz olarak sağlama savı övünülerek dile getiriliyordu.

Asya-Avrupa demiryolu bağlantısına yönelik olarak, Marmaray'ın Türkiye'yi dışlayacak şekilde Romanya Limanları ile Gürcistan limanları arasında feribotla Karadeniz geçişi sağlanarak, "İpek Yolu" diye adlandırılan TRACECA (Transport Corridor Europe-Cocasse Asia) hattına karşı Türkiye üzerinden geçişe olanak sağlaması öngörülüyordu. Öngörülen transit geçişe ilişkin ikinci engel, Ermenistan geçişinin kapalı olmasına bağlı kesintiydi. Bu kopukluğu gidermek için Gürcistan ve Azerbaycan işbirliği ile Kars-Tiflis Hattı yapımı uzun bir süreç sonunda gerçekleştirildi. Böylece kesintisiz Asya-Avrupa demiryolu bağlantısının ülkemiz üzerinden geçişi için iki engel ortadan kaldırılmış olduğu varsayılıyor. Oysa bu konuda Marmaray'ın Boğaz geçişi zayıf halkayı ve darboğazı oluşturuyor. "Marmaray'ın en zayıf halkası tüp geçişidir."³ başlığı ile belirttiğim durumun özeti; Marmaray'ın tünel kesimi dışında üç hat bulunmasına karşın tüneldeki karşılığının iki hat olmasıdır. Üç hattın ikisi kentsel ulaştırma için, üçüncü hat ise ana hat trenleri içindir.

Burada yanlış bir değil. Öncelikle hızlı trenler için tek hat ayrılması kabul edilemez durumdur. Kaldı ki, bu tek hattın hızlı trenler dışında konvansiyonel ana hat yolcu ve yük trenlerinin de geçirilmesi söz konusudur. Yetersiz olan tek hattın bile tünelde karşılığı yoktur. Tünelin iki hattının kapasitesi ise 06.00 ile 24.00 arasında kentsel ulaştırma ihtiyacını karşılamakta bile zorlanmaktadır. Marmaray'da yaşanan sıkışıklığı kullanıcı olarak biliyorum. Kentsel ulaştırma için

² Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, "Hızlı Tren Hakkında Herşey", T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 20.3.2009.

³ G. Evren, "Marmaray'da en zayıf halka tüp geçiştir", Kent ve Demiryolu, 12 Eylül, 2008.



kullanılmayan sürenin yük trenleri için kullanmasına da, bu sürelerin hat bakım ve onarımına ayrılması gerektiği gerekçesiyle karşı çıkmaktadır. Uzun sözün özü, Marmaray'ın tünel kesiminden yüksek hızlı trenlerin ve diğer ana hat yolcu trenlerinin geçirilmesi, en hafif deyişle, çok güçtür ve sürdürülebilir değildir. Ankara-İstanbul arasındaki günlük 24 trenden ancak 4'ü, yani en fazla yüzde 16'sı tüneli geçerek Halkalı'ya erişmektedir. Tren sayısının 30'a çıktığı durumda ise

Halkalı'da sonlanan tren sayısı 6 olmuştur. Belirtilen sefer planlaması, Ankara-İstanbul yüksek hızlı trenlerinin Anadolu yakasındaki yoğunluğunun daha yüksek olduğunu ve olacağını göstermektedir. Tünelden geçme sorunu olmayan Anadolu yakası için yüksek hızlı trenlerle birlikte diğer ana hat yolcu ve yük trenlerinin tümüne tek hattın ayrılması aşılması güç bir sorundur.

Plansız bir gelişmeyle ve tümüyle tamamlanmadan işletmeye açılan YHT'nin İstanbul Garı (!) başlangıçta Pendik İstasyonu oldu. Marmaray

işletmeye açıldıktan sonra, yüksek hızlı trenler Pendik, Bostancı ve Söğütlüçeşme istasyonlarını kullanmaktadır.

Anadolu yakasının uç garı olarak viyadük üstündeki Söğütlüçeşme İstasyonunun, yolcular dışında tren setlerinin bakım-onarımı için hizmet vermek üzere genişletilmesi çabası teknik açıdan geçersiz ve olanaksızdır. Biraz ötede Haydarpaşa'da uygun çözüm dururken bu girişim anlamsızdır. Aslında bu girişimde, amaçlandığı belirtilen gar işlevleri sağlanamadan, Söğütlüçeşme'deki sıkışıklığı içinden çıkılmaz hale getirmek pahasına yeni bir AVM daha kazanmak hevesi de etkili olmuştur.

YANLIŞLAR ZİNCİRİ İLE SIKIŞTIRILAN HAYDARPAŞA GARI

Konuya daha iyi anlaşılması için, Haydarpaşa Garı'nın Ankara-İstanbul yüksek hızlı hattı ilgili durumunu açıklamak gerekmektedir.

Türkiye'de yüksek hızlı demiryolu için Anka-

ra-İstanbul bağlantısı tartışmasız bir önceliğe sahiptir. Bu hattın planlanmasından, yapımına ve işletmesine kadar yüksek hızlı hatların gelişiminde örnek olacak bir özenle gerçekleştirilmesi gerekirdi. Ne var ki, Ankara-İstanbul hattının yüksek hızlı demiryolu kavramına uymayan yanlışları bulunmaktadır⁴⁻⁵.

Demiryolları, yolları, garları ve istasyonları ve sinyalizasyonu, enerji beslenmesi, bakım ve onarım tesisleri ile bir bütündür. Bu gerçeğin göz ardı edilerek bütüncül yaklaşımın alınmaması temel yanlışlıktır. Hattı yapalım garları sonra düşünerüz şeklinde bir anlayışla sağlıklı bir ulaştırma sistemi oluşturulamaz.

Yüksek hızlı trenle amaçlanan, güvenlik ve konfor içinde, otomobil ve uçakla rekabet edecek şekilde yolculuk süresini kısaltmaktır. Bu nedenle, hattın olabildiğince kısa olması esastır. Bu yaklaşım ilgili bağlantıdaki karayolu bağlantısından kısa olmasını sağlamaktadır. Diğer önemli ölçütte ana garların kent merkezinde bulunmasıdır. Bu, ulaştırma politikasının karayolu ve demiryolu arasındaki dengeyi sağlamak ve gelecekte havayolu kapasitesini zorlayacak bir durumla karşılaşmamak amaçlarının gereğidir. Çok tanınan üç yüksek hızlı hat uygulamasında yolculuk süreleri : 515 km uzunluğundaki Tokyo-Osaka hattında 2,5 saat, 429 km uzunluğundaki Paris-Lyon hattında 1saat 53 dakika, 650 km uzunluğundaki Madrid-Barselona hattında 2.5 saattir.

Örnek verilen yüksek hızlı hatlar ve ilgili ölçütler bağlamında değerlendirilirse, Ankara ve İstanbul'un coğrafi, siyasal ve ekonomik konumlarına göre ulaşım süresi 2 saat dolayında olmalıydı. Önemli ve vazgeçilemez bir koşul ise, yolculukların her iki kentin merkezinde işlevsel ve konforlu ana garlarda başlaması ve sonlanmasıdır.

Bu koşullara uyulması durumunda yolcu sayısının da çok daha yüksek değerlere erişebilir. Ne var ki, karşılaştığımız gerçek; açılıştaki ilk seferinde Ankara'dan hareket ederek, açıklanan programa göre gecikme ile 4 saat 20 dakikada İstanbul'da Pendik İstasyonu'na ulaşan bir YHT başlangıcı oldu. Bununla övünülebildi de... Bu baştan sona tutarsızlık ve yanlışlık içeren ve yüksek hızlı tren amacına ulaşamayan bir uygulama-

dır. Yanlışlıkların temeli seçimden önce bitecek şekilde kısa sürede ve görece olarak düşük maliyetle gerçekleştirilip siyaseten kullanılabilecek yatırım yapmak amacına dayanmaktadır.

1975 yılında "sürat demiryolu" adıyla planlanan kestirme hat Sincan-Çayırhan- Nallıhan-Mudurnu-Göynük-Geyve-Arifiye-Haydarpaşa doğrultusundaki hattın uzunluğu 415 km ve karayolundan kısa idi, aynı zamanda Haydarpaşa'da son buluyordu. Uygulanan YHT eski hattı izleyerek 533 km uzunlukla önceki seçeneğe göre 1.28 katı uzunlukta, dolayısıyla belirli bir hız için süreyi ve başta enerji maliyeti olmak üzere maliyetlerinin yüzde 28 oranında artışına neden olmaktadır. Aynı hız uygulanması ile kısa hatta yolculuk süresi 1 saat kısalabilirdi. Bu açıklamalar, Ankara-İstanbul YHT'sinin uyumsuzluğunu ortaya koymaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, yeni bir hatla Ankara-İstanbul bağlantısının 1 saat 20 dakikada gerçekleşeceği müjdesini vermektedir. Bu gelişme de mevcut hattın hızlı tren olmadığı'nın kanıtı niteliğindedir.

Yüksek hızlı trenlerle ilgili bir önemli husus, ekonomik geçerliliği ve sürdürülebilirliği sağlamak üzere taşınan yolcu sayısının yetersizliğidir. Tokyo- Osaka hattında günde 450 bin ve yılda 160 milyon yolcu taşınmaktadır. Paris-Lyon hattının yıllık trafiği ise 50 milyon yolcudur. Hattın kapasitesinin ve talep çekiciliğinin başlıca bileşenlerinden biri garlardır.

Ankara-İstanbul hattının 2023 yılındaki yolcu sayısı 5,876 milyondur (6). Yukarıda verilen Paris-Lyon ve Tokyo-Osaka örnekleriyle karşılaştırıldığında bunların Ankara-İstanbul hattının 9-27 katı düzeyinde trafiğe sahip oldukları anlaşılmaktadır. Haydarpa Garı konusunda sergilenen tavır, trafiğin artmasına karşı hazırlıklı olma gereği duyulmadığını göstermektedir.

HAYDARPAŞA GARI TEKNOLOJİK GELİŞMELER EK KAPASİTE GEREKSİNİMİ DOĞRULTUSUNDA YENİLENMELİ VE GENİŞLETİLMELİDİR

Haydarpaşa Garı, İstanbul'daki rolü ve demiryolu ağıımızdaki konumu, İstanbul ulaştırmasında ve genelde demiryolu ile denizyolu bütünleşme-

⁴ G. Evren, "Yüksek Hızlı Tren Deyince...", Cumhuriyet Gazetesi, 2 Ağustos, 2014.

⁵ G. Evren "Yüksek Hızlı Demiryolu ve Ankara-İstanbul (Pendik) Hattı, İstanbul Bülten (İMO İstanbul Şubesi), Sayı:131, Mart-Nisan 2015.

sini sağlayan niteliği ile çok önemli bir ulaştırma odağıdır. Denizyolu-demiryolu bütünleşmesini sağlama, Liman'ın kara bağlantısına demiryolu desteğini sağlayacaktır.

Banlıyö trenlerinin ve buna bağlı olarak vapur seferlerinin kaldırılmasından önce Boğazın iki yakası arasındaki deniz trafiğinin yarısı Haydarpaşa ile ilgiliydi. Bugün de Boğaz kıyısında, Marmaray'dan uzak ya da yoğun trafiğinin olumsuzluğundan kaçınacak yolcular için vapurla Haydarpaşa'ya erişim geçerli olabilir. İstanbul'un Anadolu ile ilgili ana hat ve bölgesel trenlerine, yük taşımalarına ve Haydarpaşa Limanı'nı kara bağlantısını yalnız karayolu ile sınırlandırmak yerine demiryolu desteğine hizmet veriyordu. Marmaray ve yüksek hızlı hatların devreye girmesinden sonra Haydarpaşa Garı'nın işlevinin kalmadığını düşünmek ancak önyargı ile olabilir. Bu konuda kapsamlı değerlendirmelere dayanan plan ve projelere göre karar verilmesi gerekir. Ne var ki, ulaştırma etüdü, planı ve projeleri hakkında herhangi işaret ve bir bilgi bulunmamaktadır. Böyle bir bilimsel etüdün İstanbul Ana Garları ile ilgili günlük , pik saat, yıllık talep öngörüler ve buna bağlı olarak günlük ve yıllık kapasitelerin ve diğer bilgilerin belirlenmiş olması gerekirdi. Ankara Yüksek hızlı tren Garı için günlük ve yıllık kapasiteler 50 bin ve 18 milyon yolcu olarak belirtilmektedir²

Haydarpaşa Garı bağlamındaki çelişkiler ve tutarsızlıklar gar konusunda ciddi bir bilimsel çalışmanın yapılmadığının kanıtlarıdır. Bu anlaşılabilir tutum, hem yüksek hızlı demiryolu planlaması bağlamında, hem de İstanbul bütününde gar gereksiniminin unutulması noktasına varmıştır.

Açıklanan nedenlerle, Haydarpaşa Garı'nın Marmaray'dan dolayı gar olarak işlevinin kalmadığı savının bilimsel bir gerçekliği ve geçerliliği bulunmamaktadır. Sirkeci Garı da aynı anlayışla işlevsiz hale getirilmiştir Oysa biri Asya'nın batı ucunda ve diğeri Avrupa'nın doğu ucunda bulunan bu iki gar İstanbul ve ülkemiz açısından olduğu gibi Asya -Avrupa kıtaları için coğrafi ve tarihi eşsiz niteliklere sahiptir. İstanbul gibi dünya ölçeğinde önemli bir megapol demiryolu 10 yılı aşkın bir süre garsızlığa mahkûm edilmiştir. Oysa kent merkezlerinde Pars'te 6, Londra'da 7, Brüksel'de 3, Roma'da 3, Madrid'te ise 2 gar bulunmaktadır.

Yüksek hızlı trenlerin Anadolu yakasındaki ana istasyonu olarak ve ayrıca tren setleri bakım ve



onarımı için, viyadük üstündeki Söğütluçeşme,- genişletmeyi düşünmek demiryolu gerekleri ile uyumsuz, anlamsız, olmayacak tutarsız bir çözüm seçeneğini zorlamaktır.

Biraz ötedeki ihtiyacı karşılamaya hazır Haydarpaşa Garı görmezden geliniyor. Haydarpaşa, Anadolu yakasının gereksinim duyduğu kültür merkezi ve böylece bir cazibe merkezi olacakmış. Öncelikle Haydarpaşa'nın kendisinin gar olarak cazibe merkezi olma niteliği taşıdığını anımsatalım. Dünyada yeni garlarda ticaret için alanlar ayırma eğilimi var. Haydarpaşa'da da bu tür alanlar olabilir. Ayrıca Arkeoloji Müzesi'ne karşı çıkmak söz konusu olamaz. Anlamlı ve yararlı bir etkinlik olur. Ancak ulaştırma amacı dışındaki etkinlikler için alanlar konusunda iki hususa dikkat etmek gerekir. Birincisi planlamanın öncelikle, ulaştırma açısından, gereksinimler göz önüne alınarak ve bunlardan ödün vermeden demiryolu organları tarafından gerçekleştirilmesidir. İkincisi de ticari alanların gar kimliğiyle uyumlu nitelik ve ölçüde olmasıdır.

Anadolu'nun İstanbul'a ve İstanbul'un Anadolu'ya açılan kapısı Haydarpaşa gibi yüzyılın benzersiz bir garı için geleceğe yönelik en uygun çözüm, demiryolundaki yeni gelişmelerin ve yüksek hızlı trenlerin gerektirdiği yenilikler ve genişletilmiş kapasite ile gar niteliğinin özenle korunmasıdır.

**Haydarpaşa Gar Olarak Kalmalıdır !
"Haydarpaşa Gardir, Gar Kalacak !"**

Haydarpaşa Garı için yanlış uygulama ve girişimlere karşı örnek ve benzersiz bir direniş gösteren Haydarpaşa Dayanışması'na selâm olsun !

10.10,2008

II. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu ve Teknik Fuarı Düzenleyicilerine

“II. Uluslararası Demiryolu Sempozyum ve Teknik Fuarı” için seçilmiş yer olan Haydarpaşa Garı’nda olan biteni gördüğümde şaşkınlığım, tepki duygularına ve öfkeye dönüştü.(*)

Bir dizi soru geliyor insanın aklına ve bir sürü olasılık.

Acaba demiryolunu desteklemeye yönelik bir etkinlik için Haydarpaşa’da yapılanların bir ay boyunca demiryolu yolcularına ve yurttaşa vereceği rahatsızlık önemsenmemiş midir? Nasıl olur da önemsenmez? Acaba bu Sempozyum demiryolu yolcusunun ve demiryolunun sorunlarına çözüm arama amacı ile açık çelişkisi öngörülemedi midir? Nasıl öngörülemez? Türk demiryolculuğunun simgesi ve Anadolu’ya açılan kapısı Haydarpaşa Garı’nı bir ay boyunca düzensiz bir şantiye haline getirmek ve işlevsizleştirmek nasıl akıl edilebilmiştir? Acaba bu tutarsızlık örneği çözüm ilginç ve özgün bir buluş diye mi düşünülmüştür?

Hiç değilse merak edip Haydarpaşa’da günlerce yaşananları gördükten sonra yapılan büyük yanlışlığın anlaşılmış olmasını, Haydarpaşa’yı başka özgün(!) projeler için işlevsizleştirmenin provası veya başlangıcı olmamasını ummak istiyorum.

Demiryolu için yapıldığı görüntüsü altında, demiryolunun kullanıcılarını ve değerlerini umursamayan, gerek somut sonuçları gerekse anlamı bakımından kabul edilemez olarak değerlendirdiğim bu talihsiz gelişmeye karşı tepkimi, Sempozyumda bildirimini sunmayarak ve oturum başkanlığı yapmayarak göstereceğim.

Prof. Dr. Güngör Evren

(*)Tahminen bir hafta önce karmakarışık bir şantiye görünümündeki Haydarpaşa'yı bugün (10.10.2008) özellikle yeniden görmeye gittim. Gördüklerimi tümüyle anlatmam olanaksız. Özetle; Haydarpaşa'nın denize bakan görkemli cephesindeki merdivenlerde gelişigüzel yığılmış inşaat malzemeleri, iki kapı üzerinde "kapalıdır" yazısı, İDO iskelesi çıkışındaki bir dizi bilet satış kulübesi, ve 3 m.'den daha dar bir koridorda Banliyö giriş ve çıkışı (yeni gelen bir trenden inenlere karşı içeri girenler aynı koridorda yaşadıkları karmaşa ancak yaşanarak anlaşılabilir), giriş yolu üzerinde sağda bayan ve bay tuvalet kulübeleri, Gar alanında merkezi bölgede iptal edilmiş yollar/peronlar (5.,6, 7 ve 8.), nereye gideceklerini bilmeyen şaşkın insanlar ve genelinde darmadağın hazin bir manzara...

İstanbul Metropolitan Alanının İçme-Kullanma Suyu Kaynakları Ve Kanal İstanbul'un Etkileri

Prof. Dr. Remzi KARAGÜZEL - Komisyon Başkanı

Jeo. Yük. Müh. Kemal Önder PRESCİLER - Komisyon Üyesi

TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi -Su ve Çevre Komisyonu A.

1. Giriş

Ülkemizde, 25 adet su havzasında yıllık ortalama yüzeysel akış 186 milyar m³ olup, bunun 98 milyar m³'ü kullanılabilir sudur. Türkiye yıllık kullanılabilir yeraltısuyu rezervi ise 14 milyar m³ olup, toplam kullanılabilir su potansiyeli 112 milyar m³ olarak ifade edilmektedir (DSİ, 2018). İstanbul'un da içinde yer aldığı Marmara Havzası, ülke nüfusunun yaklaşık %20'sini barındırırken, yıllık kullanılabilir su potansiyeli 4.37 milyar m³ olarak hesaplanmıştır (İTÜ, 2020).

Ülkelerin kişi başına düşen yıllık kullanılabilir eş değer su miktarı sınıflandırılmasına göre: Su Zengini (>10000 m³/yıl), İhtiyacını Karşılaman (3000 - 10000 m³/yıl), Su Sıkıntısı (1000 - 3000), Su Fakiri (1000-500 m³/yıl) ve su kıtlığı (<500 m³/yıl) olarak sınıflandırılmaktadır.

Türkiye, kişi başına düşen yıllık kullanılabilir su miktarı 1.519 m³ ile su sıkıntısı çeken sınıfta yer almaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu'na göre (TÜİK) 2050 yılında nüfusun yaklaşık 100 milyona ulaşacağı ve buna bağlı olarak kişi başına kullanılabilir su miktarının da 1.120 m³/yıl'a düşeceği öngörülmektedir. İstanbul'un da içinde yer aldığı Marmara Havzası kişi başına düşen en düşük yıllık ortalama eşdeğer su miktarı (226 m³/yıl) ile su kıtlığı çeken havzalar arasında ilk sırada yer almaktadır. Küresel iklim değişikliği ve nüfus artışının etkisinde bu değer 2050 yılında 174 m³/yıla düşmesi beklenmektedir. Bu göstergeler, Ülke nüfusunun çok büyük bir bölümünü barındıran İstanbul'un gerçek anlam-

da "Su Güvenliği" sorunu olduğunu kanıtlamaktadır. Sonuç olarak İstanbul'da su kaynakları iyi yönetilmek zorundadır.

Arazi kullanım kararlarında, yerin her türlü özelliklerinin ve olanaklarının bilinmesi gerekir. İnsan yaşamını da etkileyen doğa kaynaklı olayların ve doğal kaynakların göz önünde tutulması gerekir. Mühendislik yapılarının yer seçimi ve projelendirilmesinde doğa kaynaklı afetlerden korunma ve su kıtlığı çeken İstanbul gibi bir kentte mevcut su kaynaklarından azami ölçüde yararlanma ilkesi benimsenmelidir. Toplumların yaşam kalitesini artırmak amacıyla planlanan projelerde bile "Çevresel Etki Değerlendirilme Raporu (ÇED) istenmektedir. ÇED sürecinde belirlenen sorunların zorluk derecesine ve geliştirilecek çözüm önerileri proje maliyetinin kestirimine de katkı sağlanmaktadır. ÇED karar aşamasında belirleyici konular arasında faaliyet sahasının jeolojik-jeoteknik-hidrolojik/hidrojeolojik özellikleri ile yatırımın fayda-maliyet analizi de yer almaktadır.

Bu çalışma, İstanbul'un içme-kullanma suyu kaynaklarının mevcut durumunu, küresel iklim değişikliği senaryolarını ve Kanal İstanbul Projesi'nin su kaynakları üzerindeki etkilerini incelemeyi amaçlamaktadır.

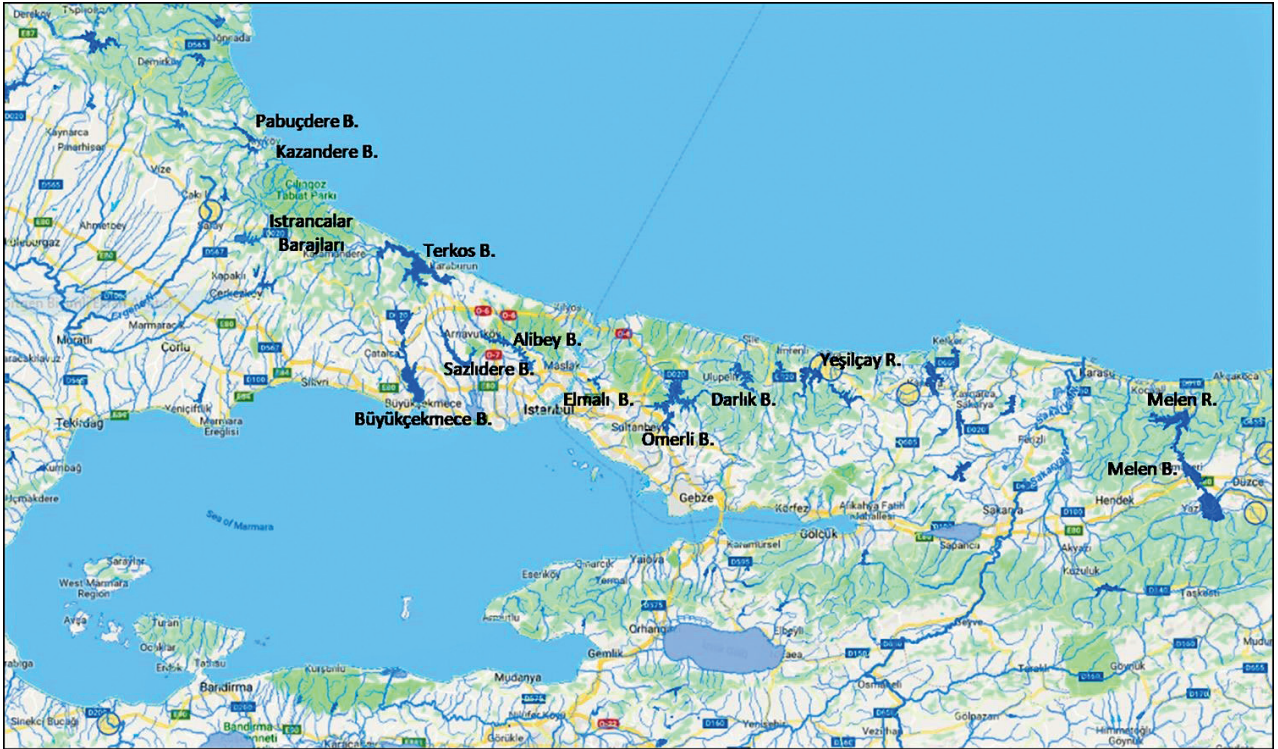
2. İstanbul'un Su Havzaları

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve İstanbul Kanalizasyon ve Sular İdaresi (İSKİ), İstanbul'a günde yaklaşık 3 milyon m³ içme suyu sağlamaktadır. İstanbul'daki içme suyu temini, Osmanlı döneminden günümüze kadar kentin

içinden ve çevresinden sağlanırken, artan nüfus ve su ihtiyacı nedeniyle, Melen Havzası ve Bulgaristan sınırına kadar olan barajlar ve yeraltı su kaynaklarından da faydalanılmaktadır (Şekil 1).

Tablo 1, İstanbul'un mevcut su yapıları ve kaynakları hakkında bilgi verirken, su havzalarının büyük bir bölümünün kapasitesinin düşük olduğu

ve kentsel baskı altında kaldığı görülmektedir. Özellikle, İstanbul'un toplam yıllık 1.865 milyar m³ su ihtiyacının %40'u Avrupa Yakası'ndan karşılanmaktadır, ancak nüfusun %68'i Avrupa Yakası'nda yaşamaktadır. Bu da, Avrupa Yakası'ndaki su kaynaklarına olan ihtiyacın artmasını ortaya koymaktadır.



Şekil 1. İstanbul'a içme suyu sağlanan su yapıları haritası

Son yıllarda artan nüfus ve küresel iklim değişikliğinin etkisiyle su kaynaklarının yetersizliği riski de ortaya çıkmaktadır. Melen Barajı, İstanbul'un 2070 yılına kadar içme suyunu güvence altına almayı amaçlamış, ancak projenin tamamlanamaması mevcut su kaynaklarının korunmasının önemini artırmıştır. Terkos Gölü'nden İstanbul'a yılda 200 milyon m³ içme-kullanma suyu verilmektedir. Dolayısıyla Terkos sadece

kendi havzasından beslenen bir rezervuar değil aynı zamanda batısındaki su tutma yapılarından getirilen suları depolayan bir göl olarak değerlendirilmelidir.

Kanal İstanbul Projesinin inşaat ve işletme aşamalarında İstanbul'un Avrupa Yakası'ndaki Terkos ve Sazlıdere Barajı gölleri ile yeraltısuları (taneli ve karstik akiferlerin) olumsuz etkilenecektir.

SU KAYNAĞI	Yıllık Verim (Milyon m ³ /yıl)	Azami Biriktirme (Milyon m ³ /yıl)	Hizmete Giriş Yılı
Ömerli Barajı	220	235.371	1972
Darlık Barajı	97	107.5	1989
Elmalı Barajı (I ve II)	15	9.6	1893-1950
Terkos Barajı	142	162.241	1883
Alibey Barajı	36	34.143	1972
Büyükçekmece Barajı	100	148.943	1989
Sazlıdere Barajı	55	88.73	1998
Istrancalar	75	6.231	1995-97
Kazandere Barajı	100	17.424	1997
Pabuçdere Barajı	60	58.5	2000
Yeşilçay Regülatörü	145	-	2004
Melen Regülatörü	650	-	2007-14-23
Yeşilvadi Regülatörü	145	-	1992
Şile Keson Kuyuları	25	-	1992
TOPLAM	1.865 mil- yar m³/yıl	868.683	

Tablo 1. İstanbul'a içme kullanma suyu temin edilen su yapıları ve kaynakları
(Url. 1 – İSKİ, 2024)

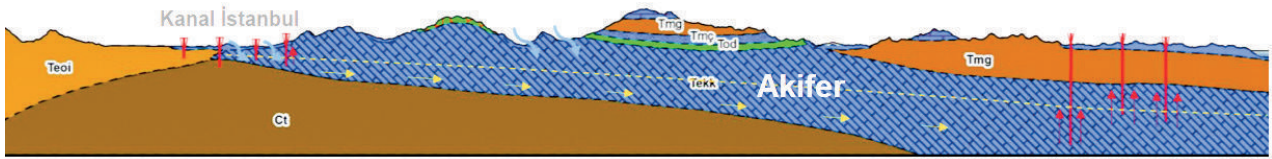
SAZLIDERE BARAJI

DSİ tarafından 1998 yılında yapılan Sazlıdere Barajı, İstanbul'a yılda 55 milyon m³ içme suyu sağlamaktadır ve Kanal İstanbul, bu kaynağı ortadan kaldıracaktır. ÇED raporunda, bu kayıpların telafisi için çeşitli baraj projeleri önerilse de, bu projelerin hayata geçip geçmeyeceği ve zamanlaması konusunda net bir bilgi bulunmamaktadır. Günümüz su kıtlığı koşullarında İstanbul'un yaklaşık bir aylık içme-kullanma suyunu karşılama potansiyeli bulunan bu barajın gözden çıkarılması kabul edilemez.

Yeraltı Suları

Kanal İstanbul güzergâhının kuzey ve güney havzalarda DSİ ruhsatlı ve ruhsatsız derin sondaj kuyularından; içme-kullanma, sulama, sanayi vb.

amaçlara yönelik yeraltı suyu çekilmektedir. Kanal İstanbul'un yapılması halinde kuzey ve güney havzalar ile kanalla birlikte oluşacak doğu ve batı su havzalarında doğal su akış yolları değişerek, beslenmesi azalacak ve kullanılabilir su kütlelerinin miktarı azalma ve kalitesinde bozulma beklenmektedir. Kanal güzergâhında, altta Karbonifer yaşlı "geçirimsiz- yarı geçirimli" Trakya Formasyonu ile sınırlandırılan ve Eosen yaşlı karstik kireçtaşları (Kırklareli Formasyonu) yeraltı suyu yönünden "yaygın ve zengin" bir akifer olarak sınıflandırılmıştır (Şekil 3). Özellikle Kanal İstanbul güzergahından Zeytinburnu'na kadar geniş alanlarda yayılım gösteren ve stratejik öneme sahip bu akiferin tuzlanma ve kirlenme riski oldukça yüksek olup, gözden çıkarılması asla düşünülmemelidir.



Şekil 3. Kırklareli kireçtaşları karstik ve basınçlı akiferinin Kanal İstanbul ile hidrolik ilişkisini gösteren jeolojik /hidrojeolojik kesiti. Kesit doğrultusu Şekil 2’de sarı çizgi ile gösterilmiştir. (Kaynak: Çınar Mühendislik, 2019)

Doğal ortamlarda, her hangi bir teknik girişim planlandığında, faaliyet öncesinde yeraltısuyunun kimyasal özellikleri ve kirlilik durumunun araştırılması gerekir. Ancak Kanal İstanbul projesi ve etki alanında faaliyet öncesinde yeraltısularının kimyasal özelliklerini belirlemek amacıyla yetersiz sayıda (5 adet) yeraltısuyu örneği alınmıştır. Bunlardan ikisinde; Özgül elektriksel iletkenlik (EC: 7860 ve 10930 $\mu\text{S}/\text{cm}$), klorür (2015 ve 3319.9 mg/l) ve sülfat (371.7 ve 906.8 mg/l) değerleri yüksektir. Bu değerler derin dolaşımli veya tuzlu su girişimine işaret etmektedir. Ayrıca Kanaldan geçecek tuzlu suyun tatlı su kaynaklarına girişim mekanizmasını açıklayan ve senaryolaştıran sayısal bir modelleme çalışması yapılmamıştır.

Kanal İstanbul'un yapılması ile İstanbul'daki nüfusun artması beklenmektedir. Bu artış, su kaynakları üzerinde daha fazla baskıya yol açacak ve su yönetimi açısından daha fazla kaynak

İhtiyacı doğuracaktır. Ayrıca iklim değişikliği, İstanbul'daki su kaynaklarının sürekliliğini ve miktarını doğrudan etkilemektedir. Kanal İstanbul'un İklim değişikliği senaryoları bağlamında su kaynaklarının yönetimi açısından dikkate alınmalıdır.

4. Sonuç

Uluslararası ölçütlere göre Marmara Bölgesi kişi başına düşen kullanılabilir su miktarı açısından su kıtlığı çeken bölge sınıfında yer almaktadır. Ülke nüfusunun yaklaşık %25'ni barındıran ve içme suyu şebekesine günde 3 milyon metreküp su pompalayan İstanbul'un en temel sorunlarından biri de Su Güvenliği'dir Küresel iklim değişikliği senaryoları ve nüfus artışı düşünüldüğünde su sorununun krize dönüşmesi beklenmektedir. İstanbul'da su kaynakları iyi yönetilmek zorundadır.

Kanal İstanbul Projesi, İstanbul'un stratejik içme suyu rezervuarlarına ve yeraltı su kaynaklarına dönüşü olamayacak tehditler oluşturu-



maktadır. Yapay Kanal projesinin su kaynakları üzerindeki etkilerinin daha kapsamlı bir şekilde incelenmesi ve bilimsel verilere dayalı çözümler geliştirilmesi gerekmektedir. Projenin yeterli düzeyde araştırılmamış olması, bir başka ifade ile sadece bir ön değerlendirme olduğu itiraf edilen bir yeraltısuyu modeli ile, Kanal İstanbul'un su kaynaklarına etkisinin ÇED kararının yönlendirilmeye çalışılması kabul edilebilir bilimsel bir

yaklaşım değildir.

KAYNAKLAR

- Çınar Mühendislik, 2019, Kanal İstanbul ÇED Raporu ve Ekleri, Çınar Mühendislik Müşavirlik A.Ş., Ankara
 İTÜ, 2020, Marmara Belediyeler Birliği Stratejik Çevre Belgesi, Yerbinimleri Analitik Etüdü: Hidrojeoloji, İTÜ Nova, İstanbul
 Yüzer E., 2020, Kanal İstanbul - Yeraltısularına Etkisinin İncelenmesi, Kanal İstanbul Çok Disiplinli Bilimsel değerlendirme, İstanbul Kültür ve Sanat Ürünleri A.Ş., İstanbul, 247-268.
 URL 1. <https://iski.istanbul/kurumsal/hakimizda/su-kaynaklari/>

Havza Ve Dere Koruma Alanlarında (Taşkın Yataklarında) Yapılaşma

Doç. Dr. Sezar GÜLBAZ

İstanbul Üniversitesi - Cerrahpaşa, Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, Hidrolik Anabilim Dalı, 34320, İstanbul.

Özet

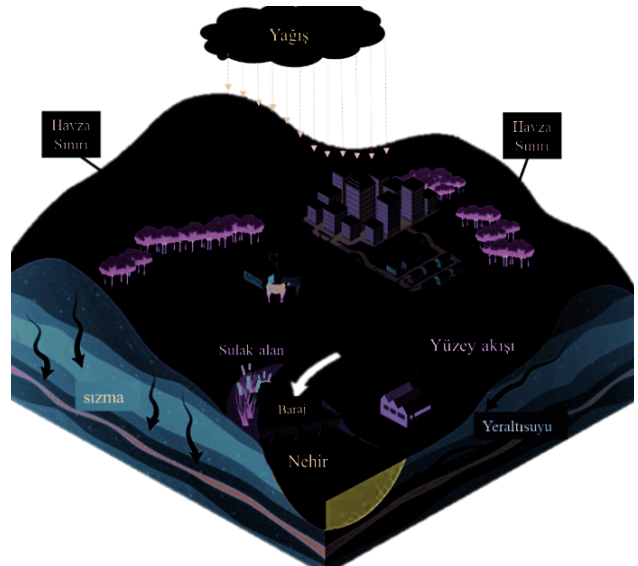
Bu çalışma, havza ve dere koruma alanlarındaki kontrolsüz kentleşmenin ve taşkın yataklarında yapılaşmaya izin verilmesinin çevresel, sosyal ve ekonomik etkilerini ele almaktadır. Havzalar, su kaynaklarının korunması ve sürdürülebilir kullanımı açısından stratejik öneme sahip olup, yanlış arazi kullanımı ve plansız yapılaşma nedeniyle büyük tehdit altındadır. Özellikle dere koruma alanlarında ve taşkın yataklarında yapılan yapılaşmalar, su kaynaklarının kalitesini olumsuz etkilediği gibi sel ve taşkın risklerini de artırarak ciddi can ve mal kayıplarına neden olmaktadır. Dere koruma alanlarında yapılaşmanın olması ve yerel yönetimlerin bu bölgelerde önlem alma ve

denetleme görevlerinde olası aksaklıklar, doğal afetlerin yıkıcı etkisini daha da artırmaktadır. Bu bağlamda, taşkın riskinin azaltılması ve su kaynaklarının sürdürülebilirliği için havza yönetim planlarının geliştirilmesi, ilgili mevzuatların daha etkin uygulanması ve koruma alanlarının genişletilmesi gerekmektedir. Bu çalışmada, Türkiye'deki ilgili mevzuatlar incelenmiş, taşkın en temel nedenleri kısaca irdelenmiş ve taşkın riskinin azaltılmasına ve su kaynaklarının sürdürülebilir olarak kullanılmasına yönelik öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Havza, İstanbul, Su Kaynakları, Taşkın Yönetimi, Taşkın Yatağı, Dere Mutlak Koruma Mesafesi

1. HAVZA KAVRAMI VE ÖNEMİ

Havzalar, su kaynaklarının toplandığı, biriktirildiği ve çevresel döngülerin devamlılığının sağlandığı coğrafi alanlardır. Diğer bir ifade ile havza (nehir ya da göl havzası), akarsu kaynağı ile sonlandığı yer arasında kalan, akarsuya su sağlayan tüm alanı kapsamaktadır. Akarsuyun ana kolu ve yan kolları ile birlikte sularını topladığı ve drene ettiği bu alana drenaj havzası (akaçlama havzası) adı verilir (Şekil 1). Havzalar, su kaynaklarının korunması ve sürdürülebilir kullanımı, insan yaşamı ve ekosistemlerin devamı için hayati öneme sahiptir. Ancak, havzalar üzerinde yapılan su geçirgenliğini engelleyici ve suyun kirlenmesine neden olan kentsel uygulamalar, özellikle havza ve dere koruma alanlarında yapılaşmaya izin verilmesi, çeşitli çevresel ve ekonomik riskler oluşturmaktadır. Ayrıca, yapı yasağı ya da sınırlaması olması gereken, içme ve kullanma suyu ihtiyacının karşılandığı “su toplama havza alanları (içme suyu havzaları)” üzerinde oluşan kentleşme



Şekil 1. Şematik havza görünümü (Kohn, 2022)

baskısı nedeni ile su kaynakları ciddi risk altındadır.

Hızlı kentleşme, nüfus artışı ve ekonomik faaliyetlerin yoğunlaşması, doğal kaynakların üzerindeki baskıyı artırmaktadır. Bu süreçte, havzaların

korunması stratejik bir öncelik haline gelmektedir. Özellikle taşkın yataklarında kontrolsüz yapılaşma, afet risklerini artırırken aynı zamanda su kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını tehdit etmektedir. Taşkın afeti ile birlikte taşkın yataklarında yer alan yapılarda ciddi oranda hasar meydana gelmekte ve büyük oranda can ve mal kaybı yaşanmaktadır. Meydana gelen bu hasarlar ekonomiyi olumsuz yönde etkilemektedir. Ülkemizde yaşanan ve ciddi oranda can ve mal kaybına neden olan taşkınların bir afete dönüşmesine rağmen hala dere akslarında veya sınırında yapılaşmaya devam edilmesi açıklanması zor bir durumdur.

1.1. HAVZA TÜRLERİ

Havzalar, suyun bir belirli alanda toplanarak akışını düzenleyen coğrafi birimlerdir. Havzaların yapısı ve özellikleri, yerel iklim, topografya, jeoloji ve insan faaliyetlerinden etkilenir. Genel olarak, havzalar iki ana kategoriye ayrılır:

1.1.1. KAPALI HAVZALAR

Kapalı havzalar, suyun denize ulaşmadığı havzalardır. Bu tür havzalarda toplanan su, genellikle buharlaşma, yeraltına sızma veya bir göl gibi bir su kütlesinde toplanarak kaybolur. Kapalı havzalar genellikle kurak veya yarı kurak bölgelerde bulunur. Örnek olarak, Konya Kapalı Havzası verilebilir.

Kapalı havzaların temel özellikleri:

- Su seviyeleri genellikle yağış ve buharlaşma oranlarına bağlı olarak dalgalanır.
- Mineral birikimi yüksek olduğundan tuzluluk oranları artabilir.
- Ekosistemleri sınırlı su kaynağı nedeniyle hassastır.

1.1.2. AÇIK HAVZALAR

Açık havzalar, sularının akış yoluyla denize ulaştığı havzalardır. Bu tür havzalar, genellikle daha geniş ve daha karmaşık bir drenaj ağına sahiptir. Örneğin, Susurluk veya Marmara Havzası açık havzalara örnektir.

Açık havzaların temel özellikleri:

- Su akışı sürekli ve mevsimsel değişimlere bağlı olarak miktarı artabilir veya azalabilir.
- Çeşitli tatlı su ekosistemlerine ev sahipliği yapar.
- İnsani faaliyetler açısından büyük önem taşır; tarım, sanayi ve içme suyu temini gibi birçok alanda kullanılır.

1.2. HAVZALARIN EKOSİSTEM FONKSİYONLARI

Havzalar, sadece su kaynaklarını toplamakla kalmaz, aynı zamanda birçok ekosistem hizmeti sunarak doğa ve insan hayatı üzerinde önemli bir rol oynar. Başlıca ekosistem fonksiyonları şunlardır:

a. Su Döngüsünün Düzenlenmesi

Havzalar, yağış sularının toplanmasını, yeraltı sularına karışmasını ve nehirler yoluyla taşınmasını sağlar. Bu süreç, yerel ve bölgesel iklimin düzenlenmesinde kritik bir rol oynar. Ayrıca, taşkınların kontrol edilmesine ve su kaynaklarının sürdürülebilir kullanımına katkıda bulunur.

b. Erozyon Kontrolü

Havzalardaki bitki örtüsü ve topografik yapılar, toprak kaybını ve sediment taşınımını önler. Bu, tarım alanlarının verimliliğinin korunmasına ve nehirlerin aşırı sedimentle dolmasını engelleyerek barajların ömrünün uzatılmasına katkı sağlar.

c. Karbon Depolama

Havzalardaki ormanlar, sulak alanlar ve topraklar, atmosferdeki karbonu tutarak iklim değişikliğine karşı tampon görevi görür. Özellikle sulak alanlar ve ormanlık bölgeler, karbonun uzun vadeli depolanmasında büyük önem taşır.

d. Biyoçeşitlilik Koruma

Havzalar, birçok canlı türü için doğal yaşam alanıdır. Tatlı su ekosistemlerinden sulak alanlara kadar geniş bir habitat yelpazesi sunarak biyoçeşitliliği destekler.

e. Sosyal ve Ekonomik Katkıları

Havzalar, tarım, enerji üretimi (hidroelektrik), balıkçılık, turizm ve rekreasyon gibi insan faaliyetleri için vazgeçilmez kaynaklardır.

1.3. HAVZALARIN KORUNMASININ HAYATİ ÖNEMİ

Havzaların korunması ve sürdürülebilir yönetimi, yalnızca ekosistem fonksiyonlarının devamlılığı için değil, aynı zamanda insanlık için hayati bir güvence mekanizması oluşturduğundan dolayı kritik öneme sahiptir. Havzalar, su döngüsünün düzenlenmesinden tarım ve sanayiye kadar geniş bir yelpazede yaşamın devamlılığına katkıda bulunur. Ancak, havzalar üzerinde insan faaliyetlerinin bilinçsiz şekilde artması, havzaların doğal dengesini tehdit etmektedir. Yanlış arazi kullanımı, ormansızlaşma, kirlilik ve iklim değişikliği, havzaların işlevlerini yerine getirme kapasitesini ciddi şekilde azaltmaktadır.

Havzalar, içme suyu temininden enerji üretimine kadar geniş bir yelpazede insan yaşamına hiz-

met ederler. Örneğin, barajlar ve nehirler, enerji üretimi için hidroelektrik santrallerin kurulumuna olanak tanırken, sulama sistemleri tarım üretimini artırarak gıda güvenliğini sağlar. Havzalar aynı zamanda sanayi ve evsel kullanım için gerekli olan suyu karşılar. Bu hayati rollerin yanı sıra, havzalar doğal yaşam alanları sağlayarak biyolojik çeşitliliği korur ve iklim değişikliğinin etkilerini azaltmada tampon görevi görür. Örneğin, karbon depolama kapasitesi yüksek olan ormanlık alanlar ve sulak alanlar, sera gazı salınımlarını dengeleyerek küresel ısınmaya karşı direnç oluşturur.

Buna rağmen, su havzalarında kontrolsüz yerleşim ve sanayi alanının artması ve havza alanlarının tahribatı ciddi sonuçlar doğurmaktadır. Su kaynaklarının kontrolsüz şekilde tüketilmesi, tatlı su rezervlerinin azalmasına ve kuraklık riskinin artmasına neden olmaktadır. Ayrıca, ormanların yok edilmesi ve kentsel yayılma, habitat kaybına ve ekosistemlerin parçalanmasına yol açmaktadır. Kirleticilerle dolan nehirler ve göllerde, su kalitesi azalarak hem insan sağlığına hem de sucül ekosistemlere zararlı hale gelmektedir. Bu tür zararlar, çevresel etkilerin ötesine geçerek sosyal ve ekonomik sorunlara da neden olmaktadır. Su kıtlığı, tarım verimliliğini düşürürken, artan su maliyetleri toplumların ekonomik yükünü de artırmaktadır.

Havzaların korunması, bu tehditlere karşı alınabilecek en etkili önlemdir. Koruma çabaları, yalnızca çevresel sürdürülebilirlik sağlamakla kalmaz, aynı zamanda sosyal refah ve ekonomik gelişmeyi de destekler. Entegre havza yönetimi yaklaşımı, bu konuda kritik bir rol oynar. Bu yaklaşım, su kaynaklarının dengeli kullanımını, kirliliğin azaltılmasını ve doğal yaşam alanlarının korunmasını hedeflerken, tüm paydaşların katılımını sağlar. Bu katılım, yalnızca hükümetlerin değil, yerel toplulukların, özel sektörün ve sivil toplum kuruluşlarının da sürece dahil edilmesini de gerektirir. Bu kapsamda, havzaların korunması, sürdürülebilir kalkınmanın bir ön koşulu olarak ele alınmalıdır. Doğal kaynakların korunması ve ekosistem hizmetlerinin sürdürülmesi, yalnızca mevcut nesillerin değil, gelecekteki nesillerin de temel ihtiyaçlarını karşılamının bir garantisidir. Bu nedenle, havzaların korunması ve yönetimi konusundaki bilinç ve iş birliği artırılmalı, koruma çabaları bütüncül bir şekilde ele alınmalıdır.

1.4. İSTANBUL'DA YER ALAN HAVZALAR VE İSTANBUL'UN İÇME SUYU KAYNAKLARI

Bu çalışma kapsamında, havzaların ve su kaynaklarının önemini daha detaylı anlatmak için örnek olarak İstanbul'da yer alan su kaynakları hakkında bilgi verilmiştir. Özellikle İstanbul'da su toplama havzalarında meydana gelen yapılaşma sonucunda içme suyu barajlarında toplanan suyun kalitesinin giderek azalması ve sonrasında kendi sınırları içerisinde yer alan su kaynaklarının İstanbul'a yetmemesi durumu görülmektedir.

Türkiye'nin en büyük metropolü olan İstanbul'un hem Avrupa hem de Anadolu yakasında içme suyu havzaları ve barajları bulunmaktadır. Şehrin su ihtiyacını karşılamak için hem yüzeysel hem de yeraltı su kaynaklarından faydalanılmaktadır. Fakat İstanbul'da yer alan su kaynakları, gerek kentleşme ile birlikte tahrip edilen alanların fazla olması ve içme suyu havzalarının vasıflarını kaybederek su kaynağı olarak kullanılmaması, gerekse artan nüfus ve sanayi ihtiyacının fazla olması nedeni ile yetersiz kalmaktadır. Bölümümün başlığında **"İstanbul'da yer alan Havzalar ve İstanbul'un İçme Suyu Kaynakları"** diye iki ayrı ifade kullanılmasının nedeni; İstanbul'un kendi su kaynaklarının kendisine yetmediğinin vurgulanmasıdır. İstanbul sınırları içerisinde 7 adet içme suyu havzası yer almaktadır. Bunlar Ömerli, Darlık, Elmalı, Terkos, Alibey (Alibeyköy), Büyükçekmece ve Sazlıdere İçme Suyu Havzalarıdır. Ömerli Havzası 621 km²'lik alanı ile İstanbul'un en büyük havza alanına sahiptir. Ayrıca, havzanın baraj gölü olan Ömerli Barajı İstanbul'da yer alan su kaynakları arasında en fazla su sağlayan baraj gölüdür. Fakat havza alanının önemli bir kısmı kentsel ve tarımsal arazi kullanımları içermekte olup özellikle güney kesimlerde oluşan kentleşme ile birlikte su döngüsü olumsuz etkilenmekte ve su kalitesinde bozulmalar meydana gelmektedir. Ömerli'den sonra İstanbul'a su sağlayan ikinci büyük kaynak olan Terkos Gölü 619 km² havza alanı ile kentin su ihtiyacının %21.35'lik kısmını karşılamaktadır (İSKİ tarafından yayınlanan 14 Aralık 2024 Tarihli Mevcut Su Miktarının Barajlara Yüzde Dağılımına göre hesaplanmıştır).

Bununla birlikte havza alanları İstanbul sınırları içerisinde olmamasına rağmen İstanbul'a su sağlayan havzalar da yer almaktadır. Bunlardan en fazla su sağlayan havza Düzce, Sakarya ve Bolu İl

sınırları içerisinde yer alan ve 2317 km² havza alanına sahip Melen Havzası'dır. Ayrıca, Kırklareli ve Tekirdağ İl sınırlarında yer alan Istrancalar Havzası (Düzdere Barajı, Kuzuludere Barajı, Büyükdere Barajı, Sultanbahçedere Barajı ve Elmalidere Barajı'ndan oluşan barajlar grubu) ve Kazandere ve Pabuçdere Havzalarından İstanbul'a su sağlanmaktadır. Buralardan toplanan sular Terkos Gölü'ne ve Alibey Baraj Gölüne aktarılmaktadır. Aktarılan su ile İstanbul'un 200 milyon metre-küplük su ihtiyacı karşılanabilmektedir.

İSTANBUL'UN SU KAYNAKLARININ DAĞILIMI VE KULLANIMI

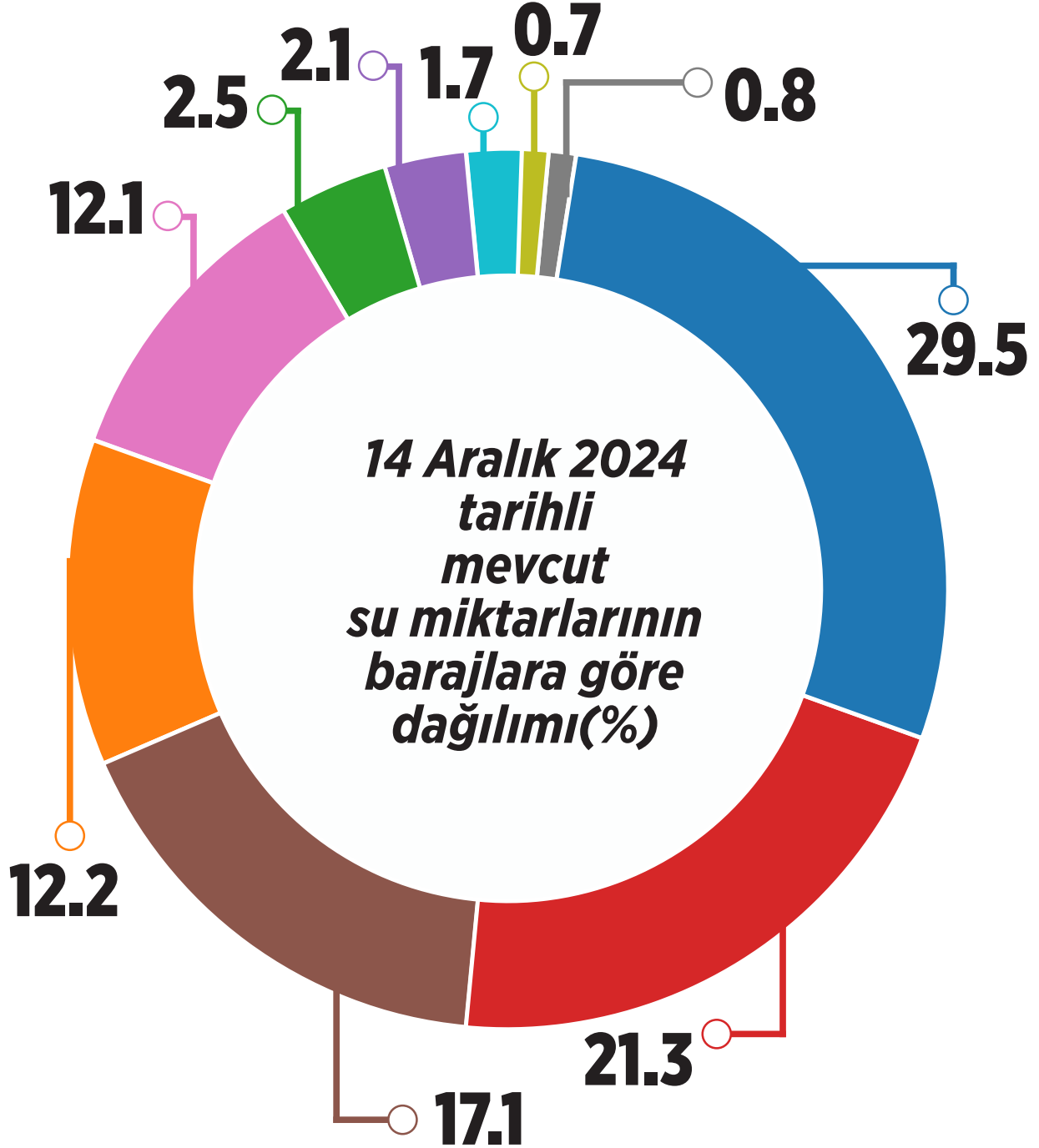
İstanbul'un yıllık su ihtiyacı yaklaşık 1,6 milyar metreküptür. Bu ihtiyacın karşılanmasında yüzeyel su kaynakları yani içme suyu havzaları büyük orana sahip olup kritik rol oynamaktadır. Hızlı kentleşme ve artan nüfus, bu kaynaklar üzerin-

deki baskıyı artırmıştır. Ayrıca, iklim değişikliğinin etkisiyle yağış rejimindeki değişiklikler, mevcut su kaynaklarının daha verimli kullanılmasını zorunlu kılmaktadır. İstanbul'daki havzaların korunması, su kaynaklarının sürdürülebilirliği açısından büyük önem taşımaktadır. Ancak, bu havzalarda yapılaşmanın artması, su kaynaklarının kalitesini ve miktarını tehdit etmektedir. Örneğin, Küçükçekmece Havzası'nda artan kentsel faaliyetler ve Menekşe Sahilinden tuzlu su girişi su kalitesini ciddi şekilde etkilemiş ve Küçükçekmece İçme Suyu Barajı 1997 yılından itibaren İstanbul'a su sağlayamaz hale gelmiştir. Bu nedenle, Küçükçekmece Havzası'nın membasına inşa edilen Sazlıdere Barajı'ndan 1998 yılından itibaren İstanbul'a su sağlanmaktadır. Elbette ki Küçükçekmece Havza alanı çok fazla küçülmüş ve toplanan su miktarı azalmıştır. Benzer şekilde, Alibeyköy Havzası membasında yer alan sanayi ve hayvancılık faaliyetleri sonucunda ciddi risk altındadır.

Tablo 1. İstanbul Barajlarının Su Miktarlarının 14 Aralık 2024 Tarihli Mevcut Su Miktarının Barajlara Yüzde Dağılımı (İSKİ)

Baraj Adı	Havza Adı	Havza Alanı (km ²)	Yıllık Verim (10 ⁶ m ³)	Hizmete Giriş Yılı	Konum	14.12.2024 Tarihli Su Miktarı (%)
Ömerli	Ömerli Havzası	621	220	1972	İst. Anadolu Yakası	29.51
Darlık	Darlık Havzası	297	97	1989	İst. Anadolu Yakası	12.20
Elmalı I-II	Elmalı Havzası	81	15	1893-1950	İst. Anadolu Yakası	2.49
Terkos	Terkos Havzası	619	142	1883	İst. Avrupa Yakası	21.35
Alibey	Alibey Havzası	153	36	1972	İst. Avrupa Yakası	2.06
B.çekmece	B.çekmece Havzası	620	100	1989	İst. Avrupa Yakası	17.09
Sazlıdere	Sazlıdere Havzası	168	55	1998	İst. Avrupa Yakası	12.06
Istrancalar (Barajlar grubu)	Istrancalar Havzası	Farklı alanlarda	75	1995-97	Trakya	0.79
Kazandere	Kazandere Havzası	50	100	1997	Trakya	0.72
Pabuçdere	Pabuçdere Havzası	50	60	2000	Trakya	1.73
Melen Regülatörü	Melen Havzası	2317	650	2007-14-23	Düzce-Bolu-Sakarya	Belirtilmemiş

Grafik 2. İstanbul Barajlarının Su Miktarlarının 14 Aralık 2024 Tarihli Mevcut Su Miktarının Barajlara Yüzde Dağılımı (İSKİ).



2. DERE KORUMA ALANI (BANDI) VE TAŞKIN YATAKLARI

Dere Koruma Bandı ya da Dere Koruma Kuşakları, akarsu yataklarının çevresinde bırakılması gereken, doğal dengenin korunması ve taşkın riskinin azaltılması amacıyla oluşturulması gereken alanlardır. Bu alanlar, su ekosistemlerini ve çevresindeki yaşam alanlarını koruma görevini üstlenmesi için tasarlanmıştır. Aynı zamanda, taşkın kontrolü, su kalitesinin iyileştirilmesi ve biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilirliği açısından da kritik bir öneme sahiptir. Koruma kuşakları, faaliyet sınırlamaları ve amaçlarına göre üç farklı gruba ayrılabilir. Yönetmeliklerde havza koruma alanlarına (kuşaklarına) ait mesafeler (mutlak, kısa, orta ve uzun mesafeli) ve bu alanlarda yapımına müsaade edilen faaliyetler net olarak açıklanmasına rağmen dereler ile ilgili açıklamalar kısıtlıdır. **Ayrıca, yetkili kurumlarda yer alan mevzuatlarda dere koruma mesafesi ile ilgili ortak bir değer yer almamaktadır.** Örneğin İstanbul'da İSKİ ve DSİ sorumluluğunda olan dereler için sorumlu olan kuruma göre farklı mesafeler uygulanmaktadır. İSKİ'nin yönetmeliklerine göre Boğaz'a dökülen derelerde bu genişlik 10 metre iken, DSİ'nin yönetmeliklerinde Karadeniz, Marmara, Haliç ve göllere dökülen derelerde 35 metre olarak belirlenmiştir. Bu bölgeler, yapılaşmaya izin verilmeyen alanlar olarak tanımlanmaktadır. Geçmişte farklı koruma genişliklerinin benimsenmesi, dere yataklarının yapılaşmaya açılmasına ve risklerin artmasına yol açmıştır. Bu nedenle, dere yatakları ve koruma bölgelerindeki mevcut yapılar kentsel dönüşüm projeleriyle yeşil alanlara dönüştürülmelidir. Ayrıca, ülkemizde yer alan bazı kanun ve yönetmeliklerde içme suyu temin edilen ve içme suyu havzalarından geçen dereler dışında kalan dereler için durum açık değildir. Ayrıca, bu dereler için net olarak uzunluğu belirtilen bir koruma bandı ile koruma alanı öngörülmemiştir.

Taşkın yatakları, taşkın dönemlerinde suyun doğal olarak yayılabildiği alanlardır ve akarsu sistemlerinin doğal bir parçası olarak işlev görür. Bu bölgeler, taşkın sırasında suyun hızını yavaşlatarak taşkın riskini azaltır ve aynı zamanda suyun yeraltı rezervlerine sızmasını kolaylaştırır. Bu durum, taşkın yataklarını sadece taşkın kontrolü için değil, su kaynaklarının yenilenmesi açısından

da önemli hale getirir. Bunun yanı sıra, taşkın yatakları doğal yaşam alanlarını destekleyerek biyolojik çeşitliliğin korunmasına katkıda bulunur.

Ancak, taşkın yataklarının yapılaşmaya açılması sel ve taşkın riski başta olmak üzere ciddi sorunlara yol açabilir. Bu durum, ekosisteme zarar verdiği gibi, insan yaşamını ve mal güvenliğini de tehdit eder. Akarsu rejiminin bozulması, taşkın riskinin artması ve ekosistemlerin zarar görmesi bu tür müdahalelerin kaçınılmaz sonuçlarıdır. Özellikle yanlış planlanan altyapı projeleri, taşkın yataklarının doğal işlevlerini yerine getirmesini engelleyerek büyük ekonomik ve çevresel kayıplara sebep olabilir. Bu nedenle, taşkın yataklarının korunması ve doğru bir şekilde yönetilmesi, sürdürülebilir bir çevre ve güvenli bir yaşam alanı sağlamak için hayati öneme sahiptir.

Sonuç olarak, dere koruma kuşakları ve taşkın yatakları, yalnızca doğal süreçlerin korunmasında değil, aynı zamanda toplumun taşkın gibi doğal afetlerden korunmasında da vazgeçilmez bir role sahiptir. Bu alanların planlanması ve korunmasında çevresel, ekonomik ve sosyal faktörlerin bir arada değerlendirilmesi gerekmektedir.

2.1. DERE KORUMA ALANINA VE TAŞKIN YATAKLARINA MÜDAHALELER İLE İLGİLİ MEVZUATLAR (KANUN, YÖNETMELİK VE GENELGELER)

Türkiye'de taşkın yatakları ve dere koruma alanları ile ilgili düzenlemeler, su kaynaklarının korunması, taşkın risklerinin azaltılması ve planlı bir şekilde yönetilmesini hedeflemektedir. **Ancak bu düzenlemeler uygulanırken çeşitli eksikliklerin ve aksamaların yaşandığı görülmektedir. Denetimsizlik ve yetki karmaşası bu eksiklik ve aksaklıkları ortaya çıkarmakta ve doğal afet risklerinin artmasına ve su kaynaklarının olumsuz etkilenmesine neden olmaktadır.** Ülkemizde taşkın yönetimi konusunda en genel anlamda ulusal ölçekte ve detayda havza ve il ölçeğinde yapılanmalar bulunmaktadır. Bu kapsamda, ulusal düzeyde taşkın yönetimi ile ilgili genel sorumluluk eski adı ile Orman ve Su İşleri Bakanlığı'nda bulunmaktaydı. Bakanlık bünyesinde yer alan "Çölleşme ve Erozyonla Mücadele Genel Müdürlüğü", "Meteoroloji Genel Müdürlüğü", "Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü", "Su Yönetimi ve Orman Genel Müdürlüğü" aracılığıyla bu faaliyetler yürütülmekteydi. Daha sonra, yeni adlarıyla

Tarım ve Orman Bakanlığı ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı bünyesinde yer alan müdürlükler aracılığıyla bu faaliyetler yürütülmeye devam etmektedir. Ayrıca, her ilde bulunan acil durum müdürlükleri ile Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) ilgili koordinasyon- dan sorumlu olan ve bu konuda bütün yetkilerin toplandığı kurumdur. Ek olarak, Valilikler, İl Özel İdareleri, Büyükşehir Belediyeleri ve İlçe Belediyeleri, taşkın afet ve acil durum plânlamalarının yapılması, imar planları ile çevre düzeni planlarının görüşülerek bir karar verilmesi, acil yardım ve kurtarmayla ilgili hizmetler hususunda yetki ve sorumluluğa sahiptirler.

Bu kapsamda genel olarak ülkemizde yer alan Dere Koruma alanları ve Taşkın Yatakları ile doğrudan veya dolaylı olarak ilgili olan mevzuatlar (Kanun, Kanun Hükmünde Kararname, Yönetmelik, Genelge vb.) şu şekilde detaylandırılabilir:

- **Taşkın Suları ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanunu** (Kanun Numarası: 4373, Kabul Tarihi: 14/1/1943): Kanunda “Madde 1 – Yüksek seviye gösteren umumi ve hususi, kapalı veya akarsuların taşmasıyla su altında kalan veya su baskınlarına uğrayabilecek olan sahalardan sınırları Nafia Vekaletinin teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin kararı ile tespit ve ilan edilir. Madde 2 – Birinci madde hükümlerine göre tespit ve ilan edilen sahaların sınırları içinde suların akmasına engel olan bina, tesisler, fidan, ağaç, set, savak gibi manialarla değirmen ve sulama arkları hakkında aşağıdaki hükümler tatbik olunur: a) Bina ve tesisler hakkında istimlak hükümlerine göre muamele yapılır. Bu bina ve tesislerin arsaları ve bitişik arazileri sahiplerinin faydalanabilecekleri durumda ise, bunların kıymetleri istimlak bedelinden indirilir ve arsa veya arazi sahiplerine terkedilir. b) Fidan, ağaç ve asmalıklarla esaslı bent ve savaklar belediye sınırı içinde ise belediye encümeninin, bu sınır dışında ise vilayet daimi encümeninin seçeceği üç vukuf ehli tarafından kıymetleri takdir edilerek, bedelleri sahiplerine peşinen ödendikten sonra kaldırılır veya yıkılır.” denilmektedir. Burada belirtilen taşkın riski olan alanların ve taşkına neden olabilecek yapıların tespiti ve kararı DSİ yetkisindedir. Esasında, akarsuların taşmasıyla su altında kalan veya su baskınlarına uğrayabilecek olan sahaların sınırları taşkın

alanlarını ifade etmektedir. Taşkın yatakları olan yapıların tespit edilerek yıkılması gerektiği ifade edilmektedir.

- **“Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun=Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun** (Kanun Numarası: 6200, Kabul Tarihi: 18/12/1953): Kanunda “..... taşkın ve nehir yatağı düzenlemesi gibi su yapılarının da denetim masrafları ilgililerine ait olmak üzere denetim hizmeti DSİ tarafından yapılır veya DSİ tarafından yetkilendirilen Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş şirketlerden DSİ’ce müşavirlik hizmeti satın alınarak yaptırılır.” denilmektedir. DSİ Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan çeşitli teknik esaslar ve yönetmelikler, taşkın kontrolü ve dere ıslahı ile ilgili standartları belirler. Bu düzenlemeler, dere yataklarının korunması, taşkın önleme yapılarının inşası ve taşkın yönetimi planlarının hazırlanması gibi teknik detayları içerir. Ülkemizde DSİ dere koruma alanları, taşkın ve dere yatakları hususunda planlama ve uygulama yapan kurumdur.
- **“Taşkın ve Rüşbat Kontrolü Yönetmeliği** (Resmî Gazete Tarihi: 03.05.2019 Resmî Gazete Sayısı: 30763): Yönetmelikte “MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik; 18/12/1953 tarihli ve 6200 sayılı Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğüne Yürütülen Hizmetler Hakkında Kanunun 55 inci maddesi ile 15/7/2018 tarihli ve 4 numaralı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 121 inci maddesine dayanılarak hazırlanmıştır. **MADDE 4 – n) İşletme ve bakım yolu:** Tabii ve ıslahlı akarsularda, şev üstünden veya taşkın kontrol tesisinden itibaren tek veya **her iki sahilde devamlılığı olan ve en az altı metre genişliğinde bırakılması gereken yolu,** Akarsu yatakları ıslah kesitinin boyutlandırılması MADDE 6 – (2) Tabii veya ıslahlı akarsularda gerektiğinde makinalı çalışmalara imkan sağlayabilecek şekilde akarsuyun tek veya her iki sahilinde sürekliliği olan, asgari altı metre genişliğinde bir işletme ve bakım yolu ayrıca düzenlenir.” denilmektedir. Yönetmelikte 6200 sayılı kanun ile DSİ’ye verilen görevlerin uygulama detayları anlatılmıştır.

- **“İmar Kanunu** (Kanun Numarası: 3194, Kabul Tarihi: 3/5/1985)”: 3194 sayılı İmar Kanunu’nda, doğrudan “dere koruma mesafesi” veya “taşkın yataklarına müdahaleler” ifadeleriyle ilgili spesifik hükümler bulunmamaktadır. Ancak, bu konulara dolaylı olarak atıfta bulunan düzenlemeler, genellikle imar planlarının hazırlanması, uygulanması ve yapılaşma esasları çerçevesinde ele alınır. İlgili hükümler aşağıdaki şekilde özetlenebilir; 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 5. Maddesi (Tanımlar): İmar planlarının hazırlanmasında, çevresel, doğal ve teknik koşullar dikkate alınarak düzenlemeler yapılması gerektiğine dair genel bir ifade yer alır. Dere yataklarının korunması ve taşkın riskinin azaltılması, genelde bu çerçevede planlama ilkeleriyle uyumlu bir şekilde ele alınır. 3194 sayılı Kanun’un 8. Maddesi (Planlama ve Yasak Alanlar): Çevresel hassasiyetlerin dikkate alınması gerektiğini vurgular. Taşkın alanları gibi riskli bölgelerin yapılaşmaya açılmaması, bu madde kapsamında dolaylı olarak ele alınabilir. İmar Kanunu, dere yataklarında ve taşkın riski taşıyan alanlarda yapılaşmayı düzenler. Özellikle taşkın yataklarına yapılacak inşaatların sınırlarını belirler ve bu alanların yapılaşmaya uygun olup olmadığını kontrol eden mekanizmalar sunar. Kanunun etkili uygulanmaması, taşkın riski olan bölgelerde plansız yapılaşmaya yol açabilmektedir.
- **“Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği** (Resmî Gazete Tarihi: 03.07.2017 Resmî Gazete Sayısı: 30113)”: Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği’nin 5. madde 10. Bendinde; *“İmar planlarında su taşkın alanları için Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü veya su ve kanalizasyon idareleri tarafından su taşkın analizi yapılarak belirlenen kret kotuna 1,50 metre ilave edilerek tespit edilen kotun altı iskân edilemez (Ek ibare:RG-18/8/2022-31927) trafo ve enerji odası yapılamaz. Hiçbir şekilde bu seviyenin altında otopark giriş-çıkışı, kapı ve pencere gibi herhangi bir boşluk bırakılamaz ve açılmaz. Tereddüde düşülen konularda Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü veya ilgili su ve kanalizasyon idaresinin görüşüne göre uygulama yapılır.”* denilmektedir. Bu maddenin uygulanmaması taşkından zarar gören mal ve can kaybına neden olan temel nedenlerden biridir. Bu husus aşağıda bir örnek ile açıklanmıştır.
- **“Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun** (Kanun Numarası: 6306, Kabul Tarihi: 16/5/2012)”: Kanunda *“MADDE 1-(1) Bu Kanunun amacı; afet riski altındaki alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde, fen ve sanat norm ve standartlarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmek üzere iyileştirme, tasfiye ve yenilemelere dair usul ve esasları belirlemektir.”* denilmektedir. Kanunda taşkın yatakları gibi afet riski bulunan alanların fen ve sanat kurullarına uygun sağlıklı ve güvenli yaşam alanları yapılması hususu vurgulanmıştır.
- **“Umumi Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun** (Kanun Numarası: 7269, Kabul Tarihi: 15/5/1959)”: Kanunda *“Ek Madde 2 - (Ek: 2/7/1968-1051/2 md.) Bir yerin genel hayatına etkili tabii afetler dolayısıyla, kurulan yerlere içme suyu getirilmesi, bağlantı yollarının ve elektrik tesislerinin yapılması meskûn yeri tehdit eden dere ve sel yataklarının ıslahı ve diğer hizmetler İmar ve İskan Bakanlığının isteği üzerine ilgili Bakanlık ve müesseselerce öncelikle yapılır.”* denilmektedir. Bu kanun ile doğal afet riski taşıyan alanlara yapılaşma izni verilmemesi ve ıslah çalışmalarının öncelikle yapılması gerektiği vurgulanmıştır.
- **“Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği** (Resmî Gazete Tarihi: 31.12.2004 Resmî Gazete Sayısı: 25687)”: **Yönetmelikte** *“(Madde 4) Suların korunması ve kirlenmesinin önlenmesinde; a) Su kirliliği kontrolü açısından her tür kirlenici kaynağın bir izin belgesine bağlanması, ... c) Kıta içi yüzeysel suların, yeraltı sularının ve deniz sularının çeşitli kullanım amaçlarına göre sınıflandırılmasını sağlayacak su kalite kriterleri çerçevesinde su kirliliğinin en yoğun olduğu bölgelerin saptanması, su kaynaklarının en uygun kullanımının sağlanması çalışmalarını yapmak/ yaptırmak ve alınacak tedbirlerin önceliklerini belirlemek, ... i) Özel çevre koruma bölgeleri için yüksek kaliteli su sınıflarına ait kalite parametrelerine uyulması ve özel tedbirler alınması, esas alınır.”* denilmektedir. Su kaynaklarının korunmasını hedefleyen bu yönetmelik, akarsu yataklarının ve su kaynaklarının kirlenmesini engellemeye yönelik düzenlemeler içerir. Dere yataklarındaki faaliyetlerin su kalitesine olum-

suz etkilerini azaltmak ve su ekosistemlerini korumak yönetmeliğin ana hedefleri arasındadır. Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği, "dere koruma mesafeleri" ile ilgili açık ve doğrudan hükümler içermez. Yönetmelik genel olarak su kaynaklarının korunması, atıksuların deşarj standartları ve havza planlamaları gibi konuları kapsar, ancak spesifik olarak "dere koruma mesafeleri" veya "taşkın yataklarına müdahaleler" hakkında net mesafe sınırları ya da detaylı düzenlemeler sunmamaktadır.

- **"Orman Kanunu (Kanun Numarası: 6831, Kabul Tarihi: 31/8/1956)":** Kanunda "Madde 58 –(Değişik: 5/11/2003-4999/11 md.) Orman rejimine dahil veya yeniden orman tesis edilecek yerlerde havza bazında yapılacak ağaçlandırma, erozyon ve sel kontrolü, çığ ve heyelanların önlenmesi, ekosistemlerin korunup geliştirilmesi ve havzada yaşayan insanların hayat şartlarının iyileştirilmesi faaliyetleri, Çevre ve Orman Bakanlığının koordinatörlüğünde ilgili kuruluşlarla birlikte hazırlanan entegre projeler halinde uygulanır." denilmektedir.
- **"İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun (Kanun Numarası: 2560, Kabul Tarihi: 20/11/1981)":** Kanunda "Madde 2 – İSKİ'nin görev ve yetkileri şunlardır: c) Bölge içindeki su kaynaklarının, deniz, göl, akarsu kıyılarının ve yeraltı sularının kullanılmış sularla ve endüstri atıkları ile kirlenmesini, bu kaynaklarda suların kaybına veya azalmasına yol açacak tesis kurulmasını ve bu tür faaliyetlerde bulunulmasını önlemek, bu konuda her türlü teknik, idari ve hukuki tedbiri almak, Yağmur sularının uzaklaştırılması: Madde 25 – Yağmur sularının uzaklaştırılması ile ilgili tesislerin yapılması veya bu tip tesislerin işletilmesi, gerekli harcamalar ilgili belediyelerce karşılanmak şartıyla İSKİ tarafından yerine getirilir." denilmektedir. 2560 sayılı İSKİ Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkındaki kanun ile İSKİ'ye verilen görev neticesinde İSKİ tarafından hazırlanan yönetmelikler İstanbul'da uygulandığı gibi, ülkemizde birçok ilde sular idareleri tarafından kullanılmaktadır. Bu bakımdan, İSKİ tarafından hazırlanan yönetmelikler büyük öneme sahiptir.
- **İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği (Resmî Gazete Tarihi: 23/01/2011)":** Yönetmelikte "g)

(Değişik: 16.01.2013-2/1.md.) İçme suyu havzalarında EK-1'de isimleri verilen derelerin, orman alanları ve tarımsal niteliği korunacak alanlar dışında kalan kısımlarında; ıslah projesine uygun olarak **bu derelerin ıslah kesitinin her iki yanında; temizlik, bakım ve onarımlarının yapılabilmesi maksadıyla imar planlarında en az on metrelik dere işletme bandı ayrılır. Dere ıslah alanı ile dere işletme bandları idarece kamulaştırılır.** MADDE 6 -b) Yapılaşmanın yasak olduğu koruma alanlardaki imar faaliyetleri, idare tarafından da takip edilir. Aykırı hususların tespiti halinde, ilgili kurumlara bildirilerek gereğinin yapılması talep edilir. İdarenin yaptırım hakkı saklıdır." denilmektedir. 2011 yılına ait İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği'nde daha önce 100 metre yapı yaklaşma mesafesi, 2013 yılında 10 dere işletme bandı olarak değiştirilmiş ve bu alanda yer alan yapıların idarece kamulaştırılacağı belirtilmiştir.

- **"Çevre Kanunu (Kanun Numarası: 2872, Kabul Tarihi: 9/8/1983)":** Kanunda "Çevrenin korunması Madde 9 – (Değişik: 26/4/2006-5491/6 md.) d) Ülke ve dünya ölçeğinde ekolojik önemi olan, çevre kirlenmeleri ve bozulmalarına duyarlı toprak ve su alanlarını, biyolojik çeşitliliğin, doğal kaynakların ve bunlarla ilgili kültürel kaynakların gelecek kuşaklara ulaşmasını emniyet altına almak üzere gerekli düzenlemelerin yapılabilmesi amacıyla, Özel Çevre Koruma Bölgesi olarak tespit ve ilan etmeye, bu alanlarda uygulanacak koruma ve kullanma esasları ile plân ve projelerin hangi bakanlıkça hazırlanıp yürütüleceğini belirlemeye Cumhurbaşkanı yetkilidir. h) Ülkenin deniz, yeraltı ve yerüstü su kaynaklarının ve su ürünleri istihsal alanlarının korunarak kullanılmasının sağlanması ve kirlenmeye karşı korunması esastır. Atıksu yönetimi ile ilgili politikaların oluşturulması ve koordinasyonunun sağlanması Bakanlığın sorumluluğundadır. Madde 32 – (Değişik: 3/3/1988 - 3416/10 md.) Ek Madde 1 – (Ek: 26/4/2006-5491/23 md.) d) Ülkenin egemenlik alanlarındaki denizlerden, akar ve kuru dere yataklarından, göl yataklarından ve tarım arazilerinden kum, çakıl ve benzeri maddelerin alınması ile ilgili esaslar ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınarak Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle belirlenir." denilmektedir. Çevre Kanunu, çevrenin korunması ve

sürdürülebilir yönetimi ile ilgili genel çerçeveyi sunar. Dere koruma kuşaklarının oluşturulması, su kaynaklarının korunması ve taşkın riskinin azaltılması gibi hususlar, bu kanunun kapsadığı temel alanlardan biridir.

- **“Kadastro Kanunu** (Kanun Numarası: 3402, Kabul Tarihi: 21/6/1987)”: Kanunda “*Kamu malları: Madde 16 – Kamunun ortak kullanılmasına veya bir kamu hizmetinin görülmesine ayrılan yerlerle Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan sahipsiz yerlerden: C) Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan kayalar, tepeler, dağlar (bunlardan çıkan kaynaklar) gibi, tarıma elverişli olmayan sahipsiz yerler ile deniz, göl, nehir gibi genel sular tescil ve sınırlandırmaya tabi değildir, istisnalar saklıdır.*” denilmektedir.
- **“Kıyı Kanunu** (Kanun Numarası: 3621, Kabul Tarihi: 4/4/1990)”: Kanunda “*Amaç Madde 1 – Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözetenerek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir. Kapsam Madde 2 – Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarına ait esasları kapsar.*” denilmektedir.
- **“Medeni Kanunu** (Kanun Numarası: 4721, Kabul Tarihi: 22/11/2001)”: Kanunda “*Madde 715- Sahipsiz yerler ile yararı kamuya ait mallar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Aksi ispatlanmadıkça, yararı kamuya ait sular ile kayalar, tepeler, dağlar, buzullar gibi tarıma elverişli olmayan yerler ve bunlardan çıkan kaynaklar, kimsenin mülkiyetinde değildir ve hiçbir şekilde özel mülkiyete konu olamaz.*” denilmektedir.
- **“Büyükşehir Belediyesi Kanunu** (Kanun Numarası: 5216, Kabul Tarihi: 10/7/2004)”: Kanunda “*Madde 7- Büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır: b) Çevre düzeni plânına uygun olmak kaydıyla, büyükşehir belediye (...)[4] sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak; büyükşehir içindeki belediyelerin nazım plâna uygun olarak hazırlayacakları*

uygulama imar plânlarını, bu plânlarda yapılacak değişiklikleri, parselasyon plânlarını ve imar ıslah plânlarını aynen veya değiştirerek onaylamak ve uygulanmasını denetlemek; nazım imar plânının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmayan ilçe (...)3 belediyelerinin uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmak veya yaptırmak. r) Su ve kanalizasyon hizmetlerini yürütmek, bunun için gerekli baraj ve diğer tesisleri kurmak, kurdurmak ve işletmek; derelerin ıslahını yapmak; kaynak suyu veya arıtma sonunda üretilen suları pazarlamak.” denilmektedir. Bu kanun ile Büyükşehir Belediyelerine dereler ile ilgili önemli yetki ve sorumluluklar verilmiştir.

- **“Belediye Kanunu** (Kanun Numarası: 5393, Kabul Tarihi: 3/7/2005)”: Kanunda “*Madde 15- Belediyenin yetkileri ve imtiyazları şunlardır: f) Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettmek.*” denilmektedir.
- **“Orman ve Su İşleri Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname** (Kanun Hük. Kar. nin Tarihi: 29/6/2011, No: 645, Yetki Kanununun Tarihi: 6/4/2011, No: 6223)”: Kanunda “*Su Yönetimi Genel Müdürlüğü MADDE 9 – (1) Su Yönetimi Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır: a) Su kaynaklarının korunması, iyileştirilmesi ve kullanılmasına ilişkin politikaları belirlemek. b) Su yönetiminin ulusal ve uluslararası düzeyde koordinasyonunu sağlamak. c) Su kaynaklarının kıyı suları dahil olmak üzere koruma-kullanma dengesi gözetilerek, sucul çevrenin ekolojik ve kimyasal kalitesinin korunması ve geliştirilmesini sağlamak amacıyla havza bazında nehir havza yönetim planları hazırlamak, hazırlatmak, bütüncül nehir havzaları yönetimi ile ilgili mevzuat çalışmalarını yürütmek. ç) Havza bazında kirliliğin önlenmesi ile ilgili tedbirleri ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte belirlemek, değerlendirmek, güncellemek ve uygulamaların takibini yapmak. d) Yer üstü ve yer altı sularının kalite ve miktarının korunmasına yönelik hedef, ilke ve alıcı ortam standartlarını ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte belirlemek, su kalitesini izlemek veya izletmek. e) Taşkın-*

larla ilgili strateji ve politikaları belirlemek, ilgili mevzuatı ve taşkın yönetim planlarını hazırlamak. f) Nehir havza yönetim planlarına uygun olarak sektörel bazda su kaynaklarının tahsislerine ilişkin gerekli koordinasyonu yapmak. g) Su kaynaklarının korunması ve yönetimi ile ilgili uluslararası sözleşmeler ve diğer mevzuattan kaynaklanan süreçleri takip etmek, sınır aşan ve sınır oluşturan sulara ilişkin işleri ilgili kurumlarla işbirliği içinde yürütmek. ğ) Ulusal su veri tabanlı bilgi sistemini oluşturmak. Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü MADDE 8 – (1) Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü'nün görevleri şunlardır: c) Yaban hayatı ve kara av kaynakları ile orman içi su kaynakları, dere, göl, gölet ve sulak alanların ve hassas bölgelerin korunması, geliştirilmesi, kara avcılığının düzenlenmesi, av kaynaklarının işletilmesi ve kontrolü ile ilgili her türlü etüt, envanter, planlama, projelendirme, uygulama ve izlemeye ilişkin iş ve işlemleri yapmak veya yaptırmak, bu hizmetlerle ilgili tesisleri kurmak veya kurdurmak.” denilmektedir. Esasında, ülkemizde taşkın yönetimi genel olarak Su Yönetimi Genel Müdürlüğü (SYGM) ve DSİ arasında paylaştırılmıştır. SYGM, taşkın ve kuraklık yönetimine ilişkin yasal çerçevenin oluşturulması, strateji geliştirilmesi ve koordinasyon görevlerini yürütürken; DSİ, taşkın koruma projeleri, mühendislik uygulamaları, taşkın risk analizi ve haritalama çalışmalarını üstlenmektedir. Bu iki kurumun koordineli çalışması, etkili bir taşkın yönetimi için kritik öneme sahiptir.

- **“Karayolu yolboyu mühendislik yapıları için Afet Yönetmeliği** (Resmî Gazete Tarihi: 07.12.2006 Resmî Gazete Sayısı: 26369)”: Yönetmelikte *“Taşkından Korumaya İlişkin Hükümler MADDE 2 – (1) Bir akarsu üzerinde inşa edilen köprünün boyutlandırılmasında (uzunluk ve yüksekliğinin seçilmesinde) köprü debüsesi; taşkın sırasında gelecek olan suyu ve suyun beraberinde getirdiği yüzen cisimleri rahatça geçirebilecek şekilde tasarlanmalıdır. (5) Tasarım debisi elde edildikten sonra akarsu enkesitleri ve yatak karakteristikleri belirlenerek, tasarım debisini emniyetle geçirebilecek köprü geometrisi ve boyutları belirlenecektir.”* denilmektedir.

- **Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu** (Kanun Numarası: 5403, Kabul Tarihi: 3/7/2005)”: Kanunda *“Toprak koruma projelerinin hazırlanması Madde 12 -Heyelan, sel ve rüzgar gibi doğal olaylar sonucu meydana gelen toprak kayıplarını önlemek için valilikler, toprak koruma projelerini hazırlatarak uygulamasını yapar veya yaptırır.”* denilmektedir. Bu kanun, taşkın risklerini azaltmak amacıyla toprak ve arazi yönetimini düzenler. Erozyonun önlenmesi, tarım arazilerinin korunması ve arazi kullanım planlarının taşkın riski gözetilerek hazırlanması gibi hususlar kanun kapsamında ele alınır.
- **Taşkın Tesisleri Genelgesi** (Tarih 27.12.2002, No: 2006/15): Genelge, belediyeler tarafından imar çalışmaları esnasında hazırlanmış olan 1/1000 ölçekli haritalar bulunarak, dere yataklarına müdahalenin yapılmaması için gereken taşkın şerit genişlikleri ve en kesitlerinin işlenmesini, ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği ve koordinasyon yapılmasını içermektedir (Kirmencioğlu, 2015).
- **“Dere Yatakları ve Taşkınlar Islahı konulu Başbakanlık Genelgesi** (Tarih 09.09.2006, No: 2006/27, Sayı:26284)”: Genelge, Dere yatakları içinde yapılacak faaliyetler için izin alınması, taşkınlarla ve olumsuz etkilerinin en aza indirilebilmesi için alınması gerekli tedbirler yer almaktadır (Kirmencioğlu, 2015).
- **“Akarsu ve Dere Yataklarının Islahı konulu Başbakanlık Genelgesi** (Tarih 20.02.2010, No: 2010/5, Sayı:27499)”: Genelgede, yaşanabilecek taşkın hadiselerinin olumsuz etkilerinin en aza düşürülebilmesi amacıyla ehemmiyeti ölçüsünde uzun, orta ve kısa vadeli ve acil koduyla dere ve akarsu yataklarında ıslah çalışmalarının yapılması gerektiğine vurgu yapılmaktadır (Kirmencioğlu, 2015).
- **“Havza Yönetim Heyetlerinin Teşekkülü, Görevleri, Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Tebliğ** (Resmî Gazete Tarihi: 20.05.2015, Resmî Gazete Sayısı: 29361)”: Tebliğde, havzalara yönelik uygulamaların takip edilebilmesi amacıyla, Havza Yönetim Heyetlerinin kurulması, faaliyetlerini sürdürmesi ve havza kuraklık ve taşkın yönetim planları ile koruma eylem planlarının hazırlanma, uygulanma ve izlenmesi adına kurumlar arasında koordinas-

yon sağlanmasına yönelik usul ve esaslar yer almaktadır (Kirmencioğlu, 2015).

Yukarıdaki mevzuatlar, taşkın risklerinin azaltılması ve dere koruma kuşaklarının sürdürülebilir şekilde yönetilmesi için temel bir çerçeve oluştursa da, bu düzenlemelerin etkin uygulanması ve denetlenmesi büyük önem arz etmektedir. Özellikle plansız yapılaşma, koordinasyon eksikliği, teknik yetersizlikler ve denetimsizlik, bu düzenlemelerin tam anlamıyla etkili olmasını engelleyebilmektedir. Bu nedenle, taşkın yataklarının ve dere koruma kuşaklarının korunması için denetimler sıklaştırılmalı ve yerel düzeyde daha etkin uygulama mekanizmaları geliştirilmelidir.

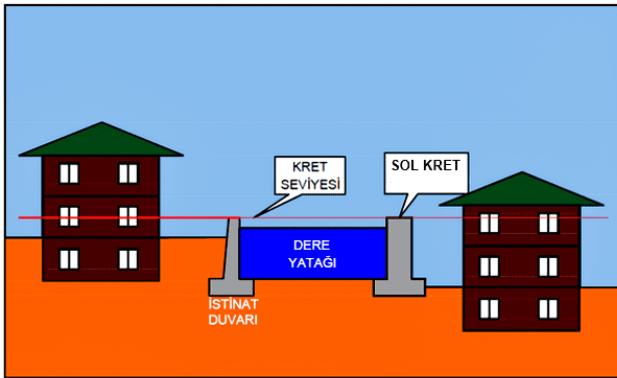
3. TAŞKIN YATAKLARINDA YAŞANAN AFETLERİN EN TEMEL NEDENLERİ

3.1. İlgili Mevzuatlara uyulmaması

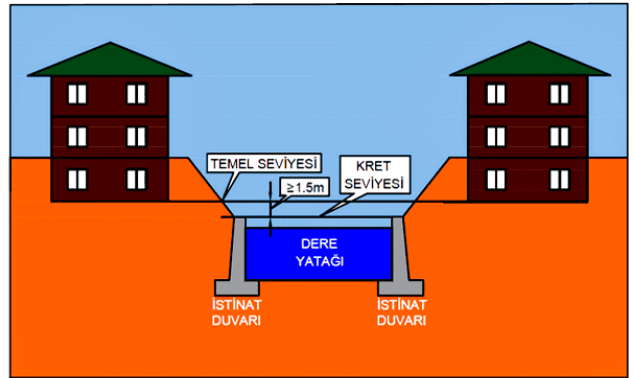
Yukarıda açık ve detaylı olarak verilen ilgili mevzuatlar maalesef ülkemizde yeterli düzeyde uygulanmamaktadır. Örneğin, taşkınların afete dönüşmesinin, can ve mal kaybına neden olmasının en temel ve kritik olan uygulamalarından bir tanesi planlı alanlar imar yönetmeliğinde görülmektedir. PLANLI ALANLAR İMAR YÖ-

NETMELİĞİ'nin 5. madde 10. Bendinde; "(10) İmar planlarında su taşkın alanları için Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü veya su ve kanalizasyon idareleri tarafından su taşkın analizi yapılarak belirlenen kret kotuna 1,50 metre ilave edilerek tespit edilen kotun altı iskân edilemez (Ek ibare:RG-18/8/2022-31927) trafo ve enerji odası yapılamaz. Hiçbir şekilde bu seviyenin altında otopark giriş-çıkışı, kapı ve pencere gibi herhangi bir boşluk bırakılamaz ve açılmaz. Tereddüde düşülen konularda Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü veya ilgili su ve kanalizasyon idaresinin görüşüne göre uygulama yapılır.(Resmî Gazete Tarihi: 03.07.2017 Resmî Gazete Sayısı: 30113)" denilmektedir.

Yönetmelik ile tarif edilen durum Şekil 3-b'de şematik olarak görülmektedir. Fakat ülkemizde dere yakınında olan yapılar Şekil 3-a'da gösterildiği şekilde konumlandırılmıştır. Bu durum, dere taşkınlarında özellikle bodrum ve zemin katta bulunan insanların can kaybına neden olmaktadır. En son 15 Mart 2023 tarihinde yaşanan taşkında Şanlıurfa'da birçok vatandaşımız bu şekilde imal edilen yapılarda boğularak can verdi. Şekil 4'de görülen Şanlıurfa Karakoyun Deresi'ne ait fotoğrafta Şekil 3-a'da şematik olarak görülen yönetmeliğe aykırı durum açık şekilde görülmektedir.

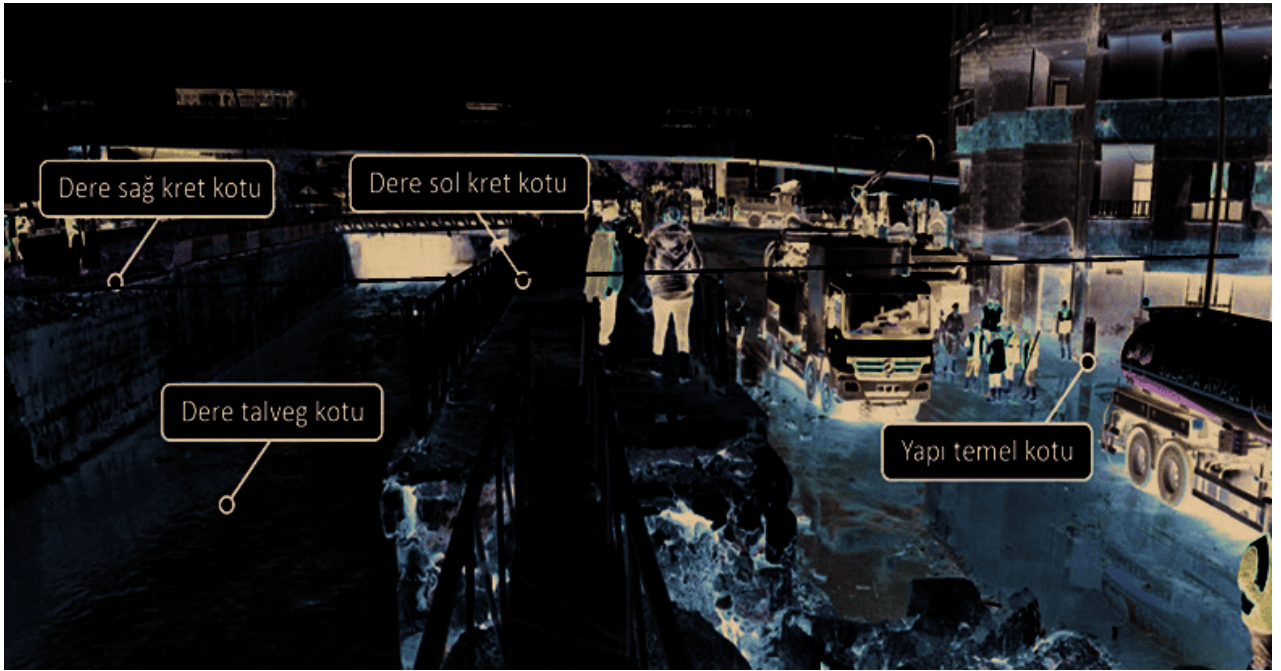


a) Mevcut dere kesiti



b) İmar Yönetmeliğine göre dere kesiti

Şekil 3. Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'nde dere aksına yakın alanda yer alan yapılara ait tarif edilen şematik görünüm.



Şekil 4. Şanlıurfa'da yer alan Karakoyun Deresi etrafında yer alan yapılara ait fotoğraf

3.2. Dere Koruma Mesafesinde Yapılaşmaya izin verilmesi/engellenmemesi

İSKİ'nin 2011 yılında yayımladığı "İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği" ile yönetmelik ekinde yer alan (EK-1) dereler için 100 metrelik yapı yaklaşma mesafesi kuralı getirilmiştir. Şekil 5'de şematik olarak gösterilen 100 metrelik yapı yaklaşma mesafesi (dere koruma bandı) ağaçlandırma, yol, yeşil alan, rekreasyon vb. maksatlar ile kullanılan alanlar olarak düşünülmüştür. Yönetmelikte bu durum, şu şekilde ifade edilmiştir: "İmar planları hazırlanırken, EK-1'de isimleri verilen derelerin her iki tarafında, kadastral sınırlarından itibaren 100 metrelik yapı yaklaşma mesafesi bırakılır." Ancak, 16.01.2013 tarihinde yapılan değişiklikle bu mesafe 10 metrelik "işletme bandına" düşürülmüştür. Bu değişiklikle ilgili madde şu şekilde yeniden düzenlenmiştir: "İçme suyu havzalarında EK-1'de isimleri verilen derelerin, orman alanları ve tarımsal niteliği korunacak alanlar dışında kalan kısımlarında; ıslah projesine uygun olarak bu derelerin ıslah kesitinin her iki yanında, temizlik, bakım ve onarımların yapılabilmesi amacıyla imar planlarında en az 10 metrelik dere işletme bandı ayrılır. Dere ıslah alanı ile dere işletme bantları idarece kamulaştırılır." Bu

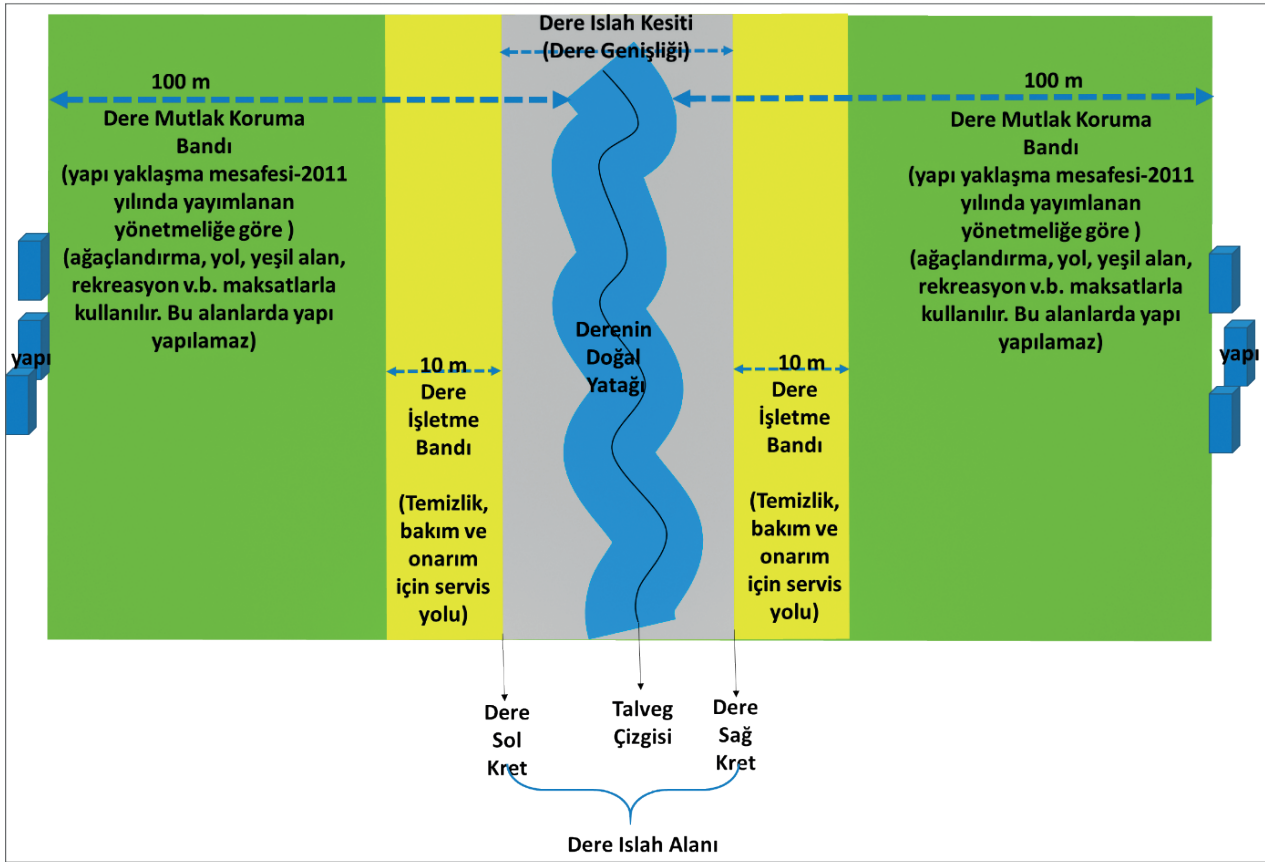
değişiklik sonrasında Şekil 5'de görülen sarı alan 10 metrelik işletme bandı olarak tanımlanmıştır. Bu alanda özellikle kanalizasyon ve yağmur suyu hatlarının olması düşünülmüştür. Ayrıca, işletme bandı üzerine dere bakımının yapılması için işletme yolu yapılması planlanmıştır. Fakat 100 metrelik dere yaklaşma mesafesinin 10 metre işletme bandına düşürülmesinin olumsuz etkileri düşünülerek ilgili madde için dava açılmıştır.

Geçmişte, dere koruma mesafeleriyle ilgili açık ve detaylı yönetmeliklerin bulunmaması veya mevcut yönetmeliklerde bu mesafelerin net olarak tanımlanmaması nedeniyle kontrolsüz yapılaşmalar ortaya çıkmıştır. Bu durum, dere yataklarının doğal akış rejiminin bozulmasına, taşkın ve sel olaylarının artmasına neden olmuştur. Özellikle kentleşme ve sanayileşmenin yoğun olduğu bölgelerde, derelerin çevresindeki yapılaşma baskısı daha belirgin hale gelmiştir. Kontrolsüz yapılaşma sonucu dere yatakları daralmış, doğal taşkın alanları yok olmuş ve taşkın riski altındaki bölgelerde yaşayan insanların can ve mal güvenliği tehlikeye girmiştir. Ayrıca, dere koruma mesafesi içinde yapılan yapılaşmalar, altyapı sorunlarına yol açmıştır. Örneğin, taşkın sırasında yetersiz kalan kanalizasyon ve yağmur suyu

sistemleri, hem çevresel hem de sağlık açısından ciddi olumsuzluklara neden olmuştur. Bu alanlarda gerçekleştirilen yanlış uygulamalar, derelerin taşkın potansiyelini artırarak daha büyük zararlara yol açmıştır. Yerel yönetimlerin bu süreçte yeterince etkin önlemler alamaması, geçmişte yapılan hataların günümüze kadar taşınmasına neden olmuştur.

Dere koruma mesafesine yapılan müdahaleler, yalnızca çevresel değil, aynı zamanda sosyal ve ekonomik sorunlara da neden olmaktadır. Bu alanlarda yaşayan bireylerin güvenli bir şekilde

tahliye edilmesi, mevcut yapıların dönüştürülmesi ve dere yataklarının rehabilitasyonu gibi süreçler hem maliyetli hem de uzun zaman gerektiren süreçlerdir. Bu nedenlerle, dere koruma mesafelerinin doğru bir şekilde belirlenmesi ve uygulanması büyük önem arz etmektedir. Yönetmeliklerin açık, detaylı ve bölgesel ihtiyaçlara uygun şekilde hazırlanması, yerel yönetimlerin de bu kurallara uygun hareket etmesi bir zorunluluktur. Bu yaklaşım, taşkın riskinin azaltılması, çevrenin korunması ve daha sürdürülebilir bir kentsel planlama için temel bir gereklilik olarak görülmelidir.



Şekil 5. Dere koruma ve işletme bandına ait şematik görünüm.

4. Sonuç ve Öneriler

Havzaların korunması ve dere koruma alanlarındaki (taşkın yataklarındaki) yapılaşmanın sınırlandırılması, hem doğal afetlerin etkilerini azaltmak hem de su kaynaklarının sürdürülebilirliğini sağlamak için hayati öneme sahiptir. Türkiye’de mevcut mevzuatlar, bu alanların korunması için bir çerçeve sunsa da uygulamada önemli eksiklikler bulunmaktadır. Özellikle dere koruma mesafelerinin daraltılması ve taşkın yataklarının yapılaşmaya açılması, ciddi çevresel ve sosyal sorunlara yol açmaktadır.

Bu bağlamda şu öneriler sunulmaktadır:

1. Yönetmeliklerin Güçlendirilmesi ve Yasal Düzenlemelerin Entegrasyonu: Taşkın yataklarının korunmasına yönelik düzenlemeler netleştirilmeli ve uygulanabilirliği artırılmalıdır.

2. Denetim Mekanizmalarının Güçlendirilmesi: Yerel yönetimlerin taşkın yataklarındaki yapılaşmayı önlemek için daha etkin denetim yapması sağlanmalıdır.

3. Entegre Havza Yönetimi: Havzaların korunması için farklı kurumlar arasında etkin bir koordinasyon sağlanarak entegre havza yönetimi

stratejileri geliştirilmeli ve uygulanmalıdır.

4. Toplum Bilinçlendirme: Taşkın riskine karşı halkın bilinçlendirilmesi ve katılımı teşvik edilmelidir.

Sonuç olarak, havza ve taşkın yönetimindeki zorluklar, yalnızca çevresel sürdürülebilirlik açısından değil, aynı zamanda sosyal refah ve ekonomik istikrar açısından da ele alınması gereken kritik bir konudur. Bu alandaki bilimsel çalışmaların desteklenmesi ve uygulamaya yönelik çözümler geliştirilmesi, afet risklerinin azaltılmasında önemli bir rol oynayacaktır.

KAYNAKLAR

- Cosgun, T., Peker, İ. B., Sayin, B., Gülbaz, S., & Durgut, R. (2022). Assessment of flood event based on numerical models and legal statute: A case of Eşkinoz Stream in Istanbul, Turkey. *Arabian Journal of Geosciences*, 15(7), 585. <https://doi.org/10.1007/s12517-022-10026-5>.
- Kesim, D., Akın, Y., Yütük, H. B., Hacı, A., Peker, İ. B., & Gülbaz, S. (2024). 15 Mart 2023 tarihinde Şanlıurfa’da meydana gelen sel afetinin hidrolojik ve hidrolik modelleme ile incelenmesi. *XII. Ulusal Hidroloji Kongresi*, 458-465.
- Kirmencioğlu, 2015. *Türkiye’de Dere Yataklarına Müdahalelerin Taşkınlar Üzerindeki Etkilerinin Değerlendirilmesi*, Uzmanlık Tezi, T.C. Orman Ve Su İşleri Bakanlığı, Ankara.
- Kohn, M., (2022). "Watershed Health and What YOU Can Do About It" <https://www.accokeek.org/post/watershed-health-and-what-you-can-do-about-it>
- İSKİ, <https://iski.istanbul/kurumsal/hakimizda/su-kaynaklari/>



Ömerli Barajı Havzası Neden Korunmalı?*

Zeynep KARAMANLI - TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı

*"Su, özel yatırımcılar için son altyapı sınırır,"
diyor Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası'ndan
Johan Bastin. Trajik ki, su aynı zamanda doğanın ve
müştereklerin de son sınırır.
Maude Barlow*

İstanbul'un su temin sistemi açısından hayati bir öneme sahip olan Ömerli Barajı Havzası, doğal yapısıyla da bölgenin kritik su varlıklarından biridir. Yeraltı akiferleri ve dereleriyle birlikte mutlak koruma altında olması gereken bu havza, son yıllarda artan yapılaşma projeleri ve kirlilik tehlikesiyle karşı karşıyadır.

Havzada toplanan suyla birlikte Melen ve Sungurlu-İsaköy regülatörleri ile Darlık Barajı'ndan iletilen su da 1972 yılında hizmete alınan, yıllık 220 milyon m³ kapasiteli Ömerli Barajı üzerinden Ömerli İçme Suyu Arıtma Tesislerine aktarılarak arıtıldıktan sonra şehre verilmektedir. Anadolu Yakası'nın neredeyse tamamı ile Fatih ve Bakırköy'ün bir kısmının, Beşiktaş ve Sarıyer'in sahil kesimi ve Zeytinburnu ilçesinin su ihtiyacını karşılayan Ömerli İçme Suyu Arıtma Tesisleri, günlük toplam 2.050.000 m³ kapasitesiyle İstanbul'un mevcut en büyük su arıtma tesisidir. Bu tesis, 2023 yılında 482.553.558 m³ temiz su üreterek **şehrin su ihtiyacının yaklaşık yarısını karşılamıştır.**¹

Bu koşullar altında gerek havzanın doğal niteliğini korumak gerek su temini bakımından kendi kendine yetemez hale gelmiş İstanbul'u ve İstanbul halkını daha fazla riske atmamak için **Ömerli Barajı Havzası sınırları içinde yapılaşma kısıtlanmalı ve havzanın kirlilikten korunması için gereken tüm önlemler alınmalıdır.**

Havzanın izinsiz yapılaşmadan korunmasına yö-

nelik çalışmalar kapsamında, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi (İSKİ) tarafından Ömerli Havzası'nda 2023 yılında 78 adet yapının yıkılarak doğal alanların geri kazanılmasının sağlandığı raporlanmıştır. Bu yıkımlar mevcut sorunların giderilmesine yönelik önemli adımlar olmakla birlikte, havzanın korunması için bilimsel temelli bir planlama çerçevesinde uygun olmayan yapılaşmanın baştan engellenmesi esas olmalıdır.

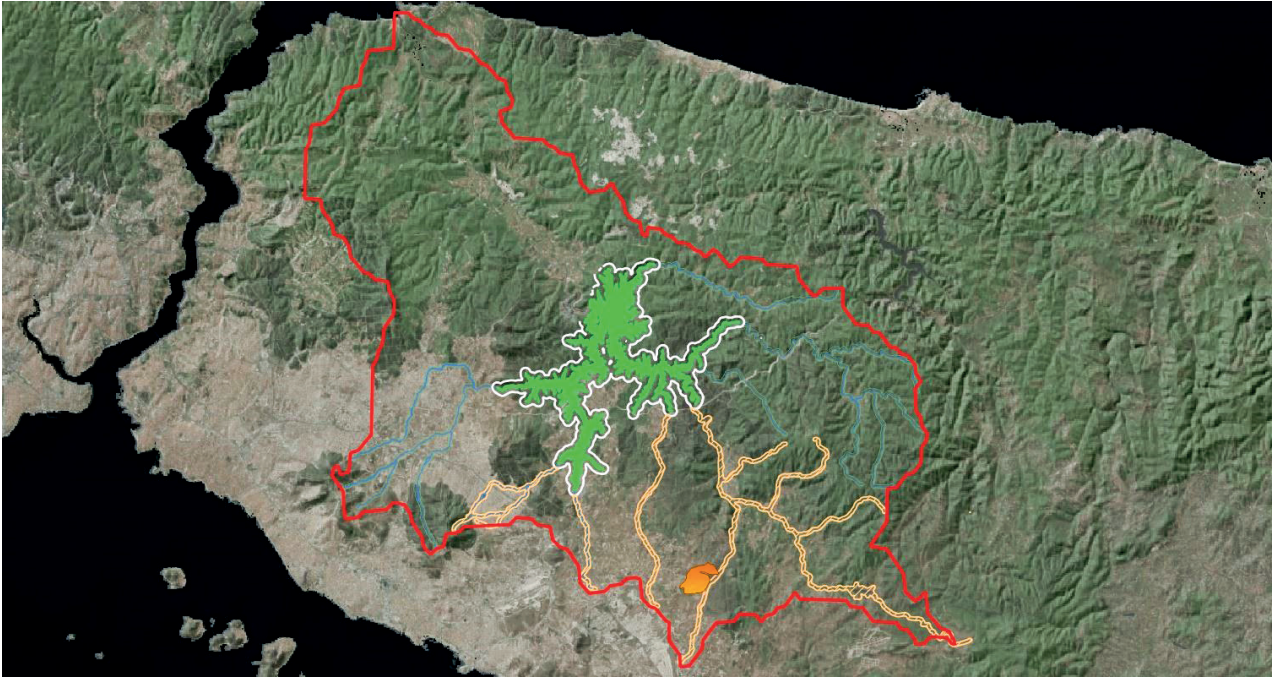
İçme-Kullanma Suyu Havzalarının Korunmasına Dair Yönetmelik uyarınca, içme-kullanma suyu temin edilen veya edilmesi planlanan yerüstü ve yeraltı suyu kaynaklarının korunması amacıyla her bir içme-kullanma suyu havzasının özellikleri dikkate alınarak bilimsel bir çalışma ile havza koruma planı hazırlanmalıdır. Ömerli Barajı Havzası Taslak Koruma Planı² İSKİ tarafından hazırlanarak Tarım ve Orman Bakanlığı'na sunulmuş, 26.04.2023 tarihinde Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından askıya çıkarılmış ancak halen onaylanmamıştır. Ömerli Barajı Taslak Havza Koruma Planı onay beklerken havza sınırları içinde yer alan çeşitli sanayi projelerine ilişkin çalışmalar devam devam etmektedir.

Ömerli Barajı uzun mesafeli koruma alanı içinde yer alan projelerden biri; Tuzla İlçesi, Tepeören Mahallesi 9135-9136 adalarda kurulması planlanan Biyoteknoloji İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (Bİ-OSB)'dir.

Hali hazırda tarım arazisi ve mera vasfında olan yaklaşık 250 hektarlık bu alan, 2009 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında "Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Kritik Öneme Sahip Alan" ve "Doğal ve Kırsal Karakteri Korunacak Alan" fonksiyonlarında kalmaktadır.

¹ İSKİ 2023 Faaliyet Raporu, sf. 98 https://iskiapi.iski.gov.tr/uploads/2023_Yili_Faaliyet_Raporu_24309dd9dd.pdf?_gl=1*1xtropc*_ga*MTc0ODcyOTIOMy4xNzI3NjI4MDIO*_ga_RDP0Z933YX*MTczNTE5ODIxMy41LjAuMTcz-NTE5ODIxMy4wLjAuMA Erişim Tarihi: 26.12.2024

² Ömerli Barajı Havzası Koruma Planı (taslak) <https://www.tarimorman.gov.tr/SYGM/Belgeler/havza%20koruma%20eylem%20planlari/ÖMERLİ%20BARAJ%20GÖLÜ%20HAVZASI%20KORUMA%20PLAN%20TASLAĞI.pdf> Erişim Tarihi: 26.12.2024



Şekil-1. Tuzla Biyoteknoloji İhtisas OSB'nin Ömerli Barajı Havzası içindeki konumu

Projenin nihai Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporunda belirtildiği üzere, kurulması planlanan ihtisas organize sanayi bölgesinde 160 sanayi kuruluşu, 200 KOBİ, 250 start-up'ın yer alması ve 20.000 insanın çalışması öngörülmüştür. Belirtilen alanda, biyoteknolojik ilaç, aşı, biyomedikal tıbbi ürün, biyoteknolojik tarım ilaçları, nitelikli ve tıbbi bitki ve tohum, biyoteknolojik kanser ilacı, biyolojik ham madde, antibiyotik, fonksiyonel gıda katkı maddesi, DNA izolasyon kiti, moloküler genetik kit, kemik tozu ve kemik grefti, biyosensör ürünler, biyoaktif protez, spinal implant, embriyo, antikör, pigment, insülin, hemofilin, terapötik protein, enzim, bakteri, hormon, plazminojen aktivatörü gibi ürünlerin üretilmesi ve otomasyon, metal son işlemler vb. akıllandırılmış sistemleri destekleyen üretimler planlanmaktadır.³

ÇED raporunda sayılan üretim prosesleri sonucunda atıksu, katı atık, tehlikeli ve özel atıklar ile baca gazı emisyonları ortaya çıkacaktır. ÇED Raporunda öngörülen atıksu arıtma tesisi ve atık yönetimine ilişkin önlemler alınsa dahi, bahse konu üretim süreçleri kompleks, ekosistem için

kalıcı ve toksik kirleticileri üreteceği için **ileri ve nitelikli arıtma prosesleri gerektirmektedir.**

Nitekim ÇED Raporunda bu durum "Proje kapsamında faaliyetten kaynaklanan atıksularda, prosesle kullanılacak olan kimyasalların ve bunların reaksiyon/parçalanma yan ürünlerinin bulunması beklenmekte olup, bu kimyasalların önemli bir kısmı sucul ekosistem açısından risk oluşturabilecek kimyasallardır. Bu nedenle İhtisas OSB bünyesinde faaliyet gösterecek tesislerin atıksularında "Yerüstü Su Kalitesi Yönetmeliği" Ek-5 Tablo-4 ve Tablo-5'te yer alan kimyasallardan herhangi birinin bulunması ihtimali söz konusu olduğunda ilgili tesisin ön arıtmasında aktif karbon, membran sistemleri, kimyasal oksidasyon gibi arıtma sistemleri bulunacak ve bu teknikler kullanılarak atıksuyunu arıtacaktır." ifadesiyle kabul edilmiştir. Ancak "Proje kapsamında farklı proseslerden gelen atıksular makro ve mikro kirleticiler (fiziko-kimyasal ve mikrobiyolojik, ağır metaller, farmasötikler, solventler vb.) içerebilirler. Bu tür kirleticileri atıksulardan gidermek ve kanalın deşarj edileceği alıcı ortama etkilerini minimuma indirmek için tesislerin ön arıtmasında aktif karbon, membran

³ Tuzla Biyoteknoloji Vadisi (İhtisas Organize Sanayi Bölgesi) Nihai ÇED Raporu <http://eced.csb.gov.tr/jsp/ek1/32978> Erişim Tarihi: 26.12.2024

sistemleri, kimyasal oksidasyon gibi arıtma sistemleri bulunacak, ardından OSB bünyesinde yer alacak merkezi atıksu arıtma tesisine verilecektir. Proje kapsamında ileri endüstriyel arıtma tesisi kurulumu bu aşamada planlanmamıştır.” denilerek bu konudaki sorumluluk, organize sanayi bölgesi katılımcısı olarak faaliyet gösterilecek firmalara yüklenmiştir.

Kaldı ki, yeterli arıtma işleminin yapıldığı varsayılsa bile gerek atıksu altyapısında oluşabilecek kaçak ve sızıntılar ile yağışla birlikte yüzey akışına geçebilecek baca gazı emisyonları gerekse de hammadde ve ürün depolaması ile yükleme-boşaltma, depolama esnasında oluşabilecek dökülme-saçılma durumunda kullanılan ve/veya üretilen **kimyasalların, biyolojik hammadde ve ürünlerin Ömerli Barajı’na, yani İstanbul’un su sistemine ulaşarak geri dönüşsüz zararlara yol açabileceği açıktır, kompleks ve kalıcı biyokimyasalların yaratacağı geri alınamaz etkiler göz ardı edilemez.**

Son yıllarda daha sık yaşadığımız ani ve şiddetli yağışlar dikkate alındığında, olası bir deprem durumunda veya OSB’lerde sıklıkla yaşanan kaçak deşarjların gerçekleşmesi halinde bu risklerin katlanacağı unutulmamalıdır. Öte yandan; üretim, depolama, nakliye faaliyeti yapılmasa dahi, havza sınırları içinde bu yoğunluktaki bir yapılaşmanın havzanın su toplama kapasitesini azaltacağı, kısa sürede havzanın ekosistemine zarar vereceği ve bu zararın onarılamayacağı aşıkardır.

Bu riskler ilgili kurumlarca bilinmekte olup gerek onay bekleyen Ömerli Barajı Taslak Havza Koruma Planında yer alan havza içinde organize sanayi bölgesi kurulmasına izin verilmeyeceği hükmü, gerekse de halihazırda yürürlükte olan İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliğinin 6.9.4. maddesinde⁴; uzun mesafeli koruma alanlarında yapılamayacağı belirtilen fonksiyonlar arasında *ilaç sentez fabrikaları, imalatında sanayi atıksuyu kaynaklanan kimyasal madde üretim tesisleri, zirai mücadele ilacı imal ve dolum yerleri, kimyevi madde depoları, metal kaplama, asitle yüzey temizleme gibi faaliyetlerin sayılmış olması da bunu kanıtlar niteliktedir.*

İlgili projenin Nihai ÇED Raporunda sayılan üretim konularının NACE kodlarına bakmak bile yürürlükteki İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliğine aykırılığı görmek açısından yeterli iken, projeden kaynaklanması olası atıksu karakterine ilişkin bilgiler de bu aykırılığı teyit etmektedir.

Planlanan OSB projesinin hayata geçmesi halinde, su ihtiyacının büyük bölümü yaklaşık 180 km uzaklıktaki Melen Çayından sağlanan İstanbul’un kendi su varlıklarından biri daha yara alacak, bu proje emsal gösterilerek başka benzer projelerin ve geri dönüşsüz bir yıkımın önü açılacaktır. Nitekim, Ömerli Havzası sınırları içinde başka OSB alanları için de girişimlerin başladığı bilinmektedir.

Yazıya konu projenin hayata geçirilerek Ömerli Havzası’nda geri dönüşsüz zararlara yol açmasını önlemek amacıyla, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından hazırlanan ve İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin 11.07.2024 tarih ve 996 sayılı kararı ile kesinleşen İstanbul İli, Tuzla İlçesi, Tepeören Mahallesi 9135-9136 no.lu Adalara İlişkin 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinin yürütmesinin durdurulması ve iptali istemi ile TMMOB Çevre Mühendisleri Odası tarafından dava açılmış olup hukuki süreç devam etmektedir. Aynı taleple başka meslek odası ve kurumlarca açılan davalar olduğu da bilinmektedir.

İklim değişikliğinin ortalama sıcaklıklar ve yağış rejimi üzerinde gittikçe artan şekilde etkili olacağını da göz önüne alarak, İstanbul’un su varlıklarının yapılaşma ve kirlilik baskısından korunması gerektiği açıktır. Bu amaçla, tüm havza koruma planları en kısa sürede bilimsel ve teknik gerekliliklere uygun olarak tamamlanmalı, başta Ömerli Havzası olmak üzere hazırlanan planlar, Tarım ve Orman Bakanlığınca vakit geçirilmeden onaylanmalı, istisnasız olarak ve ivedilikle uygulamaya geçirilmelidir. Ömerli Havzası uzun mesafeli koruma alanı içinde yapılaşma yoğunluğunu, trafiği ve kirlilik yükünü artıracak hiçbir faaliyete izin verilmemelidir. Tuzla Biyoteknoloji İhtisas OSB ve benzeri projelere derhal son verilerek havza, mutlak olarak koruma altına alınmalıdır.

** Bu yazı, TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından 16.07.2024 tarihinde yayınlanan Basın Açıklaması metninden yararlanılarak hazırlanmıştır.*

⁴ İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği <https://www.iski.gov.tr/web/assets/SayfalarDocs/Mevzuat%20ve%20Yönetmelikler/ISKI-ICMESUYU-HAVZALARI-YONETMELIGI-29092017.pdf> Erişim Tarihi: 26.12.2024

“Mimarlar Odası
Toplum Hizmetinde”

**BOĞAZ KÖPRÜSÜ
ÜZERİNE
MİMARLAR ODASI
GÖRÜŞÜ**

Bu kitap “Mimarlar Odası Boğaz Köprüsü” komitesince hazırlanmıştır. Komite üyelerine, bu arada görüş ve eleştirilerini veren ve Odamızın tertiplediği açık oturumlara katılan,

Prof. Gülten Kazgan
Dr. Necat Erder
Y. Mimar Şehirci Tuğrul Akçura
Y. İnş. Müh. Remzi Ülker
Doç. Dr. Turgut Cansever
Y. İnş. Müh. Erhan Karaesmer
Y. İnş. Müh. İlhan Tekeli Tarık Okyay

İst. İktisat Fakültesi
O.D.T.Ü. İdari İlimler Fak.
O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi
İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi
Mimarlar Odası
O.D.T.Ü. Müh. Fakültesi
O.D.T.Ü. Mimarlık Fak. Öğr.

değerli arkadaşlarımıza Odamız adına teşekkürlerimizi sunarız.
Mimarlar Odası Yönetim Kurulu

Okuyacağınız bu yazı 1969 yılında Mimarlar Odası'nca yayınlanmıştır. Güncele katkı sunması açısından dosyamıza eklenmiştir

ÖNSÖZ

Yaşadığımız çağın en belirgin niteliklerinden biri, Descartes düalizminin geçirdiği niceliksel evrimdir. Şöyle ki, evvelce insanın zekâ, ruh ve seziş alanına giren birçok eylemler, bugün, mekânda gelişen fizyolojik makinanın konusu olmuş, insan esprisinin büyük bir kısmı, meselâ elektronik hesap makinaları şeklinde madde âlemine geçmiştir. Bunun gibi, sibernetik ilminin gelişmesi, zekâ makinaları diyebileceğimiz çeşitli karar araçlarının uygulamaya girmesi ile sezişin ve ilhamın eylem alanı daralmakta, rastlantılar asgariye indirilmekte, yerine matematiksel bir belirlilik konabilmektedir.

İkinci Dünya Savaşı sonunda her yerde üzerine eğilinen az gelişmişliğin, kötü kaderin değil, bazı çevrelerde alınan, kendilerine göre iyi, bu ilkelerde alınan kötü kararların sonucu olduğu gerçeği, artık bilimsel bir aydınlığa kavuşmuştur. Bu yüzden ki, az gelişmişlikle mücadelede, kararların kişilerin dehası ile değil, belirli planlama teknikleri ile alınması, bazı ülkelerdeki uygulamaların başarısı ile de kanıtlanarak, bütün dünyada tek çözüm olmuştur.

Türkiye'de çağımızın gelişmiş plan ve karar tekniklerini uygulayacak yetişkin, tarafsız bir kadro vardır. Tarafsızlıklarına tahammül edilemeyen bu kadro, hemen tamamıyla, iş başlarından uzaklaştırılmış, kötü bir sübjektivizme dayanan kötü kararlar büyük bir kolaylıkla alınabilir olmuştur. Türkiye, bugünlerde bir yeni kötü kararın uygulanışına sahne olmak üzeredir. İlk bakışta önemi gözlerden kaçan, hatta konuya yabancı olanlarca sempatik karşılanması bile mümkün olan bu karar "İstanbul'da Boğazın iki yakasını bağlayan bir köprü" yapılmasıdır. Bir su ile ayrılmış, 2 milyonun üstünde nüfusu olan bir şehrin iki yakasının birleştirilmesi konusu, çok karmaşık teknik bir sorundur. Böyleyken köprünün teknik tartışması bir yana bırakılmakta ve konu bir politik sadakat sorunu haline getirilmektedir. Sorunun, "Boğaz köprüsüne taraftar mısınız, değil misiniz?" diye ortaya konması, ne kadar yanlış ele alındığının ürktücü bir kanıtıdır. Bugün bu sorunun, kuvvet sahipleri tarafından bir politik sadakat sorunu haline getirilmesi, tasarlanan çok büyük bir yatırımın akılcı yoldan müdafaasının yapılmaması yolunun açılması

ve böyle konularda akılcı yollar içinde düşünmeme alışkanlıklarının yaratılması, hiç şüphe yoktur ki, ülkenin sosyal ve ekonomik kalkınma çabalarının karşısında yer alan davranışlardır. Oysa Boğaz köprüsü:

En iyimser tahminlere göre 1,5 milyar (gayri resmi gerçekçi tahminlere göre 2,5-3 milyar TL.) gibi büyük bir para harcaması,

Bir metropoliten alan içinde çok karmaşık etkileri olabilecek bir bağlantı,

Fiziksel gerçekleştirilmesinden sonra geri dönülmez etkileri olacak bir yapı, nitelikleri ile, karar vermede çok titiz hareket edilmesi gereğini açıkça ortaya koymaktadır. Bu kararda yapılacak hata, dar milli sermayenin bir kere fena kullanılmasının ötesinde, bundan sonra İstanbul'un Türkiye içindeki konumunu ve İstanbul'un kendi şehirselleşme formunu, kamu zararına, değişmez bir şekilde etkileyecektir.

Mimarlar Odası, kimin tarafından ne gerekçeyle verildiği belli olmayan ve tartışmasından titizlikle kaçınılan bu kararı, çağımızın bilimsel şüphecililiği ile karşılamış, bu konuda uzmanların görüşlerini kamuoyuna duyurmak istemiştir. İstanbul'da tertiplenen açık oturuma, sorumlu idarelerden davet edilen teknisyenler, Bakanlıklarınca müsaade verilmediğinden, katılamamışlar, buna mukabil Üniversiteler mensupları konuyu kendi ihtisasları içine giren yönleri ile incelemişlerdir.

Gerek İstanbul'da Mimarlar Odasının gerekse Ankara'da Ortadoğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesinin tertiplemediği açık oturumlarda, konuşmacı ve tartışmacılarca ileri sürülen görüşler, konularına göre ayrılarak aşağıda özetlenmektedir.

I-BÖLGE VE ŞEHİR PLÂNCILIĞI AÇISINDAN BOĞAZ KÖPRÜSÜ

İstanbul, halen 2 milyonu aşan nüfusu ile Türkiye'nin en büyük ticaret ve sanayi şehridir. Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye'nin bir ucunda bulunduğundan gelişmekte olan sanayiinin ürünlerini çoğunlukla Anadolu ya sevk etmektedir. Buna mukabil şehir nüfusunun % 75-80'i Boğazın batısında, % 20-25'i doğusunda yaşamakta, tarihi şehir merkezi batı yakasında bulunmaktadır. Şehir içinde yerleşim ve ulaşım son derece düzensiz olup, büyük bir nüfus gecekondularda yaşamakta, toplu taşıma sistemlerinin yetersizliği yüzünden gelişmiş bir dolmuş sistemi yolların kapasitesini doldurmakta, ulaşım son derece yavaş, sıkıntılı ve topluma maliyet açısından pahalı olmaktadır. Yakın bir gelecek-

te nüfusunun 4-5 milyona çıkacağı düşünülürse, İstanbul'un gelişmesini kendi haline bırakmanın, ya da bugünkü gelişme eğilimlerini teşvik etmenin ne büyük yerleşme ve ulaşım problemleri doğuracağını kestirmek güç değildir.

Bu düşüncelerle, bugüne kadar yapılan bütün şehircilik çalışmalarında, Marmara Bölge plânlamasında, İstanbul'un, doğuya doğru çok merkezli veya lineer gelişmiş bir büyük şehir olması öngörülmüştür. Böyle bir gelişme derece derece esas tüketim pazarı olan Anadolu'ya açık, endüstri cazibe merkezleri etrafında küçük iskân ve hizmet toplulukları yoluyla, gerek mal ulaşımında, gerekse ev-iş deplasmanları toplam maliyetinde minimumu sağlayabilecektir.

Arazi kullanma ve ulaşım sistemlerinin karşılıklı etkileri açık olarak bilindiğinden, arazi kullanma kabullerinden bağımsız bir şehir ulaşım sistemi düşünmek mümkün olmadığı gibi, tasarlanacak herhangi bir ulaşım tesisinin arazi kullanmaya ve şehir gelişmesine etkilerini düşünmemek de kabil değildir.

Şehir arazi kullanma ve ulaşım plânlamasında en önemli etken deplasman maliyetleri tutarıdır. Estetik, sosyolojik ve sağlıkla ilgili koşullar gerçekleşmek şartıyla, yerleşmeler ve ulaşım tesisleri yönünden şehrin ilerde alması arzulan şekil, mal ve insan hareketleri toplam maliyetini minimum kılan şekildir. Bu durumda, demiryolu, metro ve kabilse deniz-yolu taşımaları, özel karayolu taşımasına nazaran çok ucuz olduklarından, bilhassa gelişmekte olan ülkelerde, büyük şehrin hâkim ulaşım sistemini teşkil edeceklerdir.

Boğaz köprüsü projesine bu açıdan baktığımız zaman şu gerçeklerle karşılaşırız:

1- Proje, İstanbul şehirleşmesinden, hatta İstanbul şehrinde tamamen bağımsız ele alınmıştır. Yani, "İstanbul'da ilerde ne gibi bir gelişme olması arzu ediliyor, nerelerde ne endüstri ve iskân bölgeleri kurulacak, buralarda ne kadar nüfus yaşayacak, hizmet ilişkileri nasıl olacak, bu nüfus nereden nereye hangi deplasmanları yapacak, şehirleşme oranı çok yüksek olan Türkiye'nin en fazla sanayi gelişmesi beklenen bu şehirde nereden gelen, ne miktarda hammadde ile ne miktar mamûl madde üretilecek, nereye sevk edilecek? v.b." gibi sorular sorulmamış, bunlara cevap aranmamış, dolayısıyla Köprü, plânlama tekniği yönünden, İstanbul mekânına oturmamıştır.

2- Yukarıda sözü edildiği gibi, ulaşım tesislerinin şehir gelişmesine etkilerini düşünmek zorunluluğu vardır. Yeni bir yolun civarında yeni yerleşmeler

doğurduğu, ana merkezle irtibatın kolaylaşması halinde, büyümenin ana merkezden kopmayarak bu merkez etrafında yer aldığı bilinmektedir.

İstanbul çevre yolu ve Boğaz Köprüsü projesinde bu etki düşünülmemiştir. Şehrin tıkanıp felce uğramamasının yegâne yolu olan çok merkezli doğruya doğru yayılmış şehrin gerçekleşebilmesi için, Boğaz köprüsünün yapılmamasını bir plânlama aracı olarak kullanmak gerekirken, arzulan gelişmeyi önleyecek, şehrin merkez de yoğunlaşmasını ve kuzeye doğru gelişmesini teşvik edecek bir proje tam bir sorumsuzlukla uygulanmak istenmektedir. Aslında, projenin yerleşmeler yönünden etkisinin matematiksel analiz metodları ile simülasyon teknikleri ile araştırılması gerekirdi. Bunlar yapılmamıştır, ancak yolun arzulan gelişmeyi önleyeceği, şöyle neden-sonuç bir yaklaşımla açıklanabilir :

Şehrin doğu yakasında meydana gelecek gelişme, batı yakası ile temas kurma kolaylığı artacağından, kendine yeterli olmayacak, şehir tek merkezliliğini muhafaza ederek doğu kesiminde bir yayılma gösterecektir. Bu halde doğu yakasındaki gelişme sahte bir desantralizasyon olacaktır. Şehrin esas merkezi ile temas kurma sıklığı düşmeyecek, doğudaki yayılma, köprü ve yolun verdiği zaman mesafesi imkânları içinde İstanbul'un bugünkü konumunun çok yakınında gerçekleşecektir. İstanbul'un tek merkezli olması devam edecektir. Eğer şehrin desantralize edilmesi, şehir formu bakımından uygun görülüyorsa, ki böyle olduğu ifade ediliyor, yukarıda söylendiği gibi, belirli bir süre için boğaz geçişindeki tıkanıklığı bir plânlama âleti olarak kullanmak kabildir. Köprünün yapılması ise böyle bir plânlama âletinin kaldırılması, plânlama imkânının yok olması veya çok pahalı bir hale gelmesi demek olabilir.

Diğer taraftan köprünün yapılması İstanbul'da zaman-mesafe diyagramlarının şekil değiştirmesi demektir, bu halde, Boğazın köprünün kuzeyinde kalan sahalarında önemli şehrsel gelişmeler beklenir. Bu gelişmenin, önemli estetik sakıncaları vardır, ayrıca, İstanbul'da dinlenme alanları plânlamasında önemli sorunlar ortaya çıkarır.

Boğaz köprüsü gibi geriye dönülmez bir kararın sonucunda, insan ve mal ulaşımında sürekli olarak yüksek bedeller, bir seviyeden sonra tıkanıklık ve yoğun bir bölgede ulaşım arterleri tesis etmenin fevkalade yüksek maliyetleri ile karşı karşıya kalınacağından şüphe edilmemelidir.

3- Köprünün şehrin olumlu gelişmesini önlemesi

sonucu, tek merkezli şehrin kuzeye doğru büyümesi ile yakın gelecekte kuzeye doğru gelişmiş bölgelerin birbiri ile bağlantısı, yani yeni köprü ve çevre yolları zorunluluğu ortaya çıkacaktır. Köprüler tuzağı denen konu budur. Yani, coğrafya ve topoğrafya bakımından olumlu bir gelişmeye son derece müsait olan İstanbul şehri, kendi elimizle, bugün değiştirilmek için büyük külfetlere girilen, Avrupa'nın eski tek merkezli soğan biçimi şehirleri haline getirecek, radyal akslar açma- nın, köprüler ve çevre yolları yapmanın, merkezde artan talebi karşılamak üzere alçak kat irtifalı binaları yıkarak (yani milli serveti heba ederek) yüksek binalar inşa etmenin kısır döngüsüne düşülecektir.

4- Köprü'nün şehir trafiği üzerine etkisi de olumsuz olacaktır :

a. Şehri yoğunlaştırıcı bir etken olduğu için merkeze olan yolculukları arttıracaktır.

b. Otomobil ulaşımını teşvik ettiği için şehir içindeki otomobilli dolaşım sayısını arttıracaktır.

c. Çevre yollarına giriş sağlayan arterlerde bugün mevcut olana ek bir talep yaratacağından, büyük sıkışıklıklar doğuracaktır.

d. Ülke kaynaklarının sınırlılığı yüzünden doğal olarak metro inşasını ileri tarihlere atacak, trafiğin düzenlenmesinin bu en belli başlı şartından da uzun bir süre şehri mahrum edecektir.

II ÜLKE EKONOMİSİ AÇISINDAN BOĞAZ KÖPRÜSÜ

Az gelişmiş ülkelerin kalkınmalarını sağlamak yolunda karşılaştıkları sayısız güçlüklerin başında, iç ve dış para cinsinden yatırım sermayesi darlığı gelmektedir. Bu yüzdendir ki bu ülkeler dar kaynaklarını büyük bir titizlikle, üretken niteliği en fazla olan projelere yöneltmek zorundadırlar. Birinci Beş Yıllık Plân tatbikatından da görüldüğü üzere, her yerde olduğu gibi Türkiye'de de hasıla-sermaye oranı cinsinden ifade edilen hortalama sanayi verimliliği, ulaşım sektörü verimliliğinden iki misli fazladır. Ulaşım sektörü içinde yapılan bir etüd ise karayolu ulaştırmacılığının, kullandığı sermayeye nazaran verimin, ortalama ulaşım sektörü veriminden düşük olduğunu göstermektedir. Bu durumda ulaşım hizmetlerine, kalkınmanın dar boğazı olmadığı sürece, mübalâğalı yatırımlar yapmanın sanayi yatırımlarından, yani kalkınma hızından fedakârlık olduğu ortaya çıkar.

Şehir ulaşım hizmetlerine bu açıdan baktığımız

zaman, ulaşım yatırımlarının, ancak, sanayi gelişmesini kamçılacağı, şehir ulaşım masraflarında önemli bir azalma sağladığı veya şehrin arzulan arazi kullanma durumunun gerçekleşmesinde bir plânlama âleti olduğu zaman müdafaa edilebileceğini görürüz.

Yukarıda sözü edildiği gibi Boğaz köprüsü projesi bu üç özellikten de mahrumdur. Şehir merkezi yoğunluğunu ve şehrin kuzeye doğru gelişme hızını arttıracak niteliği dolayısıyla, doğruya doğru müsait yerleşme ve ulaşım şartları olan yeni endüstriyi teşvik değil, batıdaki mevcut endüstrinin gayri müsait bir bölgede zorla yaşatılmasını teşvik etmektedir. Bunun gibi, ulaşım masraflarını da, hem Anadolu'ya mal naklinde fazla kilometre, hem şehir içi trafiğini yoğunlaştırma, hem de topluma maliyeti daha ucuz olan demiryolu ve denizyolu sistemlerini köreltecek bir karayolu sistemi koyması nedenleri ile arttırmaktadır. Boğaz Köprüsü projesinin ülkenin bugünkü ve yarınki dış ödeme dengesi bakımından olumsuz etkileri ise çok barizdir. Bilindiği gibi gerek Boğaz Köprüsü gerekse çevre yolu üzerindeki Haliç Köprüsü'nün projeleri, inşaat ve kontrollük hatta bakım hizmetlerine kadar hemen hemen bütün ödemeleri döviz cinsindendir. Çevre yolları üstündeki kavşak köprülerinin ödemelerinin büyük bir kısmı, yol inşaatında kullanılacak makinalar, büyük döviz harcamaları gerektirecektir. Özetle diyebiliriz ki Boğaz Köprüsü projesi bugün Türkiye'de söz konusu olabilen projeler içinde döviz oranı en yüksek projedir. Buna mukabil projenin ürettiği hizmet de aslında, taşıt, lastik, yağ ve akaryakıt cinsinden bir döviz harcamasıdır. Gelişmekte olan ülkeler dış ödeme dengelerindeki sürekli açığı kapatabilmek için bugünkü döviz borçlanmalarını, ancak ilerde ihracat malları üretebilecek, hiç değilse ithalatı azaltacak projeler için yapmak zorundadırlar. Halbuki Boğaz Köprüsü projesi, yüksek döviz maliyetine rağmen ihracat malları üretmek veya ithal mallarını azaltmak şöyle dur sun dış ülkelere sürekli bir döviz transferi konusu olmaktadır.

Türkiye'de yüzde yüz milli bir otomobil ve petrol sanayii gelişmeden veyahut bu sanayii geliştirmek amacına yönelmeden, Boğaz Köprüsü gibi karayolu taşıtları harcamalarını artıracak projeler, dış endüstrileri kamçulamak, onlara pazar sağlamak, Türkiye'nin kendi taşıt ve petrol endüstrisinin kurulmasını geciktirmek ve Türk ekonomisini sürekli döviz açıklarına, yani dış ekonomilerin uyduluğuna

mahkûm etmek demektir. Türkiye’de dövizin gölge fiyatının karaborsa ya da resmi kurunun 2-3 katı olduğu, Boğaz köprüsünde üretilen hizmetin ihraç imkânı yaratmayıp ithalâtı arttırıcı niteliği düşünülürse, bu projenin toplumsal maliyetinin ne kadar yüksek olduğu ortaya çıkar. Boğaz Köprüsü projesinin ekonomik ve sosyal maliyetini daha iyi tasavvur edebilmek için, 2,5-3 milyar lira ile 1 milyon ton yıllık kapasiteli demir-çelik tesisleri kurulabileceğini veya 600.000 insanın mesken davasının, yani Ankara’nın tüm gecekondu sorununun çözülebileceğini, ya da Türkiye’nin bütün köylerinin içme suyuna kavuşturulabileceğini söyleyebiliriz.

Boğaz Köprüsünün müdafaası yapılırken araba vapuru seferlerinin talebi karşılamadığı ve çok beklediği söylenmektedir. Bu konunun açıklanmasına sonraki bölüme bırakarak iki hususa değinelim:

1- Boğaz Köprüsü propagandasının şiddetlendirildiği son aylarda araba vapurları seferlerinde bugüne kadar görülmemiş bir aksaklık başlamıştır. Birçok araba vapurunun talebin az olduğu kış aylarında servise hazır bekletilmesine karşılık, en fazla talep olan yaz aylarında boya, bakım gerekçeleri ile hizmetten çekildiği, araba vapurlarına giriş çıkışta nizamın sağlanmayarak ortalama seyir sürelerinin uzatıldığı görülmektedir. Denizcilik Bankasının birkaç yıldan beri ferri yaptırmak, iskeleleri genişletmek talepleri de reddedilmektedir.

2- 1959-1967 döneminde araba vapurları ile Boğaz geçişi 2,5 katı kadar bir artış göstermiştir. Bu artışın nedeni arandığı zaman ne milli gelir, ne sanayi, ne dış ticaret ve ne de nüfus değişkenlerinin bu artışı izah edildiği görülür. Bu dönemde milli gelir artışı % 50, İstanbul bölgesinde sanayi üretimi artışı % 80, bütün Türkiye’de tarımsal üretim artışı % 25, ithalat ihracat artışı ise % 50 mertebesinde. Bu 2,5 katı artışı izah eden tek değişken Türkiye ve İstanbul’daki motorlu taşıt sayısıdır. Bu sayıda 2,5 katı bir artış olmuştur. Yani 1950’den beri Türkiye ulaşım politikasında demiryolu ve denizyolu ulaşımı aleyhine toplumsal maliyeti çok daha yüksek olan karayolu ulaştırmacılığına öncelik verilmesinden doğan bir olayla karşı karşıyayız demektir. 1959-1967 döneminde deniz yolları iç hatlarındaki aylık ortalama yük trafiği 25 bin tondan 10 bin tona, yolcu sayısı 93 binden 65 bine, gemi sayısı 28 den 21 e düşmüş, yani denizyolu ulaşımında karayolu ile rekabet edecek esneklik sağlayıcı tedbirler alınmadığı için karayolu ulaşımı artan hizmet talebini

karşılamaktan başka diğer ulaşım sistemlerinden hizmet çekmiştir.

Bu yanlış politikadan bir noktada dönüleceği beklenirken, aksine her gün çok pahalı yatırımlarla bu politika sürdürmek ve daha belirgin hale getirilmek istenmektedir.

Ulaşım hizmetinin ekonomik anlamı üretimin mekân ve zaman içindeki değerinin artırılmasıdır. İstanbul’da Boğaz geçişi trafiğinin % 60’i binek otomobildir. Yani üretimle ilişkisi pek az olan tüketim trafiğidir. Boğaz köprüsü projesi özellikle bu lüks trafiğine hizmet edecek ve bunu arttıracaktır.

Özetle, araba vapurları, hizmeti karşılamıyor demek aslında gerçeğe uygun olmadığı gibi, Boğaz köprüsü projesinin getirdiği hizmet de üretimi değil, İstanbul’da ülke ortalamasına nazaran çok büyük bir refahı temsil eden bir azınlığın tüketim imkânlarını arttırmaktan başka bir şey değildir.

Yukarıda sözü edilen ekonomik özellikler devlet plânının “dengeli kalkınma” ilkesine nasıl karşı ise bu son özellik de plânın “gelir bölüşümünü adilleştirme” ilkesine karşı bulunmaktadır.

Boğaz köprüsü projesinin gelir bölüşümünü yüksek gelirli binek otomobili sahipleri ile beraber yine yüksek gelir zümresini temsil eden arazi sahipleri lehine değiştireceğini de kaydetmek lâzımdır.

Bugün İstanbul’da, bundan evvelki imar faaliyetlerinde olduğu gibi, pusuda bekleyen istimlak ortaklıklarının varlığından şüphe edilmemektedir. Bunlar Köprü ve Çevre yolları dolayısı ile yapılacak istimlakleri, rayiç bedellerinin çok üstüne maletmenin hazırlığı içindedirler.

Arazi üzerinde, istimlakler dışında, civar arazilerin kıymetlenmesi dolayısı ile, bir de spekülasyon konusu vardır. Projenin değerlendireceği arazinin sahibi olanlar, bu araziye çok yüksek fiyatlarla kamuya satmak suretiyle üretim sonucu olmayan kazançlar sağlayacaklardır. Projenin tek merkezli şehri korumak, geliştirmek ve yoğunluğunu arttırmak niteliği de şehir merkezinde yeni arazi spekülasyonu konuları doğuracaktır. Bu spekülasyonun tutarı en muhafazakâr hesaplarla 50-60 milyar liradır.

Arazi spekülasyonunun ekonomik anlamı, kamunun bir azınlığa servet transfer etmesidir. Proje bu transferi bütçe yoluyla hazırlamaktadır. Yani vatandaşın ödediği vergi, öyle bir mekanizma içine düşürülüyor ki, sonunda zaten zengin bir azınlık, vatandaşın pek büyük yeni servetler edinmek imkânını buluyor.

Boğaz köprüsü projesi, plân tekniğine, plân felsefesine ve plânın hedeflerine aykırı olarak 2. Beş Yıllık Plânda yer almış olmasına rağmen ödenekler bakımından plânla tutarlılığı sağlanamamıştır, Şöyle ki:

Plânda karayolu sektörüne ayrılan 12.2 milyar TL. dan büyük bir kısmı montaj sanayiine kaymakta ve karayolu yatırımı için 6 milyar TL. civarında bir yatırım imkânı kalmaktadır. Bu ödenek yürürlükteki karayolu programlarını güçlükle karşılayabilmektedir. Boğaz köprüsü projesinin bağlantı yolları yapılmazsa, yani tam kapasitesini kullanmaktan fedakârlık edilirse, 2,5-3 milyar, bağlantı yolları ile beraber 5 milyar TL. civarında maliyeti vardır. Görülüyor ki, 1973 yılına kadar, plân döneminde, bitirileceği söylenen projenin ödeneği plânda ayrılmamıştır. Bu durumda akla şunlar gelir :

1- Karayolları idaresine ayrılan bütün ödeneği Boğaz Köprüsü Projesine aktarmak.

Bu çözüm Karayolları teşkilâtının cari harcamaları, ihaleye bağlı işler ve politik yönden imkânsızdır.

2- Plânın başka sektörlerinden ödenek aktarmak.

Bu çözüm, 1. Beş Yıllık Plân devresinde gerçekleşmeyen, 2. Plân devresinde gerçekleşebileceğine dair hiç bir işaret olmayan % 7 kalkınma hızından peşinen vazgeçmek demektir. Ayrıca plânda kamu harcamaları çok belirli olduğundan, görünen bütçeler içinden bu kadar büyük bir tutarı sağlamak imkânsızdır.

3- Dış borçlanma.

Boğaz köprüsü finansmanı için ilgililerin en güvindikleri kaynak dış borçlanma gibi görünmektedir. Filhakika Batı ekonomilerinin bugünlerde geçirdiği bunalım bu ekonomilere yeni pazarlar açabil meyi şiddetle arzu ettirecektir. Ancak, başta Amerika olmak üzere birçok ülkelerin paralarının geçirdiği sarsıntı, faiz hadlerinin devamlı yükseltilmesi, bu projenin finansmanının sözü geçen ekonomilere kıyasla küçüklüğüne rağmen, birtakım tereddütlere sebep olabilecektir. Uluslararası kredi müesseselerinin kredi verirken, projenin toplum ve müteşebbis yönünden verimliliğini, döviz geri ödeme kapasitesini ciddiyetle etüd ettikleri bilinmektedir. Bu durumda Boğaz köprüsü gibi rantabl olmayan bir proje için özerk kredi müesseselerinin çok yüksek faizli de olsa, kredi vermeleri şansı pek az görünmektedir.

Geriye sadece, evvelce yardım adı altında verilen ve bu ülkelerin kamuoyunda tepki yaratması sonucu adına kredi denilen devletten devlete politik aktar-

malar kalmaktadır. Bu çeşit kredilerin politik pahasının çok ağır olduğu ise Türkiye’de bütün aydınların bildiği bir gerçektir.

Ayrıca bugün Türkiye’de başlanmış ve döviz darlığı dolayısı ile tamamlanıp işletmeye açılmayan, Boğaz Köprüsü projesine nazaran çok daha verimli başka projeler vardır. En ağır şartlarda sağlanan bir kredinin bu projeleri tamamlamaya yöneltilmesi, en basit aklın ve yurt sevgisinin gereğidir.

4- İnşaatın bitim tarihinin ileriye atılması.

Boğaz Köprüsü projesinin her şeye rağmen başlatılmasında ısrar edilirse, tek çözüm, pahalı krediler aranması ile birlikte, inşaat süresinin de uzatılarak yıllık ödemeleri, bütçelerin tahammül edebileceği seviyeye indirmeye çalışmak olacaktır. Bunun ekonomik anlamı, yapım maliyetine eklenen inşaat süresi faizlerinin artmasıdır. Teknik bakımdan 4 yılda bitirilebilecek bir projeyi, 4 yıl yerine yarı yarıya yıllık ödeneklerle 8 yılda bitirmek, başka bir deyişle, işletmeye giriş tarihi belli bir projeye gerektiğinden 4 yıl önce başlamak, Türkiye’de sermayenin fırsat maliyetini % 15 kabul edersek, faiz farkından dolayı inşaatı % 40 pahalıya mal etmek demektir. Boğaz köprüsü projesinin yan arterlerle birlikte 5 milyar TL, tahmin edilen maliyeti, 4 yıl inşaat süresine göre işletme başında 6.34 milyara varacakken, 8 yıllık bir inşaat programı bu maliyeti 8.75 milyara çıkaracaktır. Yani, projeye başlamış görünmek için, imkânların ötesinde bir program uygulamasının ekonomik pahası 2.4 milyar TL’dir.

Özetlersek, Boğaz köprüsü projesinin Türkiye’nin bugünkü koşullarında, ülke ekonomisi açısından hiç bir rasyoneli olmadığı gibi, mali bakımdan da gerçekleşmesi aşırı fedakârlıklara bağlıdır.

III PROJE EKONOMİSİ YÖNÜNDEN BOĞAZ KÖPRÜSÜ

Proje ekonomisi deyimiyile anlatılmak istenen şey:

Sözü geçen projenin aynı hizmeti gören mümkün diğer projelerden daha iyi bir proje olduğunun ispatlanması;

Bu en iyi projenin, belirli rantabilite kriterlerine göre, değerlendirilecek ekonomik müdafaasının yapılmasıdır.

Bir şehir ulaşım projesinin proje ekonomisi yönünden analizine girişmeden önce şehir dokusu içinde bu projenin yerinin ve etkilerinin belirtilmiş bulunması, bu etkilerin arzu edilir olması, yani projenin şehir plânı ile entegre edilmesi gereğinden

yukarda söz edilmişti. Bundan sonra, bu proje yatırımının, ülkenin içinde bulunduğu dönemin sosyal ve ekonomik hedefleri ile tutarlı olduğunun ispatlanması ve ülke plânında bu yatırıma ait fonun ayrılmış olması gereği de kaydedilmişti. Bu iki aşamadan sonra, Proje seviyesinde en iyi varyantın aranmasına girilir ve çeşitli çözümler kıyaslanarak en iyi çözüm seçilir. Boğaz Köprüsü projesinde bu prosesin ilk iki safhası yerine getirilmediği gibi üçüncüsü de ihmal edilmiştir. Kısaca bir daha özetlersek:

a. İstanbul şehrinde, Boğazın iki yakasını, herhangi bir ulaşım sistemi ile şimdikinden daha çok taşımaya imkân verecek bir tarz da, bağlamanın şehir gelişmesi yönünden gereği ispatlanmıştır.

b. Ülke plânı seviyesinde plânın sosyal ve ekonomik hedeflerinden, diğer sektörlerdeki yatırımlardan fedakârlık etmeden, eldeki finansman olanakları içinde böyle bir projenin yatırım tutarlarının sağlanabileceği, ve sosyal sonuçlarının arzu edilir olduğu gösterilememiştir...

c. Boğaz köprüsü projesinin aynı veya benzer hizmeti gören diğer çözümlerden daha elverişli olduğu gösterilmemiştir.

Filhakika eğer Boğaz geçişi hizmetlerinde bir sıklık, bir darlık varsa ve bunun rahatlatılması gereği ispat edilmiş ise ilk yapılacak iş, bugünkü durumdan itibaren kademe kademe cüretkâr, değişik kapasite ve konsepsiyonlarda muhtelif projelerin analizinin yapılması idi. Böyle bir analiz, önce ucuz ve basit tedbirlerle çözüm sağlanıp sağlanamayacağını ve daha pahalı çözümlerin hangi zamanda ve hangi sırayla gerçekleştirilmesinin uygun olacağını ortaya koyacaktı..

Boğaz geçişinin bugün bilinen en ucuz çözüm yolu, araba vapuru işletmesinin gelişmesi ve ıslahıdır. Dolayısıyla proje analizi seviyesinde Boğaz geçişi probleminin etüdüne, bu, “araba vapurları ile geçiş” projesi ile başlanmalıydı. Bu konuda elde somut bir örnek de bulunmaktadır. Boğaz Köprüsü projesini tavsiye eden De Leuw, Cather raporunun hazırlandığı 1956 yılında, mevcut araba vapuru seferlerinin yetersizliği dolayısıyla 1960 yılından itibaren köprünün zaruri olabileceği belirtiliyordu. Halbuki o tarihte yıllık bir milyon taşıt olan geçiş talebi bugün 3-4 milyona çıktığı halde % 50 kârlı bir araba vapuru işletmesi ile ve çok küçük yatırımlarla hizmet halen görülmektedir.

Türkiye’de tarım dışı sektörde sermayenin yıllık ortalama verimi % 25dir. En muhafazakâr kabul

% 15 desek ve Boğaz Köprüsü projesinin maliyetini şehir içi arterleri maliyetini bir an için dahil etmeyecek 3 milyar TL. kabul etsek, projenin bir yıl geç yapılabilmesinin Türk ekonomisine katkısı en az 450 milyon TL. olarak bulunur.

Bir araba vapurunun maliyeti 10 milyon TL’dir. Takriben 100 milyon TL’lik bir araba vapuru; 10 milyon TL’lik iskele, ve 40-50 milyon TL’lik meydan ve yaklaşım yolları yatırımı ile halihazır taşıma kapasitesini iki katı arttırmak, yani takriben 10 yıl süre ile Boğaz geçişini sağlamak mümkün olur. 10 yıl sonunda bu araba vapurlarının ve yapılan iskele, meydan ve yolların değeri sıfır farz edilse bile (aslında gemiler ömrünün % 30-40 nı, inşaatlar % 10-20 sini tüketmiştir) 150 milyon TL’lik bir harcama ile, 3 milyar TL’lik bir harcamayı 10 yıl ötelemek mümkün oluyor demektir. 3 milyar TL’nin 10 yıllık mürekkep faizi 10,5 milyar TL’dir. Bu demektir ki, Denizcilik Bankasının araba vapuru işletmesinden elde edeceği % 50 oranındaki önemli kârı ihmal bile etsek, toplum yönünden, 150 milyon TL. harcayarak 10,5 milyar TL.. tasarruf etmek kolayca mümkün olurdu.

Ne kadar yüksek rantabilite olduğu ilk bakışta görülen bu alternatif çözümün ele alınmaması proje analiz tekniği yönünden hiçbir suretle mazur görülebilecek bir şey değildir. Yalnız bu noktadan bile bakılsa, Boğaz köprüsü projesinin ne teknisyenler, ne kredi kurumları, ne de kamu oyunca kabul edilebileceği açıkça ortadadır.

Boğaz köprüsü projesi böyle ilk akla gelen en ucuz çözümlerle kıyaslanmadığı gibi, aynı derecede cüretkâr diğer projelerle, meselâ hem karayolu taşıtlarına, hem de demiryoluna hizmet edecek bir tünel projesi ile de kıyaslanmamıştır.

Projenin Avrupa-Asya bağlantısı olduğu iftiharla söylenmektedir. Oysa böyle kıtalararası uzun mesafe ulaşımında demiryolu fiyatlarının karayolundan en az 2-3 katı ucuz olduğu bilinir. O halde eğer bir kıtalar

arası bağlantı gerekiyorsa, bunun önce demiryolu bağlantısı olması icap ettiği aşîkârdır. Yenikapı-Harem arasındaki bir karayolu-demiryolu tünelinin 800 milyon ile 1 milyar TL. arasında inşa edebileceği konusunda ön etütler vardır. Tünelin yeri gerek mal gerekse yolcu arzu hatlarına uygun olduğundan, şehircilik bakımından sakıncaları yoksa, ulaşım masraflarında büyük ekonomi sağlayacağı açıktır. Boğaz köprüsü projesine karar verirken bu konuda hiç düşünülmemiş, ne şehircilik, ne proje ekonomisi

yönünden kıyaslamalar yapılmıştır. Hem 1956 De Leuw Cather raporunun, hem de 1967 Karayolları Genel Müdürlüğü raporunun, bu ve bunun gibi diğer varyantları münakaşa etmemiş olması, Boğaz köprüsü projesinin böyle kıyaslamalara tahammülü olmadığını peşinen kabul edildiğini pek açık bir şekilde göstermektedir. d Aynı hizmeti gören başka projelerden daha az verimli, daha masraflı olmasına rağmen, proje bu haliyle gene de rantabl mıdır? Bu konuyu bugüne kadar bu konuda yapılmış etütlerin eleştirilmesiyle aydınlatmaya çalışacağız. Bu etütlerin hepsinde müşterek olan taraf, Boğaz köprüsünü Türk ekonomisinden, İstanbul şehrinde ve mümkün diğer çözümlerden müstakil bir emrivaki şeklinde almış ve kârlılığını araştırmış olmalarıdır.

De Leuw Cather firmasının 1956 yılında yaptığı etüd, yukarıdan beri özetlenen genel proje analizi teknolojisinden yoksun olmak bir yana, tek proje etüdü yönünden de çok noksan ve kusurlu idi:

1- Projenin elverişlilik ölçüsü olarak kullandığı mali analiz kriteri gereği, projenin sahibi bir özel müteşebbismiş gibi, geçiş ücretinden sağlanacak paralarla, borç taksiti, bakım ve işletme giderlerinin karşılanmasını düşünüyor, hangi yıldan itibaren kâra geçileceğini araştırıyordu.

Bu görüş hudutsuz mali kaynakların varlığı ve belirlir bir faiz ödemesi göze alınmak şartıyla istenilen sermayenin sağlanabileceği hipotezinden hareket eden, yalnız Amerika'da cari, özel müteşebbis yatırımlarını değerlendirme metodudur. Kaynakların sınırlı olduğu hallerde yahut kamu yatırımları için geçerli değildir. Çünkü faiz haddi olarak, sermayenin diğer kullanım imkânlarının verimini (fırsat maliyetini) almadığı gibi, toplumun kâr ve zararını da hesaba katmaz.

2- De Leuw Cather raporunda faydalar köprü geçiş ücretlerinden sağlanan tutar olduğundan, bunu mümkün mertebe yüksek göstermek için, Sirkeci ve Kabataş'ta işlemekte olan araba vapuru seferlerinin, herhalde siyasi baskı ile, ilga edileceğini ve bütün taşıtların zorla çevre yolu ve köprüye sevk edileceğini varsayıyordu. Tabii bu arada Sirkeci'den-Üsküdar'a gidecek bir kamyonun (kamyonların ekseriyeti bu yolculuğu yapar) veya Kabataş'tan Üsküdar'a giden bir Özel otomobilin, araba vapurundaki yalnız geçiş ücretine mal olan yolculuğuna mukabil, bu geçiş ücretine ek, şehir arterlerinde 20 km'lik bir çevre yolunda yapacağı masraflı bir yolculuğun mali külfeti hiç düşünülüyordu. 1956 raporunu hazır-

layanlar ve bu rapora dayanarak günümüze kadar köprüyü övegelemlerin müteşebbis kârı yanında, kamu yararı fikri ile nasıl hiç ilgilenmedikleri, ibretle üstünde durulmaya değer.

3- Köprünün yapılması ile normal geçiş sayısına ilâveten sırf bu köprü yüzünden doğacak trafik miktarı, çoğu Amerika'da yapılmış örneklerden ortalama alınarak % 80 bulunuyordu. Yani köprü olmasa 100 taşıt geçecekken, köprü var diye 180 taşıt geçeceği kabul ediliyor, geçiş ücretleri de bu 180 taşıttan tahsil edilmiş olarak hesaplanıyordu. Bu kabuldeki iki büyük hata ilk bakışta göze girecek gibidir:

Ortalamaların alındığı ülkelerdeki fert başına milli gelir seviyesi Türkiye'dekinden 10 misli yüksektir. Bu ülkelerin milli otomobil sanayileri vardır, vatandaşlarının otomobil edinme kolaylıkları, (gelir, otomobil fiyatı cinsinden), Türkiye'deki ile kıyaslanmayacak kadar fazladır.

Bu ülkelerde bu fazladan doğan talep, köprü işletme müteşebbisinin geçiş ücreti gelirini arttırma yanında, otomobil ve petrol endüstrilerini kamçılamakta, bunlara yeni pazarlar sağlamakta, dolayısıyla milli üretimi arttırmaktadır. Hâlbuki Türkiye'de fazladan doğan bu geçiş talebi köprü müteşebbisine (devlete) 1967 rayiçleri ile düşünssek, bir hafif taşıt için 5 TL. gelir sağlarken, ortalama 30 Km yeni bir yolculuğa sebep olduğundan, dış memleket ekonomilerine takriben 15 TL'lik bir transfer yaratmaktadır. Projeyi ülke ekonomisi yönünden incelerken üzerinde durduğu muz bu harcama De Leuw Cather raporunda tamamen meskût geçilmiş, sanki ne kadar çok taşıt geçerse, köprü o kadar yararlı olacaktı gibi gayet yüksek bir teşvik faktörü seçmekte beis görülmemiştir. Bugün hâlâ bu rapora dayanarak köprü methiyesi yapanların, bu pek aşikâr kaybı görmeyerek, ya da göstermeyerek, köprünün teşvik niteliğinin fazla olduğunu söyleyip, müsbet gerekçe sağladıklarını zannetmeleri hayret vericidir.

4- 1956 raporu da, bundan sonraki raporlar gibi, çevre yoluna bağlanan ana şehir arterleri üzerinde durmamakta idi. Sistemin kapasitesinde çalışabilmesi için bu arterlerde yapılacak pahalı istimlak ve yapımların ödemeleri proje maliyetlerine dahil edilmiyordu. Bütün bu tek taraflı ve yanlış kabullerine, kamu yararı ve zararı nı düşünmemesine rağmen, etüd, köprüyü yeteri kadar savunamıyor ve önce çevre yollarının yapılmasını, bunların ucunda ferî işletilmesini, köprünün, geçiş sayısının artıp ferilerle karşılanamayacağı zaman inşa edilmesini tavsiye

ediyordu. Raporun buna ek silal bir diğer olumlu tavsiyesi, “Projeye katıyetle köprü yapımından ay başlanmaması gerektiği, aksi halde, köprü başların-da meydana gelecek çabuk gelişmeden dolayı çevre yolları istimplâki ve yapımının imkânsız denecek kadar pahalılaşacağı” idi.

De Leuw Cather firmasının 1956 raporu her ne kadar, o zamanki ve bugünkü hükümetler tarafından köprü gerekçesi olarak kullanılmış ise de, bu raporun dikkatli bir inceleme ve bilimsel bir yorumlaması, projenin şehri kuzeye doğru geliştirecek niteliğini belirtmesi, pek bariz teknik ve ekonomik zorlamaları ve yukarıdaki tavsiyeleri ile hiç de arzulanan maksada cevap veremediğini ortaya çıkarmaktadır.

Boğaz Köprüsü projesi ile ilgili ikinci ekonomik etüd, elimize geçmemiş ve varlığını gazetelerden öğrenmiş olduğumuz 1963 yılında De Leuw Cather firmasının, bu sefer meşhur “Morrison” firması hesabına hazırladığı rapordur. Bazı resmi beyanlarda menşei zikredilmeden 1963 etüdü diye referans verilen bu etüdde, anlaşıldığına göre, 1956 etüdündeki gibi köprünün gene geçiş ücretleri ile firma açısından kârlılığı inceleniyor, ayrıca projenin Türkiye’ye de yararlı olduğu, yaş meyve ve sebze ihracatını, turist gelirini arttıracığı ifade edilerek, kanıtlanmak isteniyordu..

Türkiye’den Avrupa’ya gidecek 40-50 kamyonun, 3-4 günlük yolculukta, araba vapuru beklememek yüzünden yarım saat (yani % 08 man 0,5-0,7) kazanmasının, ihracatı ne ölçüde arttıracığı veya köprü yapmadan bu kamyonlara araba vapurlarında öncelik verme imkânını, İstanbul ve Türkiye’nin sayısız tarihi ve tabii cazibe mihrakları yanında, her yerde rastlanan bir çelik yığınının etkisinin müsbet mi menfi mi olacağını münakaşasını yapmaktan, bu ifadeleri ciddi telâkki edemediğimiz için sarfınazar ediyoruz.

Bütününün Bayındırlık Bakanlığı ve Devlet Plân-lama Teşkilâtı kasalarında saklandığı söylenen ve elimize sadece özeti geçmiş bulunan. Karayolları Genel Müdürlüğünün 1967 tarihli raporu, Boğaz köprüsü projesi ile ilgili yegâne ciddi etüd gibi görünmektedir.*

Bu etüdde proje, müteşebbis ve toplum yönünden ayrı ayrı ele alınmakla, değişik faiz yüzdeleri kabulüne göre optimum gerçekleşme yılı aranmaktadır. Ayrıca, projenin bu şekilde veri alınmış olmasının yanlışlığına değinilmekte, karar vermeden önce ne gibi etütlerin yapılması gerektiği belirtilmektedir.

Etüdde varılan sonuçlar ve bunların tartışması aşağıdadır:

1- Projenin % 7 faizle 1976 yılına irca edilmiş toplam maliyeti 1.160 milyar TL. olarak hesaplara girmiştir. İnşaat süresi faizleri çıkarılırsa toplam projenin, bu ilk yaklaşımda, maliyeti bir milyar TL. tahmin edilmiş demektir. Hâlbuki istimplâk konusunda koruyucu tedbirler alınmamış olması ve proje standartlarındaki değişiklikler dolayısı ile bugün tahmin edilen maliyet, arterler hariç 2,5-3 milyar TL’dir.

Türkiye’de kullanılabilecek makul faiz haddinin ise % 15 olduğu yukarda kaydedilmişti. İnşaat süresi faizleri % 7 alındığına göre, bir milyar TL’lik toplam maliyet, çevre yolunun 1973 de açılması halinde 1977 yılı için % 2.64 ilk yıl rantabilitesi vermektedir. Gerçek fiyatlarla bu hesap yenilenirse sonuç % 1 den aşağı düşecektir.

Bunun ekonomik anlamı, % 15 faiz ile sağlanan, yahut başka bir işe yatırılırsa % 15 gelir getirecek, bir paranın % 1 den az gelir getiren bir şekilde harcan-dığıdır.

2- Bir milyar TL. maliyete göre toplam projenin 1976 yılı iç rantabilitesi % 7dir. Yani sermaye fiyatı % 7 olsa 1976 yılında projeden toplum yönünden sağ-lanan gelir (taşıt amortismanı, yakıt, lâstik, zaman tasarrufları) 1976 yılına irca edilmiş yatırım toplamı-nın % 7sidir.

Faiz haddini % 15, yatırım bedelini 3 milyar TL. alınca, 1976 yılına getirilen maliyet 3.8 milyar TL. olur. Hesaplanan 80 milyon TL. kâr ile kıyaslarsak:

$$\frac{80 \times 10^6}{3.8 \times 10^9} = \% 2.1$$

(*) Bu raporun hazırlanması emrini veren yüksek dereceli idarecilerin ve hazırlayan uzmanların, son aylarda işlerine son verilmiştir.

rantabilitesini elde ederiz. Yani çevre yolu ve köp-rüyü 1976 yılında hizmete açmakla, sermayemizin rantından, başka bir işte kullanılmasına nazaran :

$$\% 15 - \% 2.1 : \% 12.9$$

para olarak ifade edersek, yılda 490 milyon TL. kaybediyoruz demektir. Projenin 1976 yerine 1973 de işletmeye girmesi ile bu kaybın çok daha fazla olacağı aşikârdır.

3- Projenin ekonomik ömrü boyunca sağladığı kârların iskonto edilmiş değeri ile toplam maliyetinin kıyaslanması raporda verilmiştir. Hesap tabloları

elimizde olmadığından % 15 realist iskonto haddine göre hesapları yenilemek mümkün olmamıştır. Ancak, % 7 faiz oranı bir an için kabul edilir ve maliyet tashihi edilirse, projenin ömrü boyunca fayda masraf oranı 1.08 bulunmaktadır. İnşaatın 4 senede bitirilmemesi halinde bu oran % 7 iskonto haddi için bile birin altına düşer. (yani zarar).

% 15 iskonto haddi ile ise, projenin bütün ömrü boyunca toplum org mugal yönünden kârının, yapılan yatırımı karşılamayacağı görülmektedir.

4- Raporda projenin diğer karayolu projeleri ile priorite kıyaslaması verilmekte ve üçte bir mertebesinde alınan maliyetine rağmen Boğaz köprüsü projesinin, Karayollarının bahis konusu olabilen da robb projeleri arasında 178 sırayı işgal ettiği belirtilmektedir.

5- Projenin, köprü bedelini tamamen çevre yolu bedelinin ise yarısını geçiş ücretlerinden sağladığı kârla ödemek isteyen işletmeci yönünden yapılan değerlendirmesi, tahmin edilen maliyetin % 300 değil, % 60 artması halinden itibaren, % 7 faizle para sağlayabilen bir müteşebbisin bile, 20 yılda borçlarını ödeyip, kâra geçemeyeceğini göstermektedir. Tabii, bu hesapta De Leuw Cather raporunda olduğu gibi araba vapuru işletmesinin kaldırılacağı değil, 1973 yılındaki kapasitesi sabit kalarak işletmeye devam edeceği varsayılmıştır.

Eğer araba vapuru işletmesinin 1973 den sonra da kapasitesini arttıracağı kabul edilirse, köprü işletmesinin mali durumu daha da fena olacaktır.

6- Yapılan başka bir hesap, çevre yolu milli bütçeden ödendikten sonra bir yabancı müteşebbisin, gelirini transfer etmek şart ile, oblat köprüyü işletme hakkı mukabili bedava yapması halini incelemektedir. Varılan sonuç, çevre yolları ucunda araba vapuru işletmenin milli ekonomi yönünden, bu şartla yapılan bir köprüden daima daha elverişli olduğudur. Bu konuda raporda aynen: "... Bu tarz bir çözüm ilk anda finansman bakımından cazip görülse dahi behemehal reddedilmelidir" denmektedir.

Görüldüğü gibi, projenin Türk uzmanlarınca yapılan değerlendirmesi 1 milyar TL. maliyet için bile son derece küçük rantabiliteler ortaya koymaktadır.*

Karayolları Genel Müdürlüğünün 1967 raporunun son bölümünde, raporun otokritiği yapılmakta ve :

"Hesaplarda en modern değerlendirme usulleri kullanılmış olmasına rağmen aşağıdaki bakımlardan, İstanbul gibi problemleri çok ve karışık bir şehre yapılacak bu mali portede bir yatırım için karar ver-

meye yeterli sayılmamalıdır" denmektedir. Raporun kusurları ise şöyle belirtilmiştir:

• "Etüde De Leuw Cather firmasının teklif ettiği çözüm esas alınmıştır. Aynı maksadı sağlayan diğer projelerin mevcut olup olmadığı ve diğer projeler içinde en ekonomik ve acil olanının bu proje mi olduğu etüd edilmemiştir. Halbuki, şehir ulaşım problemlerinin çözümünde tek bir projeye bağlanmanın ve bunu mücbir nokta ihdas etmenin, şehrin müstakbel gelişiminde olumsuz etkileri olabileceği ve ekonomik yönden telâfisi kabil olmayan sürekli zararlar doğurabileceği bilinmektedir"

• "Trafik verileri 1958-1961 yıllarına ait bir etüdden alınmıştır. Bu önemde bir projenin etüdünde yeni ve güvenilir dönemler kullanılmalı.

• "Projenin kapasite ile ilgili iç varyantları etüd edilememiştir."

• "Şehir trafiği ile ilgili herhangi bir ulaşım yatırımına karar vermede kullanılması gereken modern metodlar bu projede uygulanamamıştır. Yani, memleketin uzun vadeli sanayileşme hedefleri, bu sanayileşmenin İstanbul şehrine isabet eden kısmı, sanayileşmenin doğuracağı şehirleşme sorunları, şehrin halihazır ve müstakbel sanayi ve iş bölgeleri, çeşitli iş kollarında çalışacak insanların yerleşme düzeni ve bu düzenin yarattığı deplasmanlar, sanayi ve diğer işkollarının kullandığı hammadde ve ticari emtianın miktar ve hareket istikametleri, mamul madde miktar ve hareket istikametleri tüketim malları miktar ve hareket istikametleri, bütün bu hususları nazarı dikkate alarak hazırlanmış bir şehir nazım plânı taslağı, şehrin halihazır durumunda detaylı bir ulaşım etüdü, ulaşım etüdünden elde edilen neticelerin nazım plân taslağı hedeflerine göre ileri yıllara projeksiyonu, çıkan mal ve insan hareketi ihtiyacı tasarlanması ve bu şebekenin sağlayacak ulaşım şebekesinin nazım plân taslağı ile irtibatını sağlamak üzere gerek plânda gerekse şebekede zaruri tashihler, öngörülen çeşitli mümkün ulaşım sistemi taslaklarının ekonomik mukayesesi ve en uygun sisteme göre nazım plânın alacağı son şekil, nihai nazım plâna göre ulaşım sistemine son şeklinin verilmesi, ebatlandırılması, maliyetlerinin ve prioritetlerinin ortaya konması şeklinde özetlenebilecek ilmi bir proses takip edilememiştir.

Bu anlam ve genişlikte bir çalışmanın ürünü olmayan her kararın çağdaş şehircilik, ulaştırmacılık ve mühendislik ekonomisi açısından şüpheyile karşılanması gerekeceği tabiidir."

Görüldüğü gibi BKP proje ekonomisi açısından da tekemmül etmemiş, bu hali ile elde edilen sonuçlar ise hiç de bu kararı destekleyecek istikamette olmamıştır.

Burada “en iyi, iyyinin düşmanıdır, bütün bu etüdler çok zaman ister, o zamanda boş mu oturalım?” gibi tekerlemelerin yeri yoktur. Gösterildiği gibi araba vapuru sisteminin 10 senelik hizmeti karşılayabilmesi çok küçük masraflarla kabil olmaktadır. Bu yıl içinde gerekli bütün etüdler yapılır ve bunların ortaya çıkaracağı iyi projeler elbette inşa edilebilir. Hatta yukarıda gösterildiği gibi, bugün harcanması düşünülen paranın bu süre içinde birikecek rantı ile gerektiği zaman birkaç tane bu hacimde proje gerçekleştirilebilir.

☞ Yukarıdaki hesapları şehir içi arterlerin maliyetini de ekleyerek tekrarlamak lüzumsuz görülmüştür. Zira, bunlar ihmal edildiği halde bile, projenin ekonomik bakımdan hiç bir değeri olmadığı yeter açıklıkla belirmektedir.)

IV. MÜHENDİSLİK TEKNOLOJİSİ YÖNÜNDEN BOĞAZ KÖPRÜSÜ

Gelişmekte olan ülkelerin kalkınma hamlelerinde, sermaye darlığının en büyük güçlüklerden birini yarattığı, bu yüzden iç ve dış para cinsinden sınırlı mali kaynakları büyük titizlikle kullanmak ve yüksek verimli projeler seçmek zorunluluğu yukarıda belirtilmişti. Bunun gibi kalkınmayı geciktiren bir diğer önemli faktör de teknolojik yetersizliktir. Mali yönden, dış krediler nasıl döviz sağlayacak projelere yöneltilmeli ise, dış teknolojilere başvurularak gerçekleştirilen projelerin, ülke teknolojisine katkıda bulunmasını ve teknolojik bağımlılığın giderilmesini sağlamak da amaç edinilmelidir.

Boğaz köprüsü projesinin, bütün mühendislik çalışmaları Türk Mühendisliğinin dışında cereyan etmektedir. 1956 De Leuw Cather fizibilite etüdü'nün trafik sayımları dışında bütün çalışmaları Amerika'da yabancı mühendisler eliyle yapılmış, Türk mühendislerinin bu konularda hiçbir şey bilinmeyen bir devrede öğrenmek ve sonraları yapılanları eleştirmek şansı kapatılmıştı. Bunun gibi köprünün “design” çalışmaları da 1959 da “Steinmann”, 1968 de “Freeman Fox” firmalarınca yurt dışında yapılmış ve yapılmaktadır. Köprünün inşaatının yabancı müteahhitlere ihale edileceği açıklanmıştır, bugün için başka bir yol da düşünülemezdi.

Özetle Boğaz köprüsü projesi, biraz projenin özelliği, biraz da sorumluların tutumu yüzünden, bir

gün yapılırsa, tamamen Türk mühendisliğin dışında cereyan etmiş bir olay olacaktır.

Bu demektir ki, bu proje gerçekleşirse, ilerde yeniden doğuracağı yeni köprüler ihtiyacı, yine yabancı teknoloji ile karşılanmak yoluna gidilecektir. Boğaz köprüsü projesinin Türk teknolojisine katkıda bulunmayan ve Türkiye'nin teknolojik bağımlılığını sürdüren niteliği, diğer sayısız sakıncaları arasında, mühendislik açısından kayda değer bulunmuştur.

Ayrıca asma köprülerin bütün asli ve tali malzemesinin dışarıdan getirilmesi, imalat sanayiinde, bu köprü dolayısıyla doğup ilerde yararlanılabilecek bir gelişmeye de imkân vermeyecektir. Halbuki Boğaz geçişi sorunu meselâ araba vapurları ile çözülmeye gidilse, mevcut araba vapuru inşa teknolojisi gelişecek, talebin büyüklüğüne göre belki motor imaline dahi girişilebilecekti.

V- ÇEVRE ŞARTLARI VE ESTETİK AÇISINDAN BOĞAZ KÖPRÜSÜ

Köprünün Türkiye mekânında oturduğu yer, Türkiye ve belki dünya ölçüsünde müstesna bir topoğrafyaya sahip olan Boğaziçi'dir. Tabiatın ender güzelliklerini korumak belki de insanlığın dünyadaki en büyük görevidir. Dünyayı, her şeyden önce yaşanılabilir, zevk alınabilir yapmak zorundayız.

Boğaz köprüsü büyük bir yapıdır. Altından bazı özel gemiler geçsin diye şimdi daha da yükseltilyormuş. Bu yapının Boğaziçi'nin yumuşak topoğrafyası, bununla dengeli rahat, dinlendirici mimarisi ile bir ilişkisi yoktur. Bu köprü, Boğaziçi'ni, bütün İstanbullu, bütün yaşama nizamıyla, görünüşüyle ve insanların psikolojisi ile küçültecektir. İstanbul'un her noktasından asimetrik bir silueti, buna uygun bir tarihi mimarisi vardır. (Süleymaniye Camii) Bu çevre içinde mekanik bir simetriyi haiz, bu büyüklükte bir yapının göze çirkin görünmesi ve rahatsızlık vermesi bir yana, insanların doğal estetik kıymet hükümlerini de dejenere etmesi, giderek yeni çirkinlikleri fark edilmez kılmasından korkulur.

Boğaz köprüsü, Boğaz kıyılarında yoğun iskân yerleşmeleri teşvik edecektir. Bu baskıya imar plânlarıyla karşı konulabileceğine, hatta karşı konulmak isteneceğine inanmak zordur. Bu demektir ki kısa süre içinde ne tarihi yalılardan, ne de bizim olan bu panoramadan eser kalacaktır.

Boğaziçi'nin iki yakasının New-York örneği yüksek binalarla dolduğunu, torunlarımızın bir Türk Boğaziçi'nin var olmuş olduğunu bilmeyeceklerini düşün-

mek ürküntü vericidir.

Şu muhakkaktır ki, Boğaz köprüsünün olumsuz şehircilik etkilerini, ekonomik ve teknolojik sömürü niteliğini bilmese de, bu estetik sömürü özelliği dolayısı ile bu yapıya karşı olacak pek çok Türk, pek çok İstanbullu bulunmaktadır.

Bu konuda son söz olarak şunu söylemekle yetinelim:

Çirkinliklere alışılabilir, fakat bu, hiçbir zaman çirkinlikler yaratmak için sebep olamaz.

VI- TARİHSEL GELİŞMESİ İÇİNDE BOĞAZ GEÇİŞİ

Boğaz köprüsü fikrinin bugünkü düzeye nasıl geldiğinin kronolojik bir araştırması konunun tanınması ve yorumlanmasında yararlı olabilecektir. :

490 (M.Ö.) Darius Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarı arasında 80.000 askerinin geçebileceği bir yüzer köprü inşa eder. Köprüyü yapan Kornet'li Mandrokaldır.

1500 (civarı) II. Beyazıt Halic üzerinde bir köprü inşa etmek ister. Leonardo Da Vinci teklif mektubunda :

“Eğer majesteleri emrederlerse, hatta Anadolu yakasına uzayan, açılıp kapanabilir bir köprü inşa edebilirim” der. (1) (Halic köprüsü için projesi 350 m uzunluğunda, 41 m yüksekliğinde idi.) 1600 (civarı) Hezarfen Mehmet Çelebi, Galata kulesinden Çamlıca'ya, kanat takarak uçar. 1800 (civarı) İngiliz ve Rus firmaları tarafından Boğazda çalışacak yolcu vapurları sağlanır.

1844 “Fevaidi Osmaniye” kurulur. Yazın 6 vapur Boğaz köyleri arasında sefer yapar, kışın bu seferler kaldırılır.

1845 Üsküdar sakinleri vapur servislerinin kışın da devam etmesini isterler.

1849 Nisan başında, Kandilli, İstinye, Boyacıköy, Kanlıca arasında vapurla özel bir gece gezisi yapılır. Sabah dönülür.

1850 Şirketi Hayriye kurulur.

1851 Üsküdar'a, iki vapur ile günde toplam 8 sefer yapan bir servis ihdas edilir. Kötü havalarda vapurlar kapasitesinde çalışır, iyi havalarda halk kayıkları tercih eder.

1859 Vapurların sayısı 7 ye yükselir. Üsküdar, Boğaz ve Adalara özel geziler tertip edilir. Bir özel “Vükelâ Vapuru” sadece Kanlıca ve Bebek' de durarak, yalnız yüksek memurları şehre getirir.

1867 İlk araba vapuru Kabataş ve Üsküdar ara-

sında askeri vasıtaları taşır. 4 yıl içinde 3 vapur daha işletmeye girer.

1891 Londra'da yayınlanan “Şark ve Garp” gazetesinin naşiri “Nasip Abdullah Şebli” Osmanlı sarayına bir mektup göndererek:

*Boğaz üzerinde Avrupa ile Asya'yı birleştiren bir köprünün inşa edileceği ve bu köprünün masrafları Sultanın onayına sunulduğu haberi duyulmuştur. Bu haber doğru mudur?” (2)

And all no diye sorar.

19.11.1900 “Bosphorus Railroad Company” II. Abdülhamid'e gönderdiği mektupta:

“Anadolu ve Rumeli Hisarlarını bağlayan bir şahane köprü inşa etmeyi” teklif eder.

“Esas gaye Avrupa demiryolunu Bağdat demiryoluna bağlamaktır. Bu “Hamidiye Köprüsünün” minareleri ve kuleleri ile Kuzeybatı Afrika tarzı tezyinatlı kuleleri olacaktır. Topları ile askeri müdahayı temin edecek, geceleri harikulâde bir şekilde ışıklandırılacaktır. Bütün bunlar, dünyanın gözünde Büyük Hükümdarın politik ve dini kuvvetini artıracak ve Osmanlıların büyüklük ve şöhretini tanıttacaktır,” (3)

1900 F. Arnoden, demiryollarını birleştiren iki alternatif geçiş projesi teklif eder. Çözümlerden biri, Sarayburnu-Üsküdar diğeri Rumeli Hisarı-Kandilli arasındaki köprülerdir. İstasyonlar Bakırköy ve Bostancıda olacak, demiryolu şehrin uzağından geçecektir.

1915-18 I. Dünya Savaşı sırasında Almanlar Salacakta bir köprü için sondaj tecrübeleri yapar.

1933 Üç plâncıdan bir şehir plânı tasarısı istenir. En fazla beğenilen Elgözt plânı olur. Elgözt, köprü maliyetini çok yüksek bulur. Köprünün harpte hasara uğramasının kolaylığı nedeniyle demiryolunun vapurlarla bağlanmasını tercih eder, “eğer Londra Hindistan'a bağlanacaksa bu iş chart pekâlâ havayolu ile sağlanabilir” der.

Agache, Vanıköyde bir köprü ile Anadolu'ya bağlanan, Yeşilköy, Alibeyköy, Kağıthane, Bebek demiryolunu teklif eder.

Lambert, “İstanbul'un, doğudaki hinterlandı ile sürekli ve sıkı bir bağlantısı olmalıdır, Boğaz üzerindeki bir demiryolu köprüsü, sanayileşen İstanbul'un en büyük yatırımı olacaktır” der. (4)

1937 Plâncı Wagner, “başkentin Ankara'ya nakledilmesi dolayısıyla İstanbul nüfusunun artmaya-çağını, Boğaz üzerindeki bir demiryolu köprüsüne zaruret olmadığını” söyler.

- (1) Topkapı Sarayı arşivi,**
(2) Belgelerle Türk Tarihi, sayı 4 sahife 32
(3) Aynı belge sahife 34
(4) İstanbul'un plânları jüri raporu 1983

1937-38 H. Prost, Belediyede çalışmaktadır.

“Boğaz üzerindeki bir köprü, karayolu taşıtlarına da hizmet etmelidir, ancak, köprünün mümkün lokasyonu şehrsel alandan çok uzaktır. Demiryollarının bir köprü ile bağlanması, bir şehir plânından çok, bir milli plânlama sorunudur. Köprü için Rumelihisarı, Sarayburnu ve Galata'da üç mümkün yer düşünülebilir. Fakat bunlar, istikbalde göz önünde tutulacak tasarımlar olup, araba vapurları ile ulaşım çok ekonomiktir” demektedir.

20.1.1950 Metin Pusat, Boğaziçi'nde bir tünel teklifi yapar. 16.4.1953 Bakanlık, İstanbul Teknik Üniversitesi: ve Belediye temsilcilerinden kurulu bir komisyon, köprünün yapılıp yapılmamasını münakaşa ederler ve konunun ehliyetli bir yabancı firma tarafından etüd edilmesi gereğine karar verirler.

15.7.1953 Özel projelerin seçilmiş firmalara verilmesini sağlayan 6150 sayılı kanun neşredilir.

14.1.1954 “Yabancı sermayeyi teşvik” kanunu mecliste müzakere edilir.

14.2.1954 Türkiye Cumhurbaşkanı Amerika'yı ziyareti esnasında Arkansas nehri üzerindeki Amerika'nın en yüksek asma köprüsünden geçer. (Milliyet)

17.4.1954 Yukarıda sözü geçen köprüyü inşa eden “Royal George Bridge Company” Türkiye Cumhurbaşkanı'nın talebi üzerine, Boğaz köprüsüne bir teklif hazırlamak için Türk Hükümetinden bilgi ve doneler ister. (Milliyet)

12.5.1954 Meclis seçimleri.

10.5.1954 Karayolları “bu çok acil ihtiyaç” için etütlere başlanmalıdır, der.

30.7.1954 Mühendis Odaları Birliği, köprü teklifinin dikkatle incelenmesini isteyen bir makale neşreder. (Milliyet)

15.6.1955 Şehir Hatları Vapurları artan talebi karşılayamıyor. (Milliyet)

8.7.1955 De Leuw Cather and Co. Boğaz köprüsü fizibilite etüdü için Karayolları Genel Müdürlüğü ile mukavele yapar. Proje M.S.A. (AİD) tarafından desteklenir.

21.3.1956 Karayolları, Anadolu Hisarında sondaj tecrübeleri yapar. (Milliyet)

Mayıs 1956 De Leuw Cather and Co. “A Bosphorus Straight Bridge and Connecting Highway System” isimli raporunu neşreder.

13.4.1957 Högg, İstanbul ziyaretinde Ortaköy-Beylerbeyinin köprü için en uygun yer olduğunu kabul eder.

8.5.1957 Prost, İstanbul'u ziyaretinde köprü yerine bir tünel teklif eder, her halikârda bir ucun Arnavutköyde olması gerektiğini söyler.

1.6.1957 Krupp, Türkiye'yi ziyaretinde Boğaz köprüsünün inşası konusunda diğer yabancı firmalarla işbirliği yapmayı arzu ettiğini söyler.

17.7.1957 Araba vapurlarına talep azami hadde geldi, uzun bekleme kuyukları tenkid ediliyor. (Milliyet)

20.7.1957 Bayındırlık Bakanlığı, “Companie Française d'Entreprise ve Türk Rar şirketi” ile köprü projesinin hazırlanması ve inşası için bir ön mukavele yapar. Karayolları, kesin mukavelele imzasından evvel firmanın 3 ay süre ile bir ilk etüd yapmasını ister. Köprünün toplam maliyeti 20 milyon dolar ve 28 milyon TL. tahmin edilir.

1.8.1957 Haydarpaşa-Sirkeci demiryolu ferisi çalışmaya başlar.

11.9.1957 Özel projelerin inşaatlarının seçilmiş firmalara yaptırılmasına imkân veren 7054 sayılı kanun neşredilir.

24.10.1957 Fransız firması ile yapılan ön mukavele feshedilir. Proje yapılması ve inşaatın kontrolü için Steinmann, Amerikan firması ile mukavele yapılır. Proje bedeli 477.000 dolar, inşaat bedeli 32 milyon dolar ve 140 milyon TL'dir.

27.2.1958 Başbakan mecliste, “İstanbul'a yatırılacak para en verimli yatırımdır, İstanbul milyonlarca döviz sağlayacak turistik bir şehir olacaktır” der. (Milliyet)

29.3.1958 Karayolları Ortaköy ve Beylerbeyinde sondaj tecrübeleri yapar. (Milliyet)

26.3.1958 Alman Dickerhoff Widman firması Boğaz üzerinde asma köprü yerine “germe band” sistemi teklif eder. Bir uzman gurubu teklifi inceler ve uygulanabilir olmadığı neticesine varır.

5.4.1958 Boğaz köprüsü U.S. Steel Company tarafından inşa edilecektir. Steinmann firmasının hazırladığı proje 675 m orta açıklıklı 1340 m uzunluğunda 4 şeritli, 18 m genişliğinde bir köprüdür. Turizm yönünden çok faydalı olacaktır. (Milliyet)

20.4.1958 Bir İsviçre firması, Boğaz üzerinde Bebek-Kandilli arasında 75 kişi/araba kapasiteli, 850 m uzunluğunda bir teleferik teklif eder. (Milliyet)

24.5.1958 Steinmann US Steel ile bir mukavele imzalar. (Milliyet)

25.5.1958 Araba vapuruna talep azamiye çıktı. (Milliyet)

16.10.1958 Milli Sanayi Sergisinde, Boğaz köprüsünün maketi teşhir edilir. US Steel ve Kadri Veziroğlu muhtemel müteahhitlerdir. 16.6.1958 Enver Çinkılıç Köprü mevkiinde, zıt cereyanların denge seviyesinde bir köprü-tünel teklif eder.

20.6.1959 Köprü'nün projesi neşredilir. Orta açıklık 942 m toplam uzunluk 1358 m dir.

14.10.1959 Dickerhoff-Widmann yeni revizyonlarla germe band sistemini yeniden teklif eder. Uzmanlar gurubu, bunun kabili inşa olduğuna, ancak topoğrafya, estetik, inşa tekniği v.b. nedenleri ile asma köprü'nün uygun bulunduğu karar verir.

13.1.1960 1959 da Högg tarafından yapılan plânlama neşredilir. Bu etüdde konsantrik üç çevre yolu teklif edilmektedir. Her üçü Mecidiyeköyde birleşecek ve Ortaköy-Beylerbeyindeki bir köprü ile Boğazı geçecektir. Boğazın nisbetleri ve karakterinin korunması ve Boğaza bakan yamaçlarda iskânın yasaklanması tavsiye edilir.

16.5.1960 Boğaz köprüsü ihalesi son teklif tarihi.

27.5.1960 Devrim.

1.7.1960 Steinmann ile mukavelenin feshi.

1.7.1960 Amerikan Büyük Elçisi P. Hart "Boğaz köprüsü tarihi bir olaydır, birçok tanınmış Amerikan firması bunu inşa etmeyi arzulamaktadır" der. (Milliyet)

8.12.1960 Bayındırlık Bakanı, Boğaz köprüsünün kredi ile yapılamayacağını bu yüzden inşasından imtina ettiklerini, söyler.

10.6.1962 "International Finance Corporation" başkanı H. Huehne, "köprü için kredi sağlanabilir, şahsen, köprü'nün zaruri olduğuna inanıyorum" der. (Milliyet)

1962 Belediye Piccinato planının taslağını yayınladı. Piccinato, şehrin geleneksel radyal büyümesine karşı, lineer bir gelişme yaratmayı hedef alıyordu.

1963 De Leuw Cather and Co. firması, Boğaz köprüsü fizibilite etüdünü Morrison firması hesabına revize etti. 1956 raporunun tadil edilmiş şekli olan yeni raporda, köprü'nün milli ekonomi üzerindeki tesiri, turist geliri, Avrupa'ya meyve ihracı vs. belirtiliyordu. Bu raporda da köprü'nün inşasından sonra Kabataş ferisi lüzumsuz bulunuyordu.

23.6.1966 günü Başbakan Süleyman Demirel, Karayollarında yaptığı konuşmada: "İstanbul Köprüsünün etüdü, projesi, ekonomik etüdları vesair hepsi yapılmıştır. Bugün bu etüdları tekrar gözden

geçiriniz, durumu çok daha iyi takdir edeceksiniz. Yani, köprü'nün yapılması bir zaruret haline gelmiştir. Türkiye'de umumiyet itibarıyla büyük eserlere karşı, havsalamıza sığmadığından mıdır, nedir, bir nevi direnme vardır. Arkadaşlar, büyük eserler milletlerin bütünlüğüne hizmet eder. Batılı büyük eserlerle öğrenmez; ama, o büyük eser batılının hayatının, cemiyetinin, millet olma şartlarının bir parçası haline gelmiştir. İstanbul Köprüsü bir hayal, bir faraziye değil, bir hesap kitap işidir. Ben en son etüdlerinizi de tetkik ettim. Yani De Lew Cather'in yaptığı etüdlardan itibaren, daha sonra 1963 de yapılmış başka bir etüdü de tetkik ettim. Artık İstanbul Köprüsü bugün için Türk ekonomisine bir yük değil, ona hizmet görececek bir tesis haline gelmiştir. Bunun büyük çapta turistik bir değeri olacaktır. Bugün İstanbul'da saatlerce bekleyen, İstanbul'dan Anadolu cihetine ve Anadolu cihetinden İstanbul'a geçecek mal hareketleri yarın çok daha sıkışık duruma girecektir. Çünkü Türkiye'nin ekonomik imkânları arttıkça, istihsal gücü arttıkça; nakliye ve hareket de artacaktır." der.

24.9.1966 Piccinato Lineer büyüme teorisini açıklayarak, Amerikan teknisyenlerinin teklif ettiği köprü yerini uygun buldu.

8.6.1967 Marmara Liman Bölge İnşaat Dairesindeki bir toplantıda Sirkeci-Harem ferri bağlantısı münakaşa edildi. Piccinato "Memleketin mali kaynakları iki yatırımı birden (köprü ve ferri iskeleleri) yapmaya yeterli değildir" dedi.

Temmuz 1967 Karayolları Genel Müdürlüğü "İstanbul Çevre yolu ve Boğaz köprüsü ekonomik etüdü" adlı bir rapor hazırladı.

12.9.1967 Per Hall Associates, Sarayburnu-Haydarpaşa arasında karayolu ve demiryolu için bir köprü-tünel teklif etti.

8.2.1968 Boğaz köprüsü projesi Freeman Fox Company London firması tarafından hazırlanacak, Karayolları, Amerikan ve İngiliz tekliflerini inceleyerek kutu maktalı İngiliz sistemini daha ekonomik buldu. Tahmini maliyet 26 milyon dolardır. (Milliyet)

21.4.1968 Karayolları Genel Müdürlüğü köprü ekonomik etüdü için De Leuw Cather firması ile yeni bir mukavele yaptı.

Bu kısa tarihçe, köprü fikrinin hangi kaynaklardan hangi çizgi üzerinde geliştirildiğini, ayrıca bir açıklamayı gerektirmeyecek biçimde aydınlığa çıkarmaktadır.

SONUÇ

Boğaz köprüsü projesi ile ilgili tartışmalarda ortaya konan gerçekler şöyle özetlenebilir:

1- Boğaz köprüsü İstanbul şehrinin rasyonel gelişimini olumsuz yönde etkileyecek, desantralize, doğuya kaymış büyükşehir yerine, tek merkezli, ulaşım masrafları çok yüksek, arsa spekülasyonuna açık, demode, pahalı bir şehir biçimi geliştirecektir. Bu gelişmenin sonucunda yeniden, başka köprü ve çevre yolları, pek masraflı şehir içi arterleri inşası kaçınılmaz olacaktır.

2- Boğaz köprüsü projesi Devlet plânı ile tutarlı değildir:

Plânın ulaşım sektörü içinde yatırım masrafları ayrılmamıştır. Rantabl olmayan bir yatırım olduğu için hedef kalkınma hızını düşürecektir.

Gelir bölüşümünü istisnâ, arsa spekülasyonu, yüksek gelirli bir bölgede sanayi konsantrasyonu vb. nedenleri ile bugünkünden de fena duruma getirecektir.

3- Boğaz köprüsü projesi, Boğaz geçme hizmetini görecektir diğer çeşitli çözümlerle karşılaştırılmamıştır. İlk bakışta görülmektedir ki araba vapurlarının geliştirilmesi projesine nazaran kıyaslanmayacak kadar pahalıdır. Bundan başka :

Gerek inşaatında, gerekse servis ömrü boyunca döviz harcamalarını arttıracak, Türk ekonomisinin yabancı ülkeler ekonomilerine bağımlılığını körükleyecektir.

Bilhassa toplum yönünden, rantabl bir proje değildir.

4- Ne tatbikat projesinin hazırlanması, ne de inşaatı ile, Türk mühendisliğine bir şey kazandıracak, teknolojik bir hamle yaratacak bir yapı değildir. Türkiye dışında, yabancı proje ve inşaat mühendislerinin bir eseri olacaktır.

5- Hem kendi çelik varlığıyla hem de kıyılarda sebep olacağı yüksek yapılarla Boğazın tabii güzelliğini, cazibesini yok edecektir.

6- Boğaz köprüsü fikri her devirde, dış memleketlerden gelmiş, etüdler, projeler hep dış memleketlerce hazırlanmıştır.

Tarafsız Türk teknisyenlerinin yaptığı tek etüd saklanmış, hazırlayanlar ve hazırlatanlar cezalandırılmıştır. Konu, hükümetçe başından beri bir politik sadakat sorunu haline getirilmiştir. Bütün bunlar, ülke gereği ve kamu yararı fikrinin tam karşısında, dış ve iç çıkar çevrelerinin bir oyununu kanıtlamaktadır.

Görüldüğü gibi, değişik disiplinlerden gelen Türk teknisyenlerinin Boğaz köprüsü projesini çeşitli yön-

leriyle inceleyerek görüş birliğine vardıkları önemli nokta: bu projenin teknik ve ekonomik bir gerekçesi olmadığı, Türkiye'nin bugünkü koşullarında ekonomik ve sosyal savunmasının yapılamayacağıdır. Böyle olduğu halde hükümetçe hâlâ üzerinde ısrar edilmesi, projenin bir politik çıkar konusu olarak ele alındığını düşündürmektedir.

Nitekim bir Hükümet yetkilisi

“İstanbul köprüsü ve çevre yollarının yapılmasına karşı olanlar, sadece bu işin AP hükümeti tarafından yapılmasını istemediklerinden karşıdırlar.”*

demek suretiyle projenin gerekçesinin politik olduğunu açıklamış bulunmaktadır. Bu ifadenin tek anlamı :

“Bu işe karşı olanlar, bu işin sağladığı menfaatlerden AP hükümetini mahrum etmek isteyenlerdir” den başka bir şey değildir.

Bir noktayı önemle kaydedelim :

Her şeye rağmen bu köprü yapılabilirse, bundan direkt olarak yararlanan azınlık dışında, ekonomik bilince varmamış sınırlı bir çoğunluğun da bu abide karşısında hayranlık duymaları, “ne iyi oldu da yapıldı” demeleri pekâlâ mümkündür. Zaten halk kütlelerini büyük yapıların psikolojik baskısı altında ezerek kurulu düzene karşı reaksiyon cesaretlerini kırmak, eski Mısırdan beri süregelen, bugün hâlâ Kuzey ve Güney Amerikada uygulanan, belli bir stratejidir, Ancak, duyuş ve davranışlar ne olursa olsun, hiçbir şey köprünün Türk ekonomisi ve sosyal bünyesinde açtığı rahneyi kapatmaya yeterli olmayacak, köprünün olumsuz etkileri nesiller boyunca Türk toplumuna zarar vermekte devam edecektir. Bu nasıl önlenir?

Projenin başta Amerika olmak üzere sadece, yabancı çıkar çevreleri, bir de iktidar politikacıları tarafından savunulması ve tartışmaların daima bilim ve akıl paralelinden kaydırılması, konunun artık teknisyenlerin dışında ve üstünde başka seviyelerde ele alınması gerektiğini açıkça göstermektedir.

Mimarlar Odası, Boğaz köprüsü düşüncesinin muhtelif kesit ve perspektiflerini Türkiye'deki uyanık ve ilerici çevrelerin gözleri önüne sermekle yetinmektedir.

***Bayındırlık Bakanı Orhan Alp'in demeci,
Türkiye Mühendislik Haberleri
sayı 159.**

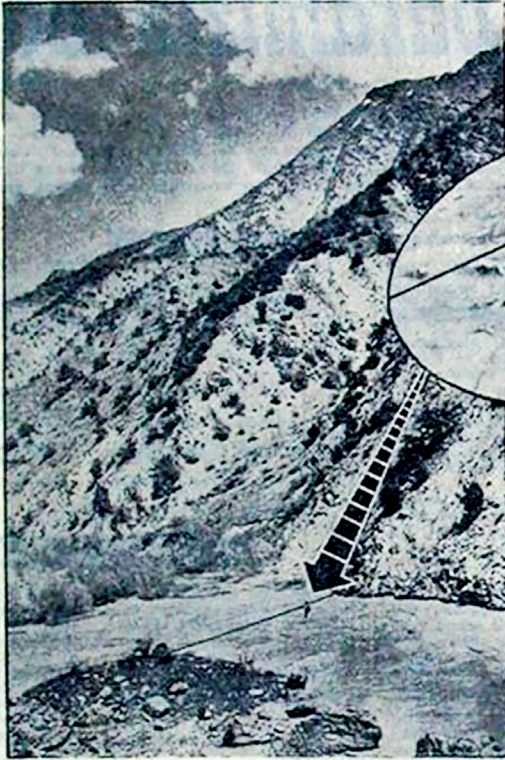
Devrimci Gençlik Köprüsü ile ilgili dönem haberleri



Milliyet
Gazetesi
ALİ HACI KARACAN



YAZLIK ELBİSELİK KUMAS
AKIN TEKSTİL



[SUAT TÜRKER]

Savuta köyünün altı yanında, nehrin iki yakasına kırk metre uzunluğunda, çelik bir tel gerilmiştir. Bileğine güvenen köy delikanlıları, altlarından akan ağır sulara aldırmaşın, bu teli üzerinden kendilerini karşı sahile sürer götürürler. Bâzan, tele taktıkları ağaç parçası dayanmaz kırılır. Kimisi de ufak bir hatayla suya yuvarlanır. Ya hastalar? Çocuklar? Onları, kader, nehrin karşı yakasında bırakmıştır.

"Suyu geçmek istedi... Boğuldu...Cesedi kayıp,,

■ Hakkâri ilini bir boydan bir boya kesen Zap Suyu, ancak iki av insanlara rahat yüzü verir... Çoğu zaman suyu geçemeyenlerin hastası kucakta ölür...

SUAT TÜRKER
KÖTÜ MEVSİMİ vâdilerde yankılar yaparak gelir. Zap Suyu çılgınlamıştır. Birbirinin üzerine kaplanmış.

sına, daralmış, yalçın kayaların arasından geçer. Kirlî, bulanık, bir ölüm seli gibi akar, gider.

Hakkâri ilini bir boydan, bir boya keser.

Irak topraklarına girince, tırçınılığı kaybolur. Türkiye'den sürükleyip getirdiklerini geniş ovalara bırakır.

■ Devamı Sa. 7. Sıl. 3 de

GENÇLER ZAP SUYU İÇİN köprü yapacak

■ **MİLLİYET**, Bu teşebbüsü gerçekleştirmek amacıyla yardım kampanyası açıyor

ÜNİVERSİTE gençliği, Milliyet ile elele vererek, Hakkâri'de geçit vermeyen Zap Suyu üzerine bir asma köprü inşa edecektir.

Milliyet Gazetesi, bu amacı gerçekleştirmek üzere yarından itibaren bir bağış kampanyası açacaktır. Bundan önceki kampanyalarımızda birçok hayırlı iş başaran okuyucularımızla özel ve tüzel kuruluşlar, gerek para, gerekse köprü yapımı için gerekli ihtiyaç maddelerini bağışlayarak kampanyaya katılabilirler. İhtiyaç maddelerinin neler olduğu ve para bağışlarının hangi yolla yapılabileceği yarınki Milliyet'te açıklanacaktır.

Üniversiteli gençler, yaz aylarında Anadolu'ya gidip gönüllü çalışma kampları kurarak topluma yararlı işler başarmak üzere «Teknik Öğrenim Yurtiçi Çalışma Örgütü» adlı bir dernek kurmuşlardır.

Teknik öğrenim gören öğrenci kuruluşlarının üye oldukları derneğin siyasi bir yönü ve siyasi kuruluşlarla ilişkisi yoktur. Dernek üyesi gençler, yaz aylarında Anadolu köylerinde, su getirilmesi, yol, köprü ve okul gibi inşaatlarda, para almadan gönüllü çalışacaklardır.

Öğrenciler, çalışmalarına Türkiye'nin en geri kalmış ve iltima uğramış ili olan Hakkâri'de başlamak istemişler ve ilk iş olarak Zap Suyu üzerinde bir köprü kurmak istemişlerdir. Amaçlarını gerçekleştirmek üzere Milliyet'ten bir kampanya açmasını iste-

■ Devamı Sa. 7. Sıl. 3 de

Demirel. "Türkiye'de Anavasa'va ve

TMMOB DÖNEM RAPORLARI

6 ŞUBAT 2023

DEPREMLERİNİN
İKİNCİ YILI DEĞERLENDİRMESİ

Bilim ve Teknik için
tmmob
var!

6 ŞUBAT DEPREMLERİNİN ÜZERİNDEN İKİ YIL GEÇTİ...

TMMOB 6 ŞUBAT 2023 KAHRAMANMARAŞ DEPREMLERİ İKİNCİ YIL DEĞERLENDİRMESİ

SUNUŞ

6 Şubat 2023 Kahramanmaraş Depremleri ve 20 Şubat 2023 Hatay Depremlerinin üzerinden iki yıl geçti. Birliğimiz, bağlı Odalarımız ve tüm birimlerimiz deprem sonrası ortaya çıkan sorunların çözümüne yönelik önerilerinin dikkate alınması için iki yıldır ısrarlı çabalarını sürdürmektedir.

Yurttaşlarımızın maruz bırakıldığı afet ve afet sonrası yaşananlara baktığımızda, her geçen gün derinleşen, neredeyse çözümsüzlüğe itilen sorunları görüyoruz. Depremden etkilenen yurttaşların uzun zamandır yalnız bırakıldığına, yaraların kişisel çabalarla sarılmaya çalışıldığına şahit oluyoruz. Günlük yaşamlarını devam ettirebilmek için en temel ihtiyaçlarını karşılamada çaresiz kalan insanlar, devletten bekledikleri çözümü kendileri üretmek zorunda kalıyor. Bölgede depremten etkilenen yurttaşların temel insan hakkı olan barınma sorununun yanı sıra temiz su ve gıdaya, sağlık hizmetlerinden eğitim gibi birçok yaşamsal kamu hizmetlerine erişiminde zorluklar katlanarak artıyor.

Bizler bu raporu hazırlarken, siyasal iktidar tarafından “Asrın Felaketi” olarak adlandırılan ve iki yıldır “İnşa ve İhya Çalışmaları” başlığıyla yürütülen kampanyayı ibretle izlemeye devam ediyoruz. Kampanya ile yürütülen inşa çalışmalarıyla oluşturulan yeni iskân alanlarında yaşam alanı sorunu salt barınmaya indirgenmiştir. Bu uygulamalarda bölgesel, kentsel ve yerel düzeylerde sosyo-ekonomik ve mekânsal ilişkileri gözetken bütüncül planlama yerine münferit toplu konut projeleri, tarihi, kültürel değerlere ve yerel yaşam biçimlerine saygılı yeni yerleşim alanları yerine geçmişinden, geleneğinden koparılmış altyapı sorunları gerektiği şekilde çözülmemiş bina topluluk alanları tercih edilmektedir.

Depremin üzerinden 2 yıl geçmesine rağmen konut projelerini dahi tamamlayamayan siyasi iktidar nedeniyle, AFAD verilerine göre 500 bini aşkın kişi için, bölgenin halen en acil sorunu olan barınma, mevsimsel zorluklar içinde çadırlarda, konteyner kamplarında hayatta kalma mücadelesine dönüşmektedir.

Biz biliyoruz ki tüm bunların sorumlusu doğa olaylarını afete, birer krize ve felakete dönüştüren, insanı, doğayı, yaşamı yok sayan karanlık anlayıştır. Siyasi iktidarın ülkemizde yaşanan her afetin, her facianın ve her katliamın ardından kamusal sorumluluğu yokmuşçasına vakalardan dolayı yoldan ilişkili ilan ettiği kişi ve kurumları, daha da vahimi yurttaşları suçlamaktan da geri durmamaktadır.

Başta 11 ilimizi ve ülkemizin tümünü etkileyen bu büyük yıkımın, kurumlar arası eşgüdüm ve iletişim yoksunluğu sonucunda bir felakete dönüşen bu afetin ikinci yıldönümünde de ilk günden beri söylediklerimizi yineliyoruz: TMMOB ve bağlı Odaları, bilimi ve tekniği halkımızın yararına kullanma sorumluluğunu kararlılıkla sürdürecektir. Bu ilkeyle hazırladığımız, depremin hemen ardından başlayarak iki yıl boyunca yaşananları aklın ve bilimin ışığında irdelediğimiz *Kahramanmaraş Depremleri 2. Yıl Değerlendirme*

Raporu'nda hem sorun ve durum saptamalarını hem de sorunların çözümü için izlenmesi gereken yolun adımlarını kamuoyuyla paylaşıyoruz.

Raporun hazırlanması görevini üstlenen komisyonumuza; bilimsel ve teknik raporlarıyla Birliğimize girdi sağlayan Odalarımıza; depremde etkilenen yerlerde yürütülen çalışmalara ilişkin bilgileri ve güncel durumun en keskin fotoğraflarını bizlere ulaştıran İl Koordinasyon Kurullarımıza ve en başından beri deprem bölgesiyle dayanışan tüm üyelerimize teşekkürü borç biliriz.

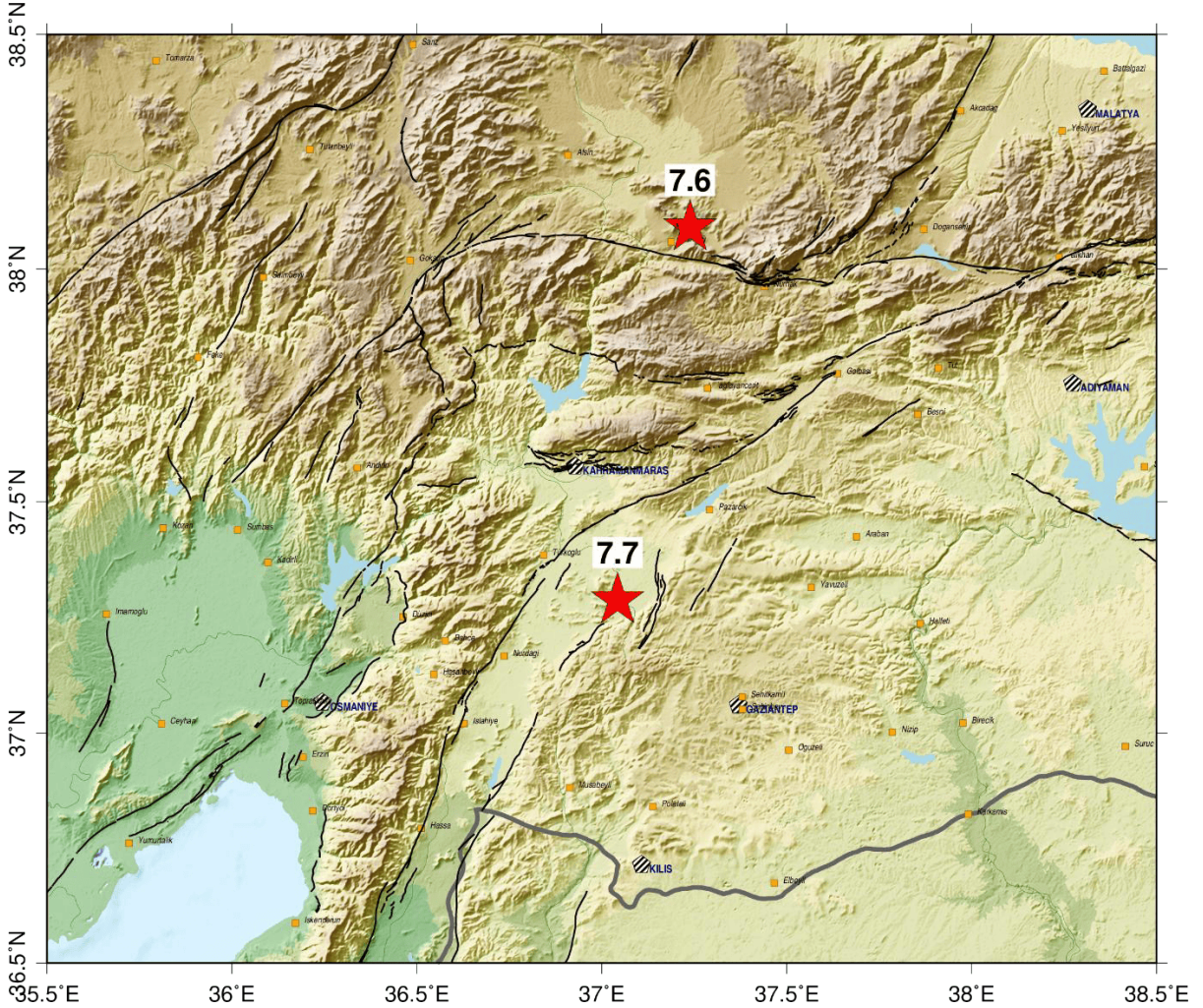
Emin KORAMAZ
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı

6 ŞUBAT DEPREMLERİNİN ÜZERİNDEN İKİ YIL GEÇTİ

Türkiye halkı, 6 Şubat 2023 sabahı Kahramanmaraş'ta deprem olduğu haberiyle uyandı. Özellikle görsel basından yansıyan ilk haberler, depremin boyutuna değinmeksizin Kahramanmaraş'ta bazı binalarda yıkıma yol açan bir deprem olduğundan söz ediyordu. Deprem bölgesinde gelen sosyal medya paylaşımlarından anlaşıldı ki yıkımın boyutu düşünülenenden kat kat büyüktü. Gerçekler, tıpkı 1999 yılındaki Gölcük merkezli 17 Ağustos Marmara Depreminde olduğu gibi, yayıncı kuruluşların Kahramanmaraş'a ulaşmasıyla gözler önüne serildi. Durum çok daha vahimdi ve üstelik Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi'nin herhangi bir birimi dahil devlet, yereldeki en örgütlü birimlerinden olan Silahlı Kuvvetleri'nin (TSK) sesini bile duymadı, duyamadı... Oysa 7269 sayılı kanun afet planlarının en önemli unsuru olarak TSK'yi işaret etmektedir. Kanunun açık emrine karşın böylesine büyük bir afet anında TSK'nin valiler tarafından neden yardıma/göreve çağırılmadığı, afetin olduğu ilk saatlerde ve nicelik açısından da üst düzeyde müdahalede bulunamadığı belirsizliğini halen korumaktadır.

İlk şokun arkasından gelen haberlerle depremin yarattığı yıkımın Kahramanmaraş'tan ibaret olmadığı; Adana'da, Malatya'da, Osmaniye'de, Gaziantep ve Kahramanmaraş'ın ilçelerinde, Şanlıurfa'da, Diyarbakır'da bazı binalarda ve sonra Adıyaman'da büyük yıkımlara sebep olduğu bilgisi tüm ülkeye yayıldı. Ardından sosyal medya çılgınlıklarından anlaşıldı ki başta merkez ilçe Antakya olmak üzere, Hatay da yerle bir olmuştu.

6 Şubat 2023 tarihinde Kahramanmaraş Elbistan ve Pazarcık ilçeleri merkezli gerçekleşen 7,7 ve 7,6 büyüklüğündeki depremler, Türkiye Cumhuriyeti tarihinin en yıkıcı depremlerinden birisi olarak kaydedilmiş, bir doğa olayı, imar aflarıyla genişleyen kentlerdeki kaçak/imara aykırı yapılaşma nedeniyle en yıkıcı afetlerden birine dönüşmüştür. Bu felaket, 11 ili kapsayan geniş bir coğrafyada 15 milyondan fazla insanı etkilemiş, on binlerce insanın hayatını kaybetmesine, insanlarımızı engelli hale getiren çok sayıda yaralıya ve milyonlarca kişinin evsiz, işsiz ve göç ederek yurtsuz kalmasına yol açmıştır. Depremin hemen ardından, 20 Şubat'ta Hatay merkezli 6.4, 5.8 büyüklüğünde iki deprem ve bölgeye yayılan çok sayıda artçı deprem meydana gelmiş, bu durum bölge halkı için yeni yıkımlara neden olmuştur (Şekil 1).



Şekil 1- 6 Şubat 2023'te meydana gelen ana şokların harita üzerindeki konumları.

Başta depremi yaşayanlar olmak üzere halkın çoğunluğu tarafından daha fazla olduğu düşünülse de resmi verilere göre 53 bin 537 kişinin hayatını kaybettiği, 107.204 kişinin de yaralandığı belirtilmiştir. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının açıklamalarına göre 39 bin 441 bina deprem anında yıkılmış, 271 bin 892 bina ise aldıkları hasarlar nedeniyle kullanılamaz hale gelmiştir.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığınca hazırlanan rapora göre depremlerden etkilenen 11 ilde yapılan hasar tespit çalışmalarında 22 Ocak 2024 tarihi itibarıyla 2.258.622 binadan 39.361'inin yıkılmış, 21.191'inin acil yıkılacak, 202.571'inin ağır

hasarlı, 43.344'ünün orta hasarlı ve 1.952.155'inin ise az hasarlı veya hasarsız olduğu saptanmıştır. Yıkılan veya ağır hasar gören binaların arasında mesken/konut olarak kullanılanların yanında kamu kurumlarının hizmet binaları, tarihi ve kültürel yapılar, okullar, hastaneler, ticari işletmeler gibi yapılar da bulunmaktadır.

Depremde yaşanan kayıplara ve yıkımlara ilişkin tüm veriler -aradan geçen iki yıla karşın- henüz sistemli bir araştırma yapılarak ayrıntılı ve doyurucu bir içerikle açıklanmış değildir.

6 Şubat depremleri, bir kez daha hiçbir ders alınmadığını hem merkezi idarenin hem de yerel yönetimlerin, depreme hazırlıklı olmak adına yapılması gereken hiçbir çalışmayı yapmadıklarını en acı şekilde gözler önüne sermiştir.

Çöken binaların altında kalıp kurtarılmayı bekleyen vatandaşlarımız devletin ilgili kurumlarının koordine olamaması, arama kurtarma çalışmalarının sağlıklı yürütülmemesi nedeniyle göz göre göre can vermiştir. Hayatta kalmayı başaranlarsa tek kelimeyle kaderleriyle baş başa bırakılmıştır.

Afet durumlarında devletin hızlı ve aktif müdahalede bulunabilmesi için kurulmuş olan Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı'nın (AFAD) özellikle koordinasyon konusunda, acil müdahalede yetersiz olduğu, hemen hiçbir ciddi hazırlığının olmadığı ortaya çıkmıştır. Depremden etkilenen kentlerde ilk iki gün hiçbir alanda organize bir çalışma yürütülmemiş, kriz merkezi kurulmamış, arama-kurtarma çalışmalarına başlanmamıştır.

Cumhuriyet tarihimizin en ağır felaketlerinden biriyle karşı karşıya geldiğimiz 6 Şubat depremleri bugüne kadar yaşadığımız pek çok büyük depreme karşın ülkemizin, şehirlerimizin, binalarımızın, kurumlarımızın ve halkımızın depreme hazırlıklı olmadığı gerçeğini en yakıcı biçimde ortaya çıkarmıştır.

1950'lerden bu yana genişleyerek sürdürülen plansız sanayileşme ve kentleşmeyi kalkınma modeli olarak benimseyen, insanları ve kenti sermaye birikimi için ucuz işgücü ve ucuz altyapı aracı olarak ele alan, bu plansızlığın sosyal ve kültürel boyutunu, toplumsal maliyetini göz ardı ederek daha fazla para ve kazanç peşinde olan anlayışın kaçınılmaz sonuçlarından birisi de doğa olaylarının afete/felakete dönüşmesidir.

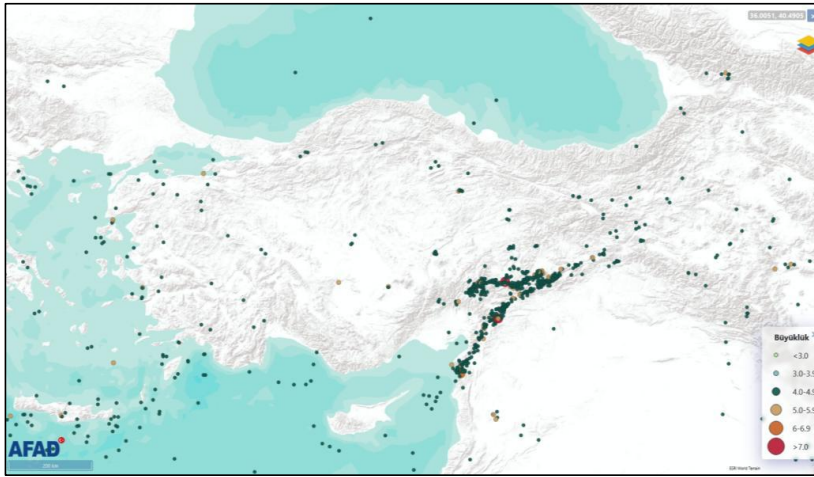
6 Şubat Depremlerinin Özellikleri

Pütürge (Malatya) ile Yayladağ (Hatay) arasında yer alan Doğu Anadolu Fayı ve Ölü Deniz Fay segmenti üzerinde sıralanan 6 Şubat 2023 saat 04:17:32'de meydana gelen ilk depremin artçılarından (Şekil 2) her iki fayın da kırıldığı ve enerjilerinin büyük oranda boşaldığı anlaşılmaktadır. Aynı gün saat 13:23:47'de Sürgü-Çardak-Göksun Fayı üzerinde meydana gelen ikinci büyük depreme ait artçılar ise Malatya-Nurhak (Gaziantep)-Göksun (Kahramanmaraş) arasında bir dağılım göstermektedir (Şekil 2).

Depremlerin meydana geldiği ilk günden günümüze kadar geçen iki yıl süresince bölgede, AFAD verilerine göre, yaklaşık 70 bin artçı deprem meydana gelmiştir. Bu sayı, 122 yılda

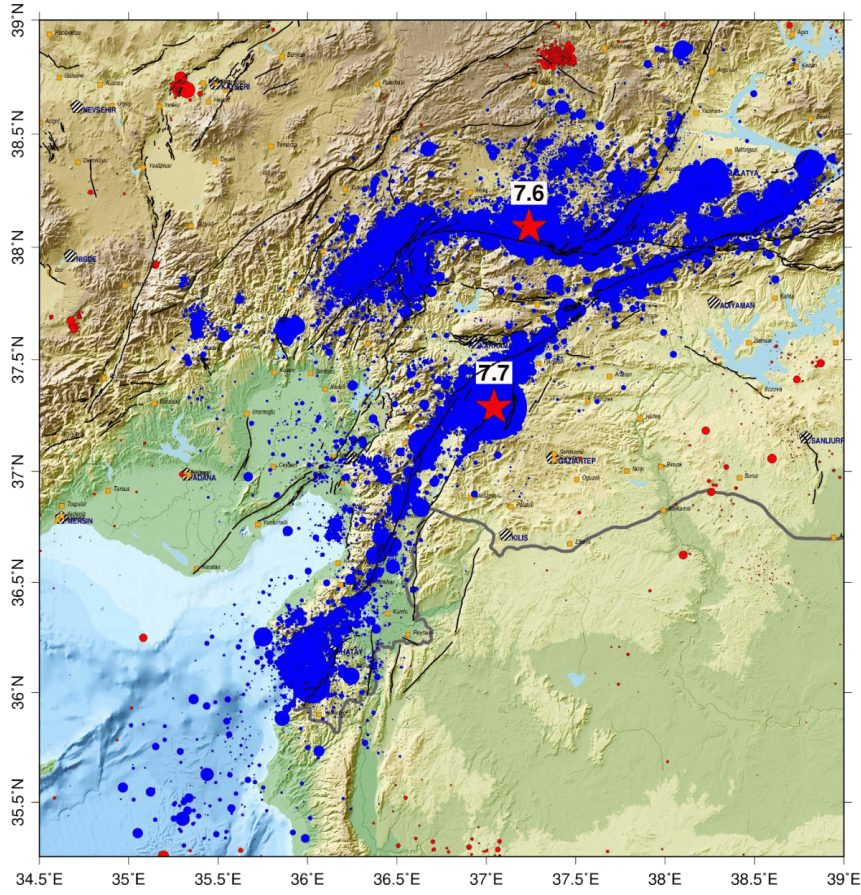
bölgede meydana gelen deprem sayısından (44 bin) çok fazladır. Bu kadar çok sayıda depremin geniş bir coğrafyaya yayılmış olması, kabuktaki gerilim birikiminin ne denli yüksek olduğunun bir göstergesidir. Bölgedeki artçıların bir süre daha devam edebileceği öngörülmektedir; ne zaman sonlanacağı ise belirsizliğini korumaktadır.

6 Şubat 2023 Kahramanmaraş Depremlerinin artçıları devam ederken aynı zamanda Türkiye genelinde farklı depremler de meydana gelmiştir. Yer yer büyüklükleri 5 ve üzerinde olan depremler yaşansa da bunlar herhangi bir yıkım veya can kaybına yol açmamıştır. Son iki yıldır Türkiye genelinde büyüklükleri 4 ve üzerinde olan depremlerin dağılımları Şekil 2’de verilmiştir. Bu depremlerin konumları dikkate alındığında depremlerin Türkiye geneline yayıldığı görülmektedir. Bu da ülkemizin hemen hemen her noktasında bir depremin yaşanabileceğini göstermektedir.

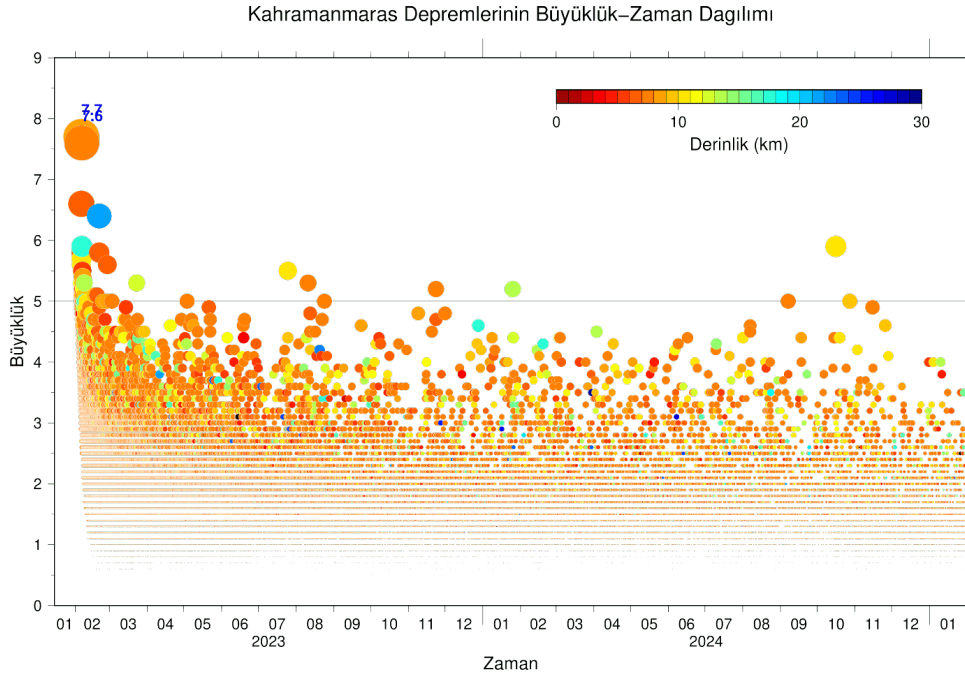


Şekil 2- 6 Şubat 2023 tarihinden 1 Şubat 2025 tarihine kadar geçen iki yıl boyunca tüm Türkiye ve yakın çevresinde meydana gelen büyüklükleri 4 ve üzeri olan depremlerin konumları.

İki yıl boyunca meydana gelen depremlerin büyüklüklerine ilişkin dağılım incelendiğinde, önemli bir bölümünün 3’ten küçük olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 1). Büyüklükleri 5 ve daha büyük deprem sayısı ise 60’tır (Şekil 3 ve Şekil 4).



Şekil 3- 6 Şubat 2023 tarihinden 1 Şubat 2025 tarihine kadar geçen iki yıl boyunca bölgede meydana gelen 70 bin dolayındaki artçı depremin dağılımı (mavi daireler).



Şekil 3- 6 Şubat 2023 tarihinden 1 Şubat 2025 tarihine kadar geçen iki yıl boyunca bölgede meydana gelen depremlerin büyüklüklerinin zamansal değişimi. (renkler derinlikle ilişkilendirilmiştir)

Tablo 1- 6 Şubat 2023 tarihinden günümüze kadar bölgede meydana gelen depremlerin büyüklüklerine göre sayısı

Büyüklük (M)	Deprem Sayısı
$M < 3.0$	64.722
$3.0 \leq M < 4.0$	3.812
$4.0 \leq M < 5.0$	643
$5.0 \leq M < 6.0$	56
$6.0 \leq M < 7.0$	2
$7.0 \leq M$	2
$0 < M$	69.237

Türkiye Yapı Kalitesi ile Bu Ölçekte Büyük Bir Depreme Hazırlıklı mıydı?

Türkiye, Osmanlı'dan aldığı birkaç kent dışında büyük ölçüde kırsal bir nüfus dokusuyla kuruluş dönemini tamamlamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında önce başkent Ankara'da örgütlediği planlı kentleşme deneyimini ülke geneline yaymak istese de kırsaldaki yoksulluk ve yoksunluğu hızla giderememiş; başta Ankara, İzmir ve İstanbul olmak üzere kentlerde desteklediği sanayileşmenin de etkisiyle kırsaldan kentlere büyük bir göç süreci yaşamıştır. Zaten hazırlıksız olan kentler, 2. Dünya Savaşı'nın bittiği dönemde, geniş

gecekondu alanlarıyla baş başa kalmıştır. Bu durum, sanayileşmenin artması ve ucuz işgücü talebi, kırsaldaki yetersiz eğitim, sağlık gibi sosyal altyapı yatırımlarının giderek kırsal aleyhine dengesizleşmesiyle kentlerin büyük bölümünü kaplamıştır.

Gecekondulaşma sürecini planla yönlendirerek bir konut üretim modeline dönüştürmeyi başaramayan hükümetler ve yerel yönetimler, seçimler sırasında yürüttükleri popülist yaklaşımlarla bu dokuları giderek kalıcılaştırmıştır. 12 Eylül 1980 darbesi sonrası Turgut Özal Dönemi yöneticileri ise oy devşirme yöntemi olarak bu dokuların bozuk ve plansız oluşumlarını yasallaştıran 24.02.1984 tarihli 2981 sayılı “İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve İmar Kanunu’nun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun” ve ilgili yönetmeliği kullanarak söz konusu yapıları “İslah-imar planları” adı altında, içerdikleri bütün kentsel-sosyal altyapı eksiklikleriyle katlı yapı haline getirerek yasal kılmıştır. Bu durum, toplumun artık büyük kesiminin yaşadığı gecekondu bölgeleri halkını bireysel rantla ve imar affıyla tanıştırdığı gibi, kentlerimizdeki sorunları çok daha büyük ve çözümü zor hale getirmiştir. Siyasal olarak da amacına ulaştığını gören hükümetler imar aflarını süreklileştirerek, gelenek haline getirmiştir. Toplumda oluşan yozlaşmayla da artan kaçak ve denetimsiz yapılaşma, son 40 yılda çıkarılan imar aflarıyla depreme dayanıksız kentsel dokunun önünü açmış; 1984’ten bu yana uygulanan toplam 9 imar affı ile kentlerimizin denetimden yoksun, geniş yapı stokunu yasallaştırmıştır.

En son AKP iktidarı tarafından 2018 yılında çıkarılan “İmar Barışı” adı altındaki imar affıyla da 7 milyon, büyük bölümü denetimden yoksun, bağımsız birim yasal hale getirilmiştir. Böylece, bina güvenliği ve yapı standartları tamamen göz ardı edilerek mühendislik, mimarlık ve planlama hizmetlerinden mahrum bırakılmış yapılar, yasal iskân ruhsatlı yapılarla eşdeğer hale gelmiştir. TMMOB’nin 2018 İmar Affı Raporu’na göre bu aflar, kentlerin fiziksel dokusunu bozmakla kalmamış, aynı zamanda af inisiyatifini yapı sahibinin sorumluluğu ve ödeyeceği bedel keyfiyetine bırakarak halkın can ve mal güvenliğini de anayasaya aykırı şekilde tehlikeye atmıştır.

TMMOB, 2018’de çıkartılan “İmar Barışı” adı altındaki imar affı yasasına ilişkin görüşünde;

“- 7143 sayılı Kanun ile planlama, mimarlık ve mühendislik süreçleri dışında oluşmuş imara aykırı yapıların affedilerek meşrulaştırılması, devletin Anayasayla verilmiş, toplumun sağlıklı ve güvenilir barınma hakkını sağlama görev ve sorumluluğunun açık ihlalidir.

- Planlama, projelendirme ve uygulama süreçlerinde mimarlık, mühendislik hizmeti almamış kaçak yapıları, inşa edenlerin beyanları ile yasallaştırmaya çalışmak, gerekçesini ise afet risklerine hazırlık olarak ifade etmek bilimi, tekniği inkâr etmektir.

- İmar affı düzenlemesi ile Anayasa'nın 10. Maddesi ile tanımlı "devlet organlarının ve idare makamlarının bütün işlemlerinde kanun önünde eşitlik ilkesine uygun olarak hareket etme zorunluluğu" yok sayılmıştır.

- Kaçak yapı teşvik edilmektedir. İnsanları hukuksuzluğa iten imar affı düzenlemeleri planlama, mimarlık ve mühendislik süreçlerini uygulanamaz hale getirmekte ve caydırıcılığını yok etmektedir. Gerekli cezai müeyyidelerin uygulanmaması ve sürekli ödüllendirme, bir sonraki af için beklentiye kalıcı hale getirmektedir. Kaçak yapıların imar affı kapsamına alınması, önümüzdeki yıllarda kaçak yapı faaliyetlerinde bulunanlar için de teşvik edici olacaktır.

- Kaçak yapı stokunun meşrulaştırılması, ülkemizin köklü sorunlarından biri olan kaçak yapılaşmanın sürmesine ve gelecekte yapı güvenliği konusunda yeni sorunlara sebep olacaktır. Düzenleme kapsamında aftan yararlanmak için yeni kaçak inşaatların yapımına başladığı, bundan sonrası için de yine imar affı beklentisine dayanarak kaçak yapıların sayısının artacağı bilinmektedir. Böylece 1999'da yaşanan ulusal facianın benzerlerine gebe bir yapı stoku oluşmasına katkı sağlanacaktır."

diyerek defalarca dile getirmiştir.

İlk imar affının çıkarıldığı 1945 yılından bugüne maalesef hiçbir şey değişmemiştir. Başlangıçta siyasal iktidarların seçim kaygıları giderek arazi rantının paylaşımına dönüşmüş, bugüne kadar sonuncusu 2018 olmak üzere 30'a yakın imar affı çıkarılmıştır.

2018 yılında çıkarılan imar affıyla Kahramanmaraş ve Hatay gibi deprem bölgelerinde 305 bin binaya yapı kayıt belgesi verilmiştir (Tablo 2). Bu binalar, denetim süreçlerinden muaf tutulmuş ve deprem sonrası yıkımların önemli bir kısmını oluşturmuştur. İmar affının kısa vadeli ekonomik kazançlar uğruna toplumsal riskleri artırdığı TMMOB tarafından defalarca vurgulanmıştır. Bu politika, yapıların bilimsel ve teknik standartlara uygunluğunu devre dışı bırakarak rant odaklı yaklaşımı da kurumsallaştırmıştır. Depremden orta ve daha üstü hasar alarak etkilenen yapıların durumu, bunu gösterir niteliktedir (Tablo 3).

başladığı, bundan sonrası için de yine imar affı beklentisine dayanarak kaçak yapıların sayısının artacağı bilinmektedir. Böylece 1999'da yaşanan ulusal facianın benzerlerine gebe bir yapı stoku oluşmasına katkı sağlanacaktır.

Tablo 2- Depremden etkilenen 11 kent için İmar Affı kapsamında alınan yapı kayıt belgesi ile depremde yıkılan ve hasarlı bina sayıları

İller	2018 İmar Affı Kapsamında Alınan Yapı Kayıt Belge Sayısı	Yıkık	Acil Yıkılacak	Ağır Hasarlı	Orta Hasarlı	Kaldırılan Enkaz
Adana	59.247	38	41	3.330	4.087	517
Adıyaman	10.629	6.187	2.327	21.027	4.715	17.068
Diyarbakır	14.719	44	59	5.491	2.783	4.120
Elâzığ	10.936	58	44	10.671	300	9.074
Gaziantep	40.224	4.126	1.988	14.304	5.513	11.109
Hatay	56.465	13.889	9.041	56.214	13.006	51.974
Kahramanmaraş	39.058	7.490	4.436	35.721	6.040	29.326
Kilis	4.897	457	151	1.926	488	1.769
Malatya	22.299	5.651	1.841	36.369	2.520	27.979
Osmaniye	21.107	702	531	9.167	1.074	8.009
Şanlıurfa	25.521	719	732	8.351	2.818	7.244
TOPLAM	305.102	39.361	21.191	202.571	43.344	168.189

Tablo 3- Deprem bölgesindeki hasarlı yapı sayıları

İller	Orta ve Daha Üstü Hasarlı Toplam Konut Sayısı	Orta ve Daha Üstü Hasarlı Toplam Ticarethane Sayısı	Orta ve Daha Üstü Hasarlı Toplam Ahır ve Samanlık Sayısı
Adana	15.899	1.566	186
Adıyaman	64.807	8.745	3.520
Diyarbakır	21.242	2.075	1.092
Elâzığ	19.793	2.032	2.491
Gaziantep	42.073	11.619	2.978
Kahramanmaraş	111.022	20.496	3.968
Malatya	102.736	17.725	5.009
Hatay	250.086	44.060	2.581
Kilis	3.365	263	433
Osmaniye	20.282	3.321	327
Şanlıurfa	16.924	2.669	936
TOPLAM	668.229	114.571	23.521

Yapı Denetimi: Kamucu Bir Modelin Gerekliliği

Bugün uygulamada olan yapı denetimi sistemi, 2001 yılında kabul edilen 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun ile düzenlenmiştir. Yasanın yürürlüğe girmesi sürecinde TMMOB ve bağlı Odaları tarafından dile getirilen eleştiri ve öneriler dikkate alınmamıştır. Bu yüzden yapılan uygulamanın doğası gereği kamu yararı göz ardı edilmiştir.

Yapı denetiminde yer alan mühendislik ve mimarlık hizmetleri, tasarım aşamalarından başlayarak eşgüdümlü çalışmayı, projelendirme ve uygulama süreçlerinde biçim, strüktür ve işlevselliğin ilişkilendirilmesini zorunlu kılan bir eylemler bütünü olarak ele alınırsa kamu yararı ilkesini doğrudan sağlayan bir uygulama olabileceken, günümüzde yapı denetimi süreçleri oldukça farklı bir yaklaşımla yürütülmektedir.

Bugünkü uygulamada yapı denetimi, yüklenici tarafından bürokratik bir prosedür olarak görülmektedir. Mevcut yapı denetim sistemi teminat, taahhütname, tutanak, rapor, belge gibi kayıt altına alınan kırtasiye evrakları üzerinde sayısız imza ile yapılan iş ve işlemlerin karmaşasına boğulmuş durumdadır. Oysa yapım işleri bürokratik bir denetim sisteminin ötesinde, kendi doğal koşulları içinde bilim ve tekniğin öngördüğü öz denetim modelinin öne çıkarıldığı bir sisteme kavuşturulmalıdır.

Böylesi bir model izlenmedikçe kamucu bir yöntemden, yapı denetimi süreçlerinde kamucu anlayıştan söz etmek mümkün olmayacaktır. Mevzuatta işveren, yapı sahibi olarak belirlenmişken, uygulama süreçlerinde denetlenmesi gereken müteahhitler işveren konumuna gelmektedir. Yapı denetim hizmeti veren özel şirketler ise denetim hizmetlerini ücretlerini aldıkları işverene karşı yürütmek zorunda bırakılmışlardır.

Bu çelişkiyle İmar Kanununun içeriğindeki yapı denetim sisteminde fenni mesuliyet, bağlamından koparılmış ve içi boşaltılmış bir hale dönüştürülmüştür. İkinci yılı geride kalan büyük felaketin yaşandığı bölgelerde bu sistemin uygulanmakta olması durumun bir sorunlar yumağı olduğunu anlamak için yeterlidir.

Yurttaşların sağlıklı ve güvenli yapılarda, sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı temel vatandaşlık hakkıdır. Bu hakkı sağlamak ise merkezi idarenin ve kamu kurumlarının öncelikli görevidir. Bu hak yurttaşlara sadece kalacak bir yer temin etmek anlamını taşımamaktadır. Bu hakkın kapsamında, bireylerin sağlıklı yaşayabileceği, afetlere karşı dayanımlı, kaliteli yaşam standartlarında olan bir çevre de vardır.

Yaşanan depremler göstermiştir ki meydana gelen can ve mal kayıplarının ana nedeni depremlerin büyüklüğü kadar mevcut yerleşimdeki imar planlarına aykırı, bilinçsizce inşa edilmiş, hiçbir mühendislik mimarlık hizmeti almamış ve denetim görmemiş yapılardır. Kaçak yapılaşmanın yanı sıra, imalat maliyetini azaltmak için kalitesiz ve eksik malzemelerin kullanılması da diğer önemli sorundur. Bu tür yapıların deprem değil, herhangi bir etki altında dahi dayanım göstermeleri beklenemez.

Bu yüzden yapı denetim mevzuatı katılımcı bir yöntem izlenerek yeniden hazırlanmalı; sorumluluklar ve yetkilendirmeler, mesleki uzmanlık alanları esas alınarak düzenlenmelidir.

Yaşanan örneklerde olduğu gibi, yaşanması olası doğa olaylarının da afete dönüşmemesi için TMMOB ve bağlı Odaları yapı üretim sürecinin başından sonuna kadar yapılması gerekenlerle ilgili uygulanabilir çözümler üretmekte, mevzuatta yapılması gereken değişikliklerle ilgili kamuoyunu bilgilendirmekte, kamu kurumları tarafından başlatılan çalışmalara katkı sunmakta, toplumun afetlere karşı hazırlıklı olmasını sağlamak ve afetlere karşı duyarlılığı arttırmak için etkinlikler düzenlemektedir. Yapı denetim süreçlerinin bu çalışmaların bir bütünü olduğu dikkatlerden kaçırılmamalıdır.

Mevcut yasa çerçevesinde yapı denetim sisteminde yapılabilecek iyileştirmeler şöyle sıralanabilir;

- Yapı denetim sistemi sadece yapının sağlamlığını değil zemin de dahil olmak üzere tüm yapı kalitesini denetleyen bir anlayışla yeniden kurgulanmalıdır.
- Yapı sahibinin yada müteahhidin aynı zamanda işveren olduğu mevcut yasa kurgusu değiştirilmelidir.
- Denetlenecek olan yapıların firmalara paylaşımı adil, şeffaf ve denetlenebilir hale getirilmelidir.
- Hiç kuşkusuz denetim hizmeti sadece mühendis ve mimarlar tarafından yapılmalıdır. Ancak alınan sorumluluğun öneminden hareketle denetçi belgeleri; uzmanlık alanlarına göre verilecek eğitimler ve değerlendirmeler sonunda başarılı olmuş, deneyimli mühendis ve mimarlara ilgili meslek odası tarafından verilmeli ve aynı yöntemle belirli aralıklarlarda yenilenmelidir.
- Yapı Denetim Kuruluşları ile denetçi mühendis ve mimarlar, uzmanlık alanları doğrultusunda ihtiyaç kadar belgelendirilmelidir. Ayrıca yapı denetim mekanizmasında yer alan mühendis ve mimarların sicilleri bağlı bulunduğu meslek odası tarafından tutulmalıdır.
- Yapı Denetim kuruluşlarında ücretli çalışan mühendis ve mimarların görevlerini her türlü baskıdan uzak yapabilme koşulları, ücretleri ve özlük hakları yasa ile tanımlanmalı, kamu güvencesi altına alınmalıdır
- Kamusal bir görev olan “Yapı Denetimi” hizmetinin başarıya ulaşma şansının yalnızca ceza mekanizmaları ile mümkün olamayacağının anlaşılması, bilim ve tekniğin gereklerini özümsemiş bir meslek anlayışının merkezi idare tarafından benimsenmesi bir zorunluluktur.

- Bazı binalar kanunun kapsamı dışına alınmıştır. Tüm binaların yasa kapsamına alınması sağlanmalıdır.
- Yapının denetimi ile iş güvenliği denetimi farklı uzmanlık alanı gerektiren konulardır. Bundan dolayı iş güvenliği, yapı denetim kuruluşlarının sorumluluğundan çıkarılmalıdır.
- Çalışanların ve firmaların alacakları ücretlerin tespiti doğru olarak yapılmalıdır.
- Şantiye şefliği için gerekli tedbirler alınarak şantiye şefinin inşaatın başında olması sağlanmalıdır.
- Aynı şekilde inşaatlarda yetki belgeli usta çalıştırılması ve müteahhitlik yasasının çıkartılarak her önüne gelenin müteahhit olması engellenmelidir.
- İmar affı gibi popülist yaklaşımlara son verilmeli, imar affından faydalanan tüm binaların acilen sağlık denetiminden geçirilmesi sağlanmalıdır.
- Sigorta ayağı eksik ve yetersiz olan denetim sistemi sağlıklı işleminin mümkün olamayacağı gerçeğinden hareketle gerek yapılar için, gerekse yapı üretim sürecinde bulunan ve sorumluluk üstlenenler için, “Mali Sorumluluk Sigortası” ve “Mesleki Sorumluluk Sigortası” şartı getirilmelidir.

Büyük Depremi İlk Günlerinde Ne Durumdaydık!

6 Şubat 2023 tarihinde gerçekleşen 7,7 ve 7,6 büyüklüğündeki depremler ve artçı sarsıntıları, Kahramanmaraş merkez olmak üzere 11 ilimizde büyük kayıp ve yıkımlara neden olmuştur. İlk depremin hemen ardından, 6 Şubat 2023 Pazartesi günü TMMOB Yönetim Kurulu, Oda Yönetim Kurulu Başkanlarıyla olağanüstü toplantı yapmış; toplantıda örgütsel seferberlik halinde gereken teknik çalışmaları yapmak ve dayanışma organizasyonunu kurmak amacıyla yol haritası belirlenmiş; ön inceleme için bölgeye teknik heyetlerin gönderilmesine, ilgili kamu kurumlarına işbirliği çağrısı yapılmasına ve öncelikli olarak Birliğimiz tarafından yapılacak çalışmaların ve toplanacak yardımların eşgüdümü için TMMOB Afet Koordinasyon Grubu ve TMMOB Afet Koordinasyon Merkezleri'nin oluşturulmasına karar verilerek tüm il ve ilçe Koordinasyon Kurullarımız (İKK) ile birlikte çalışmalara başlanmıştır.

Bu kapsamda, bölgede, TMMOB Yönetim Kurulunun da sahada yürüttüğü çalışmalarla birlikte İKK'ların koordinasyonunda oluşturulan kriz masaları, teknik inceleme için bölgeye intikal eden Odalarımızın yöneticileri ve çalışanları, bilimsel-teknik komisyonlarımız, Birliğimizin çağrısıyla gönüllü olan üyelerimiz çalışmalarını özveriyle sürdürmüştür.

Ayrıca, tüm bölgelerde, bir kısmı Maden Mühendisleri Odasının koordinasyonu ile kamu ve özel maden işletmelerinin tahliye ekiplerinden 7.000'in üzerinde madenci tarafından

arama-kurtarma çalışmalarına destek verilmiştir. Merkezdeki TMMOB Afet Koordinasyonunun yanı sıra illerde TMMOB Koordinasyon Merkezleri oluşturulmuş, İl Koordinasyon Kurullarımız da Adana, Hatay, İskenderun, Kahramanmaraş, Pazarcık, Elbistan, Malatya, Diyarbakır, Gaziantep ve Şanlıurfa’da oluşturulan kriz masalarında/afet koordinasyon merkezlerinde görev almıştır.

Birliğimiz tarafından Adalet Bakanlığı Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü Bilirkişilik Daire Başkanlığının talebi üzerine “Deprem Nedeniyle Yıkılan/Ağır Hasarlı Binalarla İlgili Delil Toplama/Tespit İşlemlerinde Kullanılacak Bilirkişi Kılavuzu”nun hazırlanması için yapılan çalışmalara teknik destek verilmiştir.

Ayrıca Bilirkişilik Bölge Kurulları da ilgili Odalarımızın şubelerinden Bölge Kurullarının listesinde bulunmayan ancak bilirkişilik yapabilecek üyelerimizin katkıları istenmiş, bu konuda da gereken destek sağlanmıştır.

Depremin Ardından TMMOB’nin İlk Değerlendirmeleri

6 Şubat 2023 depremlerinin ardından TMMOB’nin afet bölgesindeki Yönetim Kurulu Üyeleri, Oda Başkanları ile şube ve temsilcilikleri tarafından aktarılan bilgilerle hazırladığı Ön Değerlendirme Raporunda afet yönetimi, arama-kurtarma, barınma, sağlık, ulaşım ve altyapı alanlarındaki ciddi eksiklikler ortaya konmuştur. Bu süreçte özellikle merkezi yönetimin kriz koordinasyonunu sağlayamaması, kamusal planlamanın eksikliği ve meslek örgütlerinin sürece dahil edilmemesi, afet müdahalesinde büyük bir başarısızlığa yol açmıştır.

TMMOB, merkezde ve bölgede yürüttüğü çalışmaların ardından aşağıdaki saptamaları kamuoyuyla paylaşmıştır.

- Adana, Diyarbakır ve Şanlıurfa gibi sınırlı yıkımın yaşandığı kentlerde müdahale süreci daha hızlı gerçekleşirken Antakya, Adıyaman, Kahramanmaraş, Malatya ve Gaziantep gibi ağır yıkımın olduğu illerde ilk günlerde etkin bir organizasyon sağlanamamış, AFAD’ın koordinasyon eksikliği kriz ortamını daha da derinleştirmiştir.
- İlk iki gün boyunca arama-kurtarma faaliyetleri neredeyse tamamen halkın ve gönüllülerin çabasıyla yürütülmüş, koordinasyon eksikliği nedeniyle profesyonel ekipler gecikmiştir.
- Hastaneler, kamu binaları ve belediye yapıları büyük ölçüde yıkılmış, sağlık ve barınma hizmetlerinin sağlanamaması nedeniyle hayatta kalanlar için yaşam koşulları daha da zorlaşmıştır.
- Gıda ve suya erişim yetersiz kalmış, AFAD tarafından bekletilen yardım malzemeleri halkın kendi imkânlarıyla ulaşmaya çalıştığı çadırkentlere geç dağıtılmıştır.

- Elektrik, su, doğalgaz ve iletişim hatlarının büyük oranda devre dışı kalması, arama-kurtarma ve yardım çalışmalarını büyük ölçüde sekteye uğratmıştır.
- Havalimanları, otoyollar ve demiryolları hasar görmüş, ulaşım ağı felç olmuştur. Özellikle Hatay, Adıyaman, Kahramanmaraş, Malatya gibi kentlerde yolların kapanması nedeniyle afet bölgesine ulaşım büyük oranda durmuştur.
- Demiryolu hatlarında 1.275 kilometrelik bir alan doğrudan etkilenmiş, 446 köprü ve 6.161 menfez zarar görmüş, enerji sağlayan trafo merkezleri devre dışı kalmıştır.
- Depremden sağ kurtulan vatandaşlar, çadır ve konteyner kentlere yönlendirilememiş; halk meydanlarda, pazar alanlarında ve araçlarında geceleme zorunda kalmıştır.
- Ağır kış koşullarında -14 dereceye varan soğukta insanlar açık alanlarda kalmış, temel sağlık hizmetlerine erişim sağlanamamıştır.
- Temiz su, hijyen malzemeleri ve gıda desteğinin yetersiz olması nedeniyle salgın hastalık riski artmış, AFAD'ın yetersiz planlaması, insani kriz riskini büyütmüştür.
- Enerji, ulaşım ve iletişim alanlarında özelleştirme nedeniyle kamu otoritesinin yeterli müdahaleyi yapamaması, afet yönetiminde büyük bir koordinasyon zafiyeti doğurmuştur.
- Özellikle enerji dağıtımının özel şirketler tarafından yürütülmesi, afet sonrası onarım çalışmalarını yavaşlatmış ve kriz sürecini derinleştirmiştir.
- Afet yönetiminde kamucu bir anlayış benimsenmemesi, meslek odalarının sürece dahil edilmemesi ve bilimsel yaklaşımların dikkate alınmaması, felaketin sonuçlarını ağırlaştırmıştır.

İlk değerlendirmelerin ardından acil olarak yapılması gerekenler ise şu şekilde sıralanmıştır:

- Acil olarak afet müdahalesinin merkezileştirilmiş, bürokratik bir yapıyla değil, yerel yönetimlerin, meslek odalarının ve demokratik kitle örgütlerinin katılımıyla yürütülmesi sağlanmalıdır.
- Enerji, ulaşım, sağlık ve barınma hizmetleri kamusal bir model çerçevesinde acil olarak yeniden organize edilmelidir.
- Afet yönetiminde şeffaflık sağlanmalı, yurttaşların kriz süreçlerinde bilgiye erişimi garanti altına alınmalıdır.
- Hasar tespitleri hızlı ve bilimsel kriterlere uygun yapılmalı, enkaz kaldırma süreçleri çevreye zarar vermeden yürütülmelidir.

Bu saptamaların ardından TMMOB, bir yandan depremden etkilenen illerde koordinasyon, dayanışma ve hasar tespit çalışmalarını sürdürürken diğer yandan Türkiye Afet Müdahale Planı'na yönelik inceleme ve eleştirilerini kamuoyu ve idarelerle paylaşmıştır.

Türkiye Acil Müdahale Açısından Bu Ölçekte Büyük Bir Depreme Hazırlıklı mıydı?

TC İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) tarafından hazırlanan Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP), Türkiye'de yaşanabilecek her tür ve ölçekteki afet ve acil durumlar için afet öncesinde, afetin yaşanmasının hemen ardından acil müdahalede ve sonraki günlerde afet bölgesinde yapılacak hizmetlerde görev üstlenecek kamu kurumları ile özel sektör, sivil toplum kuruluşları (STK) ve gerçek kişilerin görev, yetki ve sorumluluk alanlarını ve bu bağlamda tanımlanan hizmetlerin ana sorumluları ile destek verecek kurumları belirlemek ve işlerliğini sağlamak üzere hazırlanmıştır.

Birliğimiz açısından TAMP'ın en dikkat çekici yanı, anayasal kuruluşlar olan meslek odalarına planda yer verilmemiş olmasıdır. Gerek afetin hemen sonrasında gerekse iyileştirme aşamalarında uzmanlıklarıyla önemli katkılarda bulunabilecek meslek odaları TAMP'ın hazırlanması aşamasında bulunmadığı gibi planda da özel olarak görevlendirilmemiştir. Oysa böyle bir planda; kent, altyapı ve yapı planlarını hazırlayıp uygulayan TMMOB bileşenlerinin doğrudan yer alması gerekirdi.

Türkiye Afet Müdahale Planı'nın Kapsamı

İlki 3 Ocak 2014'te yayımlanan TAMP'ın sonuncusu 15 Eylül 2022 tarihli 31954 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Taktik yaklaşımla hazırlandığı belirtilen TAMP'ta su baskını, orman yangını, biyolojik afetler ve salgın hastalıklar, kuraklık, deprem gibi olaylarda görev alacak çalışma gruplarının organizasyon, analiz, kapasite geliştirme ve entegrasyon süreçleri tanımlanmıştır.

TAMP kapsamında afet ve acil durum hizmetlerini yürütmek üzere bakanlıklarda bakan ya da yetkilendirecekleri yardımcılarının, illerde valinin, ilçelerde ise kaymakamın başkanlığında Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezlerinin kurulması; ulusal ölçekte Türkiye Afet Müdahale Programının yanı sıra il/ilçe afet müdahale planlarının hazırlanması ve bu müdahale planları çerçevesinde operasyon planları oluşturulması öngörülmüştür.

Planların hazırlanmasında;

- Muhtemel afetin geçmiş yıllarda o bölgede meydana gelen en büyük çaplı afetten daha büyük ve yaygın olabileceği, geçmişte bilinen afet hasarı olmasa dahi afet tehlike haritasındaki olası afetlerin meydana gelebileceği,
- Afetlerde yangınların çıkabileceği, sanayi ve enerji tesislerinde yangın, patlama, kimyasal sızma, akaryakıt veya petrol sızıntısı ve gaz kaçakları gibi ikincil afetler meydana gelebileceği, aynı anda birden fazla afetle birden mücadele edilmesi gerekebileceği,
- Zarar gören binaların çok olabileceği, açıkta kalan ailelerin barınma problemlerinin artabileceği,
- Ulaşım yollarında ve tesislerinde hasarlar meydana gelebileceği, ulaşımın bir süre aksayabileceği veya durabileceği,
- Barajların, santrallerin, akaryakıt depo ve tesisleri ile diğer önemli bina ve tesislerin hasar görebileceği veya tamamen yıkılabileceği, bu hasarlardan kaynaklanan can, mal kayıplarının olabileceği,
- İletişim ve haberleşme sistemlerinin kesintiye uğrayabileceği,
- Elektrik, doğalgaz, içme suyu, arıtma ve kanalizasyon tesislerinin ağır hasar görebileceği ve çalışamaz hale gelebileceği, bu durumun susuzluğa ve salgın hastalıklara yol açabileceği, ısınma, aydınlatma ve enerji sorunlarının ortaya çıkabileceği,
- Afetin, gece veya sabaha karşı meydana gelebileceği, mesai saatleri içerisinde veya tatil günlerinde, kış veya yaz şartlarından birisinde olabileceği,
- Hasarın büyük olabileceği, enkaz altında insanların kalabileceği,
- Kuvvetli artçı veya başka depremler sonucunda binaların hasar düzeyinin artabileceği hatta yıkılabileceği,
- Gıda, ilaç, ısınma, barınma vb. temel ihtiyaçlarda sıkıntılar meydana gelebileceği,
- Hükümet binası, sağlık ve eğitim tesisleri gibi kritik tesislerin hasara uğrayabileceği,
- Görevli personel ve ailelerinin de afetten etkilenebileceği,
- Afet bölgesinde görevlendirilen ekiplerin de barınma, ısınma, yiyecek ve içecek ihtiyaçlarının olabileceği,
- Afet bölgesinde asayiş sorunlarının olabileceği, toplumsal olayların olabileceği,

- Yiyecek, içecek, giyecek, barınma ve benzeri acil yardım ihtiyaçlarının belirlenmesinde ve temininde acil yardım süresinin 15 günden daha fazla olabileceği,
- Kış ve yaz şartlarının genel hayatı etkileyecek derecede olumsuz geçebileceği, yaz aylarında gerçekleşen bir afetin etkilerinin kış aylarında da devam edebileceği,
- Afetin ve varsa ikincil afetlerin etki alanının birden fazla ili kapsayacak büyüklükte olabileceği, bu nedenle destek illerin de yardımına ihtiyaç duyulabileceği

hususlarının dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir.

Türkiye Afet Müdahale Planında ulusal düzeyde koordinasyon birimleri Afet ve Acil Durum Kurulu ve Afet Yönetim Merkezleri; yerel düzeyde koordinasyon birimleri İl Afet ve Acil Durum Koordinasyon Kurulu ve İl AFAD Merkezi olarak belirlenmiştir.

Planda, ulusal çalışma gruplarının ana çözüm ortağı bakanlık, kurum ve kuruluşların afet ve acil durum yönetim merkezlerinin bünyesinde ilgili çalışma grubunun yönetilmesi için koordinasyon ekiplerinin oluşturulması ve bir çalışma grubu yöneticisi belirlenmesi öngörülmüştür. Ayrıca afet bölgesine destek olmak üzere çalışma grubu tarafından saha destek ekipleri tasarlanmıştır.

Türkiye Afet Müdahale Planında, müdahale seviyeleri etki ve müdahale derecesi açısından S1, S2, S3, S4 biçiminde tanımlanmış, ayrıca afet ve acil durumlar için 1. ve 2. grup destek iller belirlenmiştir.

Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) Neden İşletilemedi?

6 Şubat 2023'teki Kahramanmaraş Depremlerinin S4 seviyesinde olduğu ilan edilmiş olup 1. ve 2. grup destek iller ile ulusal kapasitenin yanı sıra uluslararası destekle müdahale çalışmaları yerine getirilmeye çalışılmıştır. Oysa Kahramanmaraş Depremlerinde özellikle ilk iki gün deprem bölgesine ulaşım da ciddi sıkıntılar yaşanmış, arama-kurtarma çalışmalarına başlanamamış, yardım malzemeleri deprem bölgelerine ulaştırılamamış ve dağıtımı sağlanamamış, bölgeyle ve bölge içinde iletişimde kesintiler olmuştur. Bu da TAMP'ın tüm kurgusuna karşın düzgün biçimde çalışmadığını göstermiştir. Sürece ilişkin en temel değerlendirme organizasyon ve koordinasyon yetersizliğidir.

1) Müdahalenin Başlatılması

TAMP'ta "Müdahale Seviyeleri" başlığı altında S1, S2, S3 seviyeleri için müdahalenin nasıl başlatılacağı belirtilmekte; S4 içinse "Olay seviyesi '4' kararı verilmesi halinde ise tüm ulusal kapasite müdahaleye katılır ve gerektiğinde uluslararası yardım çağrısında bulunulur" denmektedir. S4 seviyesi için müdahalenin hangi kuruluş/yetkili tarafından başlatılacağı belli olmamakla birlikte planda anlaşılan, tüm ilgili kurum/kuruluşların kendiliğinden harekete geçmesi gerektiğidir.

“Olay Seviyesine Göre Koordinasyon Düzeyleri ve Fonksiyonlar” adlı piramitte S4 düzeyinde koordinasyondan Afet ve Acil Durum Kurulunun sorumlu olduğu görülmektedir. Ulusal çapta koordinasyonu üstlenen Afet ve Acil Durum Kurulunun hangi kurum/kuruluşlardan ve/veya yetkililerden oluştuğu planda açıkça yazmamaktadır. Bu da ilgili kurum için “görevsizlik” gibi bir algı oluşturmaktadır. Nitekim deprem sonrasında alanda ya da medyada böyle bir kurulun varlığına ilişkin bir habere rastlanmamıştır.

TAMP’taki “Operasyon servisindeki çalışma gruplarının ana ve destek çözüm ortakları” tablosunda AFAD yalnızca “Arama-Kurtarma” ve “Barınma” çalışmalarının doğrudan sorumlusu olarak görünmekte, başka bir alanda sorumluluğu ya da desteği olduğu yönünde bir ibare bulunmamaktadır. TAMP’ın bütününde uygulama sürecinin hangi kurum/kurumlar tarafından koordine edileceği belirsizdir ki bize göre başat sorun da budur.

2) Müdahalenin Yürütülmesi

Plandaki “Yerel Düzeyde Müdahale Yönetimi” bölümünde, Seviye 3 ve Seviye 4’te müdahale çalışmalarının vali tarafından yürütüleceği ifade edilmiştir. Ancak deprem bölgesinde görev alan valiler, özellikle ilk günlerde ne kitle iletişim ortamlarında ne de alanda kamuoyunu bilgilendirirken görülmüştür. Haberlere yalnızca valilerin Cumhurbaşkanı tarafından aranıp bilgi alındığı yansımıştır.

Taktik yaklaşımla hazırlanan TAMP’ın uygulanabilmesi için iller düzeyinde eylem planlarının oluşturulması öngörülmüştür; ancak AFAD’ın internet sitesinde afet bölgesindeki 11 ilden yalnızca Adana’nın eylem planı yer almaktadır. Bu da depremde öncelikli olmalarına karşın diğer illerde müdahalenin yürütülmesini sağlayacak eylem planlarının olmadığı ya da yayımlanmadığını düşündürmektedir.

3) Operasyon Hizmet Grupları

“Operasyon servisindeki hizmet gruplarının ana ve destek çözüm ortakları” tablosuna göre yerel yönetimlere, afet yönetim sürecinin en önemli unsurları olan arama-kurtarma, altyapı ve barınma konularında “destek” görevi dahi verilmemiştir. Oysa tüm yerel yönetimlerin arama-kurtarma çalışmalarına doğrudan katılacak itfaiye birimleri vardır; öte yandan altyapı sorunlarının giderilmesinde ve geçici barınma alanlarının kurulmasında fen işleri müdürlükleri aracılığıyla katkıda bulunabilmeleri olanaklıdır.

“Operasyon servisindeki çalışma gruplarının ana ve destek çözüm ortakları” tablosunda TRT ve TÜRKSAT’a “destek” görevi dahi verilmemiş, “destek”le görevlendirilen “özel sektör” kapsamında olduğu düşünülen GSM operatörleri ise kesintisiz iletişim için üzerlerine düşeni yapmamışlardır. Dikkat çeken bir başka nokta da söz konusu tabloda, “Haberleşme” operasyonunda Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuna (BTK) görev verilmemesidir. BTK’nin GSM operatörlerini göreve çağırmak yerine depremin ikinci günü

akşam saatlerinde Twitter'a bant daraltma uygulaması da yaşam savaşı veren yurttaşlarımızın seslerini duyuramamalarına yol açmıştır.

4) Sivil Toplum Kuruluşları (STK'lar)

STK'lar, TAMP'ta destek çözüm ortağı olarak yer almaktadır. Resmi kurumların dışında kalan, kuruluş amaçları, faaliyetleri, uzmanlık alanları birbirinden farklı olan tüm meslek odaları, sendikalar, dernekler ve vakıflar STK olarak adlandırıldığından planda hangi STK'lardan söz edildiği ve hangi STK'dan ne beklendiği belirsizdir.

Planda "Yerel Düzeyde Müdahale Yönetimi" başlığında diğer gruplarla birlikte STK'lar için de *"...yapılan planlamalar ve afete hazırlık protokolleri doğrultusunda afet bölgesinde ivedilikle yerlerini alarak çalışmalara destek olur"* diye belirtilmekte; ayrıca *"Afet bölgesinde görev almak isteyen STK'lar ilgili oldukları ulusal düzeyde ulusal düzey hizmet grubu ana çözüm ortağı tarafından, yerel düzeyde ise hizmet grubunun servis koordinatörü tarafından koordine edilir"* denmektedir.

Oysa Kahramanmaraş depremlerinde başta AFAD olmak üzere devlet kurumları, STK kapsamında değerlendirilen başta TMMOB olmak üzere benzer kurum-kuruluşların katkılarını almak bir yana deprem bölgesindeki faaliyetlerini yürütmelerine ya izin verilmemiş ya da zorluk çıkarılmıştır.

Birliğimizin ve bağlı Odalarımızın gerek Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığına gerekse AFAD'a yazılı başvuru yaparak yardım faaliyetlerine ve arama-kurtarma çalışmalarına destek ve işbirliği talebine yanıt verilmemiştir.

Bu da TAMP'ta yazılsa da iktidarın bir afet durumunda dahi genelde bazı STK'larla özelde de meslek odalarıyla işbirliği yapmaktan kaçındığını göstermektedir.

5) Yerel Düzeyde Müdahale

Planda "Yerel Düzeyde Müdahale Yönetimi" başlığında *"Afet bölgesinde İl Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezi içinde ihbar takip masası ve emniyet, jandarma, askeri birlikler, İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü ve diğer kamu kurumları personelinin oluşan gezici ilk tespit ekipleri kurulur"* denmektedir. Ancak bırakınız saha tespitleri yapmayı emniyet ve askeri birliklerin deprem bölgesine ulaşması bile 48 saati bulmuştur.

6) 112 Acil Çağrı Merkezleri

Planda "Yerel Düzeyde Müdahale Yönetimi" başlığında *"İllerde oluşturulacak 112 acil çağrı merkezleri İl Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezlerinde, operasyon servisi içinde yer alan 'Acil Durum Hizmetleri Servisi Haberleşme Hizmet Grubu'nun çekirdeğini oluşturur. 112 acil çağrı merkezleri acil haberleşmenin sağlanması için ilk harekete geçen birim özelliğine sahip olup afet anında haberleşme sisteminde kesinti meydana gelmesi halinde ilk haberleşme çalışmalarını yürütür"* denmektedir. Kamuoyuna, 112 Acil Çağrı

Merkezinin işleyişine ilişkin açıklama yapılmadığından afete müdahaledeki işlevi ve haberleşmede üstlendiği işler belirsizdir. Yurttaşlar ve gönüllülerden oluşan arama-kurtarma ekipleri acil iletişim gereksinimlerini kendi olanaklarıyla sağlamaya çalışmışlardır.

7) Destek İl Grupları

Türkiye Afet Müdahale Planında yer alan destek il grupları tablosu incelendiğinde, 1. grup destek illerin ağırlıklı olarak deprem gören iller olup birbirleriyle ilişkilendirildiği görülmektedir. Ülkemizin deprem tehlike haritası ve diri fay hatları yıllardır bilindiğine göre birbirine yakın ve yaşanacak depremden etkileneceği bilinen kentlerin birbirlerine destek verecek iller olarak belirlenmesi anlaşılabilir bir durumdur.

2. grup destek illeri 1. Olarak belirlenen bir ilin birden fazla ile destek vermesi beklendiği görülmektedir. Kahramanmaraş Depremleri gibi birden fazla ilin depremden etkilenmesi durumunda destek veren ilin hangi ile yardıma gideceği belirsizdir.

Tablo 4. Destek il grupları

İL ADI	1.GRUP DESTEK İLLER (BÖLGE İLLERİ VE KOMŞU İLLER)	2.GRUP DESTEK İLLER
ADANA	Mersin, Osmaniye, K.Maraş, Gaziantep, Kilis, Hatay Niğde	Kayseri, Konya, Malatya
ADIYAMAN	Erzincan, Tunceli, Bingöl, Malatya, Elazığ, K.Maraş, Gaziantep, Şanlıurfa, Diyarbakır	Elazığ, Kilis, Kayseri
DIYARBAKIR	Şanlıurfa, Mardin, Siirt, Şırnak, Batman, Adıyaman, Malatya, Elazığ, Bingöl, Muş	Malatya, Bitlis, Erzurum
ELAZIĞ	Erzincan, Tunceli, Bingöl, Malatya, Adıyaman, Diyarbakır	Sivas, Erzurum, Adıyaman
GAZİANTEP	Mersin, Adana, Osmaniye, K.Maraş, Kilis, Hatay, Adıyaman, Şanlıurfa	Kayseri, Malatya, Adana
HATAY	Mersin, Adana, Osmaniye, K.Maraş, Gaziantep, Kilis	İçel, Şanlıurfa, Kayseri
MALATYA	Erzincan, Tunceli, Bingöl, Elazığ, Adıyaman, Diyarbakır, K.Maraş, Sivas	Gaziantep, Erzincan, Kayseri
K.MARAŞ	Mersin, Adana, Osmaniye, Gaziantep, Kilis, Hatay, Adıyaman, Sivas	Şanlıurfa, Niğde, Diyarbakır
ŞANLIURFA	Diyarbakır, Mardin, Siirt, Şırnak, Batman, Gaziantep, Adıyaman	Elazığ, Kahramanmaraş, Malatya
KİLİS	Mersin, Adana, Osmaniye, K.Maraş, Gaziantep, Hatay	Adana, Şanlıurfa, Malatya
OSMANİYE	Mersin, Adana, K.Maraş, Gaziantep, Kilis, Hatay	Kayseri, Adana, Adıyaman

8) Entegrasyon Süreci ve Tatbikatlar

TAMP'a göre İl Afet ve Acil Durum Koordinasyon Kurulu, planların uygulanabilirliğini tatbikatlarla denetlenme yükümlülüğü taşımaktadır. Ancak bugüne kadar herhangi bir ilimizde bu tür tatbikatların, kamuoyunu bilgilendirerek ve yurttaşların etkin katılımını sağlayarak yapıldığına tanık olunmamıştır.

Planda “Entegrasyon Süreci” başlığı altında belirtilen operasyonel raporlar, eğitimler ve saha tatbikatları da bugüne değin ilgili illerdeki kurum-kuruluş-STK’ların ve yurttaşların katılımlarıyla gerçekleştirilmemiştir. Oysa bu eğitimler ve tatbikatlar sadece ilgili kurumları ve kuruluşları değil yurttaşları da afetlere hazırlayan dolayısıyla afet bilincini geliştiren önemli çalışmalardır. Türkiye Afet Müdahale Planlarının 2014 yılından beri hazırlandığı göz önüne alındığında “Entegrasyon Süreci”nin işletilmemesi, planın rafta kaldığının ve gereklerinin yapılmadığının en önemli göstergesidir.

Sonuç

Bilim insanlarının da dillendirdiği üzere 6 Şubat 2023 depremleri büyüklükleri ve etki alanları bakımından ülke tarihinin en yıkıcı depremlerindendir. Depremin 11 ilde aynı anda gerçekleşmesi, devletin tüm kurumlarını âdeta paralize etmiş, sonuçları büyük acılar yaratan organizasyon ve koordinasyon eksikliklerine neden olmuştur.

Plana göre asli görevi, afet ve acil durumlarda can ve mal kurtarma, sağlık, iaşe, barınma, güvenlik, mal ve çevre koruma, sosyal ve psikolojik destek hizmetlerinin verilmesini koordine etmek olan Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) ve yine planda ana sorumlukla görevlendirilen kamu kurumları, bu zorlu sınavda başarılı olamamış; TAMP ise uygulamaya geçirilmeden kâğıt üzerinde kalmıştır.

Ne yazık ki 24 yıldır değişen hiçbir şey olmamıştır. TMMOB’nin “Doğu Marmara Depremleri ve Türkiye Gerçekleri” (2000) raporundaki tespit ne yazık ki bugün için de geçerlidir:

“... küreselleşme politikalarına teslim olmuş bir sistemin, toplumsal ve insani sorunlar karşısında ne kadar körleştğini, kamu örgütlenmesinin ne kadar aciz bir yapıya dönüştüğünü ve kamu yönetiminin ne kadar etkisizleştğini açıkça ortaya koymuştur...”

Depremin Ardından İlk Günler

Birliğimiz, deprem anından itibaren depremden etkilenen tüm illerde acil durum dayanışma kampanyaları ve sahada araştırma, inceleme, tespit ve değerlendirme çalışmaları yapmıştır. Afet Koordinasyon Merkezlerimiz ve İl Koordinasyon Kurullarımız aracılığıyla yürütülen çalışmalar tüm üyelerimizin çabaları ile sürdürülmüştür.

İlk anında kurduğumuz Afet Koordinasyon Merkezinde dayanışma gönüllülerimiz, depremden etkilenen bölgelerdeki saha çalışmalarında ise mesleki yeterliliğe sahip üyelerimiz eşgüdümlü olarak çalışmalarını gerçekleştirmişlerdir.

Birliğimiz depremin hemen ardından İKK'larımız ve üyelerimizden aldığımız bilgiler ile yayımlanan durum tespit raporları ve periyodik olarak güncellenen mevcut durum raporları ile bölgede yürütülen tüm çalışmaları, tespitleri ve eksiklikleri kamuoyuyla paylaşmıştır.

Depremin 8. ay ve 1. yıldönümlerinde kamuoyu ve idareyle paylaştığımız raporlarda durum tüm açıklığıyla gözler önüne serilmiştir. Bunlar aşağıda özetlenerek sıralanmıştır.

Depremin Üzerinden Geçen 8 Ay...

TMMOB'nin depremin üzerinden geçen 8 ayın ardından yayımladığı raporda depremden etkilenen tüm illerin mevcut durumları değerlendirilmiştir. Geçen süre zarfında tüm illerde sorunların giderek büyüdüğü; barınma ve bağlı sorunların çözümsüzlükle karşı karşıya olduğu, temel ihtiyaçların karşılanmasındaki zorluklar kamuoyu ile paylaşılmıştır.

Rapordaki saptamalar özetle şunlardır:

"Geçen 8 ayın ardından siyasal iktidar, deprem bölgesindeki sorunlarının çözümünün kalıcı yapılaşmadan geçtiği tespitini yaparak 126 No.'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'ni yayımlamış, bu kararnamede yerleşim ve yapılaşmaya ilişkin olağanüstü düzenlemeler getirmiştir. Bu kararnamenin olağanüstü olmasındaki temel neden afet sonrası bilimsel ve teknik çalışmaların ışığında bir kent ve yerleşim planı olması değil, kentleşmeyi yalnızca teknik bir mesele olarak ele alması, halkı ve kentlerdeki sorunları yok sayarak akıldışı bir yöntemi benimsemesidir.

Kararnamenin kapsamı, anayasal hakları ihlal edecek şekilde genişletilmiş; Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'na tüm yetkiler devredilerek bakanlık merkezi bir otorite haline getirilmiştir. İmar Kanunu ve ilgili yönetmelikler askıya alınmış, yerleşim planlarının bilimsel ve teknik gereklilikleri göz ardı edilmiştir. Mera, orman, kıyı alanları gibi doğal alanlar herhangi bir sınırlama olmaksızın yapılaşmaya açılmış, kamu yararı gözetilmeksizin hızlı konut üretimi hedeflenmiştir. Bu kararname, geçmişten ders çıkarmadan ve sürdürülebilir kentleşmeyi planlamadan, yeni felaketlere zemin hazırlamış, sorunları çözümlerinden uzaklaştırmıştır.

Depremin ardından geçen bir yıl içinde TOKİ eliyle kentsel ve kırsal konut ihtiyaçlarının giderileceği açıklansa da bu sürecin nasıl işleyeceğine dair bilimsel bir planlama yapılmamıştır. Yeni konutların yer seçiminde halkın sosyal ve ekonomik ihtiyaçları göz ardı edilmiştir. Kırsal alandaki yeniden inşa sürecine dair herhangi bir düzenlemeye yer verilmemiştir.

Şehirlerin yalnızca fiziksel olarak yeniden inşası değil, sosyal ve kültürel dokusunun korunarak, halkın yaşam kalitesini artıracak, dayanıklı ve güvenli alanlar oluşturulması gerekliliği bu süre zarfında yok sayılmış, kentler yalnızca hızlı konut üretimi üzerinden değerlendirmiştir. Sosyal donatı alanları, ekonomik yapı, ulaşım ve altyapı gibi temel konular dikkate alınmamıştır.

Yıkılmış kentlerde yeniden yapılaşma süreci, mevcut yapı stokunun durumu ve zemin verileri dikkate alınarak belirlenmesi bir zorunlulukken, kamucu bir kentsel dönüşüm politikası yerine rant odaklı projeler yürütülmüştür. Mühendislik, mimarlık hizmetlerine yönelik bilimsel ve teknik çalışmalar doğal afetlerin yıkıcılığını azaltmanın yolunun, ekolojik ve sosyal riskleri dikkate alan, kentlerin doğal yapısına uygun mekânsal planlamalar yapmaktan geçtiğini gösterirken, TMMOB ve bağlı Odaları bunu her alanda tüm kamuoyu ve ilgililerle defalarca paylaşmasına rağmen siyasi irade bu konulara dikkat kesilmemiştir.

6 Şubat Depremlerinde yaşanan büyük kayıplar, afet yönetimi ve kriz müdahale süreçlerindeki yetersizlikleri bir kez daha gözler önüne sermiştir. Ancak iktidar, sürecin sorumluluğunu üstlenmek yerine, depremin büyüklüğünü ve yıkıcılığını gerekçe göstererek, sistemin eksikliklerini gizlemeye çalışmıştır.

İktidar, afet yönetimi konusundaki yetersizliklerini örtbas etmek için TMMOB ve ilgili meslek örgütlerini hedef almış, bilimsel denetim mekanizmalarını devre dışı bırakarak, mühendislerin ve şehir plancılarının süreçteki rolünü engellemeye çalışmıştır. Özellikle Hatay, Adıyaman, Kahramanmaraş ve Malatya gibi illerde, barınma, eğitim, sağlık, gıda, su ve hijyen gibi en temel insani ihtiyaçlar 8. ay itibarıyla karşılanmamıştır.

Gözler önündeki bu tablo, afet yönetiminde yaşanan başarısızlığın bir sonucudur. Ancak halkın yaşadığı bu felaketlerin sorumluları, süreci yönetmekten kaçanlar, bilimi ve tekniği dışlayanlar, sorumluluktan kaçamayacaklardır.”

Bir Yılın Ardından Yıkım, İhmaller ve Çözumsuzlük

Birinci yılın ardından açıklanan resmi sayılara göre 53.537 kişi hayatını kaybederken 39.441 bina tamamen yıkılmış, toplamda 271.892 bina kullanılamaz hale gelmiştir. Aradan geçen bir yıla rağmen kayıpların ve yıkımın tüm boyutlarını ortaya koyan net veriler bugün hâlâ açıklanmamıştır. Depremlerin birinci yılında TMMOB tarafından ön değerlendirme ve sekizinci ay raporlarında tespit edilen sorunlara yönelik herhangi bir çözüm üretilmemiş olması, depremden etkilenen yurttaşların yaşamlarına verilen değerin bir göstergesidir.

Deprem sonrası hızlı ve etkin yardım organizasyonlarını yürütmesi beklenen Kızılay, görevini yerine getirememiş, tam tersine kamuoyuna da yansıyan skandal olaylarla gündeme gelmiştir. Kızılay, depremzede vatandaşların barınma ihtiyacını karşılamak yerine, yardım kuruluşlarına çadır ve gıda satışı yapmıştır. Depremzedelerin en temel insani ihtiyaçları, birinci yılın sonunda halen karşılanamamıştır.

Deprem bölgesinde cenazeler günlerce sokaklarda bekletilmiş, kimlik tespitleri yapılmadan, örnek alınmadan toplu olarak gömülmüştür. Bu uygulama, ilerleyen süreçte ailelerin kayıplarına dair hukuki mücadelelerini imkânsız hale getirmiştir. Geçen bir yıldan sonra kaç kişinin hayatını kaybettiği, kaç kişinin kayıp olduğu, kaç insanın sakat kaldığı gibi temel sorulara halen net yanıtlar verilmemiştir.

Tüm illerde geçici barınma alanlarının yetersizliği büyük bir kriz yaratmıştır. Çadırkentlerde 2,5 milyon insan barındırılmış, daha sonra 691 bin kişi konteyner kentlere yerleştirilmiştir. Ancak kurulan barınma alanları insani yaşam standartlarını karşılamamıştır. Altyapı eksiklikleri nedeniyle temiz suya erişim, hijyen, güvenlik ve temel hizmetler sağlanmamıştır.

Yürütülen enkaz kaldırma çalışmaları bilimsel ve teknik kurallara uygun yürütülmemiş, tehlikeli kimyasallar ve toksik maddeler içeren molozlar plansız bir şekilde taşınmıştır. Bu uygulamalar gözle görülür biçimde hava kirliliği, toprak ve su kirliliği meydana gelmiştir.

Seçim öncesinde iktidar, kamuoyuna olumlu bir imaj vermek için enkaz kaldırma işlemlerini hızlandırmış, ancak bu süreçte asbest ve ağır metallerin kontrolsüzce doğaya yayılmasına neden olmuştur. Bu bilinçsiz uygulamalar yeraltı sularını, tarım arazilerini, havayı ve insan sağlığını ciddi şekilde tehdit etmektedir.

Birinci yılın sonunda deprem bölgesinde ekonomik yıkım, kitlesel işsizlik, kayıt dışı istihdamı ve hane halkı yoksulluğu her geçen gün artmıştır. Konut ve işyerlerinin yıkımıyla birlikte kiralara aşırı yükselmesi, derinleşen barınma krizini gibi sorunlar çözüme kavuşturulmamıştır.

İktidarın, 6 Şubat Depremlerini bir siyasi rant malzemesi olarak kullanarak seçim döneminde “bir yıl içinde kalıcı konutlara yerleştirme” vaadinde bulunmasına rağmen bu süre zarfında ancak planlanan konutların sadece %18’i tamamlanabilmiştir.

Depremde yalnızca insanlarımız değil, hukuk sistemi de enkaz altında kalmıştır. Geçen sürenin ardından yıkılan binalardan sorumlu olan kamu görevlileri hakkında etkin soruşturma açılmamış, denetim süreçlerinde ihmali olan yetkililer yargılanmamıştır.

Söylemekten Vazgeçmeyeceğiz: İkinci Yılın Sonunda da Halen Enkaz Altındayız!

Türkiye’nin yaşadığı en büyük felaketlerin başında gelen 6 Şubat Kahramanmaraş ve 20 Şubat Hatay Depremleri’nin ikinci yılındayız. Hayatta kalanlar hâlâ bir felaketin ortasında, kaderlerine terk edilmiş, yaşamın yeni filizlerini büyütme çalışıyorlar.

Felaketin ardından iki yıl geçti ama yaralar hâlâ kapanmadı, şehirler hâlâ enkaz yığını, insanlar hâlâ belirsizliğin içinde.

Depremden etkilenen kentlerin dününden, depremin hemen ardından ve ikinci yılından görüntüler göstermektedir ki, depremin ilk gününden bu zamana değişen bir şeyin olumlu yönde değişmemiş, aksine sorunların her geçen gün artmıştır. (Şekil 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 ve 21)

HATAY



Şekil 4- Hatay- Antakya 2021 (uydu görüntüsü)



Şekil 5- Hatay Antakya- 10 Şubat 2023 (uydu görüntüsü)



Şekil 6- Hatay Antakya- Mart 2024 (uydu görüntüsü)

KAHRAMANMARAŞ



Şekil 7-Kahramanmaraş- Nisan 2022 (uydu görüntüsü)



Şekil 8-Kahramanmaraş- 15 Şubat 2023 (uydu görüntüsü)



Şekil 9-Kahramanmaraş- Ekim 2024 (uydu görüntüsü)

ADİYAMAN



Şekil 10- Adiyaman- Ekim 2022 (uydu görüntüsü)



Şekil 11- Adiyaman- Haziran 2023 (uydu görüntüsü)



Şekil 12- Adiyaman- Eylül 2024 (uydu görüntüsü)

GAZİANTEP



Şekil 13- Gaziantep Nurdagi- Mart 2022 (uydu görüntüsü)



Şekil 14- Gaziantep Nurdagi- Mart 2023 (uydu görüntüsü)



Şekil 15- Gaziantep Nurdağı- Kasım 2024 (uydu görüntüsü)



Şekil 16- Gaziantep İslahiye- Aralık 2022 (uydu görüntüsü)



Şekil 17- Gaziantep Islahiye- 8 Şubat 2022 (uydu görüntüsü)



Şekil 18Gaziantep Islahiye- Nisan 2024 (uydu görüntüsü)

MALATYA

Şekil 19-Malatya- Temmuz 2022 (uydu görüntüsü)



Şekil 20-Malatya- Haziran 2023 (uydu görüntüsü)



Şekil 21-Malatya- Eylül 2024 (uydu görüntüsü)

Depremi ikinci yılında geriye dönüp baktığımızda, yalnızca yıkılmış binalar değil, yok edilmiş hayatlar, çözölemeyen barınma krizi, hâlâ sağlanamayan temel insani koşullar ve devletin sorumluluklardan kaçan anlayışını görüyoruz. Enkaz altında kalan sadece insanlar değil, aynı zamanda devletin tüm mekanizmaları, planları ve organizasyon yapısıydı.

Partili Cumhurbaşkanı, “2023 yılında yaptığı bir miting konuşmasında “Amacımız bir yıl içinde 319 bin konut ve köy evini hak sahiplerine teslim etmektir. Toplamda inşa edeceğimiz konut sayısı 650 bini bulacaktır. Konutuyla, hastanesiyle, kamu binasıyla, tarihi ve kültürel varlıklarıyla tüm şehirlerimizi eski görkemine kavuşturuncaya kadar durmayacağız. Bunun için milletimizden, depremzedelerden bir yıl müsaade istedik, bize bir yıl müsaade edin. Bir yıl içerisinde 319 bin konutu inşallah sizlere teslim edeceğiz.” vaatlerinde bulunmuştur.

2025 yılı Ocak ayında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından yapılan basın duyurusunda ise şöyle denmiştir: “Deprem bölgesindeki 11 ilde bugüne kadar 169 bin 171 konut, 149 iş yeri ve 32 bin 260 köy evi olmak üzere toplam 201 bin 580 bağımsız bölüm teslim edildi. İllere göre dağılım ise şöyle: Adana’da 6 bin 700 konut ve 117 köy evi olmak üzere toplam 6 bin 817 bağımsız bölüm, Adıyaman’da 27 bin 433 konut ve 3 bin 973 köy evi olmak üzere toplam 31 bin 406 bağımsız bölüm, Diyarbakır’da 7 bin 665 konut, 255 köy evi olmak üzere toplam 7 bin 920 bağımsız bölüm, Elazığ’da 8 bin 149 konut, 685 köy evi olmak üzere toplam 8 bin 834 bağımsız bölüm, Gaziantep’te 19 bin 428 konut, 52 iş yeri ve 2 bin 995 köy evi olmak üzere toplam 22 bin 475 bağımsız bölüm, Hatay’da 40 bin 586 konut, 27 iş yeri ve 5 bin 554 köy evi olmak üzere toplam 46 bin 167 bağımsız bölüm, Kahramanmaraş’ta 24 bin 420 konut, 30 iş yeri ve 10 bin 180 köy evi olmak üzere toplam 34 bin 630 bağımsız bölüm, Kilis’te bin 713 konut, 4 iş yeri ve 439 köy evi olmak üzere toplam 2 bin 156 bağımsız bölüm, Malatya’da 20 bin 212 konut, 20 iş yeri ve 6 bin 93 köy

evi olmak üzere toplam 26 bin 325 bağımsız bölüm, Osmaniye’de 6 bin 391 konut, 6 iş yeri ve 940 köy evi olmak üzere toplam 7 bin 337 bağımsız bölüm, Şanlıurfa’da 6 bin 474 konut, 10 iş yeri ve bin 29 köy evi olmak üzere toplam 7 bin 513 bağımsız bölüm teslim edildi.”

Oysa ikinci yılın sonunda gerçekleşen, sadece, kalıcı konutlarda hedeflenenin %30 kadarı tamamlanabildi.

Çadırlar ve konteyner kentler, bir geçici çözümden öteye gidemedi. İnsanlar hâlâ barınma, sağlık, hijyen, eğitim ve istihdam sorunlarıyla karşı karşıya...

Bu süreçte en temel insan hakları ihlal edildi. Yıkılan binaların sorumluları yargılanmadı, Kızılay çadır satarken, AFAD felaketi yönetmek yerine beceriksizliğini öterek günü kurtarmaya çalıştı. Siyasi iktidar ise TMMOB ve meslek örgütlerini hedef alarak, bilim ve teknik ışığında yapılması gerekenleri görmezden geldi.

Şimdi, ikinci yılın sonunda, “Bundan sonra ne olacak?” diye sormak yerine “Neden iki yıldır hiçbir şey olmadı?” sorusunu sormanın vaktidir. Ne yazık ki 6 Şubat’ta hayatını kaybedenleri anarken, hâlâ kayıp olan binlerce insanın, yıkık kentlerin ve çözümsüzlüğün gölgesindeyiz. Türkiye, sadece bir depremin değil, ihmalin, rantın, beceriksizliğin ve umursamazlığın enkazı altında kalmaya devam ediyor.

Peki, daha ne kadar? Daha kaç yıl geçmesi gerekiyor? Daha kaç felaket yaşanmalı ki bilim ve aklın ışığında hareket edilsin? Kaç can daha kaybedilmeli ki önlemlerin “felaket sonrası” değil, felakete dönüşmeden alınması gerektiği anlaşılsın?

Dilimizde tüy bitti!... Uyarılarımızı defalarca yaptık. Raporlarımızı sunduk. Çözümleri ortaya koyduk. Ama görüyoruz ki bilimi yok sayan, rantı merkeze alan bu anlayış değişmedikçe, bir sonraki felaketin de kaçınılmaz olduğu gerçeği ortada duruyor.

Bugün, enkaz altında sadece kentler değil, aynı zamanda devletin sorumluluk anlayışı, toplumsal dayanışma ruhu ve halkın umutları da gömülü kalıyor. Artık bu enkazın altında daha fazla kalamayız. Göz göre göre gelen felaketleri durdurmak için rant odaklı politikaları değil, halkın güvenliğini ve yaşam hakkını önceleyen bir anlayışı hayata geçirmek zorundayız.

Aksi halde, gelecek yıllarda yine aynı sözleri, ‘99’da Marmara, 2001’de Van’da, 2020’de Elâzığ ve İzmir’de ve çok yakın tarihte, bundan tam 2 yıl önce Kahramanmaraş’ta, Hatay’da, Adıyaman’da, Malatya’da söylediklerimizi tekrar etmeye, yine aynı kayıpları, yine aynı çaresizliği konuşmaya devam edeceğiz.

Geçici Barınma Alanlarında Yaşamın Sürdürülmesi: Sosyal Çöküntü ve Bütüncül Planlama Gerekliliği

Deprem sonrası kriz yönetiminin en büyük eksikliklerinden biri, barınma ihtiyacının sadece fiziksel bir mesele olarak ele alınması ve sosyal boyutunun tamamen göz ardı edilmesi ve bunun bile başarılamamasıdır. Afet sonrası hızlı müdahale sürecinde barınma ihtiyaçların karşılamak elbette önemlidir, ancak geçici barınma alanlarının insani yaşam standartlarına uygun hale getirilmesi ve bu alanlarda sosyal dokunun korunması en az acil barınma ihtiyacı kadar kritik bir meseledir.

Kent planlarındaki toplanma alanları ve yeşil alanların önemi sadece bireylerin ve toplulukların kendini yeniden üretimi değil, afet anlarında bu alanların kullanılarak felaketlerin etkilerinin de azaltılmasıdır. Bu tür alanların eksikliği depremden kurtulanların her türlü koşul altında sokaklarda kalmasına neden olmuştur.

AFAD verilerine göre iki yılın sonunda 11 ilde 395 konteyner kent geçici barınma alanı olarak faaliyetini sürdürmektedir. Bu konteyner kentlerde yaklaşık 650 bin yurttaşın barındığı bildirilmektedir. Çadırlarda veya depremkondularda yaşayan yurttaşların sayısı belirsizdir.

Çadırda veya konteynerlerde yaşamak zorunda kalan yüz binlerce insan, yalnızca barınma kriziyle değil, derinleşen sosyal, ekonomik ve psikolojik sorunlarla da mücadele etmek zorunda bırakılmıştır. Oysa afet sonrası süreçte bütüncül bir planlama anlayışı benimsenmeli, yalnızca konut üretimine değil, aynı zamanda kentlerin sosyal yapısına, ekonomik işleyişine, altyapısına, kültürel mirasına ve çevresel sürdürülebilirliğine odaklanan bir planlama modeli hayata geçirilmeliydi.

Ancak iktidarın tercih ettiği plansız ve parça parça uygulamalar hem geçici barınma sürecini uzatmış hem de barınma krizinin sosyal çöküşe dönüşmesine neden olmuştur. Geçici barınma alanlarının fiziksel koşulları yetersiz olduğu gibi, halkın sosyal ihtiyaçları, psikososyal destek gereksinimleri, eğitim, sağlık ve istihdam konularında yaşadığı derin sorunlar da göz ardı edilmiştir.

Geçici Barınma Alanlarında İki Yıldır Derinleşen Sorunlar*Barınma Alanlarının Fiziksel Yetersizliği:*

Deprem bölgesinde çadır ve konteyner kentler hâlâ insani standartlardan uzak koşullarda hizmet vermektedir. Altyapı eksiklikleri nedeniyle temiz suya erişim, kanalizasyon sistemlerinin yetersizliği, ısıtmanın sağlanamayışı ve hijyen koşullarındaki olumsuzluklar, bu alanlarda yaşayan insanları sağlık sorunlarıyla yüz yüze getirmektedir.

Toplumsal Çöküş ve Psikolojik Etkiler:

Afetlerin en büyük yıkımı yalnızca fiziksel olmaz; insanların ruh sağlığı, toplumsal aidiyet duygusu ve psikolojik dayanıklılığı da ciddi şekilde etkilenir. Ancak, geçici barınma

alanlarında psikososyal destek programları uygulanmamış, insanlar travmalarıyla baş başa bırakılmıştır. Eğitim sisteminin aksaması, çocukların psikolojik ve akademik gelişimini olumsuz etkilemiş, kadınların, yaşlıların ve engelli yurttaşların sosyal destek mekanizmalarından yoksun kalması, zaten derinleşen toplumsal yıkımı daha da büyümüşür.

Ekonomik Yıkım ve Göç:

Deprem sonrası barınma kriziyle birlikte işsizlik ve ekonomik güvencesizlik de katlanarak büyümüşür. Yerinden edilen insanlar, ekonomik yaşamlarından koparılmış, çalıştıkları işyerleri ya tamamen yıkılmış ya da faaliyete geçememiştir. Ekonomik faaliyetlerin durması, insanları göçe zorlamış, deprem bölgelerindeki kentler büyük ölçüde insansızlaşmıştır.

Bütüncül Planlama Eksikliği:

Tüm bu sorunların temelinde bütüncül bir kent planlama yaklaşımının hayata geçirilmemesi yatmaktadır. Deprem sonrası yeniden yapılanma süreci, sadece konut üretimiyle sınırlandırılmış, ancak bu konutların sosyal donatı alanları, ekonomik merkezler, eğitim ve sağlık altyapısı ile birlikte bir bütün olarak tasarlanması gerektiği görmezden gelinmiştir. Oysa afet sonrası kentlerin yeniden inşasında barınma, ekonomi, ulaşım, sosyal hizmetler ve çevresel sürdürülebilirlik gibi faktörler bir bütün içinde ele alınmalıdır.

Çaresizlik ve Zorunluluk “Depremkondular”:

Devlet, depremde sonra tüm illerde yaşanan geçici barınma sorununa halkın kendi çözümünü üretmesine seyirci kalmış, bir çözüm üretememiştir. Şehirlerin yeniden inşası için verilen kredi ve hibelerin yetersiz kalması, geçici barınma alanlarındaki ekonomik, sosyal ve temel ihtiyaçlara ulaşmadaki zorluklar halkı kendi çözümlerini bulmaya ve bu çözümleri korumaya zorlamıştır. İki yılın ardından halen yurttaşların azımsanmayacak bir kısmı kendi imkanlarıyla inşa ettikleri, kendi yaşam alanlarına yakın ve herhangi bir altyapı hizmeti almamış, bölge tabiri ile depremkondularda yaşamaktadır. Bu yapıların derme çatma ve yapı güvenliği riskleri bir yana, enerji ve halk sağlığı yönünden büyük sorunları bulunmaktadır. Elektriğin zoraki olarak kaçak kullanılması, foseptik çukurlarının zorunlu olarak yaşam alanlarının yakınına ve hatta içlerine açılması toplum sağlığını ve güvenliğini tehdit etmektedir.

Acil Toplanma Alanları ve Yeşil Alanların Ortadan Kaldırılması:

Kentler planlanırken ayrılması gereken yeşil alanlar ve parklar deprem gibi afetlerde aynı zamanda halkın sığınacağı ve barınabileceği alanlardır. Bu alanlar ekolojik veriler de dikkate alınarak planlara işlenmeli ve sonrasında yapı parseline dönüştürülecek alanlar olarak görülmemelidir. Aynı zamanda bina ve çevresindeki yeşil alanlar özellikle deprem bölgelerinde bina yıkıldığında daha çok insanın hayatı için önem teşkil etmektedir. Bu nedenlerle bina yüksekliklerine göre de ne kadar yeşil alan ayrılmasının konu

alanlarında psikososyal destek programları uygulanmamış, insanlar travmalarıyla baş başa bırakılmıştır. Eğitim sisteminin aksamasi, çocukların psikolojik ve akademik gelişimini olumsuz etkilemiş, kadınların, yaşlıların ve engelli yurttaşların sosyal destek mekanizmalarından yoksun kalması, zaten derinleşen toplumsal yıkımı daha da büyümüşür.

Ekonomik Yıkım ve Göç:

Deprem sonrası barınma kriziyle birlikte işsizlik ve ekonomik güvencesizlik de katlanarak büyümüşür. Yerinden edilen insanlar, ekonomik yaşamlarından koparılmış, çalıştıkları işyerleri ya tamamen yıkılmış ya da faaliyete geçememiştir. Ekonomik faaliyetlerin durması, insanları göçe zorlamış, deprem bölgelerindeki kentler büyük ölçüde insansızlaşmıştır.

Bütüncül Planlama Eksikliği:

Tüm bu sorunların temelinde bütüncül bir kent planlama yaklaşımının hayata geçirilmemesi yatmaktadır. Deprem sonrası yeniden yapılanma süreci, sadece konut üretimiyle sınırlandırılmış, ancak bu konutların sosyal donatı alanları, ekonomik merkezler, eğitim ve sağlık altyapısı ile birlikte bir bütün olarak tasarlanması gerektiği görmezden gelinmiştir. Oysa afet sonrası kentlerin yeniden inşasında barınma, ekonomi, ulaşım, sosyal hizmetler ve çevresel sürdürülebilirlik gibi faktörler bir bütün içinde ele alınmalıdır.

Çaresizlik ve Zorunluluk “Depremkondular”:

Devlet, depremden sonra tüm illerde yaşanan geçici barınma sorununa halkın kendi çözümünü üretmesine seyirci kalmış, bir çözüm üretememiştir. Şehirlerin yeniden inşası için verilen kredi ve hibelerin yetersiz kalması, geçici barınma alanlarındaki ekonomik, sosyal ve temel ihtiyaçlara ulaşmadaki zorluklar halkı kendi çözümlerini bulmaya ve bu çözümleri korumaya zorlamıştır. İki yılın ardından halen yurttaşların azımsanmayacak bir kısmı kendi imkanlarıyla inşa ettikleri, kendi yaşam alanlarına yakın ve herhangi bir altyapı hizmeti almamış, bölge tabiri ile depremkondularda yaşamaktadır. Bu yapıların derme çatma ve yapı güvenliği riskleri bir yana, enerji ve halk sağlığı yönünden büyük sorunları bulunmaktadır. Elektriğin zoraki olarak kaçak kullanılması, foseptik çukurlarının zorunlu olarak yaşam alanlarının yakınına ve hatta içlerine açılması toplum sağlığını ve güvenliğini tehdit etmektedir.

Acil Toplanma Alanları ve Yeşil Alanların Ortadan Kaldırılması:

Kentler planlanırken ayrılması gereken yeşil alanlar ve parklar deprem gibi afetlerde aynı zamanda halkın sığınacağı ve barınabileceği alanlardır. Bu alanlar ekolojik veriler de dikkate alınarak planlara işlenmeli ve sonrasında yapı parseline dönüştürülecek alanlar olarak görülmemelidir. Aynı zamanda bina ve çevresindeki yeşil alanlar özellikle deprem bölgelerinde bina yıkıldığında daha çok insanın hayatı için önem teşkil etmektedir. Bu nedenlerle bina yüksekliklerine göre de ne kadar yeşil alan ayrılmasının konu

stoklarını yenileyerek yeniden kalkınacağına dair sığ ve yüzeysel yaklaşım, mekânsal planlama ilkeleriyle bağdaşmamaktadır. Kırsal üretim ile kent ekonomisinin birbirini tamamlayan unsurlar olduğu gerçeği göz ardı edilerek, tarım alanları ve sanayi bölgeleri üzerindeki mekânsal baskı artırılmış, rant odaklı politikalarla kentsel gelişim yönlendirilmiştir.

Son iki yıl içerisinde ulusal ve uluslararası teşvik, hibe ve fonlarla sağlanan destekler dışında, depremin yarattığı bölgesel üretim krizine ve ekonomik çöküşe yönelik kapsamlı bir program geliştirilmemiştir. Afet sonrası ekonomik toparlanmayı sağlamak adına geliştirilen projelerin etkileri, somut göstergelerle izlenmemiş, şeffaf bir izleme ve değerlendirme mekanizması işletilmemiştir. Öngörülen ekonomik canlanmanın sağlanamadığı durumlarda kapsamlı programların oluşturulması ve stratejik revizyonların yapılması gerekliliği açıktır.

Bu kontrolsüz ve kısa vadeli yaklaşımlar, gerçek anlamda depreme dirençli, güvenli kentlerin oluşturulmasını uzun vadede çözmekten uzaktır. Doğal ve ekolojik kaynakların sürdürülebilir bir şekilde kullanılması, bölgenin mekânsal organizasyonunun, yerleşim deseninin ve üretim ilişkilerinin yeniden kurgulanması gibi temel konular ikinci plana atılmıştır. Kentlerin yeniden inşası, ulaşım, insan hareketliliği ve sanayi-tarım entegrasyonu gibi temel bileşenler dikkate alınmadan, alelacele uygun zeminler ve ucuz arsalar üzerine yeni yerleşim alanları inşa edilerek gerçekleştirilmiştir. Bu yaklaşımın, gelecekte daha büyük ölçekli ekonomik sorunlara yol açacağı açıktır.

Bölgenin üretim kapasitesinin sürdürülebilir bir şekilde yeniden oluşturulması, yalnızca fiziksel altyapının inşasıyla mümkün değildir. Depremin ardından sanayi sektöründe çalışan nitelikli iş gücünün büyük bir kısmı kentleri terk etmek zorunda kalmış, üretim için kritik öneme sahip olan bilgi birikimi kaybolmuştur. Ancak bugüne kadar iş gücünün kente dönüşünü teşvik edecek, aşamalı bir planlamaya dayanan, barınma ve istihdamı birlikte ele alan kapsamlı bir program geliştirilememiştir. Kentlerin üretim ağları güçlendirilmeden, istihdam ve geçim kaynakları çeşitlendirilmeden, yalnızca konut inşa ederek bölgenin ekonomik olarak yeniden ayağa kalkması mümkün değildir.

Sonuç olarak, bugüne kadar uygulanan politikalar, bölgesel planlamayı görmezden gelen, kısa vadeli ve anlık çözümler sunmaktan öteye geçememiştir. Kentleri yalnızca binalardan ibaret gören anlayış terk edilmeden, toplumsal, ekonomik ve mekânsal boyutları içeren bütüncül bir planlama yaklaşımı benimsenmeden, bölge ve kentlerin ekonomisinin tekrar ayağa kalkması vad edilen hızda mümkün olmayacaktır.

Ulaşım, İletişim ve Haberleşme

6 Şubat Depremlerinin ardından yaşanan en büyük krizlerden biri, iletişim ve ulaşım altyapısının çökmesi olmuştur. Depremin ardından saatlerce hatta günlerce haber alınamayan bölgeler olmuştur. İletişim operatörlerinin hizmetleri neredeyse durmuş, internet erişimi kesilmiş ve halk enkaz altındaki yakınlarına ulaşamamıştır. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurum (BTK) verilerine göre 2022 yılında 12.403.331 kayıtlı mobil telefon kullanıcısının mobil telefon aboneliği bulunmaktadır. Deprem anından itibaren

özel sektör tarafından işletilen 7.000'e yakın baz istasyonunun en az %50'si servis dışı kalmıştır.

Haberleşme sistemlerindeki bu büyük çöküş, kriz yönetiminin felaketin boyutunu anlamasını da geciktirmiştir. Özellikle AFAD ve diğer kamu kurumları, iletişim sistemlerindeki yetersizlik nedeniyle arama-kurtarma çalışmalarını organize edememiş, enkaz altındaki insanların çağrıları yanıtsız kalmıştır.

Elektronik haberleşme işletmecilerinin abonelerden toplayarak BTK gelirlerine aktardığı kaynağın (evrensel hizmet katkı payı/fonu), deprem bölgelerinin geniş bant altyapılarının ayağa kaldırılmasında kullanılması çağrılarımızın karşılık bulup bulmadığı, bugün iki yılın ardından bile hâlâ belirsizdir.

Demiryolu hatları, otoyollar, köprüler, deniz yolu ve hava yolu gibi kritik ulaşım altyapıları büyük zarar görmüş, arama-kurtarma ekipleri deprem bölgesine geç ulaşmıştır. Liman bölgesinde yer alan bir kent olan Hatay'da deprem ve ardından İskenderun Limanında çıkan yangın nedeniyle denizyolu oldukça kısıtlı kullanılabilmiştir. Bu da özellikle ilk 72 saat içinde hayatta kalma ihtimali olan binlerce insanın hayatına mal olmuştur.

Depremi ardından ulaşım altyapısının güçlendirilmesi bakımından kalıcı hiçbir adım atılmamıştır. Mevcut yolları enkaz kaldırma, inşaat ve geçici barınma alanlarına bağlayacak yolların eksikliği başlı başına bir sorundur. Depremden etkilenen illerde ve çevre illerde geçici barınma alanlarında nüfus yoğunluğu, inşaat malzemeleri taşıyan kamyonlar ve iş makinelerinin artışıyla şehirlerde ulaşım ve trafik sorunu iki yıl içerisinde oldukça yüksek düzeylere çıkmıştır. Bu durum, olası yeni afetlerde de benzer bir yıkımın yaşanmasına neden olacaktır.

Tarihi, Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması ve Yeniden İnşası

6 Şubat Depremleri, yalnızca binaları değil, kentlerin kimliğini ve belleğini de enkaz altında bırakmıştır. Antakya, Malatya, Maraş, Adıyaman, Antep, Diyarbakır ve Urfa gibi tarih boyunca medeniyetlerin kesişim noktası olmuş kentlerde sayısız tarihi yapı ya tamamen yok olmuş ya da ciddi zarar görmüştür. Ancak felaketin ardından kültürel mirası korumak amacıyla gösterilmesi gereken çaba, rant odaklı projeler karşısında geri plana itilmiştir.

Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi Türkiye Milli Komitesi'nin (ICOMOS Türkiye) de vurguladığı gibi, bu tür yıkımların ardından kültürel mirasın korunması, disiplinler arası ve katılımcı bir süreç gerektirmekteyken Antakya Tarihi Kent Merkezinde yürütülen koruma çalışmaları parçalı, plansız ve şeffaflıktan uzak bir şekilde ilerlemiştir. Depremi ardından bilimsel restorasyon süreçlerinin başlatılması gerekirken enkaz kaldırma çalışmaları sırasında tarihi yapılar da moloz yığınına dönüştürülmüş, arkeolojik değerler gözetilmeden taş ocaklarına taşınmış, böylece kültürel mirasın önemli bir bölümü bilinçsizce yok edilmiştir.

Diyarbakır Surları ve Hevsel Bahçeleri, Gaziantep'teki tarihi Antep Evleri, Antakya'nın kadim sokakları ve Kurtuluş Caddesi gibi kültürel miras alanları ağır hasar almıştır.

Anadolu'nun ilk camisi olarak bilinen Habibi Neccar Camii tamamen yıkılmıştır. Antakya'da St. Pierre Kilisesi ve Hatay Arkeoloji Müzesi gibi önemli yapılar da büyük ölçüde zarar görmüştür. Ancak, bu mirası korumak için herhangi bir kapsamlı restorasyon süreci başlatılmamıştır.

ICOMOS Türkiye'nin Antakya Tarihi Kent Merkezi üzerine hazırladığı raporda da vurgulandığı gibi, deprem sonrasında alınan kentsel dönüşüm kararları uluslararası standartlara uygun bir koruma süreci işletmek yerine, rant odaklı projelerin önünü açmış ve tarihi mirasın korunmasını ikinci plana itmiştir. Depremden sonra hızla yürürlüğe konan imar planı değişiklikleri, itiraz ve inceleme sürelerinin kısaltılmasıyla sürecin şeffaf ve katılımcı olmasını engellemiştir.

Antakya tarihi kent merkezi "riskli alan" ilan edilerek, koruma amaçlı değil, ticari projelerin önünü açacak bir yaklaşımla ele alınmıştır. Alanın Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'na devredilmesiyle, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yürütmesi gereken restorasyon ve koruma çalışmaları geri plana itilmiştir. Tarihi mirasın korunması yerine kentsel dönüşüm projeleri hız kazanmıştır. Oysa tarihi kent dokularının korunması için bütüncül bir yaklaşım ihtiyaç duyulmaktadır.

Antakya Tarihi Kent Merkezi için hazırlanan Koruma Amaçlı İmar Planı'nın temel sorunlarından biri, alanın mekânsal, sosyal ve kültürel dokusunu dikkate almayan parçacıl bir bakış açısıyla ele alınmış olmasıdır. Planın kapsamı, kentsel ve kırsal peyzaj bütünlüğü içinde ele alınmamış, kent içinde nasıl bir yeniden yerleşim düzeni sağlanacağına dair temel sorular yanıtsız bırakılmıştır. Bölgenin mekânsal planlamasında, sosyal bağlamı ve tarihi kimliğiyle uyumlu olmayan işlev değişiklikleri öngörülmüş, kültürel belleğin ve toplumsal sürekliliğin korunmasına yönelik bir çaba gösterilmemiştir.

Afete maruz kalan bir kentin geleceği ancak aşamalı, katılımcı ve bilimsel temellere dayalı bir yaklaşımla ele alınmalıdır. Oysa kent merkezlerinde gerçekleştirilen planlama çalışmaları, tarihi dokunun korunmasına yönelik temel gereklilikleri karşılamamaktadır. Yurttaşların sürece dahil edilmesi gerekirken, halkın doğrudan katılımını sağlayacak mekanizmalar oluşturulmamış, planlama süreci kapalı kapılar ardında yürütülmüştür. Bu durum, kent dokusunun sadece fiziksel olarak değil, sosyo-kültürel ve ekonomik boyutlarıyla da yıkıma uğramasına neden olmuştur.

Sonuç olarak deprem yalnızca binaları değil, kentlerin kimliğini ve belleğini de yok eden bir felakete dönüşmüştür. Ancak asıl felaket, bu yıkımın ardından süregelen plansızlık, şeffaf olmayan kararlar ve rant odaklı projeler olmuştur.

Tarihi mirasın korunması, yalnızca fiziksel mekânın yeniden inşasının çok ötesinde, toplumun belleğini, kimliğini ve aidiyet duygusunu koruma meselesidir. Ancak mevcut yaklaşımla yeniden inşa edilen yalnızca yatırım odaklı yapılar olacak; tarih, kültür ve toplum ilişkileri enkaz altında bırakılacaktır.

Doğal Sit Alanlarında Hafriyat Dökümlerinin Yarattığı Ekolojik Tahribat

6 Şubat 2023 Depremlerinin ardından, afet bölgesinde yürütülen enkaz kaldırma çalışmaları, yalnızca kentleri değil, doğal alanları da ciddi bir yıkıma sürüklemiştir. Doğal sit alanları, sulak bölgeler ve tarım arazileri üzerinde hiçbir bilimsel değerlendirme yapılmadan yürütülen hafriyat döküm çalışmaları, telafisi mümkün olmayan ekolojik zararlar doğurmuştur. Kamu otoriteleri tarafından alınan hızlı ve denetimsiz kararlar, afetin neden olduğu tahribatı derinleştirmiş, doğal varlıkların korunmasına yönelik hiçbir somut adım atılmamıştır.

Bölgede yürütülen enkaz kaldırma faaliyetleri, enkazın çevresel etkileri gözetilmeksizin düzensiz bir şekilde doğaya bırakılmasıyla sonuçlanmıştır. Yapı molozlarının ve yıkıntı atıklarının kontrolsüz bir şekilde taş ocaklarına, dere yataklarına ve tarım arazilerine dökülmesi, toprak kalitesini bozarak bölgedeki ekosistemi tahrip etmiştir. Enkazın içeriğinde bulunan kurşun, asbest ve diğer toksik bileşenlerin hiçbir ayrıştırma sürecine tabi tutulmadan doğal ortamlara bırakılması, yalnızca yeraltı sularını kirliletmekle kalmamış, aynı zamanda çevreye ciddi sağlık riskleri de yaratmıştır. Bu süreçte hafriyatın bertaraf edilmesine yönelik herhangi bir bilimsel metodoloji benimsenmemiş, yönetmeliklerde yer alan çevresel koruma ilkeleri kâğıt üzerinde bırakılmıştır.

Doğal sit alanları ve koruma altındaki ekosistemler, enkaz yönetimi konusunda gösterilen umursamazlığın en büyük mağdurları olmuştur. Özellikle Hatay, Maraş, Malatya ve Adıyaman'daki biyolojik çeşitliliği yüksek bölgeler, hafriyat dökümleri nedeniyle ciddi tehdit altına girmiştir. Zeytinlikler, mandalina bahçeleri ve diğer tarımsal alanlar moloz yığınlarıyla kaplanarak ekonomik kayıplara yol açmış, bu alanların yeniden tarıma kazandırılması neredeyse imkânsız hale gelmiştir.

Su kaynakları üzerindeki olumsuz etkiler ise göz ardı edilemeyecek kadar büyük bir sorundur. Hafriyatın bilinçsizce taşınması ve gelişigüzel depolanması, yeraltı ve yüzey sularının kirlenmesine neden olmuş, başta Asi Nehri ve Asi Nehrinin Akdeniz'e döküldüğü noktada yer alan Mileyha Sulak Alanı olmak üzere bölgedeki akarsu ve göletler inşaat atıklarıyla dolarak ekosistem dengesini kaybetmiştir. Bununla birlikte, enkaz kaldırma sürecinde ortaya çıkan yoğun toz ve partiküller, hem insan sağlığını tehdit etmiş hem de doğal flora ve faunanın ciddi şekilde zarar görmesine sebep olmuştur.

Enkaz bertaraf sürecinin bilinçli bir şekilde planlanmaması, çevresel felaketi daha da büyüten bir etken olmuştur. Hafriyatın döküleceği alanların belirlenmesinde bilimsel esaslara uyulmaması, yurttaşların sürece dahil edilmemesi ve denetim mekanizmalarının işletilmemesi, plansızlığın en somut örneklerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Deprem bölgesinde yer alan doğal sit alanlarının korunması gerekirken bu alanlar âdeta bir atık sahası olarak kullanılmış, herhangi bir ekolojik restorasyon planı geliştirilmeksizin enkazın doğrudan doğaya bırakılmasına göz yumulmuştur.

Afet sonrası enkaz yönetiminin yalnızca fiziksel bir temizleme süreci değil, aynı zamanda ekolojik bir sorumluluk olduğu unutulmamalıdır. Enkaz bertaraf politikalarının

uluslararası standartlara uygun bir şekilde yürütülmesi, hafriyat atıklarının uygun depolama sahalarında ayrıştırılması ve geridönüşüm süreçlerinin etkin bir biçimde işletilmesi, doğal alanların korunması için elzemdir. Ancak, bugüne kadar alınan kararlar ve uygulamalar, bilimsel ve ekolojik kaygılar yerine, hızlı ve maliyet odaklı yaklaşımları ön planda tutmuştur.

Bu aşamada atılması gereken adımlar nettir: Afet sonrası doğal alanlarda oluşan tahribatın telafisi için ekolojik rehabilitasyon projeleri hayata geçirilmeli, hafriyat dökümlerinin doğaya verdiği zarar bilimsel açıdan incelenerek ilgili alanlarda restorasyon çalışmaları başlatılmalıdır. Ayrıca, enkaz yönetimi süreçlerinin yasal denetime tabi tutulması ve kamu otoritelerinin bu konuda şeffaf ve hesap verebilir bir tutum sergilemesi zorunludur. Aksi takdirde, afet sonrası yaşanan yıkım, yalnızca insan yaşamını değil, doğal yaşamı da geri dönüşü olmayan bir yok oluşa sürüklemeye devam edecektir.

Deprem, kentleri yıkarken deprem sonrası bilinçsiz ve kısa erimli anlık uygulamalar da doğal yapıyı yıkmıştır. Ancak asıl felaket, bu yıkımın ardından doğaya verilen zararın göz ardı edilmesi ve hiçbir bilimsel önlem alınmaksızın doğanın tahribatına izin verilmesidir. Eğer bu süreç bilinçli bir şekilde yönetilmezse, gelecekte yaşanacak afetlerde doğa ve insan yaşamı üzerindeki yıkım katlanarak artacaktır.

Depremlerin Tarımsal Hasarı ve Ekonomik Boyutu

Depremden etkilenen iller, Türkiye'nin tarımsal üretimi açısından kritik bir öneme sahiptir. Türkiye tarım alanlarının %16,9'u, meyvecilik yapılan alanların %26'sı, tarla tarımı alanlarının %16,2'si bu bölgelerde bulunmaktadır. Türkiye'de büyükbaş hayvan varlığının %13'ü, küçükbaş hayvan varlığının %17,8'i ve su ürünleri üretiminin %12'si bu illerden sağlanmaktadır.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından hazırlanan "2023 Kahramanmaraş ve Hatay Depremleri Raporu"na göre, toplam ekonomik kaybın 103,6 milyar dolar olduğu hesaplanırken, tarım sektörünün zararının yaklaşık 24,2 milyar TL (1,3 milyar dolar) olduğu belirlenmiştir. Sulama tesisleri, barajlar, göletler, arazi toplulaştırma projeleri ve hayvancılık sektöründe ciddi kayıplar yaşanmıştır. 8.241 büyükbaş, 64.260 küçükbaş hayvan telef olurken, 233.230 ağıl ve ahırdan 13.284'ü tamamen yıkılmış, 1,6 milyon arı kovanından 5.756'sı zarar görmüştür.

Tarımsal Üretimin Sürdürülebilirliği ve Tarım Alanlarının Kaybı

Depremin etkileri yalnızca fiziksel hasarla sınırlı kalmamış, aynı zamanda tarım alanlarında uzun erimli bozulmalara neden olmuştur. Özellikle Adıyaman, Kahramanmaraş ve Hatay gibi illerde tarım arazilerinin bozulması ve su kaynaklarının kirlenmesi, üretimin sürdürülebilirliğini tehdit etmektedir.

Deprem bölgesinde sulama altyapısı büyük ölçüde zarar görmüş, 140 depolama tesisinden 943.778 hektarlık sulama sahası etkilenmiştir. Su kaynaklarının verimli

yönetimi ve modern sulama sistemlerinin uygulanması, bölgedeki tarımsal faaliyetlerin yeniden canlandırılması için hayati önem taşımaktadır.

2023 yılı boyunca, hayvancılık ve bitkisel üretim için çeşitli destekleme programları devreye alınmıştır. 113.700 yetiştiriciye 473,7 milyon TL hayvancılık desteği sağlanmış, 198.800 işletmeye yem desteği verilmiştir. Depremde hayvanlarını kaybeden üreticilere toplam 5.804 büyükbaş, 43.317 küçükbaş, 548.810 kanatlı hayvan ve 26.318 arılı kovan dağıtılmıştır. Bununla birlikte, bu destekler hem kapsam hem de sürdürülebilirlik açısından yetersiz kalmıştır.

“2025 Yılı Yatırım Programı” kapsamında, 511 milyar TL’lik yatırım öngörülmüş olsa da tarım sektörüne ayrılan bütçenin, zararların giderilmesi için oldukça yetersiz olduğu belirtilmiştir. Deprem sonrası kırsal kalkınma projeleri, tarımsal altyapı yatırımları ve sürdürülebilir üretim için ayrılan kaynaklar artırılmalıdır.

Depremlerin tarım ve gıdaya etkileri 2025 yılı ve sonrasında aşağıdaki başlıklarda bütüncül bir yaklaşımla ele alınmalıdır:

Bölgede Yeniden İnşa Çalışmaları ve Tarım Alanları:

Deprem sonrası yeniden inşa sürecinde tarım alanları, meralar, dikili araziler depremde ders alınmayarak yeniden imara açılmaktadır. Deprem sonrası ortaya çıkan enkaz (inşaat ve yıkıntı atıkları), doğru bir şekilde bertaraf edilemediği için yeraltı sularına, tarım arazilerine, bitki örtüsüne, çevre ve insan sağlığına zarar vermektedir. Mutlak tarım arazilerine devlet tarafından kira karşılığı Konteyner ve çadır kentler yapılırken tabanlarına dökülen moloz ve betonlar bu alanların tarım dışına çıkmasına neden olmuştur. Tarım alanlarının, orman alanlarının ve yeşil alanların imara açılması engellenmeli, tarımsal üretim alanlarında yaşanan talan süreci derhal sonlandırılmalıdır.

Tarım Alanlarındaki Fiziksel Zararlar:

Depremler özellikle Kahramanmaraş, Gaziantep, Adıyaman, Hatay ve Osmaniye gibi illerde geniş tarım alanlarını tahrip etmiştir. Bu illerde, üretim yapılan tarım arazileri, sera alanları, depolar, sulama altyapıları ciddi şekilde zarar görmüştür. Bölgede üretilen bazı ürünlerin üretim kapasitesinde büyük azalmalar yaşanmıştır. Fiziki zararların gecikmeden giderilmesi gerekmektedir.

Çiftçilere Destek ve Yeniden Yapılanma Çabaları:

Devlet, depremzede çiftçilere çeşitli destek programları başlatarak tarım faaliyetlerinin yeniden başlamasına yardımcı olmayı hedeflemiştir. Bu kapsamda, kredi ve hibe destekleri, zarar gören üreticilerin tazmin edilmesi gibi adımlar atılmıştır. Ayrıca, enkaz kaldırma ve altyapı onarımları için hızlı bir şekilde kaynaklar sağlanmaya çalışılmıştır. Çiftçilere verilen destekler yetersiz olup artırılmalıdır.

Gıda Fiyatlarındaki Artış:

Depremler özellikle tarım ürünlerinin üretiminde yaşanan aksaklıklar nedeniyle gıda fiyatlarının artmasına yol açmıştır. Bu durum, özellikle temel gıda maddelerinin fiyatlarını etkilemiştir. Üretim bölgelerindeki tahribat, arz-talep dengesini bozarak fiyatların

yükselmesine sebep olmuştur. Sorunun çözümü için deprem illerine özel önlemler alınmalıdır.

Bölgede Yeni Tarım Teknolojileri:

Deprem sonrası, tarım alanlarında yeniden yapılanma sürecinde modern tarım teknolojilerine olan ilgi artmıştır. Tarımda dijitalleşme, su verimliliği sağlayan yenilikçi sulama sistemleri gibi teknolojiler kullanılarak verimliliğin artırılması hedeflenmektedir. Ayrıca, deprem sonrası tarımın daha sürdürülebilir hale getirilmesi için çeşitli projeler üzerinde çalışılmaktadır. Bu çalışmalar desteklenmelidir.

İklim Değişikliği ve Tarım Üzerindeki Etkiler:

2023 yılı ve sonrası Türkiye’de iklim değişikliğinin etkileriyle yüzleşmeyi gerektirmiştir. Tarımda su kaynaklarıyla ilgili problemler ve aşırı hava koşulları üretimi olumsuz etkileyebilmektedir. Depremlerle birlikte bu etkiler daha da belirginleşmiş, bu yüzden hem afet yönetimi hem de sürdürülebilir tarım uygulamalarına olan ihtiyaç daha da artmıştır. GAP boyutunda başlatılan yeni çalışmalar hızlandırılarak projenin tarım boyutu tamamlanmalıdır.

Su Kaynaklarının Yönetimi ve Sıkıntıları:

Depremler özellikle sulama altyapısına büyük zarar vermiştir. Sulama sistemlerinin tahrip olması, yerel su kaynaklarının azalması veya kirlenmesi gibi sorunlar tarımda su kullanımını daha da kritik hale getirmiştir. Bu nedenle, afet sonrası su kaynakları yönetimi üzerine çalışmalar yapılmıştır. Su verimliliği sağlayan modern sulama sistemlerinin ve yağmur suyu toplama projelerinin önemi artmıştır.

Tarımda Çeşitlilik ve Alternatif Üretim Modelleri:

Depremler yalnızca mevcut tarım arazilerinin tahrip olmasıyla kalmamış, aynı zamanda bu durum, çiftçilerin gelir kaynaklarını da tehdit etmiştir. Bu bağlamda, çiftçilerin daha dirençli ve alternatif üretim modellerine yönelmesi gerektiği vurgulanabilir. Örneğin, daha az suya ihtiyaç duyan veya zorlu iklim koşullarına dayanıklı ürünlerin yetiştirilmesi teşvik edilebilir. Tarımda çeşitliliği artırmaya yönelik stratejiler, çiftçilerin gelecekteki olası afetlere karşı daha sağlam durmalarını sağlayabilir.

Depremin Hayvancılık Üzerindeki Etkileri:

Bitkisel üretim kadar hayvancılık da depremden etkilenmiştir. Depremler, özellikle küçükbaş ve büyükbaş hayvanların yaşam alanlarını ve barınaklarını tahrip etmiştir. Hayvanların kaybı, et ve süt üretiminde azalmaya yol açmıştır. Deprem bölgesindeki hayvancılık faaliyetlerinin yeniden başlaması için özel teşvikler ve destekler sunulmaya çalışılmış, hayvan sağlığına yönelik acil tedbirler alınmıştır. Küçükbaş, büyükbaş, kanatlı, arıcılık ve su ürünlerine yönelik hayvancılık destekleri artırılarak devam etmelidir.

Kırsal Alandaki Göç ve İşgücü Kaybı:

Depremler sonrasında kırsal alanlardan şehir merkezlerine doğru ciddi bir göç hareketi gözlemlenmiştir. Bu, tarım alanlarında işgücü kaybına yol açmıştır. Çiftçilerin ve tarım işçilerinin geri dönmesi için psikolojik destek programları ve ekonomik teşvikler devreye girmiştir. Bunun yanı sıra, tarımda istihdamı artırmaya yönelik köyde yaşamayı cazip hale

getirecek projeler geliştirilmesi gerektiği ortaya çıkmıştır. Bölgeden göçün tarımsal üretim üzerine olabilecek olumsuz etkisinin azaltılması için tarım işçisi istihdamının teşvik edilmesi ve çiftçilerin üretimden vazgeçmelerinin önlenmesini sağlamak üzere gerekli tedbirler gecikmeden alınmalıdır.

Gıda Güvenliği ve İhracat:

Deprem yerel üretim zincirlerini olumsuz etkileyerek gıda güvenliğini tehdit etmiştir. Türkiye'nin özellikle bu bölgelerdeki üretiminin azalması, iç pazarın yanı sıra ihracat üzerinde de baskı oluşturmuştur. İhracat pazarlarında Türkiye'nin rekabet gücü azalmış olabilir. Bu nedenle, alternatif üretim bölgeleri oluşturulması, gıda arz güvenliğini sağlamanın önemli yollarından biri haline gelmiştir.

Kimyasal İlacın ve Gübrenin Temini ve Kullanımı:

Deprem bölgelerinde tarımsal üretimi sürdürebilmek için tarım ilaçları, gübreler ve diğer üretim girdilerinin temini büyük önem taşımaktadır. Deprem bu tedarik zincirlerinde aksamalara yol açmıştır. Hükümet, yerel üreticilerin bu girdilere ulaşabilmesi için çeşitli kolaylıklar sağlamıştır. Tarım sektöründeki bu aksaklıkların uzun vadede çözülmesi için depremzedelere yönelik teşvikler bu tür tedarik zincirlerinin güçlendirilmesi gerektiğini göstermiştir.

Yerel Tarımın Yükselişi:

Deprem sonrası yaşanan sıkıntılar, tarımda daha sağlıklı ve doğal üretim yöntemlerine olan ilgiyi artırmıştır. Yerel üreticiler, organik tarım ve doğa dostu üretim yöntemleriyle daha güvenli ve çevreye duyarlı ürünler yetiştirme konusunda teşvik edilmeye başlandı. Bu da gıda güvenliğine katkıda bulunacak yeni bir eğilim olarak öne çıkmıştır.

Afet Eğitimi ve Tarımda Afet Yönetimi:

Depremler, tarım sektöründe afet hazırlığı konusunda ciddi boşluklar olduğunu ortaya koymuştur. Çiftçilere yönelik afet eğitimleri, tarım sigortası sisteminin yaygınlaştırılması ve afete dayanıklı tarım sistemlerinin oluşturulması gibi önlemler gündeme gelmiştir. Bu eğitimlerin deprem, sel ve diğer doğal afetlere karşı daha hazırlıklı bir tarım sektörü yaratılması için önemli olduğu söylenmelidir.

Kırsal Kalkınma ve Altyapı Yatırımları:

Depremden sonra kırsal kalkınma projeleri ve altyapı yatırımları gibi tarım sektörü için gerekli altyapı, sulama, nakliye ve depolama sistemlerinin yeniden inşası, verimli bir üretim için önemli adımlar haline gelmiştir. Bu yatırımlar, yalnızca afet sonrası yeniden toparlanmayı değil uzun vadeli kalkınmayı da hedeflemelidir. Yeterli bütçe ayrılarak altyapı çalışmaları hızla tamamlanmalıdır.

Kırsal Yerleşim Yatırımları:

Kırsal kesimde ve nüfusu 20 binin altındaki yerleşim yerlerinde daha büyük ölçekte oluşan hasar dikkate alındığında söz konusu yerleşim yerlerinde mühendislik hizmeti alınması, bina yapımında fen ve sanat kurallarına uyulması hususunda denetimlerin sıklaştırılması ve ruhsatsız yapılara izin verilmemesi gerekmektedir.

Siyasi Sorumluluk: Felaketin Faturası Kime Kesilecek?

Deprem, bir doğa olayıdır. Ancak bir depremin büyük bir yıkıma ve on binlerce insanın hayatını kaybetmesine neden olup olmayacağını belirleyen şey, siyasi ve yönetsel tercihlerdir. Türkiye, aktif fay hatları üzerinde bulunan bir ülke olarak bu tür felaketlere hazırlıklı olmak zorundadır. Ancak iktidarın bilimsel uyarıları görmezden gelen, rantı ve çıkar ilişkilerini halkın can güvenliğinin önüne koyan yönetim anlayışı, 6 Şubat Depremlerini iki yıldır çözölemeyen bir toplumsal felakete dönüştürmüştür.

Bugün, bu felaketin sorumluluğunu taşıyan hiçbir kamu yöneticisi hesap vermemiş, hiçbir siyasi yetkiliden hesap sorulamamıştır. Üstelik, deprem bölgesindeki temel insani ihtiyaçlar hâlâ karşılanamazken iktidar yalnızca inşaat projeleriyle övünerek krizi yönettiğini anlatmaktadır.

Hangi Kararlar Depremi Bir Felakete Dönüştürdü?

- **İmar Afları ile Denetimsiz ve Kaçak Yapılaşmanın Önü Açıldı:**

2018’de çıkarılan imar barışı yasasıyla Kahramanmaraş, Hatay, Adıyaman gibi illerde toplam 294 bin kaçak binaya yapı kayıt belgesi verildi. Bu binalar denetim süreçlerinden muaf tutuldu ve depremin ardından en büyük yıkımı bu yapılar yaşadı. Depremden hemen önce seçim yatırımı olarak yeni bir imar affı duyurulmuştu, uyarılarımız dinlenmedi, depremle birlikte apar topar gündemden çekildi. Şimdi dünden hiç ders alınmadığının en açık göstergesi; gündemde yeni imar aflarının, yeni sermaye barışlarının dedikodularının dolaştırılmasıdır.

- **Yeşil Alanlar ve Toplanma Alanları Yok Edildi:**

Yapılaşmanın plansız ve düzensiz gelişimi nedeniyle konut bölgelerinin insan yükü ve konut yoğunluğu artmıştır. Bu yük ve yoğunluğun bir diğer etkisi de yeşil alanlar ve toplanma alanlarının çeşitli gerekçeler gösterilerek imara açılmasıdır. Düzensiz, plansız ve bitişik nizam yapı üretimi; yaşam boşlukları oluşturulmamış parseller nedeniyle afet anlarında yapıların birbiri üzerine yıkılmasına ve arama kurtarma çalışmalarının yürütülememesine neden olmuştur.

- **Kamusal Denetim Mekanizmaları Tasfiye Edildi:**

Yapı denetim sistemi kamusal bir model yerine, ticari kaygılar güden özel denetim şirketlerine devredildi. Müteahhitlerin kendi denetim firmalarını seçebilmesi, denetim süreçlerinin bağımsızlığını yok etti ve yapı güvenliği tamamen piyasa koşullarına bırakıldı.

- **Afet Yönetimi ve Kriz Planlaması Yok Sayıldı:**

Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP), kâğıt üzerinde kaldı. Deprem sonrası arama kurtarma ekipleri bölgeye ulaşamadı, koordinasyon sağlanamadı ve binlerce insan

enkaz altında saatlerce, hatta günlerce kurtarılmayı bekledi. Bugün TAMP'ın bütün yönleriyle hayata geçirilmesi için nelerin yapıldığı, öte yandan yaşanan büyük felaketten çıkarılan sonuçlar uyarınca güncellenip güncellenmeyeceği de -örneğin meslek odalarını kapsayan bir afet yönetimi planlamasının olup olmayacağı- hâlâ belirsiz...

- **Devletin Kurumları Rant ve Çıkar İlişkilerine Teslim Edildi:**

Afet sonrası en büyük görevlerden biri hızlı ve etkin insani yardım organize etmek olmalıydı. Ancak Kızılay, deprem bölgesine yardım götürmek yerine, çadırları ve gıda malzemelerini satışa çıkardı. Dayanışma gönüllülerinin acil durum anında tüm ülke çapında örgütlenerek topladığı ve ancak afet günlerinde yurttaşların ihtiyaçlarını karşılaması amaçlanan sarf malzemeleri bugün bile depremzedeler tarafından kullanılmak zorundadır.

- **Hukuk Mekanizması İşletilmedi, Sorumlular Hesap Vermedi:**

Bugüne kadar yıkılan binaların yapımından ve denetiminden sorumlu kamu görevlileri yargılanmadı ve cezalandırılmadı. 1999 Marmara Depremi sonrası sorumluların cezasız kalması gibi, 6 Şubat Depremlerinin de hesabı sorulmadı.

Adalet Yerini Bulacak mı?

Ancak, halkın bu enkaz altında bırakılmasına neden olanlar hâlâ iktidarda, hâlâ karar alma mekanizmalarının başında ve hâlâ hesap vermekten kaçınıyorlar. Eğer bu süreç böyle devam ederse, bir sonraki büyük depremde de benzer felaketin yaşanması kaçınılmazdır.

Adalet arayışında mücadele eden herkesin aklında yanıtları bulunamayan soruların sayısı her geçen gün artmaktadır. Örneğin Adıyaman'daki Grand İsis otelinin davasında bilinçli taksirle birden fazla kişinin ölümüne ve yaralanmasına neden olma suçundan 18 yıl ceza verilirken, cezalarda iyi hal indirimine gidilmiştir. Yaklaşık iki yıl süren ve açıklanan kararlar toplumun vicdanının soğuması engellenmiştir.

Buna karşın ülkemizdeki riskli yapı stokunun varlığının hemen herkes tarafından bilinmesine, TMMOB ve ilgili tüm kuruluşların önlem alınması gerektiğini bilimsel gerekçelerle ortaya koyması ve bu önlemlerin neler olduğunu söylemesine karşın 23 yıldır hiçbir girişimde bulunmayan, imar aflarıyla risk üzerine risk yaratan, yapıların nihai denetimini yapan yöneticiler ve karar alıcılar, mühendis-mimarlar verilen cezalar sonucu aklanmak istenmiştir.

Deprem nedeniyle yıkılan binada can kaybı oluşmuşsa ne zaman, hangi koşullarda, hangi mevzuata göre proje hazırladığı, kontrol ettiği, uyguladığı önemli olmaksızın mühendisler-mimarlar tutuklu yargılanmıştır. Soruşturma süreçlerinde hazırlanan bilirkişi raporlarında depremde yakınlarını kaybeden ve aynı zamanda depremzede olan meslektaşlarımız, idarenin denetiminden ve onayından geçen projelerinde yıkıma sebep olup olmayacağı

dahi ortaya konulmamış eksiklikler nedeni ile doğrudan yıkımdan sorumlu tutulmakta, asli kusurlu olarak gösterilerek, suçlanmakta ve cezaevlerinde tutuklu bulunmaktadır.

İmar afları, planlamalar, zemin seçimleri, denetimsizlik gibi sistematik zafiyet ve sorunlar göz ardı edilip, siyasi ve idari kararları yok sayılıp, sadece meslektaşlarımızın kovuşturmaya tabi tutulmaları, adaleti sağlamaktan ziyade yeni adaletsizliklere yol açmaktadır. Yaşanan süreçte mühendis mimarlara yönelik tutuklamalar bir tedbir olmaktan çıkmış öne alınmış ceza gibi uygulanmaya başlanmıştır. Meslektaşlarımız ise kendilerine yöneltilmiş suç isnadı nedeniyle zan altında kalmış ve toplum nezdinde itibarları zedelenmiştir.

6 Şubat Depremlerinin yaratmış olduğu yıkımda sorumluluğu bulunan herkesin yargı önüne çıkarılması ve bu kişilerden hukuk nezdinde hesap sorulması gerekirken riskli yapıların imalatına izin veren, denetimsizliğin önünü açan, sermayenin kârlılığını artırmak için imalat sonrası tüm olumsuzluklara göz yumanlar cezasız, hatta soruşturmasız bırakılmıştır.

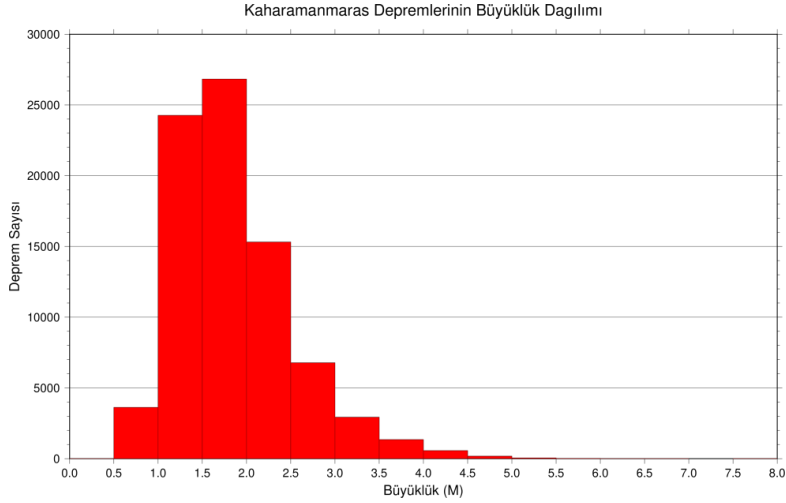
Hak arayışları ise kendini birçok alanda göstermektedir. Zorunlu göçün yurtsuz bıraktığı yüzbinlerce insanın geleceği belirsizdir. Yaşamın yeniden kurulması için çalışan yurttaşların sesleri her geçen gün kısılmaktadır.

İçinden geçtiğimiz ekonomik krizin etkilerini birinci elden depremzedeler yaşamakta, plansız iktisadi uygulamalar ve plansız kentleşmenin faturası, sertleşen kriz koşulları ve dolaylı vergilerle tüm yurttaşlara kesilmektedir.

Doğa olaylarına, afetlere, insan kaynaklı felaketlere karşı toplumun tüm kesimlerinin bilinçlendirme ve eğitim çalışmalarına olan gereksinimi ise mevcudiyetini koruyor. Afetlerle baş etmeyi, çocukluktan başlayarak öğrenmek ve afetlere karşı her an hazır olmak için sık sık uygulama yaparak davranış alışkanlıkları edinmek bir zorunluluk. Oysa bırakınız en temel ilkyardım eğitimlerinden geçmiş olmayı, afet anlarında sığınacağımız yerleri ve toplanma alanlarını bile bilmiyoruz. Dahası, bunların birer yurttaş hakkı olarak devletten istenmesi gerektiğine ilişkin bilinçten de uzağız; hem de bir afet ülkesinin hayatları her şeyden ucuz yurttaşları olmamıza karşın...

İkinci yılın sonuna geldiğimiz şu günlerde, bölgedeki depremlerin bir süre daha devam etmesi beklenmektedir; ancak, bunun ne zaman sona ereceği bilinmezliğini sürdürüyor. Bu bölge dışında ülkemizin farklı noktalarında da deprem oluşumları devam edecektir. Kısacası deprem olgusu Türkiye'nin bir gerçeğidir. Geçmişte yaşadığımız gibi gelecekte de bu tür büyük depremlerle yüzleşeceğimiz gün gibi açıktır. Depremleri yok etme, önleme, önceden tahmin etme gibi yeteneklerimiz ve gücümüz maalesef yoktur. Ancak, depremlere karşı ayakta kalmayı, yok olmamayı, yıkılmamayı, dirençli olmayı başarabilecek bilgi birikimiz vardır. Fakat bunlar, uygulanan yanlış politikalara, aç

gözlülüğe, bitmek bilmez rant iştahına, eğitim eksikliğine ve etik ihlallere kurban edilmektedir (Şekil 4).



Şekil 22- 6 Şubat 2023 tarihinden 1 Şubat 2025 tarihine kadar geçen iki yıl boyunca bölgede meydana gelen depremlerin büyüklük dağılımları

Bugünden iki yıl öncesine baktığımızda gördüğümüz derinlemesine bir karanlık, gördüğümüz çözümsüz bırakılmış sorunlar, gördüğümüz hiçbir felaketten ders almayı becerememiş bir siyasi iktidardır.

İki yıldır milyonlarca yurttaşın adalet arayışı, yakınlarını kaybedenlerin adalet çılgınlıkları, beden bütünlüğünü kaybedenlerin çaresiz bekleyişleri, evlerini kaybeden, yurtsuz kalan depremzedelerin insanca yaşam mücadelesi devam etmektedir.

Şimdi soru şu: Bu yıkımın hesabı sorulacak mı, yoksa siyasi irade bir kez daha sorumluluktan kaçmayı başaracak mı?



**TMMOB
ELEKTRİK, İNŞAAT, MAKİNA
MÜHENDİSLERİ ODALARI VE
MİMARLAR ODASI'NIN
GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU**



TMMOB
İNŞAAT
MÜHENDİSLERİ
ODASI



GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

İtfaiye Su Verme Bağlantısı

Yönetmeliğin 10. Kısımındaki İtfaiye su verme **bağlantısı** ile ilgili **166. Maddesinde** “(1) 97’nci madde hükümleri, mevcut binalardan, konut ve büro haricindeki yüksek binalar ile yangın dolabı mecburiyeti bulunan ve bina kat alanı 2000 m²’den büyük olan binalarda uygulanır” denilmektedir.

Buna göre otelin yüksek bina sınıfında olması ve yangın dolabı mecburiyetinin olması nedeni ile itfaiyenin bütün sulu söndürme sistemlerine dışarıdan su beslemesini sağlayan itfaiye su verme bağlantısı zorunludur.

Saha görüntülerinden ve İtfaiye raporundan bu bağlantının bulunmadığı gözlenmektedir. Bu bağlantının yapılmaması dolayısıyla İtfaiye müdahalesinin sekteye uğradığı düşünülmektedir.

Mutfak Davlumbazlarına otomatik söndürme, gaz kesme ve uyarı sistemi

Yönetmeliğin **Mutfaklar ve çay ocakları** ile ilgili **57. Maddesinde** “(1) Konutlar hariç olmak üzere, alışveriş merkezleri, yüksek binalar içinde bulunan mutfaklar ve yemek fabrikaları ile bir anda 100’den fazla kişiye hizmet veren mutfakların davlumbazlarına otomatik söndürme sistemi yapılması ve ocaklarda kullanılan gazın özelliklerine göre gaz algılama, gaz kesme ve uyarı tesisatının kurulması şarttır” denilmektedir.

Basına yansıyan görgü tanığı ifadelerinde; LPG gazı kullanılan mutfak ve restoran bölümündeki ızgara ve kuzine ocaklarda davlumbaz otomatik yangın söndürme sistemi tesis edilmediği belirtilmiştir. Dolayısıyla davlumbaz söndürmeye bağlı gaz algılama, gaz kesme ve uyarı sistemi de kurulmadığı açıktır.

Yukarıda giriş kısmında belirtilen istatistiklerden de anlaşılacağı üzere mutfaklardaki yangın riski %56 seviyelerindedir. Ancak alınacak davlumbaz otomatik yangın söndürme sistemi önlemi ile bu yangınların %95’i etrafa yayılmadan büyümeden bastırılabilir. Burada bu sistemin olmaması yangının yayılmasında etken olduğu görülmektedir.

2.3 Binaların Yangından Korunması Hakkındaki Yönetmeliğe Göre; Algılama-Uyarı Sistemi, Acil Aydınlatma ve Kablolar;

Yönetmeliğin **10. Kısımındaki Algılama ve Uyarı Sistemi** ile ilgili **161. Maddesinde** “(1) Mevcut yapılarda uyarı sistemi için 75 inci madde uygulanır. (2) 75 inci maddenin algılama sistemine ilişkin hükümleri, mevcut yapılardan **konaklama amaçlı binalar**, kurum binaları, büro binaları, mağazalar, çarşılar ve toplanma amaçlı yapılar hakkında da uygulanır” denilerek algılama ve uyarı sistemlerinin yeni ruhsat alacak binalarda olduğu gibi mevcut binalarda da değerlendirileceği belirtilmiştir.

Yönetmeliğin atıf yapılan Algılama ve Uyarı Sistemi ile ilgili **75. Maddesinde**;

“(1) Yangın algılama ve uyarı sisteminin, el ile, otomatik olarak veya bir söndürme sisteminden aldığı uyarılardan biri veya birkaçı ile devreye girmesi gerekir.”

“(2) El ile yangın uyarısı, yangın uyarı butonları ile yapılır. Yangın uyarı butonları yangın kaçış yollarında tesis edilir. Yangın uyarı butonlarının, bir kattaki herhangi bir noktadan o kattaki herhangi bir yangın uyarı butonuna yatay erişim uzaklığının 60 m’yi geçmeyecek şekilde yerleştirilmesi gerekir.



Fotoğraf 5. Bir Yatak Odası Görüntüsü (internet); Otomatik Yangın Algılama Cihazı Görülmemektedir

Aşağıda belirtilen binalarda yangın uyarı butonlarının kullanılması mecburidir:

- a) Konutlar hariç, kat alanı 400 m²'den fazla olan iki kat ile dört kat arasındaki bütün binalarda,
- b) Konutlar hariç, kat sayısı dörtten fazla olan bütün binalarda," denilmektedir.

"(3) Yapı yüksekliği veya toplam kapalı alanı Ek-7'deki değerleri aşan binalara otomatik yangın algılama cihazları tesis edilmesi mecburidir" denilmektedir.

Söz konusu bina kat sayısı ve kat alanı baz alınması halinde, yangın uyarı butonları ve otomatik yangın algılama ve uyarı sistemi kurulmasının zorunlu olduğu görülmektedir.

Binada yapılacak detaylı bilirkişi incelemesi ile bu maddelerin uygun şekilde uygulanıp uygulanmadığı açığa çıkacaktır.

Ancak basına yansıyan İtfaiye raporu ve görgü tanığı ifadelerinde; algılama ve uyarı sistemlerinin otelin tamamını kapsayacak şekilde kurulmadığı, kısmen bazı bölümlerine kurulduğu, yine yangın algılama santralinin uygun şekilde daimi bir görevlinin bulunduğu mahalde konumlandırılmadığı, kömürleştiği ve kısmen kurulan algılama ve uyarı sisteminin de yangın sırasında çalışmadığı belirtilmiştir.

Ayrıca; yapıda kaçış yollarında en az 120 dakika kesintisiz aydınlatma sağlaması gereken ve zorunlu olan acil durum aydınlatma sisteminin sadece kaçış merdiveni içerisinde konumlandırıldığı, diğer alanlarda tesis edilmediği var olan sistemin de bakımsız ve bataryaların kullanım sürelerinin geçtiği belirtilmiştir.

Bu sistemlerin bakımsız ve yetersiz olması dolayısıyla otelde konaklayanların yangını geç haber aldıkları, haber alanların ise kaçış yollarına ulaşamaması nedenleri ile yüksek can kayıpları yaşanmıştır.

Yönetmeliğin 10. Kısımındaki **Kablolar ile ilgili 162. Maddesinde** "(1) Mevcut binalarda, elektrik tesisatı yenilenecek ise, 83'üncü maddede belirtilen özellikte kablolar kullanılır" denilerek kablolama sistemleri için mevcut binalarda da yeni ruhsat alacak binalarda olduğu gibi değerlendirileceği belirtilmiştir.

Yönetmeliğin atıf yapılan Kablolar ile ilgili **83. Maddesinde**;

"(1) Bir yangın sırasında çalışır durumda kalması gereken;

- a) Yangın kontrol panellerinden, sesli ve ışıklı uyarı cihazlarına, sesli tahliye sistemi amplifikatör ve hoparlörlerine ve acil durum kontrol cihazlarına giden sinyal ve besleme kablolarının,

GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

b) İtfaiye ve yangın mücadele ekiplerine haber vermek için kullanılan kabloların bina içerisinde kalan kısımlarının,

c) Ana yangın kontrol paneli ile tali yangın kontrol panelleri ve tekrarlayıcı panellerin birbirleri arasındaki haberleşme ve besleme kablolarının,

ç) Bütün yangın kontrol panellerine ve tekrarlayıcı panellere enerji sağlayan besleme kablolarının, Yangına karşı en az 60 dakika dayanabilecek özellikte olması şarttır.”

(2) Yangına karşı dayanıklı olması gereken kabloların, ilgili standartlara uygun olarak deneye tabi tutulmuş ve sertifikalı olması gerekir.

(3) Bir yangının algılanmasından sonra uzun süre çalışır durumda kalması gerekli olmayan yangın uyarı butonlarında, algılayıcılarda ve yangın kontrol panelleri arasındaki kablolarda ve enerjisi kesildiğinde tehlikeli bir durum oluşmayan elektromanyetik kapı tutuculara ve benzeri cihazlara giden kablolarda yangına dayanıklılık özelliği aranmayabilir.

(4) Yangın alarm sistemi kablolarının, sistemin sağlıklı ve güvenilir çalışmasını sağlayacak şekilde yangın algılama, kontrol ve uyarı ekipmanı üreticilerinin spesifikasyonlarına uygun tipte olması ve elektriksel gürültü ve benzeri etkilerden korunacak şekilde, diğer sistemlerden ve enerji taşıyan kablolardan ayrılarak tesis edilmesi gerekir.

(5) (Ek: 10/8/2009-2009/15316 K.) Sağlık hizmeti amaçlı binalarda, 100'den fazla kişinin bulunduğu konaklama amaçlı binalarda ve kullanıcı sayısı 1000'i geçen toplanma amaçlı binalarda her türlü besleme ve dağıtım kabloları ve kablo muhafazalarında kullanılan malzemelerin halojenden arındırılmış ve yangına maruz kaldığında herhangi bir zehirli gaz üretmeyen özellikte olması gerekir” denilmektedir.

Söz konusu bina kullanım sınıfı, kat sayısı ve kat alanı baz alınması halinde, yönetmeliğin 83. Madde hükümlerinin zorunlu olduğu açıkça görülmektedir.

Ancak basına yansıyan İtfaiye raporu ve görgü tanığı ifadelerinde; otelin elektrik iç tesisatının mevzuata uygun olmadığı, kullanılan kabloların alev geciktirici özellik ve nitelikte olmadığı, kabloların halojen free özellik ve nitelikte olmadığı, elektrik kablolarının güzergâh ve yerinin doğru seçilmediği belirtilmiştir.

3. KİRALANAN 70 m²'LİK OTEL BÖLÜMÜNE VERİLEN İTFAİYE UYGUNLUK RAPORUNUN İNCELENMESİ

Yönetmeliğin **Karışık kullanım amaçlı binalar** ile ilgili **18. Maddesinde**“(1) Bir binada iki veya daha fazla kullanım sınıflandırılmasına tabi olacak bölümler var ise ve bu bölümler birbirinden, daha yüksek tehlike sınıfına uygun bir yangın bölmesi ile ayrılmıyor veya iç içe olması sebebiyle ayrı korunma tedbirlerini uygulamak mümkün değil ise, daha yüksek koruma tedbirleri gerektiren sınıflandırmaya ilişkin kurallar bütün bina için uygulanır” denilmektedir.

Burada 70 m²'lik bölüm ile otel **yangına dayanıklı bir bölme ile ayrılmamış ise**; Otel için istenen hususların bu bölüm için de istenmesi gerekmektedir. Yani otelde sprinkler sistemi zorunluluğu var ise bu bölüm için de sprinkler sistemi istenerek itfaiye uygunluk raporunun düzenlenmesi gerekmektedir.

Ancak 70 m²'lik bölüm otel ile **yangına dayanıklı bir bölme ile ayrılmış ise**; bu bölüm otelde istenen hususlardan ayrı olarak, sadece 70 m²'lik kafede istenen hususlara göre itfaiye uygunluk raporunun düzenlenmesi yeterli olacaktır.

Söz konusu bölüm ile otel mahallerinin yangına dayanıklı bir bölme ile ayrılıp ayrılmadığı bilinmemektedir. Binada yapılacak detaylı bilirkişi incelemesi ile; İtfaiye uygunluk raporu alınırken bu hususun dikkate alınıp alınmadığı açığa çıkacaktır.

4. YANGIN KORUNUM TEDBİRLERİNİN SORUMLULUĞU, BAKIMI, DENETİMİ İLE İŞÇİ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ MEVZUATININ İNCELENMESİ

Ülkemizde tesis edilen yangın ile mücadele sistemlerinin, yapı kullanma izni sonrasında çoğunlukla denetim ve bakım hizmetlerinin yetersizliğinden dolayı atıl durumda kaldığı gözlenmektedir. Yangınların erken algılanması ve insanların uyarılarak güvenli bölgelere tahliyesinin yapılmasında ve yangına erken müdahale edilerek can ve mal kayıplarının en aza indirilmesinde; yangın algılama-alarm, acil yönlendirme, acil aydınlatma, söndürme, duman tahliye ve basınçlandırma sistemlerinin çok önemli bir görevi yerine getirdiği unutulmamalıdır.

4.1 Binaların Yangından Korunması Hakkındaki Yönetmelikte;

Görev, yetki ve sorumluluk ile ilgili **6. Maddesinde**;

“(1) Bu Yönetmelik hükümlerinin uygulanmasından; a) Yapı ruhsatı vermeye yetkili idareler, b) Yatırımcı kuruluşlar, c) Yapı sahipleri, ç) İşveren veya temsilcileri, d) Tasarım ve uygulamada görevli mimar ve mühendisler ile uygulayıcı yükleniciler ve imalatçılar, e) Yapı yapılmasında ve kullanımında görev alan müşavir, danışman, proje kontrol, yapı denetimi ve işletme yetkilileri, görevli, yetkili ve sorumludur.”

“(2) Yangın söndürme ve algılama, duyuru ve acil aydınlatma gibi aktif yangın güvenlik sistemlerinin yeterli olmamasından; projenin eksik veya hatalı olması veya standartlara uygun olmaması hâlinde ise müteahhit veya yapımcı firma sorumludur. Sistemin uygun çalışmaması işletmeden kaynaklanıyor ise, işletmecisi kuruluş doğrudan sorumlu olur. Yangın güvenlik sistemlerinin yaptırılmasının gerekli olduğu yapı sahibine yazılı olarak bildirildiği hâlde, yapı sahibi tarafından yaptırılmamış veya standartlara uygun yaptırılmamış ise, yapı sahibi sorumlu olur.”

“(3) Bu Yönetmelik hükümlerine uyulmaması sebebiyle meydana gelen yangın hasarlarından dolayı; a) Yapı inşasında yer alan yapı sahipleri, işveren ve işveren temsilcileri, b) Tasarımda, uygulamada ve denetimde görevli mimar ve mühendisler, c) Yapı denetimi kuruluşları, ç) Müteahhitler, imalatçılar ve danışmanları, kusurlarına göre sorumludur.”

“(5) Yapı ruhsatı vermeye yetkili merciler: yangın söndürme, algılama ve tahliye projelerinin ve uygulamalarının bu Yönetmelik hükümlerine uygun olup olmadığını denetler.”

“(6) Sigorta şirketleri, yangına karşı sigorta ettirme talebi aldıkları binalarda, tesislerde ve işletmelerde, bu Yönetmelik hükümlerine uyulup uyulmadığını **kontrol etmek mecburiyetindedir**” denilmektedir.

Elektrik tesisatı ve sistemlerin özellikleri ile ilgili 67. Maddesinde“(1) Binalarda kurulan elektrik tesisatının, kaçış yolları aydınlatmasının ve yangın algılama ve uyarı sistemlerinin, yangın hâlinde veya herhangi bir acil hâlde, binada bulunanlara zarar vermeyecek, panik çıkmasını önleyecek, binanın emniyetli bir şekilde boşaltılmasını sağlayacak ve güvenli bir ortam oluşturacak şekilde tasarlanması, tesis edilmesi ve çalışır durumda tutulması gerekir.

(2) Her türlü elektrik tesisatının, kaçış yolları aydınlatmasının, acil durum aydınlatma ve yönlendirmesinin ve yangın algılama ve uyarı sistemlerinin, ilgili tesisat yönetmeliklerine ve standartlarına uygun olarak tasarlanması ve tesis edilmesi şarttır.

GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

(3) Binalarda kurulacak elektrik tesisatının, kaçış yolları aydınlatmasının ve yangın algılama ve uyarı sistemlerinin tasarımı ve uygulaması, ruhsat veren idarenin kontrol ve onayına tabidir. Sistemlerin ve cihazların periyodik kontrolü, test ve bakımları, bina sahibi veya yöneticisi ile bunların yazılı olarak sorumluluklarını devrettiği bina yetkilisine yaptırılır” denilmektedir.

Algılama ve uyarı sistemi ile ilgili **75. Maddesinde**“(6) Bütün algılama cihazlarının periyodik testler ve bakımlar için ulaşılabilir olması gerekir” denilmektedir.

Elektrik Tesisatı ve Sistemlerinin Periyodik testler, bakım ve denetim ile ilgili **84. Maddesinde**“(1) Bu Yönetmelikte öngörülen acil aydınlatma, yönlendirme ve yangın algılama ve uyarı sistemleri; bina sahibinin ve yöneticinin veya bunların yazılı olarak sorumluluklarını devrettiği bina yetkilisinin sorumluluğu altında, ilgili standartlarda belirtilen sistemin gerektirdiği periyodik kontrole, teste ve bakıma tabi tutulur. (2) Kabul işlemlerinde de, birinci fıkrada belirtilen hususlara uyulur” denilmektedir.

Duman Kontrol Sistemlerinin Tasarım ilkeleri ile ilgili **85. Maddesinde**“(4) Bu Yönetmelikte öngörülen her türlü sistemin, cihazın ve ekipmanın, montaj ve işletme süresince performans ve çalışma sürekliliği sağlanacak şekilde kabul testinin yapılması, periyodik kontrol, test ve bakıma tabi tutulması gerekir” denilmektedir.

Yangın Söndürme Sistemlerinin Periyodik testler ve bakım ile ilgili **100. Maddesinde**“(1) Bu Yönetmelikte öngörülen yangın söndürme sistemlerinin, bina sahibi, yöneticisi veya bunların yazılı olarak sorumluluklarını devrettiği bina yetkilisinin sorumluluğu altında, ilgili standartlarda belirtilen sistemin gerektirdiği periyodik kontrole, teste ve bakıma tabi tutulması şarttır” denilmektedir.

Yangın güvenliği sorumluluğu ile ilgili **124. Maddesinde**“(1) Yapı, bina, tesis ve işletmelerde yangın güvenliğinden; kamu ve özel kurum ve kuruluşlarda en büyük amir, diğer bina, tesis ve işletmelerde ise sahip veya yöneticiler sorumludur” denilmektedir.

Ekiplerin kuruluşu ile ilgili **126. Maddesinde**“(1) Yapı yüksekliği 30.50 m’den fazla olan konut binaları ile içinde 50 kişiden fazla insan bulunan konut dışı her türlü yapıda, binada, tesiste, işletmede ve içinde 200’den fazla kişinin bulunduğu sitelerde aşağıdaki acil durum ekipleri oluşturulur. a) Söndürme ekibi, b) Kurtarma ekibi, c) Koruma ekibi, ç) İlk yardım ekibi” denilmektedir.

Ekiplerin görevleri ile ilgili **127. Maddesinde**“(1) Ekiplerin görevleri aşağıda belirtilmiştir. a) Söndürme ekibi; binada çıkacak yangına derhal müdahale ederek yangının genişlemesine mani olmak ve söndürmek, b) Kurtarma ekibi; yangın ve diğer acil durumlarda can ve mal kurtarma işlerini yapmak, c) Koruma ekibi; kurtarma ekibince kurtarılan eşya ve evrakı korumak, yangın nedeniyle ortaya çıkması muhtemel panik ve kargaşayı önlemek, ç) İlk Yardım ekibi; yangın sebebiyle yaralanan veya hastalanan kişilere ilk yardım yapmak” denilmektedir.

Denetim ile ilgili **131. Maddesinde**“(1) Bu Yönetmelik hükümlerinin uygulanıp uygulanmadığı aşağıdaki şekilde denetlenir: a) Özel yapı, bina, tesis ve işletmeler, mahalli itfaiye teşkilatı ile bunların bağlı veya ilgili olduğu bakanlık ve kamu kurum ve kuruluşlarının müfettişi, kontrolör veya denetim elemanları tarafından denetlenir. Bina sahibi, yöneticisi ve sorumluları denetim elemanlarınca binaların arzu edilen bütün bölümlerini ve teçhizatını göstermek, istenilen bilgi ve belgeleri vermek zorundadır. Denetim sonunda eksik bulunan ve giderilmesi istenilen aksaklıklar ile talep edilen önlemlerin öngörülen uygun süre içerisinde ilgililerce yerine getirilmesi mecburidir” denilmektedir.

Binaların Yangından Korunması Hakkındaki Yönetmeliğin 10. Kısımındaki **yetkili idareden görüş alınması** ile ilgili **144. Maddesinde**“(1) Bu Kısımda belirtilmeyen veya açıklık bulunmayan hususlar hakkında, yapı ruhsatı vermeye yetkili idarenin görüşü esas alınır ve alınması gereken tedbirler bina sahibi veya kat malikleri tarafından yaptırılır” denilmektedir.

4.2 Turizmi Teşvik Kanunu, Turizm Tesislerinin Niteliklerine İlişkin Yönetmelik ve Turizm Yatırım, İşletme ve Kuruluşlarının Denetimi Hakkında Yönetmeliğe Göre;

Otelin bulunduğu alan, Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında ilan edilen turizm alanıdır. Kültür ve Turizm Bakanlığı bu alanlarda her ölçekteki planları yapmaya, yaptırmaya, re'sen onaylamaya ve tadil etmeye yetkilidir. Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezleri içinde yer alan korunan alanlarda her ölçekteki plan teklifleri sadece Kültür ve Turizm Bakanlığına sunulur. İlgili kurul, kurum ve kuruluşların görüşleri doğrultusunda, Bakanlıkça incelenerek uygun görülen planlar, Çevre ve Şehircilik Bakanlığına gönderilir. Bu planlar, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile mutabakat sağlanarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca ilgili tabiat varlıklarını koruma bölge komisyon kararı da dahil en geç altı ay içinde sonuçlandırılır. Bu alanlarda, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından plan hazırlanması veya hazırlattırılması durumunda; Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yapılacak onamaya esas olmak üzere Kültür ve Turizm Bakanlığının uygun görüşü alınır.

Turizm Tesislerinin Niteliklerine İlişkin Yönetmelik 1/6/2019 tarih ve 30791 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

Bu yönetmeliğin **Personelin nitelikleri ve personele yönelik düzenlemeler** ile ilgili **11. Maddesinde** "(1)... Tesislerin tesisat, mekanik, elektrik, elektronik sistemlerinin bakımı sertifikalı veya eğitilmiş kişilere yaptırılır veya bu niteliklere sahip personel istihdam edilir. Turizm işletmelerinde görevli personelin hizmet standardını yükseltmek amacıyla eğitim için gerekli önlemler işveren tarafından alınır ve uygulanır" denilmektedir.

Bu yönetmeliğin **Sağlık, temizlik, güvenlik ve çevre korunmasına yönelik önlemler** ile ilgili **17. Maddesinde** "(5) ... Her türlü tesisat, elektrik ve mekanik donanımlarının standartlara uygun ve nitelikli olması ve ayrıca bakımının düzenli yapılması zorunludur" denilmektedir.

Bu yönetmeliğin **Daha önce belgelendirilen tesisler** ile ilgili **Geçici 1. Maddesinde**;

"(3) Mülga 7/12/2004 tarihli ve 5272 sayılı Belediye Kanunu ile 22/2/2005 tarihli ve 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanununun yürürlüğe girdiği tarihten önce verilen turizm işletmesi belgeleri, **işyeri açma ve çalışma ruhsatı yerine geçer.....Ayrıca turizm işletmesi belgesi işyeri açma ve çalışma ruhsatı yerine geçen ve sonradan işyeri açma ve çalışma ruhsatı almamış olan tesislerin, yangın önlemlerinin yeterli olduğuna dair ilgili kurumdan uygunluk yazısı alarak 30/4/2024 tarihine kadar Bakanlığa ibraz edilmesi zorunludur. Verilen sürede istenilen uygun evrakın Bakanlığa gönderilmemesi halinde Kanunun 34'üncü maddesi uyarınca tesisin belgesi iptal edilir.**"

"(5) (Ek:RG-29/8/2023-32294-CK-7519/7 md.) Bu fıkra'yı ihdas eden Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce Bakanlıkça belgelendirilen ancak odalarında duman dedektörü bulunmayan konaklama tesislerinin 31/12/2023 tarihine kadar bu koşulu sağlaması zorunludur" denilmektedir.

Turizmi Teşvik Kanunu'na tabi belgeli turizm yatırım ve işletmelerinin denetimine ait esasların tespit edilmesi amacıyla yayımlanan **Turizm Yatırım, İşletme ve Kuruluşlarının Denetimi Hakkında Yönetmeliğin** Görev, Yetki ve Sorumluluklar ile ilgili bölümündeki, **Belgeli Turizm İşletmelerinin Denetiminde Yetkiler** ile ilgili **18. Maddesinde**; "Belgeli turizm işletmelerinde temizlik, intizam, servis, fiyat, idare ve işletme, belge almaya esas olan vasıflarla, personel niteliklerinin tespit ve denetimi yetkisi Bakanlığa aittir. (Değişik ikinci fıkra:29/9/2006-2006/11076 K.) Sağlık ve çevre kirliliği ile ilgili denetimler, görevli kamu kurum ve kuruluşlarının tabip ve sağlık elemanlarına, **işyeri açma ve çalışma ruhsatları ile ilgili denetimler, işyeri açma ve çalışma ruhsatını veren kamu kurumu tarafından yapılır.** İlgili mercilerin bu konularda yapacakları denetimlerde, denetim raporunun bir nüshası Bakanlığa gönderilir" denilmektedir.

GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

4.3 İl Özel İdaresi Kanunu ve İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelikte;

İl Özel İdaresi Kanunu 04/03/2005 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. İl özel idaresinin yetkileri ve imtiyazları ile ilgili 7. Maddenin (g) bendinde “*g) Belediye sınırları dışındaki gayri sıhhi müesseseler ile umuma açık istirahat ve eğlence yerlerine ruhsat vermek ve denetlemek*” denilmektedir.

Söz konusu Turizmi Teşvik Kanunu Kapsamındaki otelin işletme ruhsatı; 30.12.1999 tarih ve 23922 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan “*Açılması İzne Bağlı Yerlere Uygulanacak İşlemler Hakkında Yönetmelik*” ve sonrasında şu anda yürürlükte olan 10/08/2005 tarih ve 25902 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan “*İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik*” hükümlerine tabidir. Her iki yönetmelikte de Turizmi Teşvik Kanunu'na ait hükümler saklı tutulmuştur.

Bu yönetmeliğin işyerlerinde aranacak genel şartlar ile ilgili 5. Maddesinde;

“Yetkili idareler, işyeri açma ve çalışma ruhsatının verilmesinden sonra yapacakları denetimlerde bu hususların yerine getirilip getirilmediğini kontrol eder.”

“(Değişik üçüncü fıkra: 19/3/2007 – 2007/11882 K.) Turizm işletme belgeli tesisler, işletme belgesinin düzenlenmesine esas hususlarla ilgili olarak sadece Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından denetlenir. Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ile turizm alan ve merkezlerinde Çevresel Etki Değerlendirmesi olumlu kararı veya Çevresel Etki Değerlendirmesi gerekli değildir kararı verilen ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında yer alan yatırımlar için işyeri açma ve çalışma ruhsatı, yetkili idareler tarafından başka bir işleme gerek kalmaksızın onbeş gün içinde verilir.”

“Umuma açık istirahat ve eğlence yerleri için bu hususlar işyeri açma ve çalışma ruhsatı verilmeden önce yerinde kontrol edilir” denilmektedir.

4.3 EPDK Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Lisans Yönetmeliğine göre;

Söz konusu otele dökme LPG kullanıldığı bilgisi mevcuttur. Buna göre; Yönetmeliğin LPG Dağıtıcı Lisans sahiplerinin yükümlülükleri ile ilgili 20. Maddesinde;

“LPG Dağıtıcı Lisansı sahipleri, dökme LPG faaliyeti yaparken;

b) LPG ikmali yaptıkları sözleşmeli kullanıcıların, dağıtıcı veya kullanıcı tarafından kurulmuş, dökme LPG tesis ve tesisatlarının ilgili teknik düzenlemelere uygunluğunu tespit etmek, periyodik kontrolleri yapmak, teknik düzenlemelere uygun olmayan tesislere LPG ikmali yapmamak, ile yükümlüdür” denilmektedir.

4.4 İş Sağlığı ve Güvenliği mevzuatına göre;

Medyaya organlarına yansıyan bilgilere göre yangında, **otelde konaklayanların yanında en az 4 işçinin de öldüğü** bilgisi yer almaktadır.

İşverenlerin çalışanlara karşı işçi sağlığı ve güvenliği yönünden yükümlülükleri 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, kanun kapsamında düzenlenen ikincil mevzuat ve diğer birçok bakanlık, resmî kurum ve kuruluşlarca düzenlenmiş olan ikincil mevzuatta yer almaktadır.

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu 4. Maddesinde:

“İşveren, çalışanların işle ilgili sağlık ve güvenliğini sağlamakla yükümlü olup bu çerçevede;

a) Mesleki risklerin önlenmesi, eğitim ve bilgi verilmesi dâhil her türlü tedbirin alınması, organizasyonun yapılması, gerekli araç ve gereçlerin sağlanması, sağlık ve güvenlik tedbirlerinin değişen şartlara uygun hale getirilmesi ve mevcut durumun iyileştirilmesi için çalışmalar yapar.

b) İşyerinde alınan iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerine uyulup uyulmadığını izler, denetler ve uygun-suzlukların giderilmesini sağlar” denilmektedir.

Raporumuzun önceki bölümlerinde yer alan, işverence yangına yönelik önlemlerin alınması ve ilgili düzenlemelerin yapılması, işçilerin sağlık ve güvenliğinin sağlanması için de yerine getirilmesi zorunluluklar arasındadır.

Daha önce belirttiğimiz mevzuat yanı sıra işverenlerin iş 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu çerçevesinde yayımlanmış olan **“İşyeri Bina ve Eklentilerinde Alınacak Sağlık ve Güvenlik Önlemlerine İlişkin Yönetmelik”, “İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik”, “İş Ekipmanlarının Kullanımında Sağlık ve Güvenlik Şartları Yönetmeliği”, “İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği”, “Çalışanların İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimlerinin Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik”, “İş Sağlığı Güvenliği Hizmetleri Yönetmeliği”** kapsamında da yükümlülükleri bulunmaktadır.

İşyeri Bina ve Eklentilerinde Alınacak Sağlık ve Güvenlik Önlemlerine İlişkin Yönetmeliğin 5. Maddesinde; *“Risklerden kaynaklanan zararları önlemek veya ortadan kaldırmak amacıyla güvenlikle ilgili kullanılan, özellikle Ek-1’de belirtilen ekipman ve araç-gereçlerin periyodik bakım ve kontrolünü yapar ve ilgili kayıtları tutar. Acil durumları ve yangını önleyici ve bunların olumsuz sonuçlarını sınırlandırıcı gerekli tedbirleri alır, özellikle Ek-1’de belirtilen ekipman ve araç-gereçlerin periyodik bakım ve kontrolünü yapar, gerekli kayıtlarını tutar”* denilmektedir.

Yönetmelik EK -1 de yer alan hususlar:

- **Elektrik, havalandırma ve yangın tesisatıyla ilgili periyodik bakım ve kontroller** 25/4/2013 tarihli ve 28628 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan **İş Ekipmanlarının Kullanımında Sağlık ve Güvenlik Şartları Yönetmeliği** hükümlerine uygun şekilde yapılır.
- İşyerlerindeki bütün acil çıkış yolları ve kapılarının;
- a) Doğrudan dışarıya veya güvenli bir alana açılması sağlanır ve önlerinde ya da arkalarında çıkışı önleyecek hiçbir engel bulunmaz.
- b) Herhangi bir tehlike durumunda, bütün çalışanların işyerini derhal ve güvenli bir şekilde terk etmelerini mümkün kılacak şekilde tesisi sağlanır. Gerekli durumlarda bu konuyla ilgili planlar hazırlanarak düzenli tatbikatlar yapılır.
- c) Sayısı, nitelikleri, boyutları ve yerleri; yapılan işin niteliğine, işyerinin büyüklüğüne, kullanım şekline, işyerinde bulunan ekipmana ve bulunabilecek azami kişi sayısına göre belirlenir. 27/11/2007 tarihli ve 2007/12937 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik hükümlerine uygun olması sağlanır.
- ç) Acil çıkış kapılarının, acil durumlarda çalışanların hemen ve kolayca açabilecekleri şekilde olması sağlanır. Bu kapılar dışarıya doğru açılır. Acil çıkış kapısı olarak raylı veya döner kapılar kullanılmaz.
- d) Acil çıkış yolları ve kapıları ile buralara açılan yol ve kapılarda çıkışı zorlaştıracak hiçbir engel bulunmaması, acil çıkış kapılarının kilitli veya bağlı olmaması sağlanır.
- e) Acil çıkış yolları ve kapıları, 23/12/2003 tarihli ve 25325 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Güvenlik ve Sağlık İşaretleri Yönetmeliğine uygun şekilde işaretlenir. İşaretlerin uygun yerlere konulması ve kalıcı olması sağlanır.

GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

- f) Aydınlatılması gereken acil çıkış yolları ve kapılarında, elektrik kesilmesi halinde yeterli aydınlatmayı sağlayacak ayrı bir enerji kaynağına bağlı acil aydınlatma sistemi bulundurulur.

Yangınla mücadele

- İşyerinin büyüklüğüne, yapılan işin özelliğine, işyerinde bulunan ekipmanlara, kullanılan maddelerin fiziksel ve kimyasal özelliklerine ve işyerinde bulunabilecek azami kişi sayısına göre, işyerinde etkili ve yeterli yangın söndürme ekipmanı ile gerektiğinde yangın detektörleri ve alarm sistemleri bulundurulur.
- Yangın söndürme ekipmanları her zaman kullanıma hazır bulundurulur, bu ekipmanların mevzuatın öngördüğü periyotlarda bakımı ve kontrolü yapılır. Yangın söndürme ekipmanları kolay kullanılabilir nitelikte olur, görünür ve kolay erişilir yerlere konulur ve bu ekipmanların önlerinde engel bulundurulmaz.
- Yangın söndürme ekipmanı ve bulunduğu yerler Güvenlik ve Sağlık İşaretleri Yönetmeliğine uygun şekilde işaretlenir. İşaretler uygun yerlere konulur ve bu işaretlerin kalıcı ve görünür olması sağlanır.”

Aydınlatma

- Aydınlatma sisteminin devre dışı kalmasının çalışanlar için risk oluşturabileceği yerlerde yeterli aydınlatmayı sağlayacak ayrı bir enerji kaynağına bağlı acil aydınlatma sistemi bulunur.

Kapılar ve girişler

- “Kaçış yollarında bulunan kapılar, uygun şekilde işaretlenir. Bu kapılar yardım almaksızın her zaman ve her durumda içeriden açılabilir özellikte olur.”

Merdivenler

- “Merdivenlerin; işyerinin büyüklüğüne, yapılan işin özelliğine, işyerinde bulunabilecek azami kişi sayısına göre, ateşe dayanıklı yanmaz malzemeden, sağlam, yeterli genişlik ve eğimde, etrafı düşmelere karşı uygun korkuluklarla çevrili olması sağlanır. Merdivenler, ilgili mevzuatın öngördüğü hükümler esas alınarak sağlık ve güvenlik yönünden risk oluşturmayacak şekilde yapılır.”

İş Ekipmanlarının Kullanımında Sağlık ve Güvenlik Şartları Yönetmeliği:

- “Çalışanları etkileyebilecek yangın çıkma tehlikesi olan iş ekipmanının kendisinin veya yedekte taşıdığı ekipmanın kullanıldığı yerin hemen yakınında yangın söndürme cihazları bulunmuyorsa, bu ekipmanlarda yeterli yangın söndürme cihazları bulunur.”
- “Yangın mekanik tesisatı, yangın algılama ve uyarı sistemleri tesisatları için periyodik kontrol esnasında tesisat projesi aranır. İşveren, projesi olmayan tesisatların 27/11/2007 tarihli ve 2007/12937 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmeliğe ve ilgili standartlara uygun projelendirmesini yaptırmak zorundadır. Yangın mekanik tesisatı, yangın algılama ve uyarı sistemleri tesisatlarının periyodik kontrollerinde tesisatın projesine uygunluğu ve projenin Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmeliğe ve ilgili standartlara uygunluğu değerlendirilir.”
- **Yangın söndürme sistemleri, otomatik yağmurlama sistemleri, otomatik gazlı söndürme sistemleri, mutfak davlumbaz söndürme sistemler i(yangın su deposu, yangın pompa dairesi ve yangın pompaları performans testleri, sabit boru tesisatı, sprinkler sistemi, yangın dolapları, hidrant sistemi ve benzeri):** Projede belirtilen kriterlere ve Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmeliğe uygun şekilde gerçekleştirilir.
- **Portatif yangın söndürücüler (yangın söndürme cihazları):** (TSE ISO/TS 11602-2 standardında belirtilen kriterlere uygun olarak yapılır.)
- **Kaçış yolu basınçlandırma sistemleri ve duman tahliye sistemleri:** Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmeliğe uygun şekilde gerçekleştirilir.

- **Yangın algılama ve uyarı sistemleri:** Projede belirtilen kriterlere ve TSE CEN/TS 54-14 standardında belirtilen kriterlere uygun olarak yapılır.

İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği:

- İşveren; çalışma ortamının ve çalışanların sağlık ve güvenliğini sağlama, sürdürme ve geliştirme amacı ile iş sağlığı ve güvenliği yönünden risk değerlendirmesi yapar veya yaptırır.
- Risk değerlendirmesinin gerçekleştirilmiş olması; işverenin, işyerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz.
- Risk değerlendirmesi; tüm işyerleri için tasarım veya kuruluş aşamasından başlamak üzere tehlikeleri tanımlama, riskleri belirleme ve analiz etme, **risk kontrol tedbirlerinin kararlaştırılması**, dokümantasyon, yapılan çalışmaların güncellenmesi ve gerektiğinde yenileme aşamaları izlenerek gerçekleştirilir.
- Risk değerlendirmesi dokümente edilir.
- Yapılmış olan risk değerlendirmesi; tehlike sınıfına göre çok tehlikeli, tehlikeli ve az tehlikeli işyerlerinde sırasıyla en geç iki, dört ve altı yılda bir yenilenir.

Çalışanların İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimlerinin Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik

İşveren çalışanların işle ilgili sağlık ve güvenliğini sağlamak için aşağıda belirtilen eğitimleri vermek zorundadır:

- İşe başlama eğitimi: Çalışan fiilen çalışmaya başlamadan önce, çalışanın yapacağı işe, varsa kullanacağı iş ekipmanına ve işyerine özgü iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerini içeren konularda uygulamalı olarak verilen eğitim.

- **Temel eğitim:** Yönetmelik Ek-1’de belirtilen konuları içeren ve düzenli aralıklarla tekrarlanan eğitim.

İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetleri Yönetmeliği

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu gereğince işyerleri “Az Tehlikeli”, “Tehlikeli”, “Çok Tehlikeli” sınıfı olmak üzere 3 tehlike sınıfında gruplandırılmıştır. Kanun gereğince, 50 veya daha fazla çalışanın olduğu Az tehlikeli sınıftaki işyerlerinde “C Sınıfı”, Tehlikeli sınıftaki işyerlerinde en az “B sınıfı”, Çok tehlikeli sınıftaki işyerlerinde “**A sınıfı**” iş güvenliği uzmanlığı sertifikasına sahip iş güvenliği uzmanı çalıştırılması zorunludur.

4.5 Grand Kartal Otel Yangınında Sorumluluk, Bakım, Denetim ve İş Güvenliğinin Mevzuat Açısından Değerlendirilmesi

Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmeliğin hükümlerinin uygulanması ve yangın hasarlarından belediye sınırları veya mücavir alan dışındaki söz konusu otelin **yapı ve işletme ruhsatı vermeye yetkili idaresini, yatırımcı kuruluşu veya yapı sahiplerini, işveren veya temsilcilerini, tasarım ve uygulamada görevli mimar ve mühendisleri ile uygulayıcı yüklenicileri ve imalatçıları, yapı yapılmasında ve kullanımında görev alan müşavir, danışman, proje kontrol, yapı denetimi ve işletme yetkilileri, görevli, yetkili ve kusurları oranında sorumlu tutmaktadır.**

Ayrıca **Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmeliğe** göre **sigorta şirketlerine** yangına karşı sigorta edilen binada Yönetmelik hükümlerine uyulup uyulmadığını kontrol etme mecburiyeti getirilmiş, **yani açık bir sorumluluk verilmiştir.**

Turizm Tesislerinin Niteliklerine İlişkin Yönetmelik gereği **Kültür ve Turizm Bakanlığı** söz konusu otelde **Turizm belgesi vermeye yetkilidir.** Bu yönetmelik gereği **her türlü tesisat, elektrik ve mekanik donanımlarının standartlara uygun ve nitelikli olması ve ayrıca bakımının düzenli yapılması zorunlu tutulmuştur.** Ayrıca turizm işletmesi belgesinin, işyeri açma ve çalışma ruhsatı yerine geçen ve

GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

sonradan işyeri açma ve çalışma ruhsatı almamış olan tesisler için yangın önlemlerinin yeterli olduğuna dair ilgili kurumdan **yangın uygunluk yazısı/raporunun 30/4/2024** tarihine kadar alarak Kültür ve Turizm Bakanlığı'na ibraz edilmesi istenmiştir. Sonrasında Bakanlık oluru ile süre **31.08 2024** tarihine **uzatılmış** ve verilen süre içerisinde uygun evrakın gönderilmemesi durumunda tesis belgesinin 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 34'üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi gereğince iptal edileceği belirtilmiştir. **Bu konuda bakan oluru ile ek süre verilmesi dahi tartışmalı iken, yönetmeliğin ilgili hükmünün yerine getirilmeyerek süre sonunda belgenin iptal edilmemesi ve işletmenin faaliyetine izin verilmesi ile ilgili bakanlığın mevzuat ihlalinin yaşanan faciaya davetiye çıkardığı düşünülmektedir.**

Turizm Yatırım, İşletme ve Kuruluşlarının Denetimi Hakkında Yönetmeliğin Görev, Yetki ve Sorumluluklar ile ilgili bölümünde de **Belgeli Turizm İşletmelerinin Denetiminde Yetkiler** ile ilgili 18. Maddesinde (Değişik ikinci fıkra:29/9/2006-2006/11076 K.) Sağlık ve çevre kirliliği ile ilgili denetimler, görevli kamu kurum ve kuruluşlarının tabip ve sağlık elemanlarınca, **işyeri açma ve çalışma ruhsatları ile ilgili denetimlerin işyeri açma ve çalışma ruhsatını veren kamu kurumu tarafından yapılacağı,** ilgili mercilerin bu konularda yapacakları denetimlerde denetim raporunun bir nüshası da Bakanlığa göndereceği belirtilmektedir.

İl Özel İdaresi Kanunu ile İl özel idarelerine; Belediye sınırları dışındaki gayri sıhhi müesseseler ile umuma açık istirahat ve eğlence yerlerine **ruhsat vermek ve denetleme** görevi verilmiştir.

İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmeliğe göre de söz konusu **Turizm Teşvik Kanunu Kapsamındaki otele; denetleme yetkisinin İl Özel İdaresine ve belirli konularda sadece Kültür ve Turizm Bakanlığına verildiği** açıkça belirtilmiş, **ayrıca işyeri açma ve çalışma ruhsatının yetkili idareler tarafından başka bir işleme gerek kalmaksızın on beş gün içinde verileceği, ancak umuma açık istirahat ve eğlence yerleri için bu hususların işyeri açma ve çalışma ruhsatı verilmeden önce yerinde kontrol edileceği ve Yetkili idarelerin işyeri açma ve çalışma ruhsatının verilmesinden sonra yapacakları denetimlerde bu hususların yerine getirilip getirilmediğini kontrol edeceği belirtilmektedir.**

Basına yansıyan Mülkiye müfettişlerinin, Grand Kartal Otel yangını ile ilgili ön raporunda; İl Özel İdaresince, Grand Kartal Otel için 26 Kasım 2007, 3 Mart 2008 ve 29 Aralık 2015'te olmak üzere 3 adet işyeri açma ve çalışma ruhsatı düzenlendiği, ruhsatların adres ve şirket ismi değişikliklerinden dolayı değiştirildiği ve her seferinde bir önceki ruhsatın iptal edildiği, Raporda, otelin Bolu İl Özel İdaresi'nce 17 Mart 2011, 28 Ocak 2016, 21 Ocak 2019, 8 Şubat 2021 ve 14 Şubat 2024 tarihleri olmak üzere 5 kere denetlendiği bilgisine de yer verildiği, Mutfak bölümleri, gıda hazırlama gıda muhafazası, içme ve kullanma suyu temin şekli analiz raporu, havalandırma sistemi, personel hijyeni ve gıda güvenliği alanlarında denetim yapıldığının belirtildiği, bu denetimlere dair her yıl denetleme yapacak komisyonun oluşturulması için Ruhsat Denetim Müdürlüğü'nce İl Özel İdaresi Sekreteri'nden "olur" alındığı ifade edildiği görülmektedir. **Ruhsat aşamasında istenen yangın güvenlik tedbirlerinin durumu ile ilgili hususların denetimlerde de karşılanıp karşılanmadığının kontrolünün yapılması gerektiği açıktır. Yangın ile ilgili hususların denetlenmemesinin faciaya davetiye çıkardığı düşünülmektedir.**

Ayrıca Turizmi Teşvik Kanunu kapsamı turizm alanlarının planlanmasında risk değerlendirmesinin uygun şekilde yapıldığı görülmektedir. Bu tür alanlarda; itfaiye teşkilatının uzaklığına bağlı olarak organize sanayi bölgelerinde olduğu gibi kendi itfaiyesine sahip olması ve bölgesel hidrant sistemi gibi diğer alt yapı sistemine sahip olması gerektiği açıktır. **AFAD tarafından Bolu ili için hazırlanan İl Afet Risk Azaltma Planı-İRAP'da Kartalkaya bölgesinde çıkabilecek yangınlara ilişkin hiçbir değerlendirme yer almamaktadır.** Söz konusu **otelde dökme LPG kullanılıyor** olması, **LPG dağıtımını yapan firmaya da sorumluluk yüklemektedir.** İlgili firmanın kurulan LPG tesis ve tesisatlarının ilgili teknik düzenlemelere uygunluğunu tespit etmek, periyodik kontrolleri yapmak, teknik düzenlemelere uygun olmayan tesislere; doğalgaz dağıtım şirketlerinde olduğu gibi, LPG dağıtım şirketlerine de tesisatın teknik düzenlemelere uygunluğu konusunda

görevler verilmiştir. Mutfaklar ve çay ocakları ile ilgili 57. Maddesinde belirtilen mutfakların davlumbazlarına otomatik söndürme sistemi yapılması ve ocaklarda kullanılan gazın özelliklerine göre gaz algılama, gaz kesme ve uyarı tesisatının kurulması şartını kontrol etmesi gerekmektedir.

Binada yapılacak detaylı bilirkişi incelemesinde, bu teknik düzenlemelerin uygulanıp- uygulanmadığının açığa çıkacağı düşünülmektedir.

1 Ağustos 2008'de Konya'nın Taşkent ilçesinde bir yardım derneğine ait Özel Boğaziçi Öğrenci Yurdu'nda, LPG tankından gaz sızıntısı olmuş, sabah namazı için kalkan bir öğrencinin elektrik düğmesine basması sonucu patlama meydana gelmiş, üç katlı yurt binası yıkılmış, 17 öğrenci ve bir eğitmen hayatını kaybetmiş, 29 öğrenci de yaralanmıştı. Ancak o tarihte de yangın önlemlerinin yeterince alınmadığı tartışmalarına rağmen, bu konuda LPG dağıtım şirketlerinin halen yeterli denetim yapmadığı bilgisi saha çalışmalarında da görülmektedir.

Bunun yanında, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın işyerini iş sağlığı ve güvenliği yönünden denetlemesi ve yukarıda belirtilen eksiklikleri tespit etmesi gerekirdi. Ayrıca belirtmek gerekir, işçi sağlığı ve güvenliğine ilişkin yukarıda belirttiğimiz gereklilikler işveren tarafından yerine getirilmiş olsaydı yangın çıkmaz, çıkarsa da kolayca tespit edilir, söndürülebilir, otele bulunanlar hemen ve kimse zarar görmeden kolayca tahliye edilirdi.

Yine ilgili mevzuat çerçevesinde yangın ile mücadele sistemlerinin çalışır durumda tutulmasının, dolayısıyla bakım ve servis hizmetlerinin sürekli olarak yapılmasının ya da yaptırılmasının önemini bina sahipleri, yöneticiler, bakım sorumluları gibi taraflarca bilinmesi ve uygulanması gerekmektedir.

Çeşitli kriterlere göre ruhsat veya belge vermeye yetkili kurumların; **Belgelendirilen yerlerin ve ilgili kişilerin süreç içinde bu kriterleri yerine getirip getirmediğini denetlemesi gerektiği açıktır. Yetki, sorumluluk ile birlikte verilen bir görevdir.**

5. YANGIN İLE MÜCADELE SİSTEMLERİ EKSİK YA DA YETERSİZ OLDUĞU HALDE BU BİNALAR YAPI RUHSATI VE YAPI KULLANMA İZNİ ALABİLİYOR MU? DENETİMLER NEDEN YAPILMIYOR?

1950'li yıllardan başlayarak günümüze kadar, köylerden kentlere hızlı göç dolayısıyla oluşan konut talebini devletin karşılamaması nedeni ile gecekondu tabir edilen yapılaşmalar oluşmuştur. Bu yapılar tek katlı olabileceği gibi apartman şeklinde de olabilmektedir. Geçmişten günümüze siyasi iktidarlar bu oluşumları engellemek yerine, bu plansız denetimsiz yapıları yasal hale getirme yoluna sapmışlardır. 1950'li yıllardan günümüze kadar genelde her seçim öncesi neredeyse periyodik olarak çıkarılan ve **af niteliği taşıyan imar mevzuatı değişiklikleri ile mevzuata aykırı yapılaşmayı özendirilmiş ve yasal imar mevzuatı işlevsiz hale getirilmiştir. Bunu yangın yönetmeliğinin uygulanması ile ilgili getirilen af gibi istisnalarda da görüyoruz.**

Özellikle 3 Nisan 2012'de yürürlüğe giren "*Bürokrasinin Azaltılması ve İşlemlerin Basitleştirilmesine Yönelik Başbakanlık, Bakanlıklar, Bazı Bağlı ve İlgili Kuruluşlar ve Üniversitelere Ait 84 Adet Yönetmelik*" kapsamında; Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliğinde ve Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelikte vb. ardı ardına yapılan değişiklikler ile konu ile ilgili **itfaiye denetimini ve özellikle meslektaşlarımızın mesleki ve özlük haklarının devre dışı bırakıldığı** uygulamalara başlanmıştır.

Yine Resmî Gazete'de 29 Haziran 2017 tarihinde yayımlanan değişiklikle eksiklerine rağmen Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik'in bütünü'nün uygulanması açısından da zafiyet yaratılmıştır. Bu değişiklikle; 26.07.2002–19.12.2007 tarihleri arasında yapı ruhsatı alan binalarda 26.07.2002 tarihli Binaların Yangından Korunması Hakkındaki Yönetmeliği uygulama zorunluluğu ortadan kaldırmış ve

GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

yangın yönetmeliğinin olmadığı süreçteki binalar gibi, **daha esnek tedbirlerin uygulandığı “mevcut yapı” olarak kabul edilir hale getirildiği** görülmektedir.

Ayrıca TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası (EMO) tarafından 19 Aralık 2007 tarihinde Resmî Gazete’de yayımlanan “Binaların Yangından Korunması Hakkındaki Yönetmeliğe” ilişkin açılan davada, “**Yoğun kullanıma rağmen bazı küçük veya alçak binalarda otomatik yangın algılama sistemlerinin kurulmasına gerek olmadığı**” hükümlerini içeren EK-7 tablosu maddelerinin yürütmesinin durdurulması yönünde Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu tarafından karara bağlanan hükümlere rağmen Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından halen yönetmelikte düzenleyici işlem yapılmaması anlaşılır değildir.

Yaşanan olaylar ve yukarıda ayrıntılı olarak yapılan açıklamalardan anlaşılacağı üzere; denetimler konusunda mevzuatta yetersizlik olduğu, mevzuat ihlalleri yapıldığı, ruhsat sonrası yangın korunum tedbirlerinin uygulanmasını ve işler halde kalmasını sağlayan periyodik kontrol, test ve bakımlarının yapılmasının inisiyatifinin sadece mal sahibine bırakılmayacak şekilde bir denetim mekanizmasının oluşturulması gerektiği açıktır.

6. SONUÇ

Daha önce belirttiğimiz gibi **Turizm Tesislerinin Niteliklerine İlişkin Yönetmelik gereği Kültür ve Turizm Bakanlığı** söz konusu otelde **Turizm belgesi vermeye yetkilidir**. Bu yönetmelik gereği **her türlü tesisat, elektrik ve mekanik donanımlarının standartlara uygun ve nitelikli olması ve ayrıca bakımının düzenli yapılması zorunlu tutulmuştur**. Ayrıca son olarak, turizm işletme belgesinin işyeri açma ve çalışma ruhsatı yerine geçen ve sonradan işyeri açma ve çalışma ruhsatı almamış olan tesisler için yangın önlemlerinin yeterli olduğuna dair ilgili kurumdan alınacak **yangın uygunluk yazısı/raporunun 30/4/2024 tarihine kadar** alarak Kültür ve Turizm Bakanlığı’na ibraz edilmesi istenmiştir. Sonrasında Bakanlık oluru ile süre **31.08.2024 tarihine uzatılmış** ve verilen süre içerisinde uygun evrakın gönderilmemesi durumunda tesis belgesinin 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’nun 34’üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi gereğince iptal edileceği belirtilmiştir. **Bu konuda bakan oluru ile ek süre verilmesi dahi tartışmalı iken, yönetmeliğin ilgili hükmünün yerine getirilmeyerek süre sonunda belgenin iptal edilmemesi ve işletmenin faaliyetine izin verilmesi ile ilgili bakanlığın mevzuat ihlali yaşanan faciaya davetiye çıkardığı düşünülmektedir.**

Yine daha önce belirttiğimiz üzere, Mülkiye müfettişlerinin Grand Kartal Otel yangını ile ilgili basına yansıyan ön raporunda; İl Özel İdaresince Grand Kartal Otel için 26 Kasım 3 ,2007 Mart 2008 ve 29 Aralık 2015’te olmak üzere 3 adet işyeri açma ve çalışma ruhsatı düzenlendiği, ayrıca 17 Mart 2011, 28 Ocak 2016, 21 Ocak 2019, 8 Şubat 2021 ve 14 Şubat 2024 tarihleri olmak üzere 5 kere denetlendiği görülmektedir. **Ruhsat aşamasında istenen yangın güvenlik tedbirlerinin durumu ile ilgili hususların denetimlerde de karşılanıp karşılanmadığının kontrolünün yapılması gerektiği açıktır. Yangın ile ilgili hususların denetlenmemesinin faciaya davetiye çıkardığı düşünülmektedir.**

“Mevcut bina” sınıfındaki Grand Kartal Otelinin, zaman içinde bütün binalar (yeni ve mevcut) için geçerli olan, mevcut oteller için (3) üç yıl süre verilerek uygulanması istenilen **2002 yönetmeliğinin** ve sonrasında mevcut bina bölümü eklenen **2007 yangın yönetmeliğinin** en geç 2008 yılında yerine getirilmesi istenen, yangına erken müdahale edilerek can ve mal kayıplarını en aza indirmesini sağlayan ilgili hususlarının; **Kaçış yolları, yapı malzemeleri, acil aydınlatma, merdivende havalandırma veya basınçlandırma, Yağmurlama (Sprinkler), otomatik davlumbaz söndürme sistemi ve bunun gibi sistemlerin 22 senedir yapılmaması** ve var olduğu söylenen yangın dolabı, algılama–uyarı, acil yönlendirme sistemleri ve yangın kapıları gibi önlemlerin **de yetersiz ve bakımsız olması**, bu eksikliklerin sadece bu otel ile sınırlı olamadığı, yangın sonrasında ilgili kurum ve kuruluş tarafından yapılan kontroller neticesinde çok sayıda işyeri ve otelin kapatılmış olması, **ülkemizde ciddi şekilde bir denetim sorunun olduğunun göstergesidir.**

Denetim kamusal bir görev ve sorumluluktur, piyasanın insafsızlığına bırakılamaz. İmar mevzuatı afları ile kural ihlalleri ve kuralı dışı uygulamalar kabul edilemez. Halkın can ve mal güvenliği kâr hırsına feda edilemez. Bilimin, tekniğin, mühendisliğin, mühendis ve mimar örgütlülüğünün içinde olduğu bir denetleme mekanizmasının acilen oluşturulması gerektiği açıktır.

Bu maksatla;

- Özel kuruluşlara kamu varlıkları tahsis eden **Kültür ve Turizm Bakanlığı'nı**, bu varlıkların ve turizm belgesi verdiği tesislerin kullanım koşullarını denetlemeye,
- İl özel idarelerini, ruhsat aşamasında istenen yangın güvenlik tedbirlerinin durumu ile ilgili hususların periyodik denetimlerle karşılanıp-karşılanmadığının kontrolünü yapmaya,
- **Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nı**, konaklama tesislerini de yangına hazırlık, yangın önleme, yangına müdahale tesisatlarının, çıkış yollarının yeterliliği, ekipmanların periyodik muayenelerinin düzgün yapılıp-yapılmadığı, otelde konaklayanların yangın esnasında oteli terk etmeleri için yönlendirmekle sorumlu personele bu eğitimin verilip-verilmediğini denetlemeye,
- **İşletme sahiplerini**, insanların can ve mal güvenliğini sağlamak için vasıflı elemanlar eliyle bilimsel ve teknik gereklilikleri yerine getirmeye,
- **Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nı**, yapı üretim süreci ve yapılarının işletilmesinin tüm aşamalarında Odaları sürece dahil etmeye, Odaları tarafından Eğitilip Belgelendirilmiş Mühendislerin yer almasını sağlayacak düzenlemeler yapmaya; Danıştay tarafından onaylanan dava sonucu ilgili hükümler doğrultusunda mevzuatı revize ederek uygulamaya; yangından korunma sistemlerinin denetimi, periyodik kontrolü, test ve bakımının düzgün şekilde yapılabileceği bir mekanizmanın kurulmasına, yapı ruhsatı sürecinde İtfaiye denetimini zorunlu tutmaya,
- **Sigorta Şirketleri'ni**, yangın sigortası yaptığında sigorta yapılan yerin Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmeliğe ve ilgili diğer mevzuat ve standartlara göre bağlı olduğu Odasından belgeli mühendis ve mimarlarca projelendirip-projelendirilmediğini, periyodik kontrol, test ve bakımın düzenli yapılıp-yapılmadığını, kontrol etmeye,
- **Tüm ilgili kamu görevlilerini**, kamusal sorumlulukla tespit edilen uygunsuzlukları ilgili makam, kurum veya kuruluşlara bildirmeye,
- **LPG Dağıtım Şirketlerini**, doğalgaz tesisatı kontrolünde olduğu gibi ilgili tesisatın teknik düzenlemelere uygunluğunu tespit etmeye, periyodik kontrollerini yaptırmaya ve teknik düzenlemelere uygun olmayan tesislere LPG ikmali yapmamaya,
- **AFAD veya Belediyeler Birliği'ni**, **ülke genelindeki itfaiye istatistik verilerinin** toplandığı ve değerlendirildiği, **ülke genelindeki itfaiye amirlerinin ve TMMOB'ye bağlı ilgili Mühendis, Şehir Planıcıları ve Mimar Odalarının** temsilcilerinin de katıldığı, periyodik olarak bir araya gelerek görüş alışverişinde bulunulduğu, belirtilecek **görüşlerin raporlandığı, eğitim ve danışmanlık hizmetinin sağlandığı bir komite veya birim kurmaya**,

davet ediyoruz.

TMMOB'ye bağlı Elektrik, İnşaat, Makina Mühendisleri ve Mimarlar Odaları olarak, **ilgili mevzuat düzenlenmesi ve uygulanması sürecinde her türlü desteğe ve görev almaya hazır olduğumuzu** bir kez daha ifade etmek isteriz.

TMMOB
ELEKTRİK MÜHENDİSLERİ ODASI
İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI
MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI
MİMARLAR ODASI

GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

Referanslar

- [1] 2007 BYKHY, BİNALARIN YANGINDAN KORUNMASI HAKKINDA YÖNETMELİK <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/21.5.200712937.pdf>
- [2] 2002 BYKHY, BİNALARIN YANGINDAN KORUNMASI HAKKINDA YÖNETMELİK <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2002/07/20020726.htm#6>
- [3] TURİZMİ TEŞVİK KANUNU <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2634.pdf>
- [4] TURİZM TESİSLERİNİN NİTELİKLERİNE İLİŞKİN YÖNETMELİK <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/21.5.1134.pdf>
- [5] TURİZM YATIRIM, İŞLETME VE KURULUŞLARININ DENETİMİ HAKKINDA YÖNETMELİK <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/3.5.836181.pdf>
- [6] İİ ÖZEL İDARESİ KANUNU <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.5302.pdf>
- [7] İŞYERİ AÇMA VE ÇALIŞMA RUHSATLARINA İLİŞKİN YÖNETMELİK <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/21.5.20059207.pdf>
- [8] İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNU <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6331.pdf>
- [9] İŞ EKİPMANLARININ KULLANIMINDA SAĞLIK VE GÜVENLİK ŞARTLARI YÖNETMELİĞİ <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/yonetmelik/7.5.18318.pdf>
- [10] İŞYERİ BİNA VE EKLENTİLERİNDE ALINACAK SAĞLIK VE GÜVENLİK ÖNLEMLERİNE İLİŞKİN YÖNETMELİK <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=18592&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>
- [11] İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ RİSK DEĞERLENDİRMESİ YÖNETMELİĞİ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=16925&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>
- [12] Bolu Belediyesi İtfaiye Müdürlüğü İnceleme ve Denetleme Kontrol Formu(internet)
- [13] Grand Kartal Otel yangın öncesi ve sonrası fotoğraflar (internet)
- [14] Amerikan Federal Acil Durum Yönetim Ajansı (FEMA) bünyesindeki ABD İtfaiye İdaresinin otel ve motel yangınları hakkındaki raporu (internet)

TMMOB ELEKTRİK, İNŞAAT, MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODALARI VE MİMARLAR ODASI'NIN GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

1. GİRİŞ

21 Ocak 2025 sabahı bir felaket haberi ile uyandık, Kartalkaya Kayak Merkezi'ndeki Grand Kartal Otelde çıkan yangında aralarında sömestr tatilinde kayak yapmak için giden 36 çocuğun da olduğu 78 yurttaşımızı kaybettik. Bu katliamda yaşamını yitiren tüm yurttaşlarımızın yakınlarına başsağlığı, yaralılarına acil şifa diliyoruz.



Fotoğraf 1. Grand Kartal Otelinin Yangın Sonrası Görüntüsü

Bolu Belediyesi İtfaiye Müdürlüğü'nün 23.01.2025 tarihli Olay Yeri/Yangın Raporunda; “Yangına ilk müdahaleyi gerçekleştiren otel personeli ve görgü şahitlerinin beyanı ile tarafımızca yapılan incelemeler sonucunda yangının 4'üncü katta yer alan mutfak/restoran bölümünden başladığı belirlenmiştir. Kapalı alan yangınlarında hava desteği sağlayacak cam kırılması, kapı açılması vb. gibi unsurlar gerçekleşmeden önce, yangın yükünü oluşturan ahşap, plastik vb. gibi kolay yanıcı maddelerin yanmasıyla ısının, sıcak dumanın ve alevin yayılma hızı genellikle düşük olmaktadır. Bu nedenlerle, yangın çok yüksek hararete ve tahribata neden olmaktadır. Yangın başlangıç yeri yapılan tespitler doğrultusunda net olarak anlaşılmaktadır. Ayrıca ısı, duman ve alevin fizik kanunu gereği yukarı doğru hareket etmesi kaçınılmazdır. Bu göstergeler doğrultusunda 3'üncü katın yangın başlangıç yeri olmadığı, yalnızca sirayete maruz kaldığı bu nedenle daha az tahribata uğradığından anlaşılmaktadır. Otel binasında tahribatın fazla olmasından dolayı kasıt unsuru gösterecek herhangi bir bulgu bulunamadığından çıkış sebebinin bilirkişi tarafından değerlendirilmesi önerilmektedir” tespitinde bulunulmuştur. Yangının başlangıç yerinin mutfak/restoran bölümü olduğunun kesin olduğu belirtilmiş ancak yangının mutfaktaki pişirme kaynaklı mı ya da mutfakta bulunan cihaz arızası kaynaklı mı olduğu belirtilmemiştir. Bu hususun bilirkişi incelemesi ile açığa çıkacağı düşünülmektedir.

Gelişmiş ülkelerdeki resmi istatistik verilerine göre, geçmişte yaşanan otel yangını olaylarından ders çıkarılarak otellerde ek olarak alınan önlemler neticesinde, yangın olaylarında önemli düşüşler yaşandığı görülmektedir. Amerikan Federal Acil Durum Yönetim Ajansı (FEMA) bünyesindeki ABD İtfaiye İdaresinin

GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

otel ve motel yangınları hakkındaki **güncel yangın raporundaki verilere göre, yemek pişirme kaynaklı yangınlar otellerde en yüksek orana sahiptir. Tablo 1’de gösterildiği gibi yemek pişirme kaynaklı yangınlar tüm otel ve motel yangınlarının %55’ini oluşturuyor. Ancak Tablo 2’den de anlaşılacağı üzere bu yemek pişirme yangınlarının neredeyse tamamı (%95) yangının çıktığı tencere veya tava gibi kaplar ile sınırlı kalan küçük, yayılmayan yangınlardır. Sonraki dört neden, otel ve motel yangınlarının %25’ini oluşturuyor: Bunlar cihazlar (%8), ısıtma (%7), elektrik arızaları (%5) ve kasıtlı eylemler (%4) geri kalanı diğer nedenlerden kaynaklanmaktadır.**

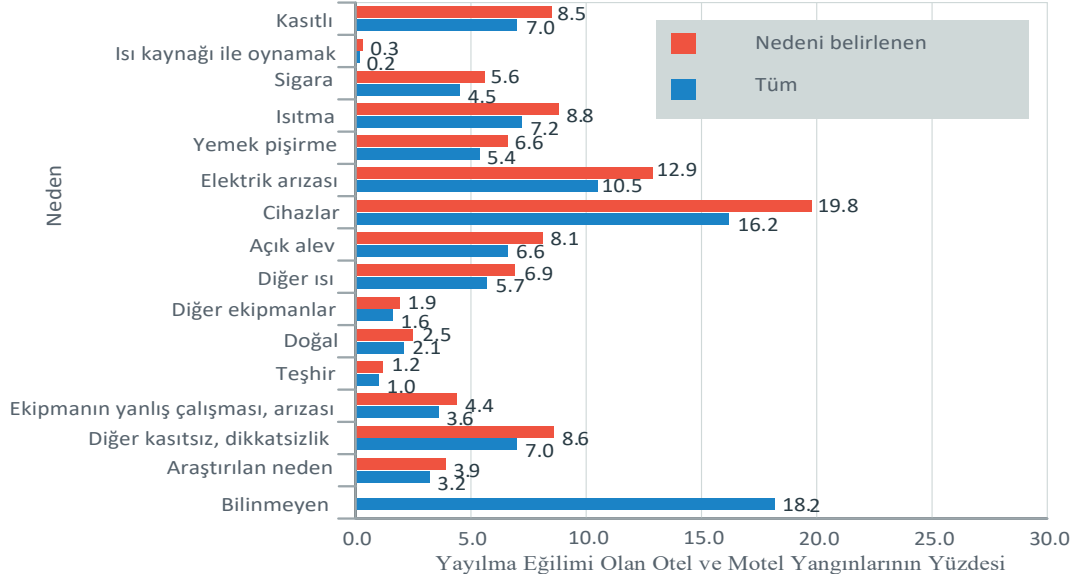
Tablo 1. Otel ve Motel Yangınlarının Önde Gelen Nedenleri

Neden	% (Bilinmeyenler Paylaştırılmış)
Piştirme	55.1
Cihazlar	8.4
Isıtma	7.3
Elektrik arızası	5.4
Kasıtlı	4.0

Tablo 2. Olay Türüne ve Büyüklüğüne Göre Otel ve Motel Yangınları

Olay Türü	%
Yayılma ve Büyüme Eğilimi Gösteren Sınırlandırılmayan Yangınlar	44.49
Bulunduğu Yerde Sonlanan ve Yayılmayan Sınırlı Yangınlar	55.50
Piştirme yangını, bulunduğu kap ile sınırlandırılmış	45.70
Baca veya duman borusu yangını, baca veya duman borusuyla sınırlandırılmış	1.24
Yakma fırınının aşırı yüklenmesi veya arızalanması, yangın sınırlandırılmış	0.32
Yakıt brülörü/kazan arızası, yangın sınırlandırılmış	2.00
Ticari sıkıştırıcı yangını, çöple sınırlandırılmış	0.21
Çöp veya çöp yangını, çöpte kontrol altına alınan	6.03
Toplam	100

Yine Tablo 2’deki istatistik verilerine göre; **otel ve motellerde çıkan yangınların %56’sı bulunduğu yerde sonlanan ve yayılmayan sınırlı yangınlardır. Yayılma ve büyüme eğilimi gösteren sınırlandırılmayan yangınların oranı ise %44’tür.**



Şekil 1. Yayılma ve Büyüme Eğilimi Gösteren Sınırlandırılmayan Yangınların Dağılımı (%44'lük kısım)

Yayılma ve Büyüme Eğilimi Gösteren Sınırlandırılmayan Yangınlar (%44'lük kısım) için hazırlanan Şekil 1'de ise; yemek pişirme, otel ve motel yangınlarının genel olarak önde gelen nedeni olsa da tüm yayılma ve büyüme eğilimi gösteren sınırlandırılmayan, yani %44 kapsamındaki kategorinin yangınların yalnızca %7'sini oluşturduğu görülüyor. Bu verilere göre bu kategorideki cihazlar, yayılma ve büyüme eğilimi gösteren otel ve motel yangınlarının önde gelen nedeni olarak görülmektedir (%20). İkinci sıradaki neden elektrik arızalarıdır (%13). Bir sonraki dört nedenin birleşimi otel ve motel yangınlarının %34'ünü oluşturuyor: ısıtma (%9), diğer kasıtsız veya dikkatsiz eylemler (%9), kasıtlı eylemler (%9) ve açıktaki alevlerdir. (%8).

İstatistik verileri otellerde yangın çıkmasının çok sayıda nedeni olduğunu gösteriyor. Otel binalarında yangın güvenliği açısından öncelikle yapılması gereken hususlar, pasif ve aktif önlemler olarak yangın büyümeden insanların binadan tahliyesini güvenli olarak sağlamaktır.

Bu önlemler; bina özelliğine uygun olarak ulusal ölçekte 26.07.2002 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanan ve sonrasında, yeni ve mevcut binalar olarak ayrılarak revize edilen, 19.12.2007 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik'te belirtilen kaçış yollarının ve kaçış merdivenlerinin sağlanması, binaya ulaşım yollarının sağlanması, uygun yapı malzemelerinin kullanılması, yangın bölmelerinin oluşturulması, yangın sırasında binanın ayakta kalmasını sağlayacak taşıyıcı sistem yalıtımının yapılması, acil aydınlatma, yönlendirme işaretleri, yangın ihbar butonları, yangın algılama ve uyarı sistemlerinin kurulması, uygun tipte söndürme, basınçlandırma ve duman tahliye sistemi tesis edilmesi ile ilk yardım ekiplerinin oluşturulmasıdır. Ayrıca sistemlerin sürekliliğini sağlayacak standartlara uygun periyodik denetim, test ve bakımın düzenli yapılması önem arz etmektedir.

2. KARTALKAYA BÖLGESİNDEKİ GRAND KARTAL OTEL YANGININA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME

Bina Özellikleri: Otelin internet sitesi fotoğrafları ve otelin dışından uzaktan dijital olarak alınan gözlem ve ölçümlerden otelin +0,00 kodu üzerinde 8 kat, altında ise 4 kat olmak üzere, toplamda 12 katlı olduğu görülmektedir. 0,00 kodu baz alınan bina yüksekliğinin 29 m civarında olduğu, Bodrum katların yani 0,00 kodu altındaki katların dahil olduğu yapı yüksekliğinin ise 43 m civarında olduğu görülmektedir. Medyaya basına yansıyan bilgilere göre; Otelin 161 odalı ve 294 yatak sayısında olduğu, ilk ruhsat tarihinin 1997 yılı, tadilat ruhsatının ise 1999 yılında alındığı buna göre otelin 26 yıllık olduğu, kullanım alanının ise 16000 m² üzerinde olduğu görülmektedir. 1999 yılı sonrasında yapılan tadilat ruhsatları hakkında bilgi edinilememiştir.

Ulusal ölçekte ilk kez yeni ve mevcut binalar için zorunlu olan 26.07.2002 tarih ve 24827 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan ve sonrasında 19.12.2007 Tarih ve 26735 sayılı Resmî Gazete’de revize edilen ve yeni ve mevcut binalar ayrılarak yayımlanan Binaların Yangından Korunması Hakkındaki Yönetmeliğe göre; Bina yüksekliği 21.50 m’den, yapı yüksekliği 30.50 m’den fazla olan binalar yüksek bina ve bilinen ruhsat tarihleri yönünden yönetmeliğin 138. maddesinin 4. Bendine göre mevcut yapı sınıfında olup, şu anda yürürlükteki yönetmeliğin 19.12.2008 tarihine kadar mevcut binalarda alınması gerekli hususları belirten, 10. Kısım hükümlerine tabidir. **10. Kısım; 138. Madde ile 167. Maddeler arasındaki hükümleri kapsamaktadır.**

2.1 Binaların Yangından Korunması Hakkındaki Yönetmeliğe Göre; Kaçış Yolları, Çıkış Kapasitesi ve Kaçış Uzaklığı, Kaçış Yolu Sayısı ve Genişliği, Yangın Güvenlik Holü, Kaçış Merdiveni Yuvalarının Yeri ve Düzenlenmesi, Kaçış Yolu Kapıları Yönünden Zorunluluk ile Grand Kartal Otelin Mevcut Durumunun İncelenmesi

Söz konusu Otel Yönetmeliğin 10. Kısımındaki **Kaçış yolları** ile ilgili **146. Maddesi, Çıkış kapasitesi ve kaçış uzaklığı** ile ilgili **147. Maddesi, Kaçış yolu sayısı ve genişliği** ile ilgili **148. Maddesi, Yangın güvenlik holü** ile ilgili **149. Maddesi, Acil çıkışı zorunluluğu** ile ilgili **150. Maddesi, Kaçış merdiveni yuvalarının yeri ve düzenlenmesi** ile ilgili **151. Maddesi, Kaçış merdiveninin özellikleri** ile ilgili **152. Maddesi, Kaçış merdiveni havalandırması** ile ilgili **155. Maddesi, Bodrum kat kaçış merdivenleri** ile ilgili **156. Maddesi, Kaçış yolu kapıları** ile ilgili **157. Maddesi** hükümlerine tabidir.

Binada yapılacak detaylı bilirkişi incelemesi ile bu maddelerin uygulanıp uygulanmadığı açığa çıkacaktır.



Fotoğraf 2. Yangın Sonrası Yangın Merdivenin Durumu (internet)

Ancak bina kat ölçülerinden ve kattaki kullanıcı sayısı kriterlerine göre; 146. Maddeye göre Ek-14'de belirtilen kaçış mesafelerinin ve 150. Maddede belirtilen kattaki kullanıcı sayısına göre tek kaçış (yangın) merdiveninin yetersiz olduğu ve en az 2 kaçış (yangın) merdiveni olması ve bu merdivenlerin 157. Maddeye göre 30,50 m ve daha yüksek yapılarda, en az 90 dakika yangına dayanıklı ve duman sızdırmaz özellikte olması gerektiği açıktır. Ayrıca 149. maddeye göre yangın merdiveni önünde yangın güvenlik holünün bulunması gerektiği de açıktır.



Fotoğraf 2. Oteldeki Ahşap Lambri Kaplı Bir Mahal

Basına yansıyan fotoğraf, İtfaiye raporu ve görgü tanığı beyanlarından anlaşıldığı üzere, mevzuata aykırı olarak sadece 1 adet kaçış merdiveninin olduğu, yangın merdiveni önünde olması gereken yangın güvenlik holünün bulunmadığı, 90 dakika yangın dayanımında olması gereken yangın merdiven kapılarının ahşap olduğu ve duman sızdırmaz olmadığı, kaçışı engelleyecek şekilde kaçış merdiveni içerisine baz istasyonu ve elektrik şaftı tesis edildiği belirlenmiştir. Bu durum binada yangın merdiveninin aslında olmadığını göstermektedir. Korunumlu kaçış merdivenlerinin olmaması can kayıplarını artırmıştır.

Bina dış cephe kaplamasının ahşap yalıtımlı baskısı olduğu, dış cephe kaplaması ile duvar arasında ısı yalıtımının da yanıcı XPS malzemesinden yapıldığı belirlenmiştir. Çoğu mahallin tavanının lambri ahşap olduğu görülmektedir. Bu malzemelerin kullanılmasının yangının büyümesine katkı koyduğu ve yangının diğer katlara sırayetini hızlandığı düşünülmektedir.

Ayrıca çevre düzenlemesinin İtfaiye araçlarının manevra yapabilmesine uygun olarak yapılması gerekmektedir. Bina arka kısmına belirli noktaya kadar itfaiye aracının girebildiği ama yolun yetersiz olmasından ve o kısımda itfaiye su verme bağlantısı olmadığından müdahalenin eksik kaldığı tanık ifadelerinden de anlaşılmaktadır.

2.2 Binaların Yangından Korunması Hakkındaki Yönetmeliğe Göre; Söndürme, Kaçış Merdiveni Halalandırma-Basınçlandırma Sistemleri ve Asansörlerde Zorunluluk ile Grand Kartal Otelin Mevcut Durumunun İncelenmesi

Asansörler

Yönetmeliğin 10. Kısımındaki **Asansörler** ile ilgili **160. Maddesinde** "(1) Mevcut yapılarda asansörler için bu maddede belirtilen hususlara uyulur. a) Asansörlerin, yangın uyarısı aldıklarında kapılarını açmadan doğrultuları ne olursa olsun otomatik olarak acil çıkış katına dönmesi, kapıları açık beklemesi ve gerektiğinde yetkililer tarafından kullanılacak elektriksel sisteme sahip olması şarttır. b) Asansörlerin, yangın uyarısı aldıklarında kat ve koridor çağrılarını kabul etmemesi gerekir" denilmektedir.

GRAND KARTAL OTEL YANGINI RAPORU

Yangın sırasında asansör şaftları duman bacası gibi çalışmaktadır. Bu nedenle yangın sırasında asansörlerin kullanılmaması gerekir. Bunun sağlanabilmesi için asansörlerin binanın yangın algılama sistemine bağlanması ve yangın sırasında asansörlerin çalışmamasını sağlayacak sisteme sahip olması gerekmektedir.

Basına yansıyan görgü tanığı beyanlarından ve asansör kabinleri içerisinde ölümlerin olmasından hareketle, asansörlerin yangın algılama sistemine entegre çalışmadığı, acil çıkış katına dönmediği, yangın sırasında bu asansörlerin devrede olduğu görülmektedir.

Kaçış Merdiveni Havalandırma ve Basınçlandırma Sistemi

Yönetmeliğin 10. Kısımındaki **Kaçış merdiveni havalandırması sistemi** ile ilgili **155. Maddesinde**“(1) Mevcut yapılarda, yüksekliği 30.50 m’den fazla olan bütün kaçış merdivenleri, doğal yolla veya Altıncı Kısımındaki gereklere uygun olarak mekanik yolla havalandırılır veya basınçlandırılır. (3) Yüksekliği 51.50 m’den fazla olan veya dörtten çok bodrum kata hizmet veren kaçış merdivenlerinin basınçlandırılması şarttır” denilmektedir.

Yine Yönetmeliğin 10. Kısımındaki **Basınçlandırma sistemi** ile ilgili **163. Maddesinde** “(1) Mevcut binalarda; a) Dörtten fazla bodrum kata hizmet veren kaçış merdivenleri, b) Merdiven kovasının yüksekliği 51.50 m’den fazla olan kaçış merdivenleri, 89 uncu maddede belirtilen esaslara göre basınçlandırılır” denilmektedir.

Buna göre yüksekliği 30.50 ile 51.50 m (mevcut oteldeki merdiven kovasının yüksekliği en az 43 metre) arasında olan merdiven kovasının merdivene duman girmesi halinde dumanı tahliye edecek havalandırma sistemi veya merdiven kovasına hava basarak merdiven kovasının basıncını diğer ortamlardan daha yüksek haline getirerek, dışarıdan merdiven kovasına duman girişini engelleyen merdiven basınçlandırma sistemi yapılması zorunludur.

Merdiven kovasının duman ile dolması, basına yansıyan itfaiye raporu ve görgü tanığı beyanlarından bu sistemlerin olmadığı sonucu çıkmıştır.

Sabit Boru Tesisatı ve Yangın Dolapları

Yönetmeliğin 10. Kısımındaki **sabit boru tesisatı ve yangın dolapları** ile ilgili **164. Maddesinde**“(1) Mevcut binalarda sabit boru tesisatı ve yangın dolapları hakkında, bu maddenin ikinci fıkrası hükmü de dikkate alınarak 94 üncü madde hükümleri uygulanır.

(2) (Değişik: 10/8/2009-2009/15316 K.) Yüksek binalar ile toplam kapalı kullanım alanı 2000 m²’den büyük imalathane, atölye, depo, konaklama, sağlık ve toplanma amaçlı binalar ile eğitim binalarında, alanlarının toplamı 1000 m²’den büyük olan kapalı otoparklarda ve ısı kapasitesi 500 kW’ın üzerindeki kazan dairelerinde yangın dolabı yapılması zorunludur” denilmektedir.

Buna göre söz konusu otel binasının yüksek bina sınıfında ve toplam kapalı kullanım alanının 2000 m²’den büyük olması nedeni ile yangın sırasında itfaiye teşkilatının kullanımına yönelik yangın merdiveni içerisinde tesis edilen, itfaiyenin dışarıdan sisteme basılan suyu istenilen katta almasını sağlayan sabit boru tesisatı ve binada kullanıcıların ilk müdahale için kullandığı, koridorlarda kolayca ulaşılabilir şekilde konumlandırılan yangın dolabı sistemi zorunludur.

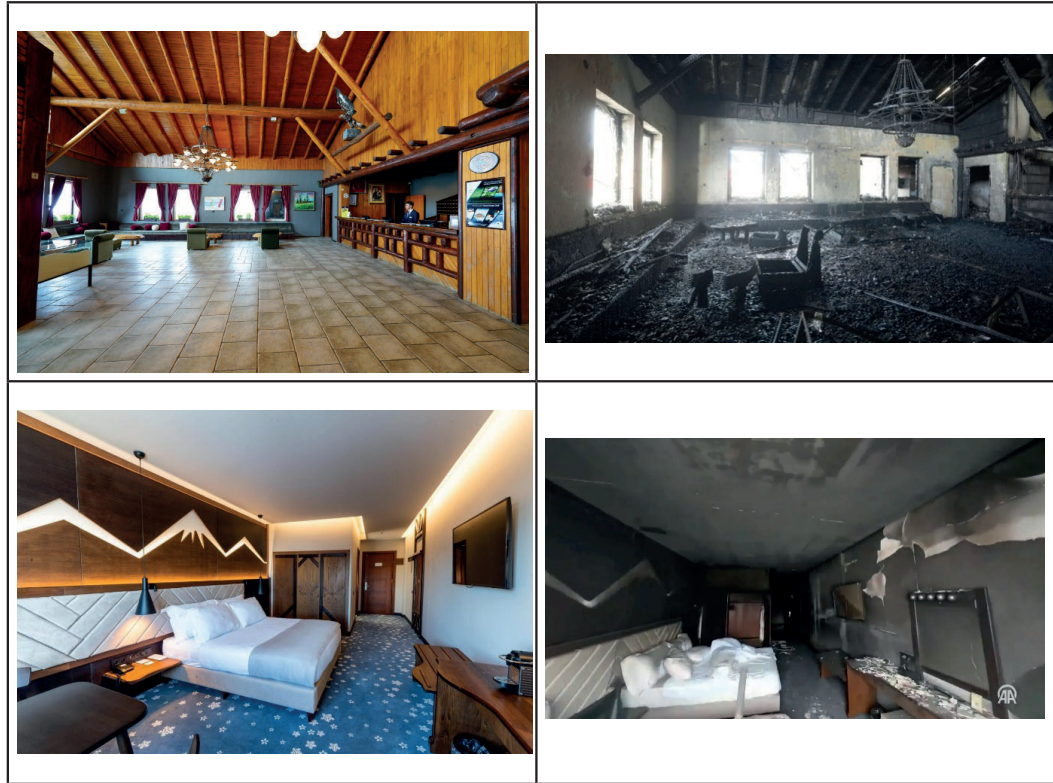
Basına yansıyan görgü tanığı beyanı ve İtfaiye raporundan, yangın merdiveni içerisinde sabit boru tesisatının olmadığı, her katta 2 adet yangın dolabının olduğu, ancak dolaplara su sağlayan depoda suyun bulunmadığı belirtilmiştir. Dolap sisteminin uygun olmaması dolayısıyla ilk müdahalenin gereğince yapılamadığı, sabit boru tesisatının yapılmamasından dolayı da itfaiye müdahalesinin etkili şekilde yapılamadığı düşünülmektedir.

Yağmurlama Sistemi (Sprinkler)

Yönetmeliğin 10. Kısımındaki **Yağmurlama sistemi (Sprinkler)** ile ilgili **165. Maddesinde** “(1) Mevcut binalarda yağmurlama sistemi, 96’ncı maddenin diğer hükümleri saklı kalmak şartıyla aşağıdaki yerlerde uygulanır:” denilmiş ve ilgili bentte “ç) İki den fazla katlı bir bina içerisindeki *yatak sayısı 200’ü geçen otellerde, pansiyonlarda, misafirhanelerde,*” ibareleri ile konaklama tesislerinde uyulması gereken zorunluluk belirtilmiştir.

Buna göre söz konusu otel binasının yatak sayısının 200’den fazla olması (294 yatak) nedeni ile yangın çıkan mahallin sıcaklığının odalarda ve diğer benzer mekanlarda 68°C’ye çıkması mutfaklarda ise 79°C’ye çıkması halinde; otomatik yağmurlama başlığı (sprinkler başlığı) açılarak ortama yağmur şeklinde su püskürtürerek yangının yayılımını sınırlayan ve söndüren Yağmurlama (Sprinkler) sistemi zorunludur.

Otelin internet sitesindeki fotoğraflar ve basına yansıyan İtfaiye raporundan, otomatik yağmurlama sisteminin yapılmadığı görülmektedir. Bu sistemin yapılmaması nedeniyle yangın hızlıca yayılmış ve can kayıpları yaşanmıştır.



Fotoğraf 4. Otelin Resepsiyon ve Yatak Odaları Bölümlerinin Yangın Öncesi ve Yangın Sonrası Durumu(internet); Yağmurlama (Sprinkler) Sistemi Tesis Edilmemiş.

