

TMMOB

Şehir Plancıları Odası
Haber Bülteni

223 ISSN 1300-7300

Ağustos-Eylül-Ekim 2013



İÇİNDEKİLER

GÜNDEM

Bir Yol Hikayesi.....	3
Ankara'nın Ulaşımından Gelecek Rantını Planlasak Da Mı Yaratsak.....	6
100. Yıl Ve ODTÜ'de Neler Oluyor	8
İzmir Tarihi Kent Merkezindeki Kara Delik; Konak Tüneli	12
Geçmişten Geleceğe Bir Yol Olarak Kültürel Rota	15
Göremediğin Kentin İmgelenemeyen Kimliği	21

BÜLTEN'DE ÖĞRENCİ

Yol, Seyahat, Şehir.....	23
Last Train Home	24
Alice in the Cities	25

HABERLER

Genel Merkez'den Haberler.....	27
--------------------------------	----

ŞUBELERDEN HABERLER

Ankara Şube'den Haberler	33
İstanbul Şube'den Haberler	41
İzmir Şube'den Haberler	49
Antalya Şube'den Haberler	52
Adana Şube'den Haberler	54
Trabzon Şube'den Haberler.....	55

Yayın Türü: Yerel Süreli Yayın

Üç Aylık Haber Bülteni

Oda birimlerine ve üyelere ücretsiz gönderilir.

Yayın İdare Merkezi

Atatürk Bulvarı Bulvar Apartmanı

No: 219 Daire: 7 Çankaya/ANKARA

Tel: 0 312 417 87 70

Fax: 0 312 417 90 55

e-posta: spo@spo.org.tr. www:spo.org.tr

TMMOB Şehir Plancıları Odası Adına

Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Necati Uyar

Haber Bülteni Yayın Kurulu

Duygu Cihanger

Filiz Hekimoğlu

Orhan Sarıaltun

Özlem Şenyol

Tuba İnal Çekiç

Haber Bülteni Sekreteryası

Duygu Cihanger, Demir Demircioğlu, Ece Özden Pak,

Funda Özcan, Gözde Güldal

Ön Kapak görseli: Dilara Büşra Cansever

Grafik ve Baskıya hazırlık

Leda Ajans • M. Gürbüz Fehim

Baskı

Aydan Yayıncılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Alınteri Bulvarı 3364. Sk. No: 4

Ostim - Ankara - 312 354 46 27

Ağustos-Eylül-Ekim 2013 5000 adet basılmıştır.

SUNUŞ

Kenti, kentin fiziksel varlığını üreten duruş, tutunuş değil, hareket ve akıştır. Her ölçekte akışı olanaklı kılan, denetleyen ve yeniden üreten ise yoldur.. Bir anlamda kentin kök hücresidir yol.. Yapı taşı, oluşum ve dönüşümün dinamimidir. Haber bülteninin 223. Sayısı, herkesi bir araya getirmesi, aynı zeminde buluşturması adına en kamusal mekân olarak tanımlanabilecek yollara ve planlamaya dair bir gündemle şekilleniyor.

Bülten konusu, birleştireceği yerde ayırma tehlikesi yaratan "Bir Yol Hikayesi" ile açılıyor. ODTÜ Yolu olarak bilinen Anadolu Bulvarı'nı Konya Yolu'na bağlayan yol inşaatının hızla ilerlemesi sonucu farklı aktörler arasında yaşanan çıkar çatışmalarıyla başlayan sonbaharı anlatabilmek adına, "yolun kenarında" ikamet eden şehir plancısı Duygu Cihanger, problemi aynı anda bir plancı ve bir mahalle sakini olarak nasıl yorumlayabileceğinin cevabını arıyor.

Başkentini ulaşım sorunları ve sebeplerine dair sorular soran Erhan Öncü ise yol temasını, ana ulaşım planı tanımını çerçevesinde Ankara örneği ile kapsamlı bir şekilde ele alıyor. Ankara Ana Ulaşım Planı bilmecesi, şehirciliğimizin ulaşımına verdiği değeri sorguluyor ve nasıl bir ana ulaşım planı istediğimizi tartışıyor.

Nehir Yüksel, planlamanın projecilikle karıştırıldığı İzmir'deki Konak Tüneli örneğine karşı sürdürülen hukuk mücadelesi sürecini anlatıyor. Bir yol projesinin planlama ilkelerini, koruma kararlarını ve alana dair değerleri ve aynı zamanda problem alanlarını görmezden gelenleri gözlerini açmaya davet ediyor.

Kamusal alan olarak yol tartışmasında belki de en uzun erimli kavramsal şemayı ise Elifnaz Durusoy "Geçmişten Geleceğe Bir Yol Olarak Kültürel Rota" yazısı ile çiziyor. Yazı, beraberlerinde barındırdıkları kültürel birikimler ile insanları geçmişlerinden bugüne, bugünden ise geleceğe taşıyan tarihi yolların yaşatılarak kültürel rotalar olarak geleceğe aktarılmasını konusuna odaklanıyor, planlamayı ve mekanın ruhunu geçmişten geleceğe bir seyahate çağırıyor.

Ankara kentini yönetme yetkisini elinde tutanların sayısız örnekleriyle başkentlilere altın tepside sundukları katlı kavşaklar, köprülü geçişler ise Olgu Çalıskan'ın "Göremediğin Kentin İmgelenemeyen Kimliği" yazısında, hız temelli ulaşım operasyonlarının kentsel kimlik kaybı ve mekan algısındaki kopmalara neden olması sorunsallarıyla değerlendiriliyor.

Bültenin ŞPO Öğrenci bölümü ise, İrmak Yavuz, Emre Söylemez ve Pelin Kılıç'ın yol ve kentlere farklı çerçevelerden bakışlarını özetleyen değerli yazı ve görsellerle şekilleniyor. Oda Genel Merkezi ve şubelerimizden haberlerle devam eden bültenimizi zenginleştirmek ve birlikte üretmek adına, siz üyelerimizin kent ve planlama gündemine ilişkin yazı, fotoğraf vb. çalışmalarından oluşan değerli katkılarını ve paylaşımlarını bekliyor, bu sayımızı keyifle okumanızı umuyoruz.

Haber Bülteni Yayın Kurulu

DUYGU
CİHANGERBİR YOL
HİKAYESİTMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu Üyesi
ODTÜ Araştırma Görevlisi

Konumuz *ODTÜ Yolu*¹ iken edebiyatın hayatla, bu ikisinin de şehir ve insanla, dolayısıyla da şehir planlamayla kesiştiği yerde bir kitabın nasıl bir rolü olabilir? *Otostopçunun Galaksi Rehberi*², uzayda kestirme bir yol inşa etmek için dünyanın yok edilmesi hikayesi ile başlayan Douglas Adams tarafından yazılmış beş kitaplık bir seri. Kitap, bize planlama meslek alanının etkinliğini, toplum gözündeki yerini, fiziki mekana müdahalenin günlük hayatın akışına doğrudan ve dolaylı etkilerini sor-

guladığımız uzun süren bir yaz mevsiminin sonunda kendimizi karşıdakinin yerine koyma “yolunda” (empati mi demeli) ışık tutabilir mi?

2013 yazında kamuoyunda *ODTÜ Yolu* olarak bilinen ve başta Ankara ili olmak üzere ülke gündemini uzun süre meşgul eden Anadolu Bulvarı'nı, Konya Yolu'na bağlayan yol, planlama teorisi, pratiği ve bu süreçlerdeki plancı-yönetici-toplum arasındaki ilişkiler açısından bir artçı sarsıntı niteliği göstermiştir.

- 1 Kamuoyunda *ODTÜ Yolu* olarak bilinen, Anadolu Bulvarı'nı Konya Yolu'na bağlayan dört giriş, dört çıkış olmak üzere toplam sekiz şeritli olan bir erişim kontrollü yoldur. Yol *ODTÜ* arazisine teğet geçmektedir ve büyük bir kısmı ise 100. Yıl ve Çiğdem Mahallesi'ni ilgilendirmektedir.
- 2 Douglas Adams, *Otostopçunun Galaksi Rehberi*, Kabalcı Yayınevi, İstanbul



İşte tam da burada, roman kahramanı Arthur Dent'in karşılaştığı benzer bir durumdan yola çıkılarak, planlama kararlarının bireyi ve toplumu ne kadar da yakından ilgilendirdiği, verilen mekansal bir kararın yıllar içinde ne kadar hayati bir hal aldığı örneklebilir. Sözü geçen roman da tıpkı evlerinin yanından ve okullarından ağaçların sökülmesi pahasına geçirecek yolu istemeyen kentlilerin direnişi gibi başlıyor, Arthur Dent karşılaştığı benzer bir yol inşası için evinin yıkılmasına karşı buldozerlerin önüne yatmayı tercih ediyor. Bu anda ise kendisini iknaya gelen belediye görevlisi L.Prosser karşımıza çıkıyor:

"Saçmalamayın, kazanamayacağınızı siz de biliyorsunuz. Sonsuza dek buldozerin önünde yatamazsınız."

Çamurun içinde yatan Arthur'un sesi onunkini bastırdı.

"Benim gözüm kara," dedi, "er mi yaman bey mi yaman göreceğiz."

"Korkarım durumu kabul etmek zorunda kalacaksınız, bu kestirme yolun inşa edilmesi gerekiyor ve inşa edilecek!"

"Bunu ilk defa duyuyorum," dedi Arthur, "peki neden inşa edilmesi gerekiyormuş?"

"Neden inşa edilmesi gerekiyormuş da ne demek? Bu bir kestirme yol. Kestirme yollar inşa edilmelidir."

Bir şehir plancısı, bu alıntıda kendinden bir şeyler bulabilir. Ancak, hangi karakteri kendisine daha yakın göreceği ayrı bir tartışma konusudur. Örneğin, bir 100. Yıl Mahallesi sakini ve yola komşu(!) bir kiracı olarak gün be gün karşımda yükselen yol duvarına bakıyorum, bir yandan da yolun meşrui-

yetinin dayandığı planlara. Bazen buldozerin önüne yatan Bay Dent oluyorum, bazen de yolun her halükarda yapılması gerektiğini savunan L. Prosser. Tam da bu noktada, kestirme yolun gerekliliğine takılıyor aklım. "Her yol kendi trafiğini yaratır" şiarıyla aldığımız ulaşım planlaması dersleri bir yanda, yöneticilerin süreç boyunca ağızlarından düşmeyen "Bu yol Ankara'nın trafiğini rahatlatacak" çığıllıkları bir yanda. Sahi neden ve nasıldır bu bir noktadan bir yere sürekli, hızlı ve kolay gitme ihtiyacı?

"Kestirme yollar, bazı insanların A noktasından B noktasına çok hızlı bir şekilde gitmesini, bu sırada başka insanların da B noktasından A noktasına çok hızlı bir şekilde varmasını sağlayan buluşlardır. Tam ortada bir nokta olan C noktasında yaşayan insanlar sık sık şunu merak ederdi: A noktasında ne var ki bunca insan B noktasından oraya gitmek için can atıyor ve B noktasında ne var ki bunca insan A noktasından oraya gitmek için can atıyor? Çoğu kez insanların hangi lanet olası yerde olmak istediklerine kesin bir karar verip bu duruma bir son vermelerini dilerlerdi."

İnsanların nerede olmak istediklerine karar verememe konusundan öte "A noktasında ne var ki bunca insan B noktasından oraya gitmek için can atıyor ve B noktasında ne var ki bunca insan A noktasından oraya gitmek için can atıyor?" durumu bir dizi arazi kullanımı kararları sonucunda şekillenen apayrı bir kentsel gelişim süreci. Kent merkezinde çalışırım ama daha yeni ve lüks, ya da bazen daha uygun fiyatlı konutta yaşarım kaygısı çoğumuzun bildiği bir hadise olmakla birlikte bu iş yerikonut ilişkisi. nice yıllardır plancı ve kent sosyologlarının bir numaralı çalışma alanlarından olmuştur. Kısacası evet, yolun resmiyetini kanıtla-



mak adına geçmiş yıllarda onaylanan planların varlığını bir plancı olarak savunuyorum. Özellikle üst ölçekte bakıldığında kent içinde bir iç-çevre yolu (inner ring road) ihtiyacına yönelik verilen bir plan kararından bahsediyoruz sonuç olarak.

Ama sonra bu süreçteki “mahalle sakini” konumunda, yerel yönetimin baskıcı tutumunu, yol inşaatının başlamasından önce yerine getirilmeyen (ÇED Raporu gibi) bir dizi yasal gerekliliği, gözümün önünde yıllardır az da olsa serpildiklerini izlediğim ağaçların kesildiğini ve “komşu teyzenin” sadece kenti ve mahallesi üzerinde söz sahibi olmak adına polislin karşısına dikildiğini görüyorum. Yol inşaatı bir çok kent müşteriğini karşı karşıya getiriyor. Bu çerçevede problem tanımı, yerel ve merkezi yönetimin kamunun bu projeden olumsuz etkilenen kesimlerinin taleplerini demokratik bir anlayışla, müzakere ederek çözmeyi reddetmesi olarak karşımıza çıkıyor. Elinde plan yapma, uygulama ve kentsel servis sunma gibi güçleri tutan yerel yönetim, yerleşim alanlarının ortasından yoğun ve hızlı bir trafiğe servis sunacak yolun geçmesini istemeyen Çiğdem ve 100. Yıl mahallesi sakinlerine, kampuslerinin doğal ve mekansal bütünlüğünün bozulmasının karşısında duran ODTÜ bileşenlerine kentin yönetimi sürecine katılma olanağı sunmuyor. Ve bu noktada da duruşları oldukça net, savları da: “Bu yol 40 yıldır var.”

“Vaktinde herhangi bir öneri ya da itirazda bulunmaya hakkınız vardı, biliyorsunuz,” dedi Bay Prosser.

“Vaktinde? Bunu ilk kez dün evime gelen bir işçiden duydum. Ona pencereleri silmeye mi geldin diye sordum, o da hayır evi yıkmaya geldim dedi.”

“Ama, Bay Dent, planlar dokuz aydır yerel planlama

ofisinde duruyordu.”

“Şey, evet, dün öğleden sonra, duyar duymaz doğrudan oraya gittim. Planların orada olduğunu duyurmak için kılınızı bile kıpırdatmadınız, değil mi? Bunu gerçekten gidip birilerine ya da bir şeylere bildirmekten bahsediyorum.”

“Ama taslaklar asılıydı...”

“Asılı mıydı? Onları bulabilmek için en sonunda kilerlere inmek zorunda kaldım.”

“Evrakların asıldığı bölüm orasıdır.”

“Elimde bir fenerle.”

“Şey, büyük olasılıkla ışıklar gitmişti.”

“Merdivenler de gitmişti.”

“Ama bakın, duyuruyu buldunuz, değil mi?”

“Evet,” dedi Arthur, “evet, buldum. Kapısında Leopara dikkat et yazılı bir tabela asılmış ve kullanılmayan bir helaya tıkılmış, kilitli bir dosya dolabının dibindeydi.”

Kitabın sonunda Bay Dent’in evine ne olduğu konusu ise ODTÜ Yolu’nunki ile benzer, ancak ben de evimin penceresinden gördüğüm ağaçları sevmiş bulunmuştum onu da içimden atamıyorum ve bu bağlılık, bir şeyler yapma ihtiyacı, kentlinin kenti üzerinde söz sahibi olma telaşı hem bir planıcıyı hem de bir kentliyi ayakta tutmaya yetiyor.

Başlarının üzerinden bir bulut geçti. Bulutun gölgesi soğuk çamurun içinde dirseğine dayanmış bir şekilde uzanan Arthur Dent’in üzerine düştü. Arthur Dent’in evinin üzerine düştü. Bay Prosser kaşlarını çatıp buluta baktı.

“Çok da matah bir ev değil,” dedi.

“Üzgünüm, ama onu sevmiş buldum bir kere.”

ERHAN
ÖNCÜUlaşım Uzmanı
Şehir Y. Plancısı, Mimar

ANKARA’NIN ULAŞIMDAN GELECEK RANTINI PLANLASAK DA MI YARATSAK...

Başkent oluşundan bu yana “planlı kent” olması ile öğündüğümüz Ankara bu niteliğini çoktan kaybetti ve artık çelişkili gibi görünen iki özelliği birlikte sürdürüyor; “plansız bir ulaşım” ve “ulaşımsız bir plana” sahip.

Plansız Ulaşım

Ankara plansız bir ulaşımına sahip, çünkü 1994 tarihli bir Ankara Ulaşım Ana Planı (AUAP) olmasına karşılık Gökçek’in uyguladığı ulaşım projelerinin büyük bölümü bu planda yer almıyor ve plan ilkelerine aykırı olduğu için yerel yönetim meslek odalarının açtığı davaların çoğunu kaybediyor. Plana uygun olmayan projelerin hataları sonradan anlaşılabilir, projeler kentte yaşamaya devam ediyor. Mithatpaşa üstgeçidi, Akay kavşağı gibi projelerin “teknik yanlışlığı” kabul edilmiş ve ortadan kaldırılması gereken hatalı projeler olduğu mahkeme kararları ile tescillenmiş olmasına karşılık bu kararların uygulanması için cesur ve akılcı bir yönetici bekleniyor.

Yirmi yıldır yanlış ve çağdışı proje kararlarıyla bozulmuş bir ulaşım ana planının geçersiz olduğunu anlayan yönetim bile artık yeni bir ulaşım ana planı hazırlanması gerektiğini kabul ederek çalışmalara başlamıştır. Yaklaşımları ve beklentileri “plan ve planlama kavramı ile uyuşmayan” birinin “aniden bastırılan bu plan isteğinin” sebep ve olası sonuçlarının doğru değerlendirilmesi gerekmektedir. Yıllarca plana direnen, planla çelişen projelerde ısrar eden, planı kişisel girişimlerine engel olarak değerlendiren ve kişisel kararlarını “noktasal plan yapmak” olarak gören birinin “acilen bir ulaşım ana planı ihtiyacı hissetmesi” çok önemli bir gelişme-

dir. Bu plan ihtiyacı, seçimin kaybedilmesi olasılığı karşısında bazı kentsel alanların erişiminin artırılması ve değerlendirilmesinin garanti altına alınması çabası olarak da değerlendirilebilir. Ya da yeni bir ulaşım ana planı, giderayak yirmi yılda yapılmış yanlışların üzerine sünger çekecek, devam eden davaların gerekçelerini ortadan kaldıracak, bir beyaz sayfa ya da sihirli değnek olarak görülüyor olabilir. Acilen ulaşım ana planı hazırlama krizinin gerçek sebepleri plan kararlarının açıklanmasından sonra samanlıkta iğne bile olsa er geç ortaya çıkacaktır.

Ulaşımsız Plan

Ankara’nın yürürlükte olan 2023 yılı hedefli 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı ise bir ulaşım etüdü olmaksızın ulaşım kararlarını belirleyen üst ölçekli bir plan olduğu için “ulaşımsız bir nazım imar planı”dır. Nazım imar planlarının ulaşım planları ile uyumlu olarak hazırlanmaları, kentsel gelişim stratejilerinin bir ulaşım modeli kullanılarak ulaşım açısından değerlendirilmeleri, karşılıklı etkileşim ve uyum içinde imar ve ulaşım kararlarının birlikte oluşturulmaları gerekir. Oysa ki Ankara Nazım İmar Planı herhangi bir ulaşım talep tahmin modeli çalışması olmaksızın 40-50 yıl önceki yöntemler, yaklaşımlar ve teknolojiler kullanılarak elde edilmiş bir nazım imar planıdır. Çağdaş ulaşım planlama teknik ve yöntemleri kullanılmadan ulaşım kararları oluşturulmuş Ankara Nazım İmar Planı bu nedenle “ulaşımsız bir plan”dır.

“Akademik Plan” “Bilimsel Plan” mıdır?

Belediye yerel seçim öncesi ortaya çıkan bu ulaşım ana planı acil ihtiyacını gidermek üzere Gazi Üniversitesinden destek almayı uygun görmüş ve bu yönde çalışmaları başlatmıştır. Gazi Üniversitesi ulaşım ana planı hazırlanması konusunda deneyimli ve yetkin bir üniversite midir? Hayır, bu ulaşım ana planı üniversitenin hazırlayacağı ilk ulaşım ana planı olacaktır. Görevlendirilen ekip benzer ulaşım ana planlarında görev almış deneyimli kadrolardan mı oluşmaktadır? Hayır, akademisyenlerin yoğun kadronun ulaşım ana planı deneyimi yok denecek kadar azdır. Diğer büyükşehirlerde yapıldığı gibi bir danışmanlık veya müşavirlik ihalesine çıkılsa, teklif veren danışman firmalar ve personellerinden istenecek “benzer iş bitirme” ve “deneyim” koşullarına bu kurum ve ekip sahip midir? Hayır, ne benzer iş ve ne de benzer görevleri gerçekleştirmiş olma koşulları sağlanamayacaktır. Diğer bir deyişle bu kurum ve kadro ile ihaleye girmek için başvurulmuş olsaydı teklif vermek için bile yeterlilik verilmesi söz konusu olamayacaktı.

Sonuçları görmeden plan ekibinin değerlendirilmesi doğru olmamakla birlikte, daha önce Gökçek’e bu eğitim kurumu tarafından katlı kavşaklarla Ankara trafiğini çözdüğü için plaket verilmesi, AOÇ arsalarının tahsisi gibi gelişmeler değerlendirildiğinde işbirliği ilkeleri aydınlanmakta, plan kararları konusunda dikkatli olunması gerektiği anlaşılmaktadır.

AUAP sorunları

Ankara Ulaşım Ana Planının bir çok özelliği yapılan çalışmaların boşa gitmesine yol açabilecek, sonuçların geçersizliğine sebep olabilecektir. Hazırlanmakta olan ulaşım ana planı ile yürürlükteki nazım imar planı arasındaki ilişkiler bu tutarsızlıklar zincirinin ana sebebidir.

İlk olarak 2023 yılı için onaylı bir nazım imar planının ulaşım katmanı hazırlanırken ulaşım ana planının işveren tarafından açıklandığı gibi hedef yılının 2038 olarak öngörülmesidir. 2038 yılı için geçerli nazım imar planı kararları (nüfus, işgücü, öğrenci, işyeri, ders yeri sayılarının mekanda dağılımları) olmadan ulaşım talep tahmin modelinin işletilmesi söz konusu değildir. Elde 2023 yılı için onaylı bir plan varken ulaşım ana planı modelinde 2038 yılı için hangi “onaylanmamış planın verileri” kullanılacaktır?

İkinci temel sorun ise 2007 yılında onaylanmış nazım imar planının aradan geçen altı yılda sayısının 8 bini geçtiği söylenen plan tadilatları ile tamamen değiştirilmiş olmasıdır. Belediye, TOKİ ve benzeri “imar” kuruluşlarının rantı körükleyen birbiri ile tutarsız tadilat parçaları ile nazım imar olanı aşırı şekilde yüklenmiş, çarpıtılmış ve bir yamalı bohçaya dönmüştür. Yürürlük-

teki nazım imar planına dayanarak ulaşım ana planı hazırlanmaya kalkışmak ölüye takım elbise dikmekten farklı değildir, çünkü artık bu nazım imar planının geçerliliği kalmamıştır.

Onaylı nazım imar planı kararları ve ayrıntıları 1/25 bin ölçekte belirlenmişken ulaşım ana planı için daha ayrıntılı verilerin kullanılması gerekmektedir. Mahalle ölçeğine yakın büyüklükteki trafik analiz bölgelerine göre nüfus, işgücü, öğrenci, işyeri, dersyeri sayılarının mekanda dağılımlarının bilinmesi gerekirken mevcut nazım imar planı bu verileri sağlayabilecek ayrıntıda değildir. Dolayısıyla ulaşım ana planında “onaysız bir planın verilerinin” kullanılması gerekecek, bu da ulaşım ana planının geçerliliğini tartışmalı hale getirecektir.

Bir diğer sorun ise kamuoyunda “bütünşehir” olarak adlandırılan idari düzenlemelerin sonuçlarının tamamen göz ardı edilmesidir. Yürürlükteki nazım imar planı büyükşehir sınırları için plan kararları getirmişken artık kentin kapsadığı alan üç kat genişlemiş, kent merkezinden 150 km. uzaklıktaki köyler bile mahalleye dönüşmüştür. Belediye bu mahallelere toplu ulaşım hizmeti götürme yükümlülüğü altında girerken ulaşım ana planının bunu göz ardı etmesi söz konusu değildir.

Nasıl Bir UAP?

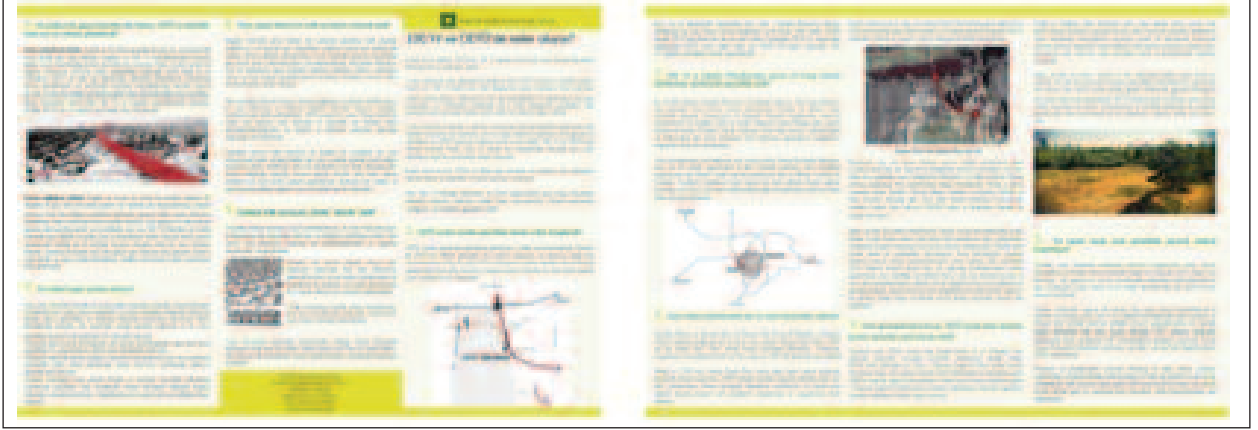
Ankara için sağlıklı ve güvenilir bir ulaşım ana planı hazırlanmasının ilk koşulu, planı isteyen ve uygulayacak kurum ve kişilerin sürdürülebilir, insan odaklı ulaşım tercihlerine inanmasıdır. Oysa ki yirmi yıllık deneyim Ankara’da insan değil, taşıt odaklı ulaşım projelerinin tercih edildiğini, ulaşım projelerinin kentlilerin erişimine değil, rantın büyütülmesine odaklandığı göstermektedir. Yirmi yıllık deneyimden sonra ulaşım ana planının özünde bunun tersi bir yaklaşım beklenmesi mümkün müdür?

Yerel seçimlerden sonra kent yönetimini üslenecek yeni ekip öncelikle kendi ulaşım planlama ekibini Belediye içinde oluşturarak ulaşım ana planı hazırlanması ve uygulanmasını sürekli bir asli görev haline getirmelidir. Bir çok belediyede benzerleri kurulmuş bulunan bu ekip, nazım imar planının öncelikle güncelleştirilmesi ve ayrıntılandırılması çalışmaları ile bütünleşik bir şekilde yeni ulaşım ana planını hazırlamalı, ayrıntılandırmalı ve uygulamalıdır.

Yaklaşım, ölçek, ve hedef yılı açısından nazım imar planı ile uyumlu ve onunla iç içe hazırlanacak yeni ulaşım ana planının temel özellikleri, şeffaf ve katılımcı süreçlerle oluşturulması, taşıtlara değil insanlara odaklanması, “rant için değil halk için bir plan” olarak geliştirilmesi olmalıdır.

Bu metin ODTÜ Yolu yapım sürecinde odamız tarafından kamuoyunu bilgilendirmek için hazırlanıp dağıtılan broşürden alınmıştır.

100. YIL VE ODTÜ'DE NELER OLUYOR?



2013 yazının başlarında inşaatı başlatılan, Anadolu Bulvarı'nı Konya Yolu'na bağlayan yol, güzergahının etki alanındaki mahalle sakinlerinden aldığı tepkiler ve ODTÜ kampüsü ile ilgili problemlerle gündeme gelmiştir. 100. Yıl İnişiyatifi'nin (100. Yıl Mahallesi sakinlerinin, Gezi Olayları sonrasında oluşturduğu birlik) yolun geçeceği inşaat alanında başlattığı eylem çadırına 6 Eylül 2013 sabahında yapılan polis baskını ise ODTÜ öğrencileri, mahalle sakinleri ve polis arasında günlerce sürecek olan olayların fitilini ateşlemiştir.

TMMOB Şehir Plancıları Odası, bu süreçte alanı ilgilendiren plan kararlarına ve bu kararların ne anlama geldiğini açıklamak üzere 9 soruyu cevaplayarak bir broşür hazırlamış, ilgili kamuoyunu bilgilendirmek adına 100.Yıl Mahallesi sakinlerine ve ODTÜ öğrencilerine dağıtımını gerçekleştirmiştir.

100.Yıl ve ODTÜ'de neler oluyor?

6 Eylül 2013 sabahı ODTÜ'nün 100. Yıl girişine önce polis sonra Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin iş makineleri geldi. O gün açılacak yola, ağaçlarıyla doğal sit olan ODTÜ ormanının ortadan kaldırılmasına ve 100. Yıl halkının bu yolla değişecek yaşam koşullarına itiraz edenlerin sesleri kısılmak istendi. Söyleyecek sözü olan mahallelilere ve öğrencilere polis gaz bombaları ve TOMA'larla müdahale etti. 6 Eylül şafağında mahallelinin bilgi paylaşımında bulunduğu direniş çadırı yıkıldı ve onlarca ağaç söküldü.

6 kişinin gözaltına alındığı o sabahın sonrasında, alanda belediye tarafından polis destekli "insansüstü" bir çabayla, yıkım ve ağaç katliamı başlatıldı. 6 Eylül gecesi ise mahalleye ve ODTÜ kapısına yüzlerce çevik kuvvet yığıldı. 100. Yıl ve ODTÜ gaz altında bırakıldı. Polisin 100. Yıl içinde, ara sokaklardaki takındığı tavır, polis devletine özgü bir sıkıyönetimin izlerini taşıyordu.

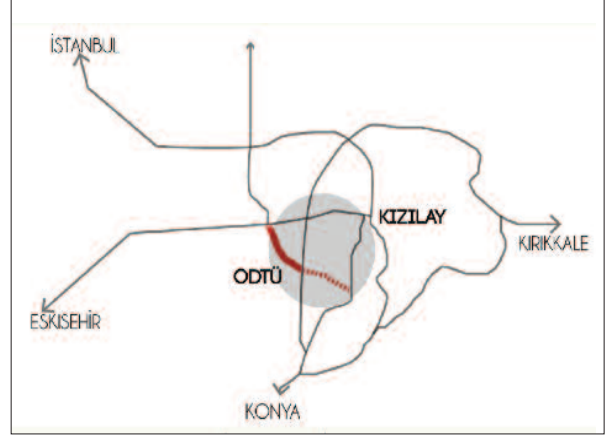
Bugün çevik kuvvet, TOMA ve biber gazı korumalı yol çalışması ara vermeksizin devam ediyor. İş makineleri 24 saat uyumuyor, uyutmuyor. Peki, 100. Yıl Mahalle sakinlerinin ve ODTÜ öğrencilerinin karşı çıktığı, büyükşehir belediye başkanının hakkında "neden halka soracaktım?" türünde beyanatlar verdiği bu "yol meselesi" gerçekte nedir?



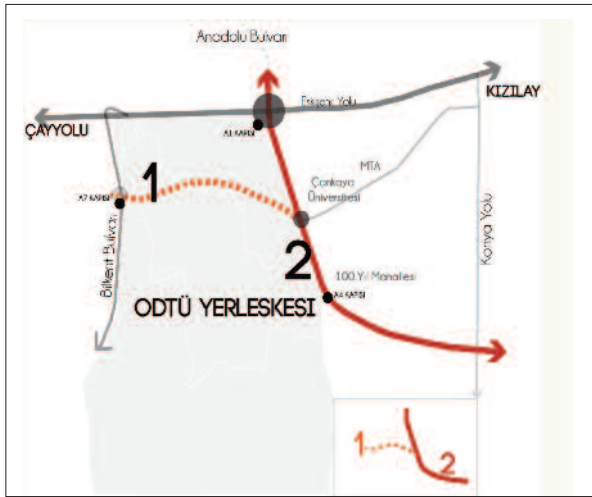
Anadolu Blv.-Konya Yolu Bağlantı Yolu Hattı

1- ODTÜ sınırları içinden geçirilmek istenen yollar hangileridir?

ODTÜ sınırları içerisinde geçirmesi planlanan 2 adet yol bulunmaktadır. Bunların ilki ODTÜ'nün Bilkent girişinden (A7 kapısı) başlayan ve kampusu doğu-batı yönünde kesen yoldur. Bu yola ODTÜ, hemzemin bir arterin yerleşkeyi ikiye böleceği gerekçesiyle itiraz etmiş ve konuyu yargıya taşımış, Danıştay bu itirazı kabul ederek yolun açılmasına izin vermemiştir. İkinci yol ise günümüzde tartışmalara konu olan, Anadolu Bulvarı'nın devamı niteliğinde, bu yolu Konya Yolu'na bağlayan ve ilk olarak 1994 tarihli 1/5000 ölçekli ODTÜ İmar Planı'nda da yer alan yoldur. Güzergahı ODTÜ A1 kapısından başlayarak ODTÜ sınırını takip eden yol, ODTÜ A4 kapısı yanından 100. Yıl-Çiğdem mahalleleri içinden geçmektedir.



1994 Ankara Nazım İmar Planında İç-Çevre Yolu Olarak Düşünülen Yol



Mevcut Planlarda ODTÜ Kampüsü İçerisinden Geçen Yollar

2- 100. Yıl ve Çiğdem Mahallesinden geçen yol hangi amaçla planlanmıştı, günümüzde geçerliliği nedir?

Bu yol 80'li yıllarda, Anadolu Bulvarı'nın ve Eskişehir Yolu'nun, 100.Yıl İşçi Bloklarından geçerek, önce Konya yoluna, devamında Öveçler ve Dikmen vadisi üzerinden geçerek Çankaya'ya ve doğuda Mamak'a bağlanması amacıyla planlanmıştır. Yol özellikle Ostim ve İvedik Organize Sanayi Bölgesi gibi çalışma alanları ile Dikmen, Öveçler, Sokullu, Çankaya, Oran Sitesi, Ayrancı, Seyranbağları ve Kırkkonaklar gibi konut alanlarının kent merkezine uğramaksızın bağlantısını sağlamak amacıyla tasarlanmıştır.

Yolun düzenlenmesi için belirlenmiş olan amaca erişim, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin son 20 yıldaki uygulamaları ile fiilen ortadan kaldırılmış, yolun sürekliliğini sağlayacak olan Dikmen Vadisi üzerinde planlanmış olan ve Dikmen Caddesi ile Hoşdere Caddesi'ni bağlayan köprü geçişi de iptal edilmiştir. Bugün gelinen durumda, söz konusu yolun kent merkezindeki trafiğin rahatlatılması amacıyla hizmet etme olanağı kalmamıştır.

3- Yolun Ankara planlarındaki yeri ve yasal dayanakları nelerdir?

Anadolu Bulvarı ve devamı olan yol, Samsun Yolu, Konya ile Eskişehir ve İstanbul Yollarını birbirine bağlayan bir "iç çevre yolu" olarak "Ankara Nazım Planı 1990" da yer almıştır. Plan, 1982 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmış ve Anadolu Bulvarı bu Plan uyarınca 1987-88 yıllarında inşa edilmiştir. Hedef yılı 1990 olan Ankara Nazım Planı, araya giren askeri darbe nedeniyle gecikmeli olarak onaylanmış, 1990'lı yıllarda yeniden yapılması gereken plan uzun yıllar yenilenmemiş, Ankara Büyükşehir Belediyesi yönetimince ü stölçekli plan disiplini dışında parçacı rant projelerinin onaylanması ve uygulanması tercih edilmiştir. Bugün tartışma konusu olan yol, Ankara Nazım Planı'nda bugünkü gibi Konya Yolunda bitmediği gibi, Dikmen Bölgesi ve Vadisini geçerek Doğukent Bulvarı üzerinden Mamak ve Samsun Yoluna ulaşacak biçimde tasarlanmıştır.

Planlanan yolun asıl amacı Eskişehir yolunun trafiğini rahatlatmak değil, Çankaya İlçesi'nde yer alan konut bölgelerini, İstanbul yolundaki iş ve kamu eliyle yeni geliştirilen konut bölgelerine (Batıkent), ve diğer taraftan Mamak yönüne bağlamak, kent merkezindeki trafiği rahatlatmaktır. (Kaldı ki planın yapıldığı tarihte Eskişehir Yolunda Bilkent, Başkent Üniversitesi, AVM'ler ve kamu kurumları olmadığı gibi, konut alanı olarak planlanan Çayyolu'nda önerilen toplam nüfus yalnızca 300.000 kişidir ve giderilmesi gereken bir sıkışıklık da yoktur.)

Diğer yandan, Büyükşehir Belediyesinin zaman içinde gerçekleştirdiği, başta Dikmen Vadisi Projesi olmak üzere Nazım Plan kararlarına aykırı uygulamaları nedeniyle, bugünün tartışmalı yolu, Konya Yolunun doğusunda Öveçler Sempti içinde eriyen bir güzergâha dönüşmüştür. Yolun bütünlüğünü ortadan kaldıran parçacı proje uygulamalarından sonra yapılmış olan yürürlükteki 2023 Başkent Ankara Nazım Planı, bu gerçeği yasallaştırmaktan öteye geçememiş, yolun sürekliliği yok edilmiştir.



Ankara 2015 Ana Ulaşım Planı'nda Yol 2023 Ankara Nazım İmar Planı'nda Yol

Bunun yanı sıra, planda korunan ve uzun yıllar tamamlanmayan yaklaşık 4 km lik Eskişehir-Konya yolu bağlantısının geçtiği bölgede yapılan parçacı plan değişiklikleri ile sürekli olarak yoğunluklar artırılmış, bölge ulaşım ve kentsel sosyal altyapı açısından sorunlu hale getirilmiştir.

4- Yolun güzergahında bulunan ODTÜ içinde kalan alanların koruma açısından yasal durumu nedir?

Tartışmalı yolun ODTÜ sınırları içine girdiği bölüm ve A1 (Eskişehir Yolu) girişinde düşünülen kavşağın üniversite yerleşkesine girdiği bölge, 06.03.1995 tarihinden bu yana 1. Derece Doğal Sit Alanı olarak koruma altındadır. Bugün söz konusu geçen alanda ODTÜ Rektörlüğü'nün tespitlerine göre 3000'in üzerinde ağaç bulunmaktadır. Mutlak koruma kararı anlamına gelen 1. Derece Doğal Sit alanlarında, sit kararının gerekçesini oluşturan ağaçların ortadan kaldırılması hukuka açıkça aykırıdır. Doğal sit niteliğine sahip alanlarda, kamu yararı gereği yapımı zorunlu hale gelen altyapı tesislerinin uygulanmasında, alanın korunması gereken değerlerine zarar verilmemesi, bütünlüğünün korunması esastır. Bu kapsamda; korunacak alanda bulunan ağaçların tespit edilerek, rölelerinin çıkarılması, doğal



ODTÜ'de Yol Güzergahı Üzerindeki 1. Derece Doğal Sit Alanı



2023 Ankara Nazım İmar Planı'nda Yol

yapıyı koruyacak, arazi yapısına uygun güzergâh tespiti ve projelendirme yapılması zorunludur.

Diğer yandan, bir alanın "doğal sit" ilan edilmesiyle birlikte yasal olarak bu alanda var olan tüm imar planı kararları geçerliliğini yitirmektedir. Bu kapsamda, söz konusu yolun ODTÜ sınırları içinden geçen bölümünde geçerli herhangi bir imar planı kararı bulunmamaktadır. ODTÜ arazisine ilişkin hazırlanmış olan koruma amaçlı imar planı ise henüz onaylanmamış ve yürürlüğe girmemiştir. Bu nedenle, geçerli plan kararı bulunmayan bir yol çalışmasının yapılıyor olması da hukuksuzdur.

5- Yol inşaatı hangi yasal gereklilikler göz ardı edilerek başlatılmıştır?

Önerilen yolun planlama yaklaşımları günümüz bağlamında yanlış, tasarım standartları ise önerilen mevcut projede çelişkili ve tutarsızdır. 2015 Ulaşım Ana Planında söz konusu geçen bu yol için çevresindeki yerleşimlerin kullanabileceği bir işlev önerilmişken bugün transit ve hızlı trafiğin desteklediği sekiz şeritli bir proje devam etmektedir. Odamız tarafından yargıya da taşınmış olan yolun, otoyol standartlarında 8 şeritli bir yol olduğu, yolun 100. Yıl ve Çiğdem Mahallelerinde halkın yaşamını ve Ankara kenti içindeki bütüncül niteliğini koruyan parçalanmamış az sayıdaki doğal alanlardan birisi olan, koruma altındaki ODTÜ ormanını doğrudan etkilenecek olması nedeniyle ÇED Yönetmeliği'nin işletilmesi zorunludur. Ancak Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından yola ilişkin Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) yapılmamıştır.

Planlama ve projelendirme sırasında herhangi bir talep tahmin çalışması yapılmadığı ve bilimsel teknikler kullanılmadığı için halen tek şeritli bir yol ile cevap verilebilecek trafik hacmine karşılık gelen (600 araç/saat) bir ihtiyaç için, her bir yönde dörder şeritli yol yapılarak kamu kaynakları verimli kullanılmamakta, israf edilmektedir.

6. Yol sadece bir geçiş hattından öte Ankara, ODTÜ ve mahallelerimiz için ne anlama gelmektedir?

Sosyo-mekânsal etkiler: 8 şeritli ve 50 metre genişliğinde olan bu yol projesinde insan ölçeği göz ardı edilmiştir. Çiğdem ve 100. Yıl mahallelerindeki komşuluk ilişkileri, yaya ulaşılabilirliği, kentsel güvenlik hiçe sayılmıştır. Diğer yandan, büyük bir öğrenci nüfusunun ODTÜ'ye kolay erişilebilirliği nedeniyle tercih ettiği bu iki mahallenin ODTÜ ile ilişkisi de görmezden gelinmiştir. Belediyenin yayınladığı tanıtım görsellerinde yol projesinde insanların yürüyebileceği, karşıdan karşıya güvenli ve kolay bir şekilde geçebileceği bir sistem düşünülmüştüğü açıkça görülmektedir. Öngörülen transit trafik 100. Yıl ve Çiğdem mahallelerinde yayaların, özellikle de çocuk ve yaşlıların güvenliğini hiçe saymaktadır. Çevre sağlığına etkileri: Sağlıklı ve huzurlu bir çevre her kentlinin hakkıdır. Bu nedenle, "burası kent, her yerde gürültü var" diyerek yolu meşrulaştırmaya çalışan anlayışın hızla terk edilmesi, problemler alanlarda yaşayan halkın yaşam düzeyinin iyileştirilmesi, yerel yönetimlerin birincil hedefi olmalıdır. Sözü geçen yol daha inşaat aşamasında yarattığı gürültü ve toz kirliliğinin yanı sıra, 100. Yıl Mahallesi ve Çamlık Sitesinde sıkça elektrik ve günler süren su kesintilerine neden olmuştur. Henüz inşaat aşamasında ürettiği ses ile evlerde oturmayı olanaksız kılan bu yolun açılması halinde, yaratılacak teşvikle sayısı her geçen gün artacak araç geçişinin yaratacağı gürültü ve egzoz kirliliği mahallelerin özellikle yola bakan evlerini yaşanılmaz hale getirecektir.

7- Yol neden bugün açılmak isteniyor?

Uzun yıllar, otomobil öncelikli yol ve kavşaklar üzerinden yürütülen Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin yanlış ulaşım politikaları ve seçim stratejileri nedeniyle, bilinçli bir şekilde yapımı geciktirilen ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından devralınan Metro bitirildiğinde, Eskişehir Yolu üzerindeki sıkışıklık ortadan kalkacak ve bu yolun gerekliliği tartışılmalı hale gelecektir. Bu gerçeklik ışığında;

- Açılacak geniş bulvar ile bölgede, rant amaçlı müdahalelerle sürekli artan bina yükseklikleri ve yoğunluklarının daha makul gösterilmek istenmesi,
- Bölgede yapılmak istenen, bölgeyi yaşanmaz hale getirecek yeni rant projelerine otomobille daha kolay ulaşılacağı, ulaşım sorununun çözüleceği yalanının desteklenmek istenmesi,
- Projenin yanlışlığına karşı yapılan itirazlar ve yürütülen mücadele kullanılarak yaratılacak karşıtıktan yerel seçimlerde Ankara Büyükşehir Belediye Başkan adaylığının çıkarılmak istenmesi, nedenleriyle yolun yapımında ısrar edildiği anlaşılmaktadır.

8- Yolun yapımı Ankara'nın trafik sorunlarını çözecek midir?

Eskişehir Yolu'nda günün hemen her saatinde gözlenen trafik sıkışıklığı, özellikle bu yol aksında kent çeperlerine yerleşen ancak kent merkezinde çalışan nüfusun gittikçe artmasından ve yol üzerinde bulunan üniversiteler gibi büyük arazi kullanımlarından kaynaklanmaktadır. Büyükşehir Belediyesi'nin bu gelişmeye uygun biçimde yapılması gereken metroyu yapmamış olması ve özel araçları destekleyecek yatırımlara yönelmesi, sorunun daha da büyümesine neden olmuştur.

Yolun Anadolu Bulvarı'nı Konya Yolu'na bağlaması ve günlük 40.000 aracın bu yolu kullanması ve böylece Eskişehir Yolu'nda yaşanan sıkışıklığın rahatlayacağı iddia edilmektedir. 1993 yılından bu yana, Ankara kentinde ulaşım ana planına esas kapsamlı ve sistematik veri derleme işlemi gerçekleştirilmediğinden, bu tespitin ve kullanılan rakamların gerçeğe uygunluğu da tartışmalıdır. Gerçekte mevcut trafik hacminin ne kadarlık bir yüzdesinin bu yolu kullanacağı belirsiz olmakla birlikte, her yolun yarattığı çekimle kendi trafiğini büyütüyor olması nedeniyle, olası bir rahatlama uzun erimli olamayacaktır. Ankara trafiğinde yaşanan sorunun gerçek çözümü olan toplu taşıma sistemleri kısa süre içinde yaşama geçirilmezse, açılacak yeni yollara ve yapılacak kavşaklara rağmen sorun büyüyerek devam edecektir.

9- Gereğe trafik sorunuysa, çözümünü "aslında" nedir?

Öncelikle, bilimsel olarak bir çözüm üretebilmek için, 20 yıldır Ankara Büyükşehir Belediyesi'nde alışkanlığa dönüşen ve bölgesel sıkışıklıklara neden olan mevcut imar planlarına noktasal rant müdahalelerinden ve yoğunluk artışlarından vazgeçilmelidir.

-Eskişehir Yolu üzerine yerleşen nüfusun kent merkezine ulaşımında, özel araç kullanımına alternatif konforlu ve hızlı erişim olanağı

metro ile olanaklıdır. Bu nedenle, yol yapımı durdurulmalı ve Çayyolu Metrosunun açılması beklenmelidir.

—Trafik sorunlarına yönelik çözüm arayışlarında, özel araç öncelikli ilkel anlayıştan vazgeçilmeli, toplu taşıma sistemleri kullanılmalıdır.

-Gazi Üniversitesi tarafından hazırlanmakta olduğu Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından ilan edilen Ankara Ulaşım Ana Planı'nın verileri beklenmeli, kamuoyu ile paylaşılmalı, çözüm önerileri katılımcı yöntemlerle tartışmaya açılmalıdır.

NEHİR
YÜKSELİZMİR
TARİHİ KENT
MERKEZİNDEKİ
KARA DELİK;
KONAK TÜNELİTMMOB Şehir Plancıları Odası
İzmir Şube Başkanı

Son yıllarda tüm kentlerde olduğu gibi İzmir’de de merkezi ve yerel yönetimlerin projelerinin önemli bir bölümünü ulaşıma ilişkin düzenlemeler oluşturmaktadır. Birçok şehirde olduğu gibi İzmir’de de kentin üst ölçekli planlarında ve ulaşım planlarında olmayan Konak Tüneli projesi, Genel Seçimler öncesinde “35 İzmir” projeleri arasında, bir seçim vaadi olarak gündeme getirilmiştir. Birden bire, tepeden inme “biz size bunu yapacağız” şeklinde ortaya getirilmiş, uyulması gereken yasal zorunluluklar yok sayılarak imalata geçilmiştir. Tünelin ilk proje güzergahı Konak’tan Mürselpaşa Caddesine doğru uzanmakta iken hiçbir somutluğu olmayan düşünce aşamasındaki proje, maliyeti gerekçe gösterilerek aniden değiştirilmiştir.

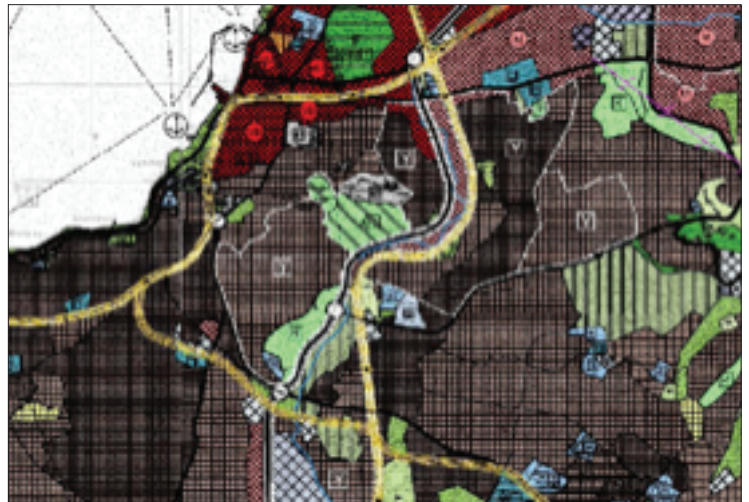
Planı ve projesi olup olmadığı bilinmeyen, 1. Derece Deprem Bölgesinde Jeolojik- Jeoteknik Etütleri yapılmadan, bir ulaşım projesinin kent gündeminde yer alması ve 24.11.2011 tarihinde temelini atılması aslında tamamen politik bir manevradır, bir hukuksuzluk halidir. Hiçbir bilimsel veriye dayandırılmadan temeli atılan tünel İzmir’in yürürlükteki nazım imar planlarında ve Ulaşım Ana Planı’nda bulunmamaktadır. Ulaştırma Bakanlığı tarafından temeli atılan projenin en vahim tarafı ise Ulaştırma Bakanlığının onaylanan “Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023” Raporundaki toplu taşımaya öncelik tanıyan kararlarına aykırılık taşımasıdır.

**Konak Tüneli**

İzmir bir ilke daha taşıyıyor. Konak Tüneli inşaatı başlıyor.

Konak, Göztepe, Karşıyaka, Bornova, Çiğli gibi bölgelere ulaşım için yeni bir yolun açılmasıyla birlikte, Bornova, Marınca, Karşıyaka, Çiğli, Çeşme ile Bornova arasındaki bağlantı için yeni bir yolun açılmasıyla, Konak Tüneli inşaatı başlıyor. Bu yol, Bornova ile Karşıyaka arasındaki bağlantıyı güçlendirecek ve Bornova ile Karşıyaka arasındaki bağlantıyı güçlendirecek.

İzmir’in en önemli yollarından biri olan Konak Tüneli, Bornova ile Karşıyaka arasındaki bağlantıyı güçlendirecek ve Bornova ile Karşıyaka arasındaki bağlantıyı güçlendirecek.



Konak Tüneli, yepyeni bir proje gibi sunulurken, kamuoyu yanlış bilgilendirilmiş, 1988 yılında ihale edilen İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu'nun mahkeme kararı sonucu yapılamayan 3 km.lik Kordon yolu bölümüne alternatif olarak, 1988 tarihli projenin revizyonu olduğu iddia edilen bir proje izlenen propaganda ve bürokratik yöntemler ile de yaklaşık 20 yıl önce gündeme gelen İzmir kıyısından otoyol geçirme projesi ile benzerlikler göstermektedir. Tıpkı dönemin Cumhurbaşkanı'nın 1991 yılında İzmir'i ziyareti sırasında kordonda bir yol yapımı önerisi ile başlayan süreçte, o dönemki merkezi hükümetin kent geçişi projesinin, İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu Projesi'ne ek olarak yapılmasını uygun görmesi gibi, İzmir kent bütünü ve kentsel ve arkeolojik sit kararı olan kent merkezini etkileyecek Konak Tüneli Projesi de demokratik katılım sağlanmadan ve ulaşım talebinde yaratacağı değişiklikler test edilmeden uygulamaya geçilmiş, onlardan gizli, oldu-bittiye getirilerek temeli atılmış ve yasal statü kazanmasından yaklaşık 17 ay önce inşa edilmeye başlanmıştır.

Bu süreçte basına yansıyan **"Eğer yargıya gitme gibi bir talihsizlikte bulunurlarsa onları İzmir'e rezil ederiz."** şeklindeki ifadelerle, tehditlerle, üst yöneticilerin kendi vizyonlarına göre, kendi damgalarını kente vurmaya çalışan bir yaklaşım ile her türlü bilimsel değerlerden uzak, "ben yaptım oldu - sitse de yapılır sit değilse de yapılır" mantığıyla, uygarlık tarihinin ve kentin belleği için referans gösterilen Konak-Kemeraltı'na, 2500 yıllık bir kentin merkezine, açılan bir kara delik açmaktan öteye gitmemekte, kent merkezine bir düğüm atılmaktadır. Çünkü tünelin çıktığı bölgede Kentsel + 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı, Tarihi Sit Alanı, 2. Derece Arkeolojik Sit alanı + 2. Derece Doğal Sit Alanı, 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı ve tescilli yapıları bulunmakta ve hazırlanan plan-projeler ise sit alanlarını yok sayan bir yaklaşımla tüm uyarılara rağmen "Bu proje arkeolojik araştırma değil, ulaşım projesidir" diyerek arkeolojik öneme sahip alanları ve bulguları yok sayan, tarihi dokuya ve silüete aykırı, bölgenin yaya odaklı dolaşımını engelleyen, şehircilik ve planlama esaslarını, tüm bilimsel yaklaşımları yok sayan bir yaklaşımla devam etmektedir.



Dünyada Kent Merkezleri özellikle de tarihi merkezler trafikten arındırılmaya, toplu taşıma sistemleri yaygınlaştırılmaya çalışılırken, Tünelin önerildiği Kemeraltı bölge özelinde öncelikli olması gerekenlerin insanlar, yayalar, yaya ulaşımı, kentsel, kültürel ve arkeolojik değerler olması gerekirken, araçların kesintisiz akması için önerilen yeni yollar, çağdaş planlama yaklaşımlarının aksine özel otomobil kullanımını artırıcı nitelikte olması, Tarihi Kent merkezine trafik yüklemesi,

Ulaşım Master Planında belirlenmesi gereken Konak Tüneli ve bağlantıları projesinin, bahse konu güzergahın ihtiyacına/gerekliliğine yönelik mevcut ulaşım/trafik bilgilerine yönelik anketler, sayımlar ile günümüzde kabul gören sürdürülebilir ulaştırma sistemleri ve düşük karbon salınımı kistasları vb. açılardan kente etkilerine ilişkin ayrıntılı çalışmalar yapılmadan bilinmeyen nedenlerle oldubittiye getirilmeye çalışılması,

Tünele harcanacak önemli bir kaynağın, nazım planlarda ve ulaşım ana planında öngörülmemiş, fizibilitesi yapılmamış bir yatırıma harcanması yerine, Ulaşım Ana Planı kararlarına uygun olarak, ulaşım sorunlarının çağdaş çözümü olan raylı sistem yatırımlarına yönlendirmesi vb. nedenlerle TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi olarak Konak Tünelinin telafisi mümkün olmayan zararlara yol açmaması için iki kez dava açmak zorunluluğu doğmuştur.

Bahri Baba Parkı'ndan Yeşildere Caddesi'ne uzanan yol güzergahına ilişkin hazırlanan proje (yol güzergahı), bölgedeki kültür varlıklarının ve sit alanlarının **Konak Tüneli Projesinden etkilenmesi ile ilgili hiç bir bilimsel araştırma ve fizibilite raporu olmadan uygun bulunan İzmir 1 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 23.11.2011 tarih ve 155 numaralı kararı' na ve 3194 sayılı İmar Kanununun 9. Maddesi kapsamında 21.01.2013 tarih ve 1125 sayılı Bakanlık Makamı Olur'u ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca onaylanan İzmir İli,**



ELİFNAZ
DURUSOYRestoratör, Şehir Plancısı,
YTÜ Araştırma Görevlisi

GEÇMİŞTEN GELECEĞE BİR YOL OLARAK KÜLTÜREL ROTA

Yollar insanların ulaşım hareketlerini düzenleyen ağlardır. İnsanoğlu tarafından uzun süreler boyunca kullanılmış tarihi yollar, farklı dönemlerde var olmuş farklı kültürlerin eserleri olan farklı “yer”leri birbirine bağlayan ve zaman içerisinde kendilerine eklenen farklı alt birimler ile bütünleşmiş en temel yapıtaşlarıdır. Ancak, doğal ya da insan kaynaklı tehditler, tarihi yolların zarar görmesine, bozulmasına ve hatta yok olmasına sebep olabilmektedir. Bu bilgiler ışığında, bu yazı; beraberlerinde barındırdıkları kültürel birikimler ile insanları geçmişlerinden bugüne, bugünden ise geleceğe taşıyan çok boyutlu yollar olarak kabul edilen tarihi yolların yaşatılarak kültürel rotalar olarak geleceğe aktarılması konusuna odaklanmaktadır. Çalışmada, tarihi yollara kültürel rotalar olarak yeniden bakmanın katkıları örneklerle tartışılmaktadır¹. Bu bağlamda, bu makalede öncelikle; yol, tarihi yol ve kültürel rota kavramları tanımlanmış, gelişimleri anlatılmış, ardından kültürel rotalar içerisinde barındırdıkları bağlamlar kapsamında yorumlanmıştır. Sonuç bölümünde ise, dünyadan niteliklerine göre farklı kültürel rota örnekleri tanıtılmış, konu Anadolu özelinde sunulmuştur.

Yol, Tarihi Yol ve Kültürel Rota Kavramlarının Tanım ve Gelişimleri:

Yollar insanların bir yerden başka bir yere akışını ve taşımını sağlayan kara, hava ve su bağlantılarıdır. Toplumların en temel ihtiyaçlarından biri olan ulaşım gereksinimlerini karşılamak amacıyla inşa edilen yollar, farklı alanlar, yerleşimler, insanlar ve hatta kültürler arasında etkileşim sağlamaktadırlar. Böylece, yollar sadece yer kürenin hayati dolaşım sistemi olmaktan çıkarak; yapılar, yerleşimler, doğal alanlar ve somut olmayan kültürel miras öğeleri gibi etraflarında onları anlamlandıran parçalarla değer kazanan birer bütün olarak nitelendirilmektedirler.

Günümüzde, sıkça kullandığımız yoğun trafiğe sahip çok şeritli yolların haricinde, uzun deneme ve yanılma süreçlerinin, çabaların, geleneklerin, dinlerin ve hatta dil ve düşüncelerin birer sonuç ürünü olarak oluşturulmuş tarihi yollar da bulunmaktadır (Fotoğraf 1 ve Fotoğraf 2). Bu gibi tarihi yollar tanıklık ettikleri dönemlerin doğal, teknik ve teknolojik, görsel ve estetik, simgesel, işlevsel ve yönetsel özellikleri ile geçmişlerinin fiziksel, sosyal, kültürel ve ekonomik yapısını yansıtan ve buna bağlı olarak da özgün değerler taşıyan korunması gerekli kültür varlıklarıdır.

1 Bu makale, Elifnaz Durusoy tarafından A. Güliz Bilgin Altınöz danışmanlığında 2013 yılında ODTÜ Mimarlık Bölümü Restorasyon Y. Lisans Programı'nda tamamlanmış olan “From an Ancient Road to a Cultural Route: Conservation and Management of the Road between Milas and Labraunda” başlıklı yüksek lisans tezi ile ilişkili olarak yapılmış bir araştırmanın sunumu niteliğindedir. Makalede, “kültürel rota” kavramının tanımı ve gelişimi genel olarak örneklerle sunulmakta, ancak Y. Lisans tezinin esas konusu olan ve tez kapsamında geliştirilen tarihi yolların kültürel rotalara dönüştürülmesi ile ilgili yöntem ve araçlar ile bunların “Milas ve Labraunda arasındaki tarihi yol” üzerindeki uygulaması yer almamaktadır. Bu konu ile ilgili daha detaylı bilgi için bakınız: Durusoy, E. (2013). *From an Ancient Road to a Cultural Route: Conservation and Management of the Road between Milas and Labraunda*, yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, ODTÜ FBE Mimarlık Anabilim Dalı Restorasyon Y. Lisans Programı, Ankara.



Fotoğraf 1: Yol (<http://zete.com/2013/10/konfor-kisa-surdu-trafik-yine-felc/>)

Nadiren görünür ve kullanılabilir durumlarda karşımıza çıkan tarihi yollar, çoğu zaman “modern” olarak nitelendirilen basmakalıp asfaltların altında yok olmuşlar veya sadece izleri gözlemlenebilen patikalar, izlekler olarak kalmışlardır. Dolayısıyla, yapıldıkları dönemden itibaren çeşitli kültürler tarafından kullanılıp barındırıldıkları kültürel birikim ile birlikte günümüz için birer “katma kültürel değer” oluşturan özel tarihi yollar olduğu gibi; kullanılmama, uygun olmayan işlevlerde yoğun kullanım, bakımsızlık, ekonomik tercihler, politik krizler, doğal afetler, coğrafi keşifler, üretim ve tüketim biçimlerindeki değişiklik, kontrol edilemeyen kentsel büyüme ve rant sebeplerinden bir veya birkaçı dolayısıyla kültürel mirasın sürekliliği açısından önemli boşluklara sebebiyet veren tarihi yollar da mevcuttur.

Yukarıda verilen bilgiler doğrultusunda ve yerine tekrar konulamayacak kültürel değerlerimizin çoğunun çeşitli sebeplerle tehdit altında olduğu bugünler dikkate alındığında, tarihi yolların geçmişlerinin anlaşılması, bugüne kadar biriktirdikleri değerlerinin saptanması ve gelecekte sağlıklı bir şekilde var olup kültürel mirasın sürekliliğini sağlayabilmeleri için yeniden değerlendirilip geleceğe aktarılmaları konusunun günden güne önem kazandığı oldukça açıktır. Bu noktada karşımıza tarihi yolların yaşatılarak sunulması için alternatif bir araç olan “kültürel rota” kavramı çıkmaktadır.

Kültürel rotalar konusu ile ilk kez karşılaşıldığında, kavramın, gün geçtikçe klasik kitle turizmi anlayışından uzaklaşan ve turistlerin değişen tatil tercihleri doğrultusunda kendine yer edinen birbirlerine benzer çekim merkezleri olarak düşünülmesi oldukça doğaldır. Fakat, kültürel rotalar kavramının ortaya çıkmasındaki en temel gerekçelerden biri sadece seyahat edenleri turistik anlamda yönlendirecek yollar oluşturmak değil, çeşitli değerlerin sunumunu sağlayacak



Fotoğraf 2: Yol (<http://www.turizminsesi.com/haber/doga-severler->

tarihi yolları tanıtip yeniden kullanılabilir hale getirmektir. Böylece, kültürel rotaların temel amacı, tarihi yollar hakkında gerekli bilgiyi ve değerleri aktarmak ve bunları birbirlerine bağlayarak bir bütün altında gezi, dinlenme, gözlem, spor, eğlence ve/veya keşif güzergâhlarını sunmak olarak tanımlanabilmektedir.

ICOMOS tarafından 2008 yılında yayınlanan Kültürel Rotalar Tüzüğü’nde de belirtildiği üzere, kültürel rotalar çok çeşitli coğrafyalarda karşımıza çıkabilmekte ve buna bağlı olarak tarihleri, simgesel özellikleri, işlevleri, formları, sosyal ortamları ve ekonomik değerleri birbirlerinden farklılaşabilmektedir². İçlerinde barındırdıkları herhangi bir anıt, kent parçası veya kültürel peyzaj ögesi ile karıştırılmaması gereken kültürel rotalar, aksine tüm bu bileşenlerin tekil değerlerini tek bir başlık altında toplayıp arttıran “kapsayıcı”, “karışık”, “yenilikçi” ve “çok yönlü” dinamik düzenler olarak kabul edilmektedir.

Aynı adla anılmasa da, kültürel rotalar kavramı ilk olarak Avrupa’daki önemli kültürel alanlara dair farkındalığı kültürel geziler ile arttırmayı hedefleyen Avrupa Konseyi’nin “Sürekli Avrupa (Continuous Europe)” adlı bir uzman grubu tarafından 1960’lı yıllarda tartışılmaya başlanmıştır. Kavram, 1987 yılından itibaren yürütmeye devam eden, ana fikri Avrupa’nın farklı ülkelerinin ve kültür varlıklarının ortak birer kültürel miras olduğunu ortaya koyarak zaman ve mekânda seyahat etmenin yolunu göstermek olarak belirlenmiş “Avrupa Kültür Yolları Programı (European Cultural Routes Program)” ile sağlam temellere oturtulmuştur. 1980’li yılların sonu ve 1990’lı yılların başlarında konuya dair getirilen yeni yaklaşımlar ile birlikte İspanya’da yer alan “Santiago de Compostela Yolu” nun 1987 yılında ilk “Avrupa Kültür Rotası (European Cultural Route)” olarak seçilmesiyle kültürel rota kavramının gerçek hayattaki karşılığı somut olarak hayat bulmuştur. Ardından, “Sınırları Olmayan Mi-

2 Detaylı bilgi için bakınız: ICOMOS Kültürel Rotalar Tüzüğü, http://www.international.icomos.org/charters/culturalroutes_e.pdf.



Fotoğraf 3: Dünyadan kültürel rota örnekleri ve sembolleri (<http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes/>)



Fotoğraf 4: Türkiye'den kültürel rota örnekleri ve sembolleri (<http://cultureroutesinturkey.com/c/>)

marlık" ikinci "Avrupa Kültür Rotası" olarak kabul edilmiştir. Böylece, Avrupa Konseyi tarafından örnek kültürel rotalar olarak kabul edilen bu iki kültürel rotanın kendilerinden sonra belirlenecek kültürel rotalar için iyi birer referans kaynağı oldukları söylenebilmektedir. Bu gelişmeyi takiben, 1990'lı yılların sonlarından başlayan dönemde; "Roman Rotası", "Hadrian Duvarı", "Schichardt Güzergâhı", "Termal Miras ve Termal Kentler Rotası", "Merkez Avrupa Demir Rotası", "Don Kişot Yolu", "Cluniac Reformu Yolu" ve "Darjeeling Himalaya Demiryolu" gibi dünyanın dört bir yanında bulunup dini, ticari, askeri, mimari, doğal, sembolik vb. gibi farklı temalara sahip çok sayıda kültürel rota oluşturulmuştur (Fotoğraf 3).

Tarihi boyunca farklı medeniyetlere ev sahipliği yaptığı düşünüldüğünde, bir kültür mozaği olan Anadolu'da da geçmişte var olmuş çeşitli uygarlıklara ait sosyal, kültürel, politik, dini ve sanatsal değerlerin kazındığı, bir kısmı kaybolmaya yüz tutmuş olsa da, günümüze kadar yaşayabilmiş birçok tarihi yol olduğu sonucuna varılabilmektedir. Anadolu'daki tarihi yolların kültürel rotalar olarak gün yüzüne çıkartılmaları çalışmaları, turizm olgusunun yıllardır bel kemiği olan deniz, kum ve güneş turizmini çeşitlendirip kültür, doğa ve ekoloji turizmi gibi sürdürülebilir turizm çabalarına daha çok önem vermek ve bu sayede Anadolu'nun farklı kültürlerini tanımak, yakın bölgelerdeki tarihe tanıklık edebilmek, doğayla iç içe olmak ve dolayısıyla kırsal kalkınmayı arttırmak amaçlanarak başlatılmıştır.

Bu kapsamda, ülkemizde tarihi yolların kültürel rotalara dönüştürülmeleri 1999 yılında kullanıma açılan "Likya Yolu" ve 2004 yılında hayat bulan "St. Paul Yolu" ile "Kültür Rotaları Derneği" ve "Türkiye'deki Kültürel Rotalar" gibi sivil toplum kuruluşları ile 2010'lu yıllardan beri süregelen gelişmeler üzerine temellenmiştir. Ardından, 1. ve 2. Viyana Seferleri sırasında izlenen yolları takiben oluşturulmuş "Sultan Yolu"nun ve Arnavutluk, Makedonya, Yunanistan ve Türkiye topraklarından geçen "Egnatia Yolu"nun art arda "Avrupa Kültür Rotası" sıfatına layık görülmesi ile Anadolu'nun geçmişini yansıtan tarihi yolların kültürel rotalara dönüşümleri hız kazanmıştır. Bahsi geçenlerin haricinde; Türkiye'deki kültür rotaları "Abraham Yolu", "Özgürlük Rotası", "Hitit Yolu", "Karya Yolu", "Gastronomi Rotası", "Sarıkamış Gezi Yolları", "Ağrı Dağı Yürüyüş Yolu", "Padişah Yolu", "İstiklal Yolu", "İbrahim Peygamber Rotası" ve "İdyma Yolu" gibi günümüzde sayısı yaklaşık 20'ye ulaşan uygulamalarla özellikle son zamanlarda artmaya başlamıştır (Fotoğraf 4).

Son dönem olarak da tanımlanabilecek, 2010'lu yıllardan günümüze kadar geçen zaman sürecinde gerçekleştirilen bir dizi toplantı, proje ve çalıştay önderliğinde ise, hem ulusal hem de uluslararası platformlarda kendine yer edinmiş kültürel rotaların popülerliği alternatif turizm ile de ilişkilendirilerek gün geçtikçe artmaktadır. Bu kapsamda, sıkça kullanılmaya başlanan bir çözüm yoluna dönüştüğü rahatlıkla söylenebilecek olan kültürel rotaların içlerinde barındırdıkları farklı değer ve kültürel bileşenler ışığında ne

denli çeşitli olabileceklerini ve başarılı sunum teknikleri dolayısıyla çektikleri ilgiyi anlayabilmek adına dünyadan farklı özelliklere sahip birkaç örneğin incelenmesi yerinde olacaktır.

Dünyadan Kültürel Rota Örnekleri:

Santiago de Compostela Rotası: 1987 yılında tarihteki ilk “Avrupa Kültür Rotası” olan kabul edilen Santiago de Compostela Rotası, Avrupa’da bulunan tüm hac yollarının bünyesi altında bulunduğu, Fransa ve İspanya sınırının kuzeyinden Santiago’ya uzanan bir inanç güzergâhıdır (Fotoğraf 5). Hayata geçirilmesi sürecindeki temel hedefleri Avrupa’daki tüm hac yollarını ortak bir dilde işaretlemek ve kültürel işbirliğini yerel, ulusal ve bölgesel ölçeklerde sağlayarak mümkün olan en iyi ağı yaratmak olarak belirlenen Santiago de Compostela Rotası boyunca tarihi ve dini özellikler barındıran yaklaşık 1800 yapı bulunmaktadır. Günümüzde hala milyonlarca hacının Santiago de Compostela’ya ulaşmak amacıyla yürüdüğü bu kültürel rota, orta çağda İber Yarımadası ve Avrupa’nın geri kalan bölümü arasında gerçekleşen dini ve kültürel alışveriş açısından çok önemli bir rol oynamıştır. Bu özellikleri dolayısıyla 1993 yılında UNESCO Dünya Mirası Listesi’ne giren Santiago de Compostela Rotası, o tarihten bu yana Hristiyanlık inancının en önemli tanıklarından biri olarak kabul edilmektedir³.

Don Kişot Yolu: Ünlü roman kahramanı Don Kişot’un izlediği tarihi yol ve patikaların birbirlerine bağlanması ile 1979 yılında Heinz Mariacher’in katkısıyla oluşturulan Don Kişot Rotası, İspanya’nın merkezinde yer alan Castilla-La Mancha düzlüğünde yer almakta ve 148 İspanya kenti boyunca devam etmektedir (Fotoğraf 6). Toledo’dan başlayıp Castilla-La Mancha’nın kuzey ucunda bulunan zengin Roma peyzajı ile son bulan bu tarihi rota yaklaşık 2000 km uzunluğunda olup Avrupa’nın en uzun turistik rotasıdır. Farklı yaş ve özellikteki turistlere hitap edebilmesi amacıyla çeşitli zorluk derecelerine göre 56 farklı etaba bölünmüş ve tüm etapları açıklayıcı bir şekilde işaretlenmiştir. Don Kişot Rotası; tanık olduğu tarihi değerler, köylerdeki yel değirmenleri, müzeler, Don Kişot’un maceralarını kaleme alan yazar olan Miguel de Cervantes’in

karakteri yarattığı ilk yer olan hapishane gibi fiziksel elemanlar ve yol boyunca gerçekleştirilmeye devam edilen hayvancılık aktiviteleri ile Avrupa Konseyi tarafından 2007 yılında “Avrupa Kültür Rotası” ilan edilmiştir⁴.

İpek Yolu: İpek Yolu, Çin’den başlayıp Anadolu’ya gelen, Anadolu’dan ise Avrupa’ya kadar uzanan yaklaşık 6000 km’lik bir ticaret güzergâhı olup, geçmişte var olmuş çok sayıda uygarlığın temel ekonomik geçim kaynağı olarak bilinmektedir (Fotoğraf 7). Tarihte geçtiği farklı coğrafyalar arasında porselen, değerli taşlar ve kağıt gibi ticari malların taşınması için oluşturulan bu güçlü bağlantının ismi, üzerinde taşımacılığı en sık yapılan ipekten gelmektedir. Zaman içerisinde, bahsedilen ticari ve ekonomik işlevinin haricinde kıtalar arasındaki kültür, din, dil, ırk, düşünce, bilim, teknik ve sanat alışverişine de imkân tanıyan İpek Yolu, tanıklık ettiği bölgelerde yaşayan kültürlerin izlerini taşımakta ve bu doğrultuda da çok zengin bir kültürel çeşitliliğe ev sahipliği yapmaktadır. Bugün, geçmişin izlerinin o dönem için taşımacılıkta kullanılan en önemli araç olan develer üzerinde yol alınarak hatırlanabildiği turistik öneme sahip bir kültürel rotaya dönüşen İpek Yolu boyunca karşılaşılan çoğu kültürel öge restore edilmiş ve koruma altına alınmıştır⁵.

Semmering Demiryolu: Dağlık, yapılaşma koşullarının oldukça zor olduğu bir Avusturya coğrafyasında inşa edilen ve Avrupa’nın ilk tren yolu olma özelliğine sahip Semmering Demiryolu’nun yapımı 1848-1854 yılları arasında Carl von Ghega öncülüğünde tamamlanmıştır (Fotoğraf 11). Etkileyici bir doğal peyzajdan geçerek toplamda 41 km yol alan Semmering Demiryolu kültürel rotası boyunca 14 tünel, 16 viyadük, 100’den fazla köprü ve 11 adet küçük metal köprü bulunmaktadır. Dolayısıyla, arazi koşulları da dikkate alındığında tren yolu yapımı sürecinde yeni bir teknik bakış açısı geliştirilmiş olduğundan, Semmering Demiryolu 1998 yılında UNESCO Dünya Mirası Listesi’ne girme hakkına sahip olmuştur. Günümüzde, bizlere teknoloji ve doğanın iç içe geçtiği bir bütünü hakkıyla sunan Semmering Demiryolu kültürel rotası, bulunduğu alanı turizme açmış ve çevresinde çok sayıda konaklama hizmetini de beraberinde getirmiştir⁶.

3 Detaylı bilgi için bakınız: <http://www.santiago-compostela.net/>

4 Detaylı bilgi için bakınız: <http://www.donquijote.org/culture/spain/places/routes/don-quixote-route.asp>

5 Detaylı bilgi için bakınız: <http://www.silkroadproject.org/>

6 Detaylı bilgi için bakınız: <http://www.eurail.com/trains-europe/scenic-trains/semmering-line>

Türkiye'den Kültürel Rota Örnekleri:⁷

Likya Yolu: Muğla'dan başlayarak Antalya'ya kadar deniz boyunca uzanan Akdeniz kentlerini kapsayan, tarihte Likya olarak adlandırılan bölgede yer alan yollardan oluşturulmuş bir kültürel rota olan Likya Yolu, dünyanın en önemli uzun mesafe yürüyüş yollarından biri olarak kabul edilmektedir (Fotoğraf 9). 1999 yılında doğa yürüyüşçüsü Kate Clow tarafından Türkiye kültür turizmine kazandırılan bu kültürel rota, yaklaşık 510 km uzunluğundadır. Doğanın ve tarihin izlerini taşıyan Likya Yolu parkuru boyunca Antiphellos, Lepton, Limyra, Simena ve Myra gibi çok sayıda antik kentler ile karşılaşmaktadır. Tamamı yürüyüşçüler için işaretlenmiş ve bu sayede turistler için keşfetmenin kolaylaştırıldığı Likya Yolu'nda son üç yıldır alternatif bir spor aktivitesi olarak "Likya Yolu Ultra Maratonu" düzenlenmektedir. Günde ortalama 20-40 km koşulan, dolayısıyla toplamda 7 gün süren ve bu süreç boyunca kültür rotası sınırları içerisindeki kamplarda konaklanan "Likya Yolu Ultra Maratonu"na yüzlerce yerli ve yabancı gönüllü katılmaktadır.

St. Paul Yolu: Perge Harabelerinden başlayıp Yazılı Kanyon Milli Parkı ile Toros Dağları boyunca devam eden ve Isparta'ya doğru uzanan bir bölgede önemli Roma kentlerinin birbirine bağlayan St. Paul Yolu kültürel rotası, Hristiyanlığın Batı Avrupa'ya yayılmasını sağlamak amacıyla kullanıldığı tarihi St. Paul Yolu

rinden şekillenmiştir (Fotoğraf 10). "St. Paul'un Ayak İzleri" olarak da anılan St. Paul Yolu, Likya Yolu'ndan sonra Türkiye'de bulunan en uzun ikinci kültürel rotadır. Rota üzerinde coğrafi özelliklere göre şekillenmiş köyler ve bu yerleşimlerde bulunan eski taş evler, doğal güzelliklerini koruyan kanyonlar, patikalar ve vadiler ile özellikle de Hristiyanlık tarihi açısından büyük önem taşıyan kilise ve anıtları gözlemlemek mümkündür. Sınırları dâhilinde bulunan tepeler yılın çoğu ayını karla kaplı olarak geçirdiğinden, St. Paul Yolu kültür rotası kış tırmanışına da olanak tanımaktadır.

Evliya Çelebi Yolu: Evliya Çelebi Yolu, ünlü seyyah, yazar ve tarihçisi Evliya Çelebi'nin "Seyahatname" sinde de betimlediği 1671 yılında İstanbul'dan başlayıp Hicaz'daki kutsal topraklarda sonlandığı hac yolculuğunun güzergâhını yeniden canlandırmayı amaçlayan bir kültürel rotadır (Fotoğraf 11). Evliya Çelebi'nin at sırtında gerçekleştirmesiyle hafızalarda kalan bu uzun yolculuğu, günümüzde Türkiye'nin en uzun mesafe atlı gezi yolu olan Evliya Çelebi Yolu'nun oluşturulmasına vesile olmuştur. Batı Anadolu boyunca çoğu kırsal doku halinde karşımıza çıkan yerleşimler ve doğal zenginlikler arasında can bulan bu kültürel rota, günümüzde sürdürülebilir turizm yoluyla çevresindeki yerleşimlerin ekonomik refahını yükseltmekle ve özellikle kaybolmakta olan binicilik geleneğini hem yerli halka hem de gelen misafirlere tanıtmakla görevlendirilmiştir.



Fotoğraf 5: "Santiago de Compostela Yolu" (<http://johnniwalker-santiago.blogspot.com/>)



Fotoğraf 6: "Don Kişot Rotası" (<http://www.easyvoyage.co.uk/spain/the-don-quixote-route-4123>)



Fotoğraf 7: "İpek Yolu" (<http://blog.benetton.com/blog/a-trip-on-the-silk-road/>)



Fotoğraf 8: "Semmering Demiryolu" (<http://workbreaktravel.com/austria-in-unesco/>)



Fotoğraf 9: "Likya Yolu" (<http://culture-routesinturkey.com/c/lycian-way/>)



Fotoğraf 10: "St. Paul Yolu" (<http://www.getyourguide.com/antalya-1172/from-antalya-saint-paul-trail-11-day>)



Fotoğraf 11: "Evliya Çelebi Yolu" (<http://www.todaysaman.com/news-261013-evliya-celebi-way>)



Fotoğraf 12: "Frig Yolu" (<http://www.frigyolu.com/frigyolu-14>)

7 Detaylı bilgi için bakınız: <http://cultureroutesinturkey.com/c/>

Frig Yolu: Ziyaretçilerini sadece tarihi ve doğal güzellikleri ile değil, birbirinden lezzetli yerel tatları ile de buluşturan Frig Yolu, günümüzde Ankara, Afyonkarahisar, Eskişehir ve Kütahya illeri arasında kalan, geçmişte ise Frigya olarak adlandırılan uygarlığın hüküm sürdüğü bölgede yer almaktadır (Fotoğraf 12). Frig Yolu kültürel rota projesi, Frigya Kültürel Mirasını Koruma ve Kalkınma Birliği tarafından desteklenmiş, bu kapsamda ziyaretçilerin bilinçli ve güvenli bir şekilde yürümelerini sağlamak amacıyla uluslararası standartlarda işaretlenmiştir. Friglerin antik yürüyüş yollarını, tarihi eserlerini ve alanda bulunan peri bacaları gibi jeolojik, coğrafi ve doğal güzelliklerin bütünü tek bir yürüyüş ve bisiklet parkuru altında sunan Frig Yolu kültürel rotasının alternatif ve bağlantı yollarla birlikte uzunluğu yaklaşık 500 km'yi bulmaktadır.

Sonuç:

Tarihi yollar kendilerini var eden medeniyetlerin ve bu medeniyetler tarafından oluşturulup geçmişten aktarılan zengin kültürel birikimlerin tarihi belgeleridir.

Örneklendirmelerde de altı çizildiği gibi sahip oldukları değerler bütününden hareketle kültürel rotalara dönüştürülerek bugüne yansıtılmış tarihi yollar, farklı şekillerde yorumlanmış ve ziyaretçilere sunulmuştur. Bu sayede, süreklilik, estetik ve sanatsal, eğitim, belge, işlev, sembolik, sosyal ve/veya ekonomi değerleri ile yeniden yorumlanan tarihi yollar, oldukça uzun yıllardan itibaren dünya genelinde ve daha yakın tarihlerden bu yana ülkemizde tarihin izlerini yeniden canlandırarak buldukları bölgelerdeki genel yaşam kalitesini artırıcı etkenler olmuşlardır.

Unutulmamalıdır ki, alanların kimliğini belirleyici öğelerin başında yaşanmışlıkları yansıtan tarihi yollar ve çevrelerinde onlarla ilişki içerisinde olan kültürel miras elemanları gelmektedir. Dolayısıyla, bu gibi tarihi yollar geçmişle gelecek arasındaki aracılıkları, doğaya olan katkıları, sosyal yaşama konu olmuş anıları açısından oldukça değerli birer fırsat olarak görülmeli, yok olmalarının önüne geçilmek için tehditlerinden arındırılıp birlikte anlam kazandıkları kültürel değerler bütünü ile korunmalı, geliştirilmeli ve yaşatılmalıdır.

OLGU
ÇALIŞKAN

Dr., ODTÜ Öğretim Üyesi

GÖREMEDİĞİN
KENTİN
İMGELENEMEYEN
KİMLİĞİ*

Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek'in katli kavşakları konusunda görüşümün sorulması sonrasında Ankara'nın uzun süredir tartıştığı sorun üzerine bildik muhalif duruşu yeniden dillendirmenin korkusunu yaşıyordum ki birden geçtiğimiz Nisan ayında bir İngiliz plancı ile gerçekleştirdiğim diyalog aklıma geldi. Londra'da Terry Farrel & Partners mimarlık bürosunda bir grup genç kentsel tasarım öğrencisine yapılan bir dizi proje sunuşundan sonra gerçekleşen diyalogda, kentin en yoğun trafik düğüm noktalarından biri olan St. Giles Circus'ta uygulanması önerilen paylaşımlı yol yüzeyi (shared space) projesini sordum: "Neden buna benzer birçok durumda tercih edilemeyen katli kavşak seçeneğini düşünmediniz?" Aldığım yanıt çok açıktı: "Birincisi estetik değil, 1960'lardaki uygulamalardan sonra Londra halkı benimsemedi. İkincisi, kentin trafik sorunu için çözüm değil; başka noktalarda aşırı birikimlere neden oluyor. Ve son olarak yüksek maliyetli.." Türk planlama camiasının yıllardır öne sürdüğü argümanı bir de İngiltere referansı ile meşrulaştırma niyetinde değilim. Ancak, olgunun işlevsel ve bırakalım; konunun maliyet boyutunun kamu yararı açısından bir emperyal başkent için taşıdığı anlamı (kimse alınmasın) gelişmekte olan bir yarı-çevre ülke başkenti için taşıyor oluşu utanılacak bir durumdur. Bu duruma neden olan siyasal irade tarih içinde büyük bir sorumluluğa sahiptir. Nitekim halkın akçal birikiminin, yüksek maliyetli ve geri dönüşü olanaksız altyapı yatırımları ile hem de planı olmayan keyfi bir süreçle "işletimi", herhangi bir çağdaş ülkede kamusal suç niteliğindedir.

Ne yazık ki kısa zaman aralıklarında farklı tipte, yoğun ve yıkıcı süreçleri (apartmanlaşma, gecekondu islahları, TOKİleşme) yaşamış/ yaşamak zorunda kalmış bir toplum, kentsel altyapıya yönelik bu denli radikal şehircilik operasyonlarını kolay kanıksayabiliyor ve hatta benimliyor. M. Gökçek'in bu süreci ciddi bir pasif halk desteği ile yürüttüğü gözlerden kaçmamalıdır. Bu desteğin nedeni, bugüne kadar (toplam 80'e yakın katli kavşak ve üstgeçit ile) yapılan müdahalenin ölçeği nedeniyle ilk etapta mevcut trafik akışında yaşanan kaçınılmaz iyileşmedir ("Fena mı oldu, adam trafiği rahatlatıldı" ile ifadesini bulan anlayış). Sürekli büyüyen bir bünyede arazi kullanımı, merkezler kademelenmesi ve ulaşım birlikteliğinden uzak, salt kapasite artırımına dayalı bir yaklaşımın ilkeliliği bir yana; uzun vadede sistemin tıkanarak çuvallaması sonrasında geriye kalanın; toplu taşıma ayrılması gerekirken "yola saçılan" kamu kaynakları, dönüştürülmesi olanaksız dev köstebek yuvaları ve bunun hesabını kamuoyuna vermeden gitmiş bir siyasal iktidar olacağı öngörüsü bir kehanet olmasa gerek. Ankara ve İstanbul'daki "öncü" örneklerini görerek kendi kentlerinde olur olmaz noktalarda uygulayan diğer Anadolu belediyelerinin yarattığı katli kavşak tipolojisini; kentsel mekan üzerindeki tahrip düzeyi, artırdığı trafik kazaları ya da beslediği karayolu bağımlı kentleşme biçimi (yayınım) sorunları çerçevesinde ele almak olanaklı. Ancak bu noktada sorunun başka bir boyutuna vurgu yapmak niyetindeyim: kentin kimliği ve imgelemi.

Kent yazınında sıkça kullanılan (bir yönüyle ezber haline gelen) kimlik kavramı, kentlerin temel üretim biçimleri

* Bu yazı 15 Eylül 2009 tarihinde Yeni Mimar dergisinin 77 sayısında aynı isimle yayımlanmıştır.



En büyük zorluk, spesifik olmayan sorunlarda yer alır. (Kartpostal, 2007)

(sanayi kenti, kültür kenti vb.) gibi işlevsel kategorilerle tanımlanmasının yanı sıra, fiziksel biçim kategorileri (kentin üst biçimi, dokusu ve dizini) ile de algısal düzeyde anlam kazanır.

Kentin fiziksel varlığını ve kompozisyon düzenini farklı açı, uzaklık ve hız dilimlerinde sürekli olarak algılayan birey, algılanan yapıyı zihninde karmaşık bir soyutlama süreciyle yeniden inşa eder ve kentin imgelemine ortaya çıkarır. Duyusal olarak algıladığımız nesnenin zihinsel yansımaları ve bilişsel izi olarak tanımlayabileceğimiz imgelem için en uygun düzeyde veri akışı gerekir. Yinelemelerle süreklilik kazanan imgelem, bakan göz için belirli bir anlam oluşturmada temeldir. Bu anlam, benzer bilişsel yapıya sahip bireyler için ortak bir karaktere sahiptir. Mekanın kolektif düzeyde anlamlandırılabilir oluşu, kentsel kimliğin inşası için ön koşuldur. Dolayısıyla kentin kimliğinin ortaya çıkışında,duyu biçimleri arasında (Eski Yunanca'da "görmek" ve "bilmek" terimleri arasındaki eşdeğerliliği anımsayarak) doğrudanlık ve süreklilik içeren görme, bu niteliğiyle imgelem yaratmada temel bir işleve sahiptir. İmge ve anlam yaratmada bilişsel başarımı (performans) üst düzeyde tutan, duyusal veri akışının sürekliliğidir. Farklılık içermeyen bir süreklilik yanimonotonluk, düzenli aralıklara sahip olmadığından imgelem yaratma süreci sekteye uğrar. Aynı şekilde veri akışındaki ritmik olmayan düzensiz kesintiler, bozulmalar daimgelemi zora sokar. Çünkü, soyutlayacağınız, dolayısıyla imge yaratabileceğiniz düzende bir görsel veriye sahip değilsinizdir. Bu veriyi kenti algılayan insana sunan da kentin örüntüsü ve mekan dizinidir. Birçoğunun hala "kuşlar için geometri arayışı" olarak gördüğü kentsel tasarım disiplinin temel olarak denetlediği ve kurgusunu yaptığı, anlık olarak algılayamadığımız ama belli bir hareket bütününde derin ve dolaylı olarak farkındalık yarattığımız bu örüntü bütünü, kentsel dokudur. Kenti oluşturan ve Bay Lynch'in beş başlık altında topladığı kentsel elemanlar (izler, nirengiler, alanlar, kıyılar ve

odaklar) bu örüntü üzerine yerleştiği andan itibaren kent imgesi algılanmaya hazır bir veri dizini sunar. Söz konusu elemanları bir bütününde ilişkilendirmemizin altyapısı, kentin öncül hareket kanallarıdır. Metropolitenleşme sürecini yaşamış ve belirli bir ölçek düzeyini aşan kentler için kentsel imge oluşturmada en etkin öge, hareket algıdır. Bu nedenle kentin yol ağı, yalnızca ulaşım anlamında değil, yüksek hareket yetisine sahip (otomobil sahipliği ve kullanım düzeyi yüksek) toplumlar için algı düzeyde kritik bir öneme sahiptir.

En uç örneği başkentte yaşanmak üzere birçok büyük kentimizde uygulamaya konan hız temelli ulaşım operasyonlarının alt üst ettiği şey, kente kimlik veren, var olan görsel algı örüntüleridir. Ankara üzerine yapmış olduğumuz çalışmada, altgeçitlerle yeniden inşa edilen koridorlarda artan ortalama hızla birlikte sürücü önbakı konisinde ve yanal bakı derinliklerinde önemli düşüşler yaşandığı görülüyor. Tüneler nedeniyle bakı aralıkları düzensizleşmiş, ortadan kaldırılan yüzey kavşakları ile temel kentsel elemanlardan olan "düşümler" geçersiz kılınmış. Kentin tarihi eksenleri üzerine yoğunlaşan bu operasyonlar, kentsel imgede büyük öneme sahip nirengi niteliğindeki birçok yapıyı ve mekanı, hareketli gözden gizledi. Söz konusu teknik düzenlemenin ideolojik motivasyonu olan bir estetik operasyon olduğu savı, bu anlamda çok da spekülasyon görünmüyor. Kent yüzeyinde derin yarılmaları neden olan hız kanalları, eskiden karşılıklı yoğun geçişkenliği olan farklı bölgeleri yalıtıyor ve kent bütünündeki yüzey algısında ciddi kopukluklara neden oluyor. Üst ölçekte geçişkenliği artırılan kentsel doku,okunabilirliğini yitirmiştir. Çünkü okuyan göz, metni görmeden hızla "ulaşmaktadır". Farklı işlevlerle yeni vizyonlar atadığımız kenti, kimlik sahibi yapabilmek için onu öncelikle görmek gerekliliğini kavradığımızda artık görmek için çok da fazla değer olmayabilir karşımızda.

Yararlanılan kaynaklar

- Arnheim, R., 1997 (1969) Visual Thinking, University of California Press: Berkeley
- Çalışkan, O., MOTIONSCAPE: The Image of Space in Motion, Journal of Architectural and Planning Research,
- Lynch, K., 1997 (1960) The Image of the City, The MIT Press: Cambridge

ŞPO ÖĞRENCİ

Irmak Yavuz,
ODTÜ 3. Sınıf

YOL
SEYAHAT
ŞEHİR

Konumuz yol, bir yerden başka bir yere gitmemizi sağlayan çizgi, x ile y arasındaki doğru, başlayan ve biten, bazen uzun bazen kısa.. Bunlar yolu düşündüğümüzde aklımıza ilk gelen tanımlar. Fakat mühendisliğe olduğu kadar fotoğraf, edebiyata, sanata konu olmuş daha derin anlamlar çıkarabileceğimiz bir olgu.

Hayatımızın çoğu yollarla kesişen zaman dilimlerinden oluşuyor, yürüyoruz, koşuyoruz, bisiklete biniyoruz, müzik dinliyoruz, duruyoruz, oturuyoruz, bazen otobüste bazen yürüyerek, varıyoruz. Ölçek değiştiçe deneyimler de değişiyor. Bazen yol mahallemizde çift kale kurup maç yaptığımız bir oyun alanına dönüşürken bazen kitap okurken uyuyakaldığımız, uyandıığımızda manzarayı seyrederken düşüncelere daldığımız bir yolculuk olabiliyor. Sait Faik'in dediği gibi 'Seyahatler çekiyor içimiz' bazen günlerin rutininden bazense işlerin yoğunluğundan bıkkıldığında. Varmak için değil, sadece hareket halinde olmak olduğu için insanoğlunun doğası. Birer yolcuya dönüşüyoruz. Yürürken. Arabada. Otobüste. Kaldırımlar yürürken kendimizle konuştuğumuz ve etrafı keşfettiğimiz mekanlar oluyor. Şeritler takip ederken kafamıza takılan bir sorunun çözümünü bulduğumuz yerlere dönüşüyor yollar. Gerçek yolcuya dönüşüyoruz. Çünkü Baudelaire'in dediği gibi "Gerçek yolcular gitmek için giderler, yürekleri balonlar gibidir, niçin olduğunu bilmeden giderler."

Kim olduğumuzdan bağımsız olarak ele alındığında bile çok boyutlu, çok derin bu olgu olan yol, plancı kimliğimiz eklendiğinde yönlendirebileceğimiz bir araca dönüşüyor. Planda sadece iki boyutlu bir çizgiden oluşan bu olgu, üç boyutlu yaşamda mekanlar arası içi boş bir bağlantıdan ziyade kendi başına anlam kazanıyor, mekan oluyor. Aldığımız planlama eğitiminde yolların insandan bağımsız insana karşı değil, insan için planlanması gerektiğini görüyoruz. Varışın öneminden ziyade yolda geçen süreci birer yolculuğa dönüştürmenin önemine inanıyoruz. Fakat bunları var olan dinamiği yok etmeden ve büyük bir uzlaşma içinde yapmamız gerekiyor.



Fotoğraf: Ceren Tosun

Günümüzde kent içinde, konut alanlarında yayalar ile ilişkisizleştirilmiş, yolculuktan bağımsız olarak yayaların önüne tırmanması veya dolanması gereken engellerle bezenmiş planlama ilkeleriyle ilişkisi olmayan yollar planlanıyor. İnsanı yaya olmaktan ve toplu taşıma kullanan bireylerden çok özel araç kullanan sürücüler olmaya teşvik eden, ne kadar çok ne kadar geniş olursa olsun 'her yolun kendi trafiğini yarattığı' politikalar ve sistemlerde yolculuklar gündelik hayatın kaçınılmaz işkencelerine dönüşüyor. Sadece seyahatin, hareket halinde olmanın verdiği huzur ya da en temel anlamıyla buna sahip olma hakkı yok oluyor. Kentler hayatımızı kolaylaştırma düşüncesiyle yola çıkılmış olsa da, yollarında sıkıldığımız, bunaldığımız, öfkelendiğimiz, umutsuzluğa kapıldığımız alanlar dönüşüyor.

Emre Söylemez
Gazi Üniversitesi - 1. Sınıf

LAST TRAIN HOME



Çarpıcı bir gerçeği belgesel yoluyla dile getiren bu film, çok kalabalık bir tren istasyonu görüntüsüyle ve “Çin’de toplam 130 milyon göçmen işçi bulunuyor. Onlar yıl içinde sadece Bahar Bayramı için memleketlerine dönüyor. Bu, dünyadaki en büyük insan göçüdür.” bilgisini vererek başlar. Film tüm dünyayı ilgilendiren bir sorun olan ulaşımın, işçiler ve onların yaşamlarına etkisini anlatır.

Last Train Home, 2009 Amsterdam Uluslararası Belgesel Film Festivali’nde (IDFA) en iyi belgesel film olarak seçilerek, IDFA Ödülü’nü kazanmıştır. Film, yoğun nüfusun kentleşmedeki önemini ve modern yaşamın ardındaki gerçekliği gösteriyor. Yönetmen Fan Lixin bu belgesel için Çinli işçilerin arasına girerek onlarla 3 yıl geçirmiş ve bu yolculuğu onların gözünden anlatmıştır.

Last Train Home, köyde yaşayan ailelerin büyük kentlerde iş bulup geride bıraktıkları çocuklarına daha iyi bir gelecek sağlamak için katlandıkları zorlukları anlatıyor. Kente çalışmaya giden işçilerin sadece bahar tatillerinde aileleriyle birlikte olmak için tren yolculuğunu gerçekleştirebilme çabalarını gösteriyor.

Filmin çarpıcı yanlarından biri olan bu 'göç' zamanından bazı görüntüler Çinin demografik yapısına dikkat çekiyor. Günler bazen haftalar süren yolculuğun ciddiyetini bu sahnelerdeki kargaşadan, düzeni sağlamak için polis hatta askerlerin de devreye girmesinden anlayabiliyoruz. İşçilerin yıl boyunca sohbetleri, etkinlikleri, amaçları bu yolculuk için bilet bulabilme ve bahar tatillerini aileleri ile birlikte geçirebilme üzerinedir.

Dönemsel zorluklar ailelerin birbirlerinden ayrı kalması ve çocukların sağlıklı bir hayatı olmayışına neden olur. Bu durum çocuklarının geleceği için çaba harcayan ebeveynlerin başarısızlığıyla sonuçlanır.

Filmde vurgulanmak istenen bir diğer konu ise, hem giderek artan nüfusun kentleşmeye olumsuz etkisi hem de oluşan kentleşmenin bu nüfusa olumsuz etkisidir. Film bunu işçilerin herhangi bir rekreasyon alanı olmayışı, işçilerin iş yerlerinde yatıp kalkması ve çocukların fabrikalarda makinaların arasında, çalışma masalarının üstelerinde uyumalarıyla göstermiştir.

Sanayi devriminin 19.yüzyıldaki etkisinin 2007 yılında dahi görülmesinin, kırdan yaşayan insanların kentteki işçi nüfusuna dönüşmesi izleyiciler için kentleşmenin olumsuz yanını ve kentlerin artan nüfusa göre yetersizliğinin farkındalığını sağlamaktadır.

Pelin Kılıç
Gazi Üniversitesi - 4. Sınıf

ALICE IN THE CITIES

Alice In The Cities, yeni Alman sinemasının öncü yönetmenlerinden olan Wim Wenders'ın yol üçlemesi olarak anılan bir dizi filmin ilkidir. Siyah beyaz çekilmiş bu yol filmi kentlerin hüznünü ve başrol oyuncusunun iç dünyasını daha çok ortaya çıkarmaktadır.

Wim Wenders'in "çok gerçekçi bir masal" olarak tanımladığı "Alis Kentlerde" filminde, röportaj yapmak için gittiği ABD'de herşeyi yabancı ve itici bularak bir kimlik bunalımına giren ve amaçsızca turlayan Alman gazeteci Philip 'in ülkesine geri dönmeye karar vermesi, havaalanında karşılaştığı umutsuz bir kadının küçük kızı Alice'i kendisine emanet etmesiyle de yaşamının akışının tamamiyle değişmesi anlatılır.

Gazeteci Philip Wintter Amerikan arabasıyla gece gündüz Amerikan kentlerinde ve kırsal bölgelerinde seyahat eder, yol üstündeki bulunduğu motellerde geceler. Sürekli olarak yanında taşıdığı polaroid makinesiyle Amerikanın manzaralarını fotoğraflar ancak bir türlü yazısını yazamaz. İçinde bulunduğu gürültülü, karmaşık ve makineleşmiş Amerikan yaşam tarzı ona tamamen yabancısıdır. Bu durum sürekli yolculuk halinde bulunmasına sebep olmuştur. Çünkü Philip yolculuk sırasında hiçbir yere ait olmadığını hissetmektedir.

Filmin ilk sahnelerinde Philip'in arabasından odaklanılmış sabit bir plan görüyoruz ve bu plan Philip'in yolculuklarının izlerini bize yansıtmaktadır.Yol, yol kenarındaki izler, direkler, ilan panoları, evler, çitler, bahçeler, hareket halinde olan yada olmayan herşey bu planın içerisinde yansıtılmaktadır. Bu yolculuk sırasında Wim Wenders'ın kamerası bize, 1974 yılının amerikan kentlerinin konut tipolojilerini anlatacak görsel kanıt niteliğindedir. Aynı zamanda bu sahnede Philip'in kendi iç dünyasını yansıtan, iç hesaplaşmalarının anlatıldığı ve aslında neden o yolculukta olduğunu ispatını ortaya koyan konuşmaları yer almaktadır. Bu sırada Philip polaroid makinesiyle bir benzin istasyonunun fotoğrafını çeker , film üzerinde görüntü oluşmaya başladığı sırada fotoğrafa bakıp " Asla gördüğünü yansıtmıyorlar" der. Bu ifade film boyunca Philip'in ikileme olduğu temel sorunun, fotoğrafların asla gerçeği yansıtmayacağını ancak gerçeği sürekli arayacağı durumunu yansıtmaktadır.



Sonrasında Philip'in motel odasına yerleşerek televizyonda klasik amerikan filmi izlerken filmin reklamlar ile kesilmesi ile çığına dönüp televizyonu fırlatması Philip'in sisteme karşı koyan yolculuğa çıkma isteğinin kanıtı niteliğindedir. Aynı tavır Philip in Alice'in annesi Lica ile kaldığı motelde söylediği " amerikan televizyonlarının en zalim yönü her ne kadar bu da oldukça kötü olsa da herşeyi reklamlarla kesmesi değil, önünde sonunda bütün programların reklama dönüştürmesi" sözü bu durumu güçlendiren bir kanıttır. Bu durum sadece tüketmeye odaklanmış sevgisiz ve iletişimsiz amerikan yaşam tarzına karşı koyduğu tavrı ifade etmektedir.

Kimliğini yitiren, dünya ile bağlantısını kaybeden Philip halen varolduğunun kanıtına ihtiyaç duymaktadır. Bunu kanıtlama biçimi olarak yolculuk sırasında çektiği fotoğrafları ve sürekli zihninde beliren hikayeyi seçiyor. Ancak varlığını kanıtlamaktaki temel isteği aynı zamanda gördüklerinin gerçekten görüp görmediğini kanıtlama isteğiyle benzerdir ve tabi çektiği fotoğraflar asla gerçeğin yerini tutmayacaktır.

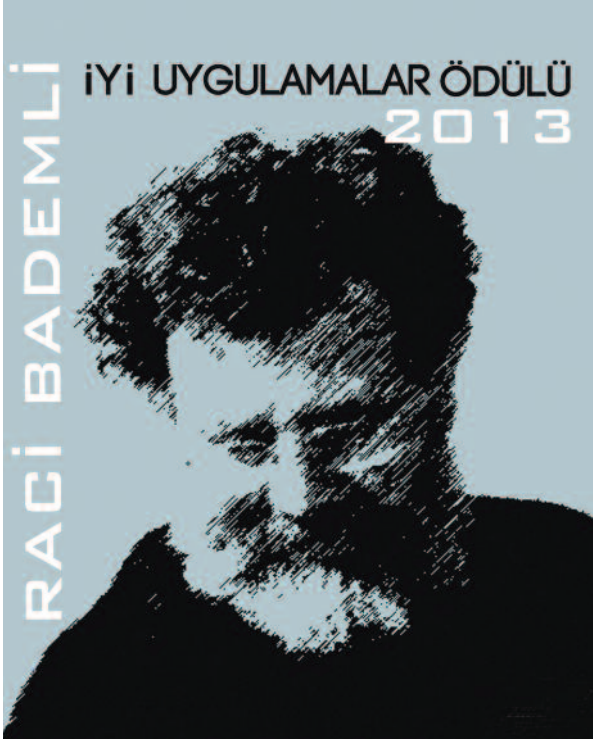
Herşeyden bıkan ve umudunu yitiren Philip arabasını satar ve gazetesinin irtibat bürosunun bulunduğu New York'a gelir. Kendisinden istenen röportajı yazamamıştır, röportajın yerine vermeye kalktığı polaroid fotoğrafları da büro şefi reddeder. Bunun üzerine bu tüketim toplumunda bir işi kalmadığını düşünen Philip Münih'e dönmek üzere havaalanına gelir. Havaalanında tanıştığı Lisa adında alman bir kadın ve onun 9 yaşındaki kızı Alice, Philip' in hayatının akışını değiştirecek insanlardır. Havaalanında grev nedeniyle Almanya'ya uçuş olmadığını öğrenir ve sadece Amsterdam' a gidecek uçaktan yer ayırttırabilirler. Philip o gece kendi kız arkadaşı tarafından terkedilince de Lisa ve Alice ile onların otel odasında kalır. Ertesi gün Lisa kızını Philip'e emanet ettiğini yazan bir not bırakarak ortadan kaybolur. Sözde bir gün sonra onları Amsterdam'da karşılayacaktır.

Philip ve Alice aynı uçakla Amsterdam'a gelirler ama Lisa orada değildir. Böylece ikilinin günler boyu sürecek zoraki beraberlikleri de başlamış olur. Philip Alice'i tek akrabası olan büyükannesine götürecektir ama ellerinde büyükannenin evinin bir fotoğrafı dışında açık bir adresi yoktur. Alice çok daha küçük bir yaşta bu evde kalmıştır ve evi hayal meyal hatırlamaktadır. Şehrin adını hatta büyükannesinin soyadını bile tam olarak hatırlayamaz. Böylece Alice ve Philip büyükannenin evinin fotoğrafı ile 1970 lerin Almanyasında büyük bir gezintiye çıkarlar.

Bu yolculuk sırasında zaman içerisinde Philip ve Alice' in aralarında sıcak bir dostluk gelişir. Yalnızlığın ve çaresizliğin birbirine yaklaştırdığı bu iki insan otomobil ve trenlerle günler boyunca büyükanneyi arayacaklardır. Aslında yolculuk ve aradıkları ev bir simgedir, asıl aradıkları sevgidir. Alice ve Philip' in tren ve otomobille yolculukları sırasında Amerika'da New York, Hollanda'da Amsterdam ve Batı Almanya'daki Wuppertal, Essen, Duisburg, Oberhausen ve Gelsenkirchen kentlerinin 1970 lerdeki hallerini izleyebiliyoruz. Bu nedenle film 40 yıl öncesinin kentlerini keşfetmemizi sağlayan belge niteliği de taşımaktadır.

Planlama eğitimi görmekte olan, öğrenci komisyonuna katılmak ya da bültene katkıda bulunmak isteyen öğrenciler aşağıdaki mail adresleri aracılığıyla bize ulaşabilir.

spo@spo.org.tr
duygu.cihanger@gmail.com

GENEL
MERKEZTMMOB ŞPO
RACİ BADEMLİ İYİ
UYGULAMALAR ÖDÜLÜ-
2013 YARIŞMASI SONUÇLANDI

TMMOB Şehir Plancıları Odası Raci Bademli İyi Uygulamalar Ödülü-2013 Yarışması'na son teslim tarihi olan 30.09.2013 tarihine kadar 17 proje ile başvuruda bulunulmuştur. 04.10.2013 tarihinde TMMOB Şehir Plancıları Odası Genel Merkezinde toplanan Yarışma Jürisi tarafından, yapılan değerlendirmeler sonucunda; 3 katılımcıya, eşdeğer "iyi uygulamalar ödülü", 3 katılımcıya, eşdeğer "iyi uygulamalar özendirme ödülü" verilmesi kararlaştırılırken, 1 katılımcıya da jüri kararıyla "kamusal hizmet sunumunda yenilikçi ve yaratıcı uygulamalar özel ödülü" verilmesi kararlaştırılmıştır. (raci yarışma-afişi_resim eklenecek)

Bu kapsamda, Jüri tarafından yapılan değerlendirmeler sonucunda;

ODTÜ Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Stüdyosu adına **Prof. Dr. Baykan Günay**'a "O.D.T.Ü. K.K.T.C. Yerleşkesi Tasarım Projesi" ile,

Kadıköy Belediyesi'ne; "Yel Değirmeni Yenileme Projesi" ile,

Selçuk Belediyesi'ne "Selçuk İstasyon Meydanı ve Çevresi Düzenleme Projesi" ile,

2013 Yılı "RACİ BADEMLİ İYİ UYGULAMALAR ÖDÜLÜ" verilmesine,

İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne "İzmir Havagazı Fabrikası Restorasyon Ve Çevre Düzenleme Projesi" ile,

Kadıköy Belediyesi'ne "Tasarım Atölyesi Kadıköy (TAK)" projesi ile,

Antalya Büyükşehir Belediyesi'ne "Kepez Yeniden Yerleşim Projesi" ile,

2013 Yılı "RACİ BADEMLİ İYİ UYGULAMALAR ÖZENDİRME ÖDÜLÜ" verilmesine,

Balıkesir Belediyesi'ne, yarışmaya sunduğu "Yaşlı, Kimsesiz, Engelli Vatandaşlarımızın Evlerinin Temizlenmesi Projesi", "Bayat Ekmek Toplama Kampanyası" ve "İtfaiye Eğitim Sahası ve Gönüllü İtfaiyecilik Projesi" değerlendirilerek, jüri tarafından Raci Bademli İyi Uygulamalar Özendirme Ödülü kapsamında, "**kamusal hizmet sunumunda yenilikçi ve yaratıcı uygulamalar özel ödülü**" verilmesine;

Yarışmada ödül kazanan projelerin plaketlerinin 6-7-8 Kasım 2013 tarihlerinde İzmir'de Dokuz Eylül Üniversitesi DESEM salonlarında düzenlenecek olan 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu programı çerçevesinde verilmesi kararlaştırıldı.

TÜRKİYE PLANLAMA OKULLARI BİRLİĞİ ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ ÖĞRENCİLERİ BİTİRME PROJESİ YARIŞ- MASI 2012-2013 GERÇEKLEŞTİRİLDİ



Şehir ve Bölge Planlama Öğrencileri Bitirme Projesi Yarışması 2012-2013 Jürisi, 30.09.2013 tarihinde TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi'nde gerçekleştirilmiştir. Toplam 14 proje yarışmaya katılmış olup jüri tarafından yapılan değerlendirme sonucu aşağıda kimlik bilgileri

ve proje isimleri yer alan yarışmacılar ödül almaya hak kazanmışlardır.

BİRİNCİLİK ÖDÜLÜ

- 50975 rumuzlu "Başkent Ankara'da Gecekondu Bölgesi: Mamak Sorunsalı / Sosyal Dışlanmanın Engellenmesi Yeni Kentsel dönüşüm Modeli Oluşturma" isimli proje ile katılan **Begüm SAKAR**(Gazi Üniversitesi)

İKİNCİLİK ÖDÜLÜ

- 19735 rumuzlu "Koruma Amaçlı İmar Planı - Kütahya" isimli proje ile katılan **Pelin TATLI** (İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü)

ÜÇÜNCÜLÜK ÖDÜLÜ

- 15935 rumuzlu "Kütahya Germiyan Sokak ve Çevresi Kentsel Koruma Planlaması" isimli proje ile katılan **Cem DEMİR** (İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü)

MANSİYONLAR

- 63975 rumuzlu "Geleneksel Tarihsel Alanlarda Çok Katmanlı Koruma Problemi: Milas (Muğla) Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanı" isimli proje ile katılan **Hatice Ecem DEMİRDEN** (Dokuz Eylül Üniversitesi)
- 73532 rumuzlu "Kütahya Kentsel Koruma Projesi" isimli proje ile katılan **Selda ERDOĞAN**, (İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü)

TMMOB ENGELLİ MÜHENDİS MİMAR VE ŞEHİR PLANCILARI SEMPOZYUMU



TMMOB Engelli Mühendis Mimar ve Şehir Plancıları Sempozyumu 26 Ekim 2013 Cumartesi günü Ankara Çankaya Belediyesi Çağdaş Sanatlar Merkezi'nde düzenlendi.

Odamız Ankara Şube Sekreteri Filiz Hekimoğlu'nda oturum başkanı olarak yer aldığı

sempozyum da Türkiye'de Engelli Politikaları, BM Engelli Hakları Sözleşmesinin Dayandığı Temel İlkeler ve Sözleşmenin Ülkemizdeki Durumu, Engellilerin Tanımlanma Süreci ve Eğitimi, Engellilerin Toplumla Bütünleşme Sorunları, Konut Mimarisinde Evrensel Tasarımın Önemi, Planlama ve Kentsel Tasarım Aracılığı ile Mekanın Engelsiz Kılınması: Sorunlar ve Olanaklar, Engelsiz Kentlerin Önündeki En Büyük Engel / Uygulama Kalitesizliği, Engelliler İçin Konut / Dönüşebilir Konut, Erişilebilirlik: Yapılı Çevre, Ulusal ve Uluslararası Mevzuatlar ile İletişim ve Bilgi Teknolojileri Yönünden İncelenmesi, Engelleri Aşma Yolunda Yerel Yönetim Çalışma Örneği: İzmir, Engelleri Aşma Yolunda Oda Çalışma Örneği : Necdet Eraslan Proje Yarışması / MMO İstanbul Şubesi, Kamusal Alanlarda Ulaşılabilirlik, İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği ve Engellilik, Engelliler İçin / Tasarım ve Analiz Stratejileri Açısından İrdelenmesi, Ulaşım Politikaları / Toplu Taşıma Araçları ve Erişilebilirlik konularının ele alınmıştır. Sempozyumun forum kısmında ise Engelli Mühendis Mimar ve Şehir Plancısı Olmak teması ile sempozyuma katılanlarla görüş alışverişi yapılmıştır.

TMMOB 42. DÖNEM 3. DANIŞMA KURULU TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

TMMOB 42. Dönem 3. Danışma Kurulu toplantısı 21 Eylül 2013 Cumartesi günü İMO Teoman Öztürk toplantı salonunda yapıldı. Toplantının gündemini ağırlıklı olarak Gezi Parkı ile başlayan olaylar ve TMMOB'yi işlevsizleştirmeye, etkisizleştirmeye yönelik yasal düzenlemeler oluşturdu.

KAMULAŞTIRMA BİLİRKİŞİLİĞİ EĞİTİMİ GERÇEKLEŞTİRİLDİ

01.01.2008 tarihinden itibaren kamulaştırma bilirkişiliği, ancak meslek odaları tarafından verilen eğitime katılarak "Kamulaştırma Bilirkişiliği Yetki Belgesi" alanlar tarafından yapılabilmektedir.

Odamız Meslek İçi Sürekli Eğitim Merkezi (MİSEM) bünyesinde yürütülen Kamulaştırma Bilirkişiliği Eğitim Programı 5-6 Ekim tarihlerinde Ankara'da 23 üyenin, 2-3 Kasım 2013 tarihlerinde İstanbul'da 28 üyenin katılımı ile gerçekleştirilmiştir.

Yargı Gündemi

DENİZLİ İLİ FUAR ALANINA AİT PLANLAR YARGIYA TAŞINDI

Denizli Belediye Meclisi'nin 03.06.2011 gün ve 443 sayılı kararı ile onaylanan "Denizli-Merkez-Kayalar Mahallesi'ne ait 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği" Odamız tarafından açılan ve Denizli 1. İdare Mahkemesi'nde 2011-1359 esas no ile devam eden davada söz konusu planların iptal kararı alınmıştır. İptal kararı sonrasında hazırlanan yeni planlar da Odamız tarafından yargıya taşınmıştır.

Denizli Belediye Meclisi'nin 12.06.2013 gün ve 367 sayılı kararı ile onaylanan "Denizli ili, Merkez Kayalar Mahallesi, muhtelif parseller ve çevresine ilişkin 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği" nin yürütülmesinin durdurulmasına ve takiben iptaline karar verilmesi istemiyle Denizli 1. İdare Mahkemesi'nde 13.09.2013 tarihinde yargıya taşınmış olup 2013-867 esas no ile devam etmektedir.

BASINA VE KAMUOYUNA

17 AĞUSTOS'U UNUTMADIK, UNUTMAYACAĞIZ, UNUTTURMAYACAĞIZ...

16.08.2013

Bugünden tam 14 yıl önce, 17 Ağustos 1999 tarihinde tüm Türkiye'yi sarsan depremin yarattığı duyarlılık ne yazık ki geçen zaman içinde yitirildi. İki yıl önce Van'da yaşandığı gibi, zaman zaman ülkemizin farklı bir köşesinde yaşanan yeni bir deprem, yaşanacak yeni acıların varlığını hatırlatsa ve yanlışlarımızı yüzümüze vursa da, başta deprem olmak üzere afetlere karşı sakinlik önlemleri ne yazık ki bugün de alınmıyor.

Ülke genelinde afetlere yönelik önlemlerin hızla yaşama geçirilmesi gerekirken, başta planlama ve yapılaşma alanında gerekli olan kamusal denetimler olmak üzere, alınması gereken önlemlerden hızla uzaklaşıyor. Önlemlerin alınması aşamasında deprem hatırlanmazken, kentsel dönüşüm adıyla sürdürülen projelerin önemli bir bölümü de dahil olmak üzere, deprem korkusunun pazarlama aracı olarak kullanımı ise ne yazık ki sürdürülüyor.

Her ne kadar riskli yapıların yenilenmesine yönelik yasal düzenlemeler yapılmış olsa da, tıpkı 1999 öncesinde olduğu gibi ülke genelinde "Fay Hatları"nın "Pay Hatları"na dönüşümü de sürüyor.

14 yıl da geçmiş olsa da, binlerce yurttaşımız yaşamını yitirmiş olsa da, yapılan hatalardan asla ders alınmıyor. Gölçük Depremi sonrasında, depremzedelerin dile getirdiği "Fay hatlarının pay hatlarına dönüştürülmesi" operasyonları hiç çekinmeden sürdürülüyor. Ankara'da İmrahor Vadisi'nde olduğu gibi, yapılaşma dışı tutulması gereken riskli vadi yamaçları çok katlı yapılaşmalara konu edilebilirken, Yalova'da 14 yıl önce yüzlerce yurttaşımıza mezar olan Hacımehmet Ovası örneğinde olduğu gibi, yaşamı riske atacak kat artışı kararları da acımasızca alınabiliyor.

Popülist yaklaşımların, rant ve paylaşım hesaplarının dayattığı kararlar, bir yandan kentlerimizi daha da yaşanılmaz hale getirirken, diğer yandan kentsel alanda afet riskleri daha da büyüyor.

Afet risklerinin en aza indirilmesinin vazgeçilmez unsurlarından biri olan “sakinim planlaması” Kentleşme Şurası gibi toplantılarda tartışılıp hayata geçirilmez ve sözde kalırken, belediyeler tarafından büyük bölümü “riski yüksek” alanlarda değil, “rantı yüksek” alanlarda sürdürülen “kentsel dönüşüm” uygulamaları tek çözümmüş gibi sunuluyor.

Bir yandan riskli yapıları törenle yıkan ülkemizde, diğer yandan yeni riskli ve sağlıksız kent bölgelerinin oluşumuna göz yumuluyor. Denetimsiz kentleşme ortamının ağır sonuçları ortadayken, rant projelerine karşı takındığı tavır nedeniyle, ne yazık ki meslek odaları da denetim süreçlerinden tümüyle dışlanmaya çalışılıyor.

Ülke genelinde takınılan bu tavrın ve yapılan uygulamaların bir bütün olarak yurttaşlarımızı yaşanacak afetlerden koruması olanaklı olmadığı gibi, yeni 17 Ağustosların gelecekte de yaşanması kaçınılmaz görünüyor.

17 Ağustos 1999 tarihinde yaşanan depremde yaşamını yitiren yurttaşlarımızı bir kez daha özlemle anar ve yakınlarının acısını paylaşırken, yeniden aynı acıların yaşanmaması için, kentleşme süreçlerinde sorumluluğu bulunan tüm kişi ve kurumların aldıkları kararları ve uygulamalarını bir kez daha gözden geçirmesini, rant ve pay hırsından uzak durabilmelerini diliyoruz.

17 Ağustos`u unutmadık, unutmayacağız, unutturmayacağız...

Necati UYAR

TMMOB Şehir Plancıları Odası Genel Başkanı

SAVAŞTAN YANA DEĞİL BARIŞTAN TARAFIZ!

31.08.2013

İnsanlık, tarihi boyunca, korku, acı, şiddet, kan ve gözyaşı dolu onbinlerce savaş yaşadıkten sonra yaşama hakkının en kutsal insan hakkı olduğunu kabul etmiştir. Emperyalist savaşlar, etnisite, soy, sop, mezhep katliamları, geçmiş yüzyıllarda olduğu gibi, günümüzde de kanlı biçimde sürdürülmektedir. Üstelik insanlığın yok edildiği bu savaşlar egemenlik kurmanın ötesinde yeni kaynaklara kavuşmanın ve pazar ilişkileri oluşturmanın yolu haline gelmiştir. Emperyalistlerce “demokrasi götürmek” “insanlık adına cezalandırmak” ..vs. gerekçelerle tanımlansa da, çıkar ilişkilerinin de bir gereği olarak, gerçek niyet egemenlik alanlarının savaşlarla yeniden üretilmesidir.

Bugünden tam 74 yıl önce, 1 Eylül 1939 tarihinde Nazi Alman orduları Polonya`ya saldırarak 20. yüzyılın en kanlı savaşını başlatmıştı. 60 milyon üzerinde insanın ölümüne neden olan bu savaşın başlangıç günü olarak kabul edilen ve Barış Günü ilan edilen 1 Eylül`ün yıldönümünde, Ortadoğu`da yeni bir savaşın çığırtkanlığı yapılmaktadır. Silah tüccarları, petrol ve kan içiciler ellerini ovuşturmaya başlamıştır. İnsanlık tarihinin rotası bir kez daha karanlık ve kanlı sulara doğru yöneltilmektedir.

Biz, kadınlar, erkekler, gençler, yaşlılar olarak hiçbir değer insan yaşamından daha kutsal ve değerli olduğunu kabul etmiyoruz! İçeride ve dışarıda çocuklarımızın ölmesine veya sakat kalmasına neden olabilecek hiçbir savaş benimsemiyoruz! Komşularımızla olan ilişkilerimizde iç çatışmayı besleyen ya da emperyalist bir müdahaleyi kıskırtan politikaları kınıyoruz.

Bizler, giderek şiddet toplumuna dönüşen, ulusal ya da uluslararası sorunlarını dayatma, şiddet ve güç kullanma yoluyla çözmeye çalışan bir ülkede yaşamak istemiyoruz. Etnisite, mezhep, cins ve cinsel yönelim ayrımı gözetmeksizin, bu ülkede yaşayan her bireyin ekonomik refah içinde, sağlıklı ve özgür olduğu, demokratik haklarını sonuna kadar kullanabildiği, mahallesinden bölgesine kadar komşuları ile barış içinde yaşayabildiği bir ülke istiyoruz.

YAŞASIN BARIŞ!

TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu

BU YIL DA DÜNYA KONUT GÜNÜ'NÜ YANLIŞ KARARLAR GÖLGESİNDE KUTLUYORUZ

07.10.2013

Ülkemizde uzun yıllardan bu yana “Dünya Konut Günü” olarak kutlanan Ekim ayının ilk Pazartesi günü Birleşmiş Milletler tarafından “World Habitat Day” olarak ilan edilmiştir.

Birleşmiş Milletler tarafından her yıl "World Habitat Day" olarak kutlanan Ekim ayının ilk Pazartesi günü ülkemizde de "Dünya Konut Günü" adıyla kutlanmaktadır. Bu günün kutlanmasının başlıca amacı; herkesin temel ve eşit haklarından biri olan, sağlıklı ve güvenli bir konutta yaşama hakkına dikkat çekilmesidir. Diğer yandan bu gün, tüm dünyaya kentlerimizin geleceğini biçimlendirmede hepimizin sorumlu olduğunu hatırlatmayı da hedeflemektedir.

Bu yılın kutlama teması "Kentsel Hareketlilik" olarak belirlenmiştir.

Birleşmiş Milletler tarafından her yıl farklı bir tema ile ele alınarak kutlanan "World Habitat Day" için bu yıl tema olarak "Kentsel Hareketlilik" belirlenmiştir. Kentsel yaşamın vazgeçilmez unsurlarından olan kentsel servislere erişimde, kentlerin genişlemesi sürecinde yaşanan sorunlara ve sürdürülebilir çözümlere dikkat çekme arayışı, temanın seçilmesinde belirleyici olmuştur. Birleşmiş Milletler tarafından tema seçimi yapılırken, ulaşılabilir kentlerin, sürdürülebilir ulaşım türlerini desteklemesi gerektiğine de vurgu yapılmış, kentlerde her geçen gün daha fazla insanın özel araç kullanımı yerine, başta raylı sistemler ve otobüsler olmak üzere toplu taşıma araçlarını, bisiklet ve yaya yollarını kullanma yönünde cesaretlendirilmesi gerektiği de belirtilmiştir.

Birleşmiş Milletler tarafından kentsel hareketlilik kavramının yalnızca ulaşım türü çerçevesinde ele alınarak tartışılmaması gerektiği, ilkesel olarak kent planlama kararlarının ve kentsel tasarım uygulamalarının ulaşım altyapısını uzatan kararlara değil, uygun kentsel yoğunluklar yaratılarak insanları ve mekânları kentsel alanda nasıl bir araya getireceğine odaklanması gerektiğine de vurgu yapılmıştır.

Ülkemiz kentlerinde son yıllarda geliştirilen ulaşım kararları Birleşmiş Milletler tarafından dikkat çekilen ilkelere açıkça aykırıdır.

Ülkemiz kentlerinde nüfusa koşut olarak artan kentsel hareketlilik, kent içi ulaşım ve erişim sorunlarının da büyümesine neden olmaktadır. Yaşanan sorunlara yönelik çözüm arayışları ise ne yazık ki tam da Birleşmiş Milletler tarafından dikkat çekilen ve uzak durulması gerektiği vurgulanan, ulaşım altyapısını uzatan, özel araç öncelikli kararlar ve yatırımlar olarak ortaya çıkmaktadır.

Kentlerimizde yaygın biçimde yapımı gerçekleştirilen alt-üst geçitler, şerit genişletmeleri, yaya kaldırımlarının daraltılması, sokakların ve kaldırımların otopark olarak kullanılması gibi kararlar ile kentlerimiz yaşanabilir olmaktan uzaklaşmaktadır.

Çağdaş toplu taşıma sistemlerine, yaya yollarına, bisiklet yollarına yatırımların minimum düzeyde kaldığı kentlerimizde, tıpkı Ankara'da günümüzde tartışması süren ve kamuoyunda **ODTÜ Yolu** olarak bilinen "kent içi otoyol" düzenlenmesinde olduğu gibi kentsel hareketliliği özel araçlar üzerinden çözmeye yönelik adımlara her geçen gün bir yenisi eklenmektedir.

Kentlerimiz, sokakları 'otoyola' ve 'otoparka', yaşam alanları 'konut silolarına' dönüştürülerek yaşanmaz hale getirilmektedir.

İzlenen yanlış kentleşme ve ulaşım politikaları ile kentlerimizin sokakları otoparklara ve otoyollara dönüştürülürken, sokaklar giderek insanlar tarafından kullanılamaz hale gelmektedir. Sağlıklı bir yaşam çevresi oluşumunda vazgeçilmez olan planlama ilkeleri göz ardı edilerek, rantın yönlendiriciliğinde arttırılan yoğunluklar ise yaşam alanlarımızın insan depolanan konut silolarına dönüşmesine neden olmaktadır.

Yaşanan bu gerçeklik ışığında, bu yıl 7 Ekim tarihine rastlayan Dünya Konut Günü'nü kutlarken, tüm ilgili kesimleri bir kez daha;

- Birleşmiş Milletler tarafından da dile getirilen ilkeler doğrultusunda hareket etmeye, özel araç öncelikli kararlar yerine, toplu taşıma sistemleri ile yaya ve bisiklet öncelikli kararlara imza atmaya,
 - Kentsel dönüşüm uygulamaları başta olmak üzere, herkes için temel bir insan hakkı olan "sağlıklı ve güvenli bir konutta yaşama" hakkını ihlal eden uygulamalardan vazgeçmeye, çözüm adı altında insan deposu 'konut siloları' üretmekten kaçınmaya,
- davet ediyoruz.

Necati UYAR
TMMOB Şehir Plancıları Odası

Basında Odamız....

27 Eylül 2013 Cumhuriyet Gazetesi

Şehir Plancıları Odası, hazırladığı raporu tamamladı

'ODTÜ yolu'nda israf

MERT TAŞÇILAR

ANKARA - Şehir Plancıları Odası (SPO), ODTÜ Ormanı'ndan geçecek otoban projesine ilişkin hazırladığı raporda, projenin "özel araç öncelikli ilkel bir anlayışta" olduğunu belirttikçe, "Açılacak yeni yollara karşı sorun büyüyerek devam edecektir. Tek şeritli bir yol ile cevap verilebilecek bir ihtiyaç için, her bir yönde dörder şeritli yol yapılarak kamu kaynakları verimli kullanılmamakta, israf edilmektedir" denildi.

SPO, Büyükşehir Belediyesi'nin yaptığı ODTÜ Ormanı'ndan geçecek otoban projesine ilişkin hazırladığı raporunu tamamladı. Yolun hukuksuz olduğunun vurgulandığı raporda, şu tespitler yapıldı:

"Önerilen yolun planlama yaklaşımları günümüz bağlamında yanlış, tasarım standartları ise önerilen mevcut projeye çelişkili ve tutarsızdır. 2015 Ulaşım Ana Planında sözü geçen bu yol için çevresindeki yerleşimlerin kullanılabileceği bir işlev önerilmesinin bugün transit ve hızlı trafikin desteklediği sekiz şeritli bir



proje devam etmektedir."

Projenin trafik sorununa çözüm olmayacağı belirtilen raporda, "20 yıldır Ankara Büyükşehir Belediyesi'nde alışkanlığa dönüşen ve bölgesel sıkışıklıklara neden olan mevcut imar planlarına noktasal rant müdahalelerinden ve

yoğunluk artışlarından vazgeçilmelidir" denildi.

Yeni dönem metroların tamamlanmasının ardından yolun anlamsızlığının daha net olarak anlaşılacağı belirtilen raporda, şu değerlendirmeler yapıldı: "Yol neden bugün açılmak isteniyor? Uzun

yıllar, otomobil öncelikli yol ve kavşaklar üzerinden yürütülen Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin yanlış ulaşım politikaları ve seçim stratejileri nedeniyle, bilinçli bir şekilde yapımı geciktirilen ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından devralınan Metro bitirildiğinde, Eskişehir Yolu üzerindeki sıkışıklık ortadan kalkacak ve bu yolun gerekliği tartışılabilir hale gelecektir. Bu gerçeklik ışığında; Açılacak geniş bulvar ile bölgede, rant amaçlı müdahalelerle sürekli artan bina yükseklikleri ve yoğunluklarının daha makul gösterilmek istenmesi, bölgeyi yaşanmaz hale getirecek yeni rant projelerine otomobile daha kolay ulaşılacağı, ulaşım sorununun çözüleceği yanlış desteklenmek istenmesi, projenin yanlışlığına karşı yapılan itirazlar ve yürütülen mücadele kulllanılarak yaratılacak karıştıktan yerel seçimlerde Ankara Büyükşehir Belediye Başkan adaylığının çıkarılmak istenmesi, nedenleriyle yolun yapılmada israf edildiği anlaşılmaktadır."

17 Ekim 2013 Evrensel Gazetesi

Belgeler de olsa 'yolun yol değil'

Birkan BULUT
Ankara

ODTÜ arazisinden geçen yol inşaatıyla ilgili tartışmalar yaklaşık iki aydır devam ediyor. Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanı Melih Gökçek, Çevre ve Şehircilik Bakanı Erdoğan Bayraktar, ODTÜ Rektörü Ahmet Acar, meslek odalarının açıklanmaları peşpe geliyor. Ancak ne olduğu konusunda Ankaralılar kafası hala karışık.

Ankara Büyükşehir Belediyesi de bunun farkında olsa gerek, geçtiğinin günlerde "Belgelerle ODTÜ Yolu Gerçekleri" başlıklı bir broşür dağıtmaya başladı. Ücretsiz olarak dağıtılan broşür, bilgilendirmeden öte adeta bir "kara propaganda" örneği. Bütün eleştirilere cevap yetiştirilmeye çalışılan broşürde, yola karşı çıkan öğrenciler ve mahalleli marjinal grup diye yaftalanıyor. Uzmanların ve ODTÜ Rektörlüğü'nün "trafik sorununa çözüm değil" dediği yol projeleri, broşürde yine "çözüm" diye sunuldu.

Biz de konuya dair elimizdeki bilgileri derledik. ODTÜ'den ve 100. Yıl Mahallesi'nden geçecek olan bu yolların asıl amacı nedir? Nasıl yapılıyor ve ne-

den şimdi yapılıyor? Bir 'ODTÜ yolu gerçekleştir' de bizden...

2 PROJE VAR

Ankara Büyükşehir Belediyesinin ODTÜ arazisini kullanacağı iki yol projesi var. Birinci proje, inşaatı başlanan ve tartışmanın odak olduğu yol. Bu yol Anadolu Bulvarı'nın devamı olarak Konya yoluna bağlanan yol. ODTÜ A1 kapısından geçen yol, A4 kapısı ve Yüzüncü Yıl Mahallesi'ne doğru devam ediyor.

İkinci proje ise, ODTÜ kampüsünün ortadan ikiye bölünecek olan yol. ODTÜ'nün Bilkent girişinden (A7 kapısı) başlanan ve Eskişehir yoluna paralel olarak inşa edilecek bu yolun, üniversite yönetiminin itirazının ardından tünel olarak yapılmasına karar verildi. Çevre ve Şehircilik Bakanı Erdoğan Bayraktar'ın "ODTÜ ile anlaşıyor" dediği yol bu tünel yol. Ancak basındaki bilgi kirliliği nedeniyle diğer yolun üzerinde anlaşıldığı zannediliyor.

3 BİN AĞAÇ ETKİLENECEK

ODTÜ Rektörlüğü her iki yolun da trafik açısından çözüm olmayacağı görüşünde. Uzmanlar da aynı görüşte. Fakat Rektörlük, "zararın neresinden dönülse kardır" diye yola ancak tünel yapılması halinde onay vereceğini açıkladı.

miştı. İnşaatı başlanan yolun güzergahının da ağaçların en az zarar göreceği şekilde yenilenmesini sağlamıştı. Fakat yine de 2 bin 388 ağaç kesilecek. 629 ağaç da taşınacak.

30 YIL BEKLETİLEN PROJE

İtirazlara rağmen inşaatı stiren Eskişehir yolu ile Konya yolunu birleştirecek birinci yol, 1987-88 yıllarında inşa edilen Anadolu Bulvarı'nın devamı olarak 1990 yılında Ankara Nazım Planı'nda yer aldı. 4 km'lik bu yolun 1,8 km'lik kısmının kampüs arazisinin doğu sınır bölgesinden geçmesini 1994 yılında ODTÜ Rektörlüğü onayladı.

Söz konusu projenin gündeme geldiği 1982 yılından bu yana bölgede ağaçlandırma yapılmadı. Ancak aradan geçen 30 yılda bölge doğal yolların orman haline geldi.

YOLUN AMACI ORTADAN KALKTI

Daha da önemlisi 1980'li yıllarda onaylanan projenin amacı bugün anlamını yitirmiş durumda.

Şehir Plancıları Odası'nın raporuna göre bu yıl 1980'li yıllarda Anadolu Bulvarı ve Eskişehir Yolu'nun, 100. Yıl Mahallesi'nden geçecek önce Konya yoluna sonra da Öveçler ve Dikmen Vadisi ile Çankaya ve Mamak'a bağlantı ama-

çıyla planlanmıştı. Yol, özellikle OSTİM ve İvedik gibi sanayi havalzaları kent merkezine uğramaksızın Dikmen, Ayrancı, Çankaya, Seyranbağları ve Kırkkonaklar gibi konut alanlarına bağlamayı amaçlıyordu.

Ancak Büyükşehir Belediyesinin özellikle son 20 yıldaki uygulamaları, Dikmen Vadisi üzerinde planlanan ve Dikmen Caddesi ile Hoşdere Caddesi'ni bağlayan köprüünün iptali bu amacı ortadan kaldırdı.

PEKİ NEDEN BUGÜN?

Üstelik otoban ODTÜ arazisinden geçecek kısmı 1995 yılından bu yana 1. Derece Doğal SİT alanı olarak koruma altında bulunuyor. "Mutlak korunmalı" anlamına gelen bu SİT alanına otoban yapımıyla ilgili belediyenin elindeki elçe tutulur tek argümanı ise ODTÜ Rektörlüğü'nün 1994 yılındaki onayı. Yani 20 yıl önceki bir imza.

Projenin gerçekleri ortadan kalkmışken, arazi koruma altına alınmışken Büyükşehir Belediyesinin yolu inşa etmekteki ısrarı nite? Bütün görüşler amacın yeni imar planları olduğu üzerinde birleşiyor. Yapılan yolun geçtiği arazilerde gerçekleştirileceği düşünülen yeni yapılmalar, yeni rant alanları anlamına geliyor.

600 ARAÇ İÇİN 8 ŞERİT YAPILIYOR

ULUŞİM Plancısı Erhan Öncü hazırladığı raporda, trafik sorununun söz konusu otoban inşasına gerekçe olmayacağına dikkat çekiyor. Anadolu Bulvarı'nı Konya yoluna bağlayacak olan yolun Eskişehir yolundaki trafiği rahatlatacağı iddiasını yalanlayan Öncü, trafiğin en sıkışık olduğu aralıkta daha Konya yoluna saatte sadece 600 aracı geçtiğini belirtiyor. 600 aracı yalnızca bir şeritli doldurabileceğine dikkat çeken Öncü, 8 şeritli otoban yapımının gereksiz olduğunu altını çiziyor.

Şehir Plancıları, ulaşım mühendisleri ve mimarlar da aynı görüşte. Meslek odaları ve uzmanlar yaptıkları açıklamalarında, birçok veriyile trafik sorununun bahane olduğuna ortaya koşmuş, ancak otobol çevresini yeniden yapılmaya açmak olduğunu dile getirmişlerdi.



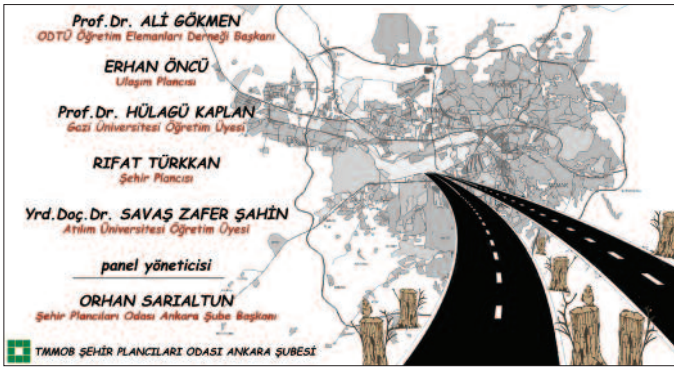
Uzmanların ve ODTÜ Rektörlüğü'nün "trafik sorununa çözüm değil" dediği yol projeleri, broşürde yine "çözüm" diye sunuldu.

METRODAN ÖNCE BİTİRİLMEK İSTENİYOR

100. Yıl ve Çiğdem Mahalleleri'nde yaşayan halk da projeye karşı 8 şeritli bir otoban mahallelerinin ortadan akıye ayrılacak olması bir yana, Çukurambar örneğinde olduğu gibi yolun ardından bölgenin likör bir yapılaşmaya ölmüşü de onları endişelendiriyor.

Uzmanlar da trafik sorununu çözmek adına yapılan kara yollarının yeni sorunları beraberinde getirdiği konusunda hemfikir. Birçok ülkede olduğu gibi halkın ulaşım sorununu raylı sistemlerle ve toplu taşıma araçlarıyla çözülebileceğine dikkat çekiyorlar. Uzmanlar, ODTÜ yolunun yıllardır yapımı beklenen metrodan önce inşa edilmiş istidirdi, çünkü metro yapıldığında yapılacak otoban tamamen işlevsiz kalacağını belirtiyorlar.

ANKARA ŞUBE

ŞUBELERDEN
HABERLERODTÜ YOLU
DÜZENLENEN PANEL-
FORUM'DA TARTIŞILDI

ODTÜ Yolu Protestosuna Destek

6 Eylül 2013 tarihinde, Ankara Büyükşehir Belediyesi yıkım ekibi, ODTÜ ormanı ile 100. Yıl ve Çiğdem mahallelerinden geçerek Eskişehir Yolu ile Konya Yolu'nu birbirine bağlaması planlanan ODTÜ Yolu projesi için sabah saatlerinde ağaçları sökmek için ODTÜ A4 kapısına gelmiştir. Bölgede sürdürülen ağaç sökümü çalışmalarına karşı gerçekleştirilen protestolara ODTÜ öğrencileri, öğretim üyeleri ve 100. Yıl Mahallesi halkı ile birlikte Oda Genel Başkanımız Necati Uyar, Ankara Şube Başkanımız Orhan Sarialtun, Genel Merkez Yönetim Kurulu üyesi ve aynı zamanda 100. Mahallesi sakini Duygu Cihanger, Ankara Şube çalışanı Gözde Güldal ve duyarlı üyelerimiz katılmıştır.

Çankaya Belediyesi Çağdaş Sanatlar Merkezi'nde düzenlenen Panel-Forum ile geçmişten günümüze Ankara ulaşım planlaması, ulaşım planlaması adına yapılan uygulamalar, Ankara ulaşımının sorunları, yapımı sürmekte olan 2038 Ankara Ulaşım Planı ve güncel ulaşım tartışmaları arasında bulunan "ODTÜ Yolu" tartışılmıştır.

"ODTÜ Yolu Tartışmalarının Gölgesinde Düünden Bugüne Ankara Ulaşım Planlaması" adıyla düzenlediğimiz PANEL – FORUM'da, konusunda uzman kişilerin panelist olarak paylaştıkları görüş ve bilgilendirmeleri sonrasında; konunun doğrudan ilgilisi olan üyelerimizin, ulaşım konusu ile ilgili diğer meslek grubu mensuplarının, Ankara Halkının, Ankara Büyükşehir Belediyesi ulaşım uygulamalarından etkilenen mahalle sakinlerinin ve öğrencilerimizin de katkı, eleştiri, görüş ve önerileri ile katıldığı forum bölümü gerçekleştirilmiştir.

9 Ekim 2013 Çarşamba günü Saat 13:30'da başlayan etkinliğe; Şube Başkanımız Orhan Sarialtun moderatörlüğünde, Gazi Üniversitesi öğretim üyesi Prof. Dr. Hülagü Kaplan, Atılım Üniversitesi öğretim üyesi Savaş Zafer Şahin, ODTÜ Öğretim Elemanları Derneği başkanı Ali Gökmen, Ulaşım Plancısı Erhan Öncü ve şehir plancısı Rifat Türkkan panelist olarak katılmıştır.

GEZİ VE SONRASI; NE YAPMALI?



Gezi ve Sonrası forumları, 17 Ağustos Cumartesi günü "Gezi ve Sonrası 4 – Kent Sorunları: Ne Yapmalı?" başlığı ile panel ve forum şeklinde Odtü Mezunlar Derneği Vişnelik Tesisleri toplantı salonunda gerçekleştirilmiştir. İnşaat Mühendisleri

Odası Ankara Şube Başkanı Selim Tulumtaş, Mimarlar Odası Ankara Şube Başkanı Ali Hakkan ve Şehir Plancıları Odası Ankara Şube Başkanı Orhan Sarıaltun'un konuşmacı olarak katıldığı panellerle başlayan toplantı, katılımcıların görüşlerini aktardığı ve konuşmacılara sorularını yönelttiği forum ile devam etmiştir. Yoğun ilgi gören etkinlikte ilk sözü alan Şehir Plancıları Odası Ankara Şube Başkanı Orhan Sarıaltun, konuşmasının başında 17 Ağustos'un yaşattığı acılarla birlikte büyük bir ders olması gereken bir tarih olduğunu söyleyerek depremde kaybettiklerimizi andı. Kent sorunlarını konuşmaya başlarken Cumhuriyetin ilanından itibaren Ankara'nın kent tarihinden söz edilmesi gerektiğini ifade eden Sarıaltun, Ankara'nın başkent olmasıyla birlikte, Mustafa Kemal Atatürk'ün planlı başkent oluşturma düşüncesi ile hayata geçen imar yasasının, diğer kentlerin başlangıcına ve günümüzde var olan imar yasalarına da önemli katkı sağladığını ifade etti. 50'li yılların başında yaşanan gecekondulaşmayı temel kırılma noktalarından biri olarak nitelendiren Sarıaltun, sermayenin ihtiyaç duyduğu ucuz işgücünü sağlamak için de desteklenen kente göçle birlikte Ankara'da da gecekondulaşma yaşandığını; ancak kentin iskelet yapısı İstanbul ve İzmir'e göre daha sağlam olduğu için bunun düzeltilebilir nitelikte yaşandığını söyledi. Sonraki dönemdeki imar afarı ve ıslah planla-



rıyla bu yapının düzeltilebilir niteliğinin ortadan kalktığını belirten Sarıaltun, çevreyolu yapımının rantın başlangıç noktalarından biri olduğunu söyleyerek, ıslah planlarıyla gecekonduların düzeltilme şansının ortadan kalkmasının yanı sıra, dere yataklarını geri kazanma olasılığının da yok olduğunu söyledi. Belediye Başkanlarından Mehmet Altınsoy döneminde hazırlanan ulaşım ana planına değinen Sarıaltun, İncek ve Çayyolu'nun belediye sınırları içinde olmadığı halde yapılaşmaya başladıktan sonra ve parçacı yaklaşımlarla üretilen planlarla bütünden kopuşların sürdüğünü anlattı. Mevcut planı da değerlendiren Sarıaltun, "Her sitenin içinde alışveriş merkezi, sağlık tesisi ve her türlü alan yerleşmeye başladı. Sokak öldüğü zaman kent diye bir şey kalmayacak zaten. Kent parçalarından oluşan bir mozaik olacaktır" dedi.

ENGELLİLERİN TOPLUMSAL ENTEGRASYONU'NUN GELİŞTİRİLMESİ PROJESİ

28 Ağustos 2013 tarihinde Rixos Otelde düzenlenen 'Engellilerin Toplumsal Entegrasyonunun Geliştirilmesi Projesi'nin açılış toplantısına Şube sekreteri Filiz Hekimoğlu katılım sağlamıştır. Toplantıda Engelli bireylerin, hayatın tüm alanlarına, mal ve hizmetlerine eşit erişimi ve 2 yıl sürecek olan hibe projeler programı tanıtılmıştır.



BASINA VE KAMUOYUNA

MİMARLAR ODASI'NA YAPILAN POLİS BASKININI KINIYORUZ

8.10.2013

En ufak muhalefete karşı siyasal güç kullanmayı alışkanlık haline getiren AKP iktidarı, 4 Ekim 2013 tarihinde sözde "korsan kitap" bulunduğuna ilişkin bir ihbara dayanarak TMMOB Mimarlar Odası'na bir operasyon düzenlemiştir. Oda'nın, meslek alanlarına ilişkin yıllardır derlediği teknik bilgi, birikim ve araştırmaları kapsayan yayınlara, hukuka aykırı bir biçimde soruşturma sonuna kadar, el konulmuştur.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, AKP'nin uygulamaya çalıştığı çoğu projenin, açtığı davalarla yasalara ve meslek kurallarına aykırı olduğunu ispatlarken, iktidar partisi de meslek odalarından yükselen muhalefeti farklı şekillerde baskılamaya çalışmıştır. Mimarlar Odası'na gerçekleştirilen bu son operasyon da söz konusu baskıların bir örneğini oluşturmuştur.

Yıllardır çalışmalarını ve yayınlarını meslektaşlarının ve halkın yararına, "kamu yararı ilkesi" çerçevesinde karşılıksız sunan Mimarlar Odası, doğayı, kenti ve insan haklarını savunan çalışmalarını nedeniyle cezalandırılmak istenmiştir. Meslek alanlarına dair ilkelerinden, bugüne dek halkın yararına yürüttüğü örgütlü mücadelesinden vazgeçmeyen; gerçekleştirdiği her çalışmada halkına, meslek alanına sahip çıkan Mimarlar Odası baskı altına alınmaya çalışılmıştır. Ancak bilinmelidir ki; TMMOB Mimarlar Odası'na yönelik uygulanan bu hukuka aykırı uygulama, TMMOB ve bağlı Odalarını haklı mücadelesinden asla vazgeçemeyecektir.

Kentlerimizi, doğamızı ve evrensel insan hakları yok sayan her türden girişime karşı mücadelemiz sürecek, teknik bilgi ve birikimimizi halkın ve toplumun yararına kullanmaya TMMOB ve bağlı Odaları olarak devam edeceğiz. Bu süreçte Mimarlar Odası'na yapılan baskıyı kınıyor ve yürüttüğü ortak mücadelede hep birlikte olduğumuzu kamuoyuna ve basınımıza saygı ile duyuruyoruz.

TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi Yönetim Kurulu

BASINA VE KAMUOYUNA

22.10.2013

Şubemiz, kamuoyunda "ODTÜ Yolu" olarak bilinen, Dumlupınar Bulvarı ile Mevlana Bulvarı Bağlantı yolunun kaçak inşası ve bu inşaatın sorumlusu olan İ. Melih Gökçek ve Belediye görevlileri hakkında suç duyurusunda bulundu.

TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi, Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanı İ. Melih Gökçek hakkında; "mala zarar verme, görevi kötüye kullanmak ve kesinleşmemiş bir imar planına dayalı idari eylemde bulunmak ve bu vesileyle kamunun zarara uğramasına sebep olmak" gerekçeleriyle ANKARA CUMHURİYET BAŞSAVCI LIĞI'NA Türk Ceza Kanunu'nun 151. ve 152/1 maddesinin (a) ve (c) maddeleri uyarınca suç duyurusunda bulundu.

Şubemiz tarafından savcılığa yapılan suç duyurusunda aşağıda özet olarak belirtilen gerekçeler ve ilgili eklerini Cumhuriyet Başsavcılığına iletmıştır;

Koruma amaçlı nazım ve uygulama imar planları Bakanlık tarafından 30.09.2013 tarih ve 15121 sayılı makam oluru ile onaylanmış ve 04.10.2013 tarihinden itibaren askıya çıkarılmıştır. **Hali hazırda askı süreci devam ederken 18.10.2013 Cuma gecesi saat 22:00 civarında başlayıp ertesi gün sabah saatlerine kadar Ankara Büyükşehir Belediyesine bağlı ekipler tarafından bu sit alanına müdahale edilmiş, koruma amaçlı imar planları doğrultusunda planlama alanında kalan yaklaşık 3000 ağaç kesilmiştir.**

Söz konusu planların 1 aylık askı süresi dolmadan önce Belediye görevlileri yaptığı işlemler, açıkça planlama mevzuatına aykırı olup suç teşkil etmektedir. Keza planlama sürecinde 1 aylık askının öngörülmüş olmasının tek nedeni imar planlarına karşı varsa muhtemel itirazların yapılmasına imkân sağlamaktır ki bu itirazların uygun bulunup bulunmamasına ilişkin alınacak karar da, imar planı onama sürecinin tamamlanması için zorunlu bir süreçtir.

Bu noktada özellikle dikkate alınması gereken bahsi geçen planlara hiçbir itiraz olmasa dahi, yapılan itirazların tümü reddedilecek de olsa yine de Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından, mevzuatta açıkça belirtilen imar planı onama süreci tamamlanarak, planların kesinleşmesinin beklenmesi bir zorunluluktur. Bu zorunluluğa uyulmamış olması da açıkça suç teşkil etmektedir.

Kaldı ki onaylanan koruma amaçlı imar planlarında, alanın yol olarak ayrılması bu alandaki ağaçların kesilebilmesi ve yolun yapılması için yeterli değildir. Nazım ve Uygulama imar planları onaylandıktan sonraki aşama, 3194 s. İmar Kanunu'nun 18. maddesine göre imar uygulaması yapılması, yol olarak kamuya terk edilecek alanın kadastro mülkiyeti olarak ayrışması gerekmektedir.

Gerek imar planlarının kesinleşmemesi, gerekse onama süreci tamamlanan imar planının kamuya terk edilecek olan kısımlarının yasal belge olarak ortaya çıkarması gereken imar uygulamasının yapılmamış olmasının ortaya koyduğu en önemli sonuçlardan biri, alanın halen **ODTÜ'nün mülkiyetinde olmasıdır**. Diğer bir ifadeyle söz konusu planlar kesinleşmeden ve imar uygulaması yapılmadan, yolun geçeceği alanda mülkiyet hakkı sona ermemektedir. Bu nedenle Belediye yetkililerinin 18.10.2013 tarihinde gerçekleştirmiş oldukları ve suç teşkil eden idari eylemler açıkça mülkiyet hakkının ihlaline yöneliktir.

Basına ve Kamuoyuna Saygıyla Duyurulur

**TMMOB Şehir Plancıları Odası
Ankara Şubesi**

Basında Şube

16 Ağustos - Cumhuriyet Gazetesi



● Cami arazisinin bir kısmı, Emeak İşletmeleri AŞ'ye ait alanlar Bankası'na ait alanın birleştirilerek Diyanet İşleri Başkanlığı'na devredilmesiyle temin edildi. Hassa Mimarlık Mühendislik tarafından çizilen caminin projesinde, alanın Gençlik Parkı kadar büyük olduğu görüldü.

Ulus'ta Gençlik Parkı karşısındaki alana cami için proje hazırlandı, yıkımlar başladı

'Sit'e cami

ALICAN ULUDAĞ

ANKARA - Başkent'in tarihi semtlerinden Ulus'ta yer alan İtfaiye (Hergelen) Meydanı'na 5 bin 700 kişi kapasiteli camii inşaatı için ilk kazma vuruldu. Tarihi konumu nedeniyle sit alanı olan bölgede cami yapılması için yıkımlara başlandı. Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi ise tarihi alanın meydan olarak kalmasını gerektirmediğini belirterek dava açmaya hazırlanıyor.

Ankara Anakent Belediye Meclisi kararıyla yapılan ve projesi hazırlanan camii, Gençlik Parkı'nın hemen karşısında büyük bir alanda inşa ediliyor. Kubbe çapı 27, yüksekliği 43, minare yüksekliği ise 71 metre olan dev cami için ilk kazma iki

gün önce vuruldu. Çevredeki bazı binaların yıkımına başlandı.

Şehir Plancıları Odası Ankara Şube Başkanı **Orhan Sarıaltun**, söz konusu projeyi **Melih Gökçek**'in daha önce birkaç kez dile getirdiğini, kendilerinin ise buna karşı çıktıklarını anımsattı.

Ozellikle bölgenin tarihi dokusu olduğuna dikkat çeken Sarıaltun, "**Buranın tarihten beri meydan olarak kullanımını söz konusu. Bu şekildedeki alanı korumak gerekir. Ulus'un koruma planında da burası meydan olarak korumaya alınmış. Çevresinde bazı tarihi camiler zaten vardır. Dini tesis ihtiyacı da yoktur. Buraya herhangi bir yapılaşma olamaz**" dedi. Sarıaltun, projenin iptal edilmesini için dava açacaklarını da söyledi.

19 Eylül - Hürriyet Ankara Gazetesi



Ankara Hürriyet, 'Güvenpark'ta neler oluyor' başlıklı yazı dizisinin üçüncü gününde, meslek odalarının görüşlerini aldı.

YAYA ÖNCELİKLİ PROJELER

■ Ankara Ticaret Odası Başkanı Salih Bezci, Güvenpark'taki karmaşanın New York modeline çözülebileceğini belirtti. Mimarlar Odası Ankara Şube Sekreter Üyesi Tezcan Karakuş, hafif raylı sistemlerin in planında olduğu, yaya öncelikli projeler yapılması gerektiğini vurguladı.

KAMUSAL KİMLİK ŞART

■ Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi Başkanı Orhan Sarıaltun, Güvenpark'ın tarihsel süreçteki kamusal kimliğine geri dönüştürülmesi gerektiğini ifade ederken, Peyzaj Mimarları Odası Genel Sekreteri Redife Koçak, zemin altına yapılacak düzenlemenin bölgeye zarar vereceğini dile getirdi. 365 da

6 Eylül - Sabah Ankara Gazetesi

Ankara, gökyüzüne uzanacak



Binalardaki yükseklik sınırının geçen yıl kaldırılmasının ardından hızla inşa edilmeye başlayan gökdelenler, Başkent'in çehresini değiştiriyor

Türkiye'nin en yüksek binası sayılan etimide binalarına İstanbul'daki 261 metelik İstisnai Süphire, Ankara'ya gölgeliğinde kalacak. Üçüncü binalarından çıkartıcak geçen yıl kaldırılan mesneti. Başkent'i gökden kenti yapmaya başlandı. Çukurbaz ve Sığırtıcı mekânında kat sınırlanmayan yüksekliyle büyük yüksek binaların inşaatı devam ediyor.

SİLÜET DEĞİŞİYOR
Ankara'da artık 70 kat yüksekliğe kadar çıkabilecek gökdelenler, kentin silüetini değiştiriyor. İnanç sektöründe Çin ile yarışan Türk emektörleri, İstanbul'un gökdelen inşaatı olarak ilgili sektörün çekiyor. 261 metelik yüksekliğe "Türkiye'nin en yüksek binası" sırasını etimide bulduktan Süphire'ni

'Planlar hesap dışı kaldı'
10 binlerce insanın her gün iş saatlerinde akan emeği Çukurbaz ve Sığırtıcı bölge planlarını, bu yapıları kaldırabilecek imkânları sağıp olmadığa dile getiren Şehir Plancıları Odası Ankara Şube Başkanı Orhan Sarıaltun, "Ankara'da nazım planlarda belirtilen, doküsu büyük ölçüde netleşmiş, Çukurbaz bölgesi, sonradan yapıları artırılarak oluşturuldu. Dolayısıyla genel plan doğrultusunda yapılan yapıları da hesap dışı kaldı. Sınırlanmadık sorunu bir bölge haline geldi. Etiler, Sığırtıcı Kavşağı, Yolu için çok büyük ulaşım sorunlarına neden olacak" ifadesinde bulundu.

Basında yer alan haberlerle

ilgili detaylı bilgilere

www.spo.org.tr

adresinden ulaşabilirsiniz.

Yargı Gündemi

DEVAM EDEN DAVALAR

ULUS İÇİN BELİRLENEN GEÇİŞ DÖNEMİ KORUMA ESASLARI VE KULLANMA ŞARTLARI İPTAL EDİLDİ

Ankara Yenileme Alanı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Müdürlüğü'nün 18.12.2008 tarih ve 263 sayılı kararının, karar ekinde bulunan "Ankara İli, Altındağ İlçesi, Ulus, Hamamönü, Kale Bölgeleri Sit Alanları Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartları"nın iptali istemi ile açılan 2013/882 esas sayılı davamızda Ankara 4. İdare mahkemesi 13.06.2013 tarihinde dava konusu işlemin iptaline karar vermiştir.

YENİMAHALLE TÜRK EĞİTİM DERNEĞİ -MİA ALANI DEĞİŞİKLİĞİNE YÜRÜTMİYİ DURDURMA

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 13.07.2012 gün ve 1186 sayılı kararı ile onaylanan, "Yenimahalle İlçesi 15291 ada 1 sayılı parsel ile ilişkili 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği ve KDGA sınır tespiti (Yenimahalle TED -MİA Alanı)"işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 14. İdare mahkemesi 2012/1583 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme 05.07.2013 tarihinde 1/25000 Nazım İmar Planı Değişikliği işleminde yürütmeyi durdurma kararı vermiştir.

BÖLGE PARKI ADIYLA YEŞİL ALANLARDA YAPILAŞMAYA YÜRÜTMİYİ DURDURMA

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 11.09.2012 gün ve 1392 sayılı kararı ile onaylanan, "Yenimahalle İlçesi, Batıkent Kardelen Mahallesi, 105428 m2 yüzölçümlü Park Alanının, üzerinde ticari amaçlı yapılaşma gerçekleştirmek amacıyla Bölge Parkı alanına dönüştürülmesine ilişkin, 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliği" işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 17. İdare Mahkemesi 2013/164 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme 03.07.2013 tarihinde yürütmeyi durdurulmasına karar vermiştir.

MÜHYE KEPEKLİ KDGA SINIR BELİRLEMESİNE İPTAL KARARI

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.01.2012 tarih ve 124 sayılı kararı ile onaylanan "Çankaya İlçesi, Mühye Mahallesi, Kadastro 1664 ve 1665 no.lu parsellerin Kepekli Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı ilan edilmesi talebi ile sunulan 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliği ve sınır teklifi" işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 8. İdare Mahkemesi 2013/198 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme 13.06.2013 tarihinde işlemin iptali kararı bildirmiştir.

ERYAMAN TİCARET ALANI PLAN DEĞİŞİKLİĞİNE YÜRÜTMİYİ DURDURMA

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 29.11.2011 gün ve 3429 sayılı kararı ile onaylanan "Etimesgut İlçesi, 45878 ada 2 ve 45882 ada 6 sayılı parsellere ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği" (Eryaman Ticaret Alanı) işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 16. İdare Mahkemesi 2013/523 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme 19.07.2013 tarihinde yürütmeyi durdurulmasına karar vermiştir.

YAKACIK NAZIM İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİNE YÜRÜTMİYİ DURDURMA

Ankara Büyükşehir Belediyesi Meclisinin 11.10.2012 gün ve 1711 sayılı kararı ile onaylanan "Yenimahalle İlçesi, Yakacık Mahallesi, muhtelif parsellere ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği" işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 13. İdare Mahkemesinde 2013/166 esas sayısına devam eden davamızda mahkeme yürütmeyi durdurulmasına karar vermiştir.

BAĞLICA NAZIM İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİNE YÜRÜTMİYİ DURDURMA

Ankara Büyükşehir Belediyesi Meclisi'nin 17.10.2011 tarih ve 3019 sayılı kararı ile onaylanan "Etimesgut İlçesi, Bağlıca Mahallesi, 46875 ada 1 sayılı (yeni 48621 ada 1 sayılı) parsel ile ilişkili 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği" işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 1. İdare Mahkemesinde 2011/1749 esas sayısına devam eden davamızda yürütmeyi durdurulmasına karar vermiştir.

GÖKÇEK'İN 'DEMİR KAFES'İNE YÖNELİK 3 YÜRÜTMİYİ DURDURMA KARARI

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 13.09.2012 gün ve 1511 sayılı kararı ile onaylanan, "Çankaya İlçesi 29096 ada 6 nolu parselde (Demir Kafes) 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planı değişiklikleri" işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 10. İdare Mahkemesi 2013/793 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme yürütmeyi durdurulmasına karar vermiştir.

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 13.09.2012 gün ve 1511 sayılı kararı ile onaylanan "Çankaya İlçesi 29096 ada 6 nolu parselde(Demir Kafes)1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planı değişikliklerine askı süresi içinde yapılan itiraz ile ilişkili, 29096 ada 6 nolu parsel ve güneyinde Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.12.2012 gün ve 2188 sayılı kararı ile onaylanan, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planı değişiklikleri" işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 16. İdare Mahkemesi 2013/1131 esas sayısına kayıtlı davamızda

mahkeme keşif yapılmadan yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir.

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.12.2012 gün ve 2188 sayılı kararı ile onaylanan “Çankaya İlçesi 29096 ada 6 nolu parselde(Demir Kafes)” 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planı değişikliklerine karşı askı süresi içinde yapılan itirazlar sonucunda 15.03.2013 gün ve 489 sayılı meclis kararı ile onaylanan plan değişiklikleri” işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 10. İdare Mahkemesi 2013/1498 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme bilirkişi raporuna kadar yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir.

KISMİ YOĞUNLUK ARTIŞINI AMAÇLAYAN PLAN DEĞİŞİKLİKLERİNDE YÜRÜTMİYİ DURDURMA

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 14.05.2012 gün ve 814 sayılı kararı ile onaylanan ve üst ölçekli plan kararlarına aykırı, kamu yararı ön koşulunu sağlamayan, yapı ve nüfus yoğunluğunu arttıran, “Çankaya İlçesi Lodumlu 28822 ada 1 parsel, 28827 ada 1 parsel, 28828 ada 1 parsel, 28834 ada 1 parsel, 28835 ada 1 parsel, 28836 ada 1 parsel, 28837 ada 1 parsel ile ilişkili (Beytepe Sukent Koop.)1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği” işleminin iptali talebi ile açtığımız davamızda Ankara 17. İdare Mahkemesi 2012/1476 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir. □

YARGI KARARLARINA RAĞMEN YENİDEN YAPILAN PLAN DEĞİŞİKLİĞİNE YÜRÜTMİYİ DURDURMA

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 12.12.2012 gün ve 2129 sayılı kararı ile onaylanan, “Kızılırmak-İvedik İsale Hattı Mahmatlı Etabına ait 1/1000 ölçekli uygulama imar planı” işleminin iptali istemiyle açtığımız davamızda Ankara 10. İdare Mahkemesi 2013/592 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir.

MANİA HATLARI DAVAMIZDA TEKRAR YÜRÜTMİYİ DURDURMA

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin Etimesgut ve Güvercinlik Hava Alanlarının Mania Hatlarına ilişkin 13.04.2012 tarih ve 617 sayılı Kararı'nın iptaline karar verilmesi istemi ile açtığımız, Ankara 10. İdare Mahkemesi 2012/1121 esas sayısına kayıtlı davamızda Bölge İdare Mahkemesi'nin yürütmenin durdurma kabulünü bozma kararı sonrasında, yapılan yeni bilirkişi incelemesinden sonra, mahkeme tekrar yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir. □

PLAN DEĞİŞİKLİKLERİ İLE YOĞUNLUK ARTIŞINA YÜRÜTMİYİ DURDURMA

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.09.2012 gün

ve 1535 sayılı kararı ile onaylanan, “Yenimahalle Alacatlı Mahallesi 63863 ada 1 ve 2 sayılı parsellere (eski 44846 ada 12 sayılı parsel) ilişkin 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliği” işleminin iptali istemi ile açtığımız, Ankara 10. İdare Mahkemesi 2013/86 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir.

ANKARA'NIN ÇILGIN PROJESİ GÜNEYKENT 3. ETAP PLANLARINA YÜRÜTME DURDURMA

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.09.2012 gün ve 1532 sayılı kararı ile onaylanan “Gölbaşı İlçesi Koparan 3.Etap 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği (Güneykent 3. Etap)” işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 12. İdare Mahkemesi 2013/20 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir.

ANKARA'NIN ÇILGIN PROJESİ GÜNEYKENT 4. ETAP PLANLARINA İPTAL

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 11.04.2012 gün ve 531 sayılı kararı ile onaylanan “Gölbaşı İlçesi 1/25.000 ölçekli 2023 Yılı Başkent Ankara Nazım İmar Planı Revizyonu (Güneykent 4. Etap)” işleminin iptali istemi ile açtığımız 2012/1318 esas sayılı davamızda Ankara 8. İdare Mahkemesi dava konusu işlemin iptaline karar vermiştir.

SÖĞÜTÖZÜ MİA ALANINDA KARMA KULLANIM ÖNERİSİNE YÜRÜTME DURDURMA KARARI

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 15.03.2011 gün ve 496 sayılı kararıyla onaylanan “Çankaya 16136 ada 7 ile 16373 ada 1 parsellerde 1/5000 ölçekli (MİA) Kent- sel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı Sınırı (TPAO yanı- Söğütözü MİA)” işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 12. İdare Mahkemesi 2013/1039 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme dava sürecinin başında yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir.

DOĞAL EŞİKLERİN GÖZARDI EDİLDİĞİ PLANLARA İPTAL KARARI

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 16.01.2012 gün ve 147 sayılı kararı ile onaylanan “Emniyet Genel Müdürlüğü Uluslararası Polis Hava Harekat Merkezi Projesi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı”nın iptali istemi ile açtığımız 2012/781 esas sayılı davamızda Ankara.2. İdare Mahkemesi dava konusu işlemin iptaline karar vermiştir.

DİKMEN VADİSİ KDGPA PLAN NOTLARI İPTALİ DAVAMIZDA İŞLEMİN İPTALİ KARARI

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.12.2012 tarih ve 2210 sayılı kararı ile onaylanan “Çankaya İlçesi, Dikmen Vadisi 1. Ve 2. Etap Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı 16571 adaya ait 1/1000 ölçekli uygulama

imar ve 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliği (Plan Notları_3)" işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 5. İdare Mahkemesi 2013/636 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme işlemin iptali kararı vermiştir.

ALACAATLI DA YENİ DEĞİŞİKLİKLERE DE İPTAL KARARI VERDİ

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.09.2012 gün ve 1536 sayılı kararı ile onaylanan, "Yenimahalle İlçesi, Alacaatlı 44847 ada 12 parselle ilişkin 1/5000 ölçekli nazım imar planı (Alacaatlı 44847/12 Nip İptali_3) " işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 11. İdare Mahkemesi 2013/587 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme işlemin iptali kararı vermiştir.

"YETERLİLİK BELGESİ" BULUNMAYAN PLANCI TARAFINDAN YAPILAN PLANLARA İPTALİ KARARI

Çorum Belediye Meclisi tarafından 05.11.2012 tarihinde 202 numaralı karar ile onaylanan, "Polis Meslek Yüksekokulu ilave-revizyon imar planı" işleminin iptali istemi ile açtığımız Ankara 1. İdare Mahkemesi 2013/490 esas sayısına kayıtlı davamızda mahkeme "Yeterlilik Belgesi" bulunmayan plancı tarafından yapıldığı gerekçesi ile işlemin iptali kararı vermiştir.

YENİ AÇILAN DAVALAR

Ankara kent gündeminin önemli bir kısmını planlamanın bilimsel, teknik ve hukuki ilkelerine aykırı plan değişiklikleri oluşturmaktadır. Gerek üst ölçekli plana, gerek tekniğe, gerekse planlama mevzuatına aykırı plan ve plan değişiklikleri, ölçeği, hizmet ettiği/ etkilediği alan ve nüfus büyüklüğü ile "emsal oluşturma niteliği" değerlendirilerek bu 3 aylık dönemde de yargıya taşınmıştır.

- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 29.03.2013 tarihli ve 3174 sayılı Oluru ile onanmış olan Atatürk Orman Çiftliği Hayvanat Bahçesi Yenileme Alanına Ait 1/10000 ölçekli (KANİPD)koruma amaçlı nazım imar planı değişikliği ile Ankara ili Yenimahalle İlçesi Atatürk Orman Çiftliği Hayvanat Bahçesi Yenileme Alanına Ait 1/1000 ölçekli (KAUİP) (AOÇ Yenileme Alanı_2) koruma amaçlı uygulama imar planının iptali istemi ile 01.08.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 15.03.2013 gün ve 488 sayılı kararı ile onaylanan "Bala İlçesi, Beynam Mahallesi, Söğütözü Çimşit mevkii tp. 2270 parselde 1/25.000 ölçekli nazım imar, 1/5.000 ölçekli nazım imar Planı Değişikliği"nin iptali istemi ile 01.08.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- 18 Temmuz 2013 Tarih ve 28711 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Ankara ili, Yenimahalle ilçesinde bulunan alanın AOÇ Hayvanat Bahçesi Yenileme Alanına ilave

edilmesine dair Bakanlar Kurulu Kararının iptali istemi ile 01.08.2013 tarihinde dava açılmıştır.

- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.04.2013 gün ve 746 sayılı kararı ile kabul edilen Eskişehir Yolu Güneyi Tapulama ve İmar Parsellerine (YAPRACIK) ilişkin nazım imar planı değişikliklerinin iptaline karar verilmesi istemi ile 05.08.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 10.04.2013 gün ve 681 sayılı kararıyla onaylanan "Çankaya İlçesi Söğütözü 16136 ada 8 parselle (TPAO yanı-SÖĞÜTÖZÜ MİA)" ilişkin 1/5000 Ölçekli nazım imar planı'nın iptaline karar verilmesi istemi ile 05.08.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin Belören (SUSUZ) mevkii 1-10. Etaplar Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı (KDGPA)Sınır Onayına ilişkin 17.05.2013 gün ve 975-984 sayılı kararlarının iptali istemi ile 04.09.2013 ve 23.09.2013 tarihlerinde 10 ayrı etaba 10 ayrı dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.03.2013 gün ve 407 sayılı kararı ile onaylanan "Gölbaşı İlçesi, Tuluntaş Koparan Kentsel Gelişim Projesi (Güneykent KDGPA 1.Etap) 1. Etap 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği ve tadilen onaylanan 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği" işlemlerinin iptali istemi ile 05.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.03.2013 gün ve 408 sayılı kararı ile onaylanan "Tuluntaş Koparan Kentsel Gelişim Projesi 2. Etap (Güneykent KDGPA 2.Etap)1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği ve tadilen onaylanan 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği" işlemlerinin iptali istemi ile 05.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 15.03.2013 gün ve 513 sayılı kararı ile onaylanan, "Sincan Temelli Yol Bağlantısına ilişkin 1/5000 Ölçekli NİP.Rev.ve 1/25000 Çiçekli 2023 Başkent Ankara nazım imar plan değişikliği" ve 15.03.2013 gün ve 514 sayılı kararı ile onaylanan, "Sincan Temelli Yol Bağlantısına ilişkin 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği" işlemlerinin iptali istemi ile 05.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 15.05.2013 tarih ve 891 sayılı kararı ile onaylanan "Gölbaşı İlçesi İncek tp. 74 parsel ve çevresine ilişkin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı değişikliği" ve 15.05.2013 tarih ve 885 sayılı kararı ile onaylanan "Gölbaşı İlçesi İncek tp. 74 parsel ve çevresine ilişkin 1/25000 ölçekli Nazım İmar Plan Revizyonu" işlemlerinin iptali istemi ile 06.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 10.04.2013 gün ve 684 sayılı kararı ile onaylanan, "Yenimahalle 61003 ada 2-3 sayılı parsellere ait (BATIKENT ATLAN-TİS)1/5000 Ölçekli Nazım ve 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişiklikleri" işleminin iptali istemi ile 06.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.

- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 12.04.2013 gün ve 749 sayılı kararı ile onaylanan, "Sincan İlçesi Çiçek-tepe-Yenipeçenek (Muhtelif Parseller) 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişiklikleri" işleminin iptali istemi ile 06.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 15.03.2013 gün ve 505 sayılı kararı ile onaylanan, Çankaya İlçesi, Ziya Gökalp Caddesi ve Aksu Caddesi kesişiminde Kolej Köprülü Kavşağı'na ilişkin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı değişikliği ile 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı değişikliği" işleminin iptali istemi ile 06.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 17.05.2013 tarih ve 939 sayılı "Dumlupınar ve Mevlana Bulvarı bağlantısı ODTÜ yol güzergahında 1/1000 ölçekli uygulama imar ve koruma amaçlı uygulama imar planlarının onayına ilişkin meclis kararının; uygulama imar planı kararının dayanağı olan 1/5000 ölçekli nazım imar planı kararı ile anılan yol düzenlemesinin; Büyükşehir Belediye Meclisinin 16.02.2007 tarih ve 525 sayılı Başkent Ankara 2023 Nazım İmar Planına işlendiği kararın ve 1994 de onaylanan Ana Ulaşım Planının Dumlupınar ve Mevlana yol bağlantısının işlendiği kısmının" iptali istemi ile 13.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 25.04.2013 tarih ve 2013/70 sayılı kararı ile kabul edilen; Ankara İli, Çankaya İlçesi, Kızılay Mahallesinde, 4.006 m² yüzölçümlü 1173 ada, 32 no'lu parsel (Necatibey Caddesi Bakanlık TAU Binası) yönelik "Ticaret Alanı (TAKS:0,35; Hmax: 10 Kat)" kararı getirilmesine ilişkin Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca hazırlanan 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planı"nın iptali istemi ile 18.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 17.05.2013 gün ve 963 sayılı kararı ile onaylanan, "Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında Altındağ İlçesi Karacaören Mahallesinde emsal değerinin artırılmasına ait 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliği" işleminin iptali istemi ile 23.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı Ankara II Nolu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.06.2013 tarih ve 509 sayılı kararının (Hergelen Meydanı) iptali istemi ile 23.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 14.06.2013 gün ve 1161 sayılı kararı ile onaylanan, "Çankaya İlçesi 16136 ada 7 ve 16373 ada 1 sayılı parsellere ait (TPOA yanı-Söğütözü MİA) 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planı değişikliklerinin" iptali istemi ile 23.09.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- 644 sayılı KHK uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 01.07.2013 tarih ve 9911 sayılı oluruyla onaylanan, "Van İli, Erciş İlçesi 1/5000 ölçekli nazım imar planının ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planının" iptali istemi

ile 04.10.2013 tarihinde dava açılmıştır.

- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 09.04.2013 gün ve 590 sayılı kararı ile onaylanan "Mamak İlçesi Güneydoğu Ankara Kentsel Gelişim Alanı 2.Etap 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planları"nın iptali istemi ile 08.10.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- 644 sayılı Kanun Hükmünde Kararname hükümleri ile 3194 sayılı İmar Kanununun 9. maddesi uyarınca 05.06.2013 gün ve 9166 sayılı Makam Oluru ile onaylanan, "Çankaya İlçesi, Erzurum Mahallesi 6047 ada 7 parsel (Cebeci -İnönü Stadyumu) için hazırlanan 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı, 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı değişikliği" işleminin iptali istemi ile 11.10.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Türk Ceza Kanunu'nun 151. ve 152/1 maddesinin (a) ve (c) maddeleri uyarınca mala zarar verme, görevinin gereklerine uygun bir şekilde Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanı örnek sıfatı ile basiretli ve özenli davranması gerekirken gerek kasten gerekse de ihmalen görevi kötüye kullanmak ve kesinleşmemiş bir imar planına dayalı idari eylemde bulunmak ve bu vesileyle kamunun zarara uğramasına sebep olmak suçlamaları ile, Ankara Cumhuriyet Başsavcılığı'na, "Şüpheliler Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı İbrahim Melih Gökçek ve Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin suçla ilgili tespit edilecek diğer yetkililerine yönelik olarak 18.10.2013 tarihi itibarıyla Ağaç Kesimi İçin Suç Duyurusu" 22.10.2013 tarihinde yapılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi, "EGO Genel Müdürlüğü'nün 22.10.2013 tarihli basın açıklaması sonucunda öğrenilen ODTÜ'ye yapılan otobüs seferlerinin durdurulmasına ilişkin" idari işleminin iptali istemi ile 22.10.2013 tarihinde dava açılmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 10.07.2013 tarih ve 1271 sayılı kararı ile onaylanan "Keçiören İlçesi Bağlum 2. Etap 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 uygulama imar planı değişiklikleri" işleminin iptali istemi ile 23.10.2013 tarihinde dava açılmıştır.

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 12.07.2013 gün ve 1350 sayılı kararı ile onaylanan, "Çankaya İlçesi Lodumlu 28822 ada 1 parsel, 28827 ada 1 parsel, 28828 ada 1 parsel, 28834 ada 1 parsel, 28835 ada 1 parsel, 28836 ada 1 parsel, 28837 ada 1 parsel ile ilgili (Beytepe_Sukent Koop.) 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği" işleminin iptali istemi ile 28.10.2013 tarihinde dava açılmıştır.

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.07.2013 gün ve 1341 sayılı kararı ile onaylanan "Yenimahalle İlçesi "Beştepe Mahallesi OGM Başbakanlık Kampüsü-Konya Yolu Bağlantı Yolu 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği" işleminin iptali istemi ile 28.10.2013 tarihinde dava açılmıştır.

İSTANBUL ŞUBE

Beykoz Koruma Amaçlı İmar Planı Değerlendirme Toplantısına Katıldık

01 Ağustos tarihinde Beykoz Koruma Amaçlı İmar Planı hakkındaki Toplantıya MO Kadıköy Temsilciliğinde gerçekleştirilecek, toplantıya Şubemizi temsilen Yönetim Kurulu üyemiz Ahmet Kıvanç Kutluca katılmış, geçmişte Şubemizin bölgeye dair planlardan hangilerini dava ve/veya itiraz konusu ettiğine dair bilgilendirme yapmıştır.

Kent Hakkı Paneli ve 3. Köprü Bilgilendirme Sunumu

02 Ağustos tarihinde Yoğurtçu Parkı Forum Alanı'nda gerçekleştirilen kent hakkı ve 3. Köprü toplantısına, Şubemiz Yönetim Kurulu üyesi Gürkan Akgün katılım göstermiş ve 3. Köprü hakkında bilgilendirme sunumu yapmıştır.

Karaburun Bilim Kongresi'ndeYdik

04 Eylül tarihinde İzmir, Karaburun Gündelik Yaşam Bilim ve Kültür Derneği tarafından düzenlenen "Karaburun Bilim Kongresi"ne Gezi Parkı sürecini anlatmak üzere Tayfun Kahraman, Kumru Çılgın ve Gürkan Akgün katılım göstermiştir.

Taksim Dayanışması Toplantılarına Katılımımız sürüyor

Her hafta Çarşamba günü gerçekleştirilen Taksim Dayanışması toplantılarına Şubemizi temsilen Tayfun Kahraman ve Akif Burak Atlar tarafından katılım devam etmektedir. Eylül ayında yasal süreci takip etmek üzere Taksim Dayanışması bünyesinde Hukuk Komisyonu kurulmasına karar verilmiştir.

Tarihi Yarımada - İstanbul Buluşmaları ŞPO Atölyesi

05 Ekim tarihlerinde "Tarihi Yarımada" konulu İstanbul Buluşmaları'nın Şubemiz Hazırlık Atölyesi gerçekleştirilmiştir. Şube Başkanımız Tayfun Kahraman, Prof. Dr. İclal Dinçer, Yedikule Bostanları İnisiyatifinden Alexander Shopov, İstanbul S.O.S'den Hande Akarca, Fener-Balat Derneğinden Çiğdem Şahin, Bisikletliler Derneğinden Murat Suyabatmaz ve Ayhan Han'ın katılımıyla Tarihi Yarımada'daki güncel durum görüşülmüş, dinleyicilere bilgilendirme yapılmıştır.

7. İstanbul Buluşmaları

"Altüst İstanbul" teması ile 21-22 Ekim tarihinde 7. İstanbul Buluşmaları MSGSÜ'de gerçekleştirilmiş, 2 gün süren etkinliklere yaklaşık 350 dinleyici katılım göstermiş, etkinliğin twitter hesabından ise an be atılan tweetler ile ortalama 1500 kişiye erişilmiştir.

Friedrich Ebert Stiftung - TÜSES Yerel Yönetimler EtkinliğindeYdik

27-28 Eylül tarihlerinde gerçekleştirilen Friedrich Ebert Stiftung - TÜSES Yerel Yönetimler Etkinliğine Şube Başkanımız Tayfun Kahraman katılım göstermiş olup Gezi Parkı süreci ve Odamızın görevleri hakkında bilgilendirmede bulunmuştur.

İtirazlar**Esenyurt TEM Güneyine İlişkin Nazım İmar Planı'na İtiraz Edildi**

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 12.04.2013 tarih ve 829 sayılı kararı ile kabul edilerek, 23.05.2013 – 24.06.2013 tarihleri arasında askıya çıkarılan 1/5000 Ölçekli Esenyurt İlçesi TEM Güneyine İlişkin Nazım İmar Planı'na İtiraz edilmiştir.

İtiraz konusu 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı'na ait plan notlarındaki maddelerle kamu kullanımına ayrılan açık alanların altında yapılaşmaya olanak sağlanması; Konut dışı kentsel çalışma alanlarında iki adet bodrum katın emsal dışında tutulması; Esenyurt İlçesi'nde basına yansıyan haberlerden de bilinen çok sayıda mevzuata aykırı inşaatın yasallaştırılmak istenmesi gerekçeleriyle Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Yassıada Planları'na İtiraz Edildi

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 29.05.2013 tarih ve 5446 sayılı kararıyla onanan İstanbul İli, Adalar İlçesi, Heybeliada Mahallesi, 156 ada, 1 No'lu parselin (Yassıada) "Askeri Alan" kullanımının "Turizm+Kültürel Tesis Alanı", "Kayalık Alan" ve "İskele Alanı" kullanımına dönüştürülmesine ilişkin 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Revizyonu ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'na itiraz edilmiştir.

İtiraz konusu planın usul bakımından "kademeli birlik-telik" ve "plan hiyerarşisi" ne uymaması; Sorumlu kamu kurumlarının görüşlerine başvurulmamış olması; Üst ölçekli plan kararlarına aykırılık taşınması; Planların bütüncül planlama yaklaşımından uzak olması; Planla gerçekleştirilecek yapılaşmanın adanın ekolojik sürdürülebilirliğini tehdit edeceği; Planlara ait notlarda, önerilen arazi kullanım kararları ve değişikliklerini gerektirecek

bilimsel nedenler, analiz ve tespitlere yer verilmemiş olması gerekçeleriyle Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Kağıthane Talatpaşa'da 4519 Ada, 4 No'lu Parselin "Park Alanı"na Alınmasına İlişkin Değişikliğe İtiraz Edildi

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 06.06.2013 tarihinde onaylanmış olan ve 21.06.2013 tarihinde askıya çıkarılan Kağıthane İlçesi, Talatpaşa Mahallesi, 4519 Ada, 4 No'lu parselin "Park Alanı"na alınmasına ilişkin hazırlanan 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Değişikliğine itiraz edilmiştir.

Dini tesis alanı ile park alanının aynı parselde düzenleniyor olması; Nazım İmar Planı kapsamının parsel bazında yapılaşma koşullarını belirlemeye uygun olması gerekçeleriyle Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Esenler İlçesi, Havaalanı Mahallesi Riskli Alan Bölgesi İmar Planı Değişikliği'ne İtiraz Edildi

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 01.04.2013 tarihinde, 5171 karar no ile onaylanarak, 25.06.2013 tarihinde İstanbul Valiliği, İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü'nce askıya çıkarılan Esenler İlçesi, Havaalanı Mahallesi Riskli Alan Bölgesi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği'ne itiraz edilmiştir.

Alanın hangi veriler doğrultusunda riskli alan ilan edildiğinin belirsiz olması; Üst ve alt ölçekli iki planın aynı makam oluru ile aynı tarihte onaylanarak askıya çıkarılması; Planda ve plan notlarında kanunda belirtilen "fen ve sanat normları" ve yönetmelikte açıklanan "enerji verimliliği", "iklim duyarlılığı" ve "yaşam kalitesinin artırılması" kavramlarıyla örtüşecek çalışmaların bulunmaması nedenleriyle Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Şişli, Mecidiyeköy Mahallesi, 298 Pafta 2526 Ada 6 ve 7 Sayılı Parsellere Ait Planı Değişikliği'ne İtiraz Edildi

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.04.2013 tarih ve 868 sayılı kararı ile kabul edilerek, 27.06.2013 - 26.07.2013 tarihleri arasında askıya çıkarılan Şişli İlçesi Mecidiyeköy Mahallesi, 298 Pafta 2526 Ada 6 ve 7 Sayılı Parsellere Ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği'ne itiraz edilmiştir.

Haklı ve yeterli gerekçe gösterilmeden parsel bazında değişikliklerle yapılaşma koşulları ve kullanımın değiştirilmesi; Üst ve alt ölçekli planlarda konut alanı olan ve mevcut durumda da yoğunlukla konut alanı olan bölgede parsel bazında bir işlev değişikliğine gidilmesi; Gerek ulaşım altyapısı, gerek Turizm Tesis (Otel) Alanı için gereken diğer ticari ve hizmet amaçlı işlevlerin bir-

likte düşünülerek yer seçiminin yapılması gerektiği düşüncesiyle Plan Değişikliği'ne Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Bahçeşehir Gölet Alanı ve Pazar Alanı'na İlişkin İmar Planlarına İtiraz Edildi

31.07.2013 tarih ve 12735 sayılı Bakanlık Makam Oluru ile onaylanmış, 23.08.2013- 23.09.2013 tarihleri arasında askıda ilan edilen Başakşehir İlçesi, Bahçeşehir Gölet Alanı İle Pazar Alanı ve 558 Ada, 1 Parcele Ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'na itiraz edilmiştir.

Plan değişikliği ile nüfus ve yapı yoğunluğunun artırılması, bölgenin donatı dengesinin göz ardı edilmesi; Değişiklikle gelecek ilave inşaat alanı ve işlevsel yoğunlukla birlikte bölgesel ölçekte ulaşım ve trafik taleplerinin de olumsuz etkileneceği gerekçeleriyle İmar Planı'na Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Riskli Alan İlan Edilen Esenler İlçesi, Tuna Mahallesi İlişkin Plan Değişikliğine İtiraz Edildi

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 31.07.2013 tarihinde, 12083 karar no ile onaylanarak, 06.09.2013 tarihinde İstanbul Valiliği, İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü'nce askıya çıkarılan Esenler İlçesi, Tuna Mahallesi Riskli Alan Bölgesi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği'ne itiraz edilmiştir.

Riskli alanın hangi veriler doğrultusunda riskli alan ilan edildiği, hangi risk türü ile karşı karşıya olunduğu ve bu risk türünün yaratacağı tehlikeler ile ilgili detaylı verilerin olmaması; Riskli alan ilan edilen bölgelere ilişkin kapsamlı bir bilgilendirmenin olmaması; Yönetmelik gereği hazırlanması gereken "kentsel tasarım" projelerinin kamuoyuyla paylaşılmamış olması; Gerekçesi belirsiz biçimde riskli alan ilan edilen bölgenin yoğunluğunun 3 emsale çıkartılmış olması; Bu emsal oranlarına rağmen bodrum katlarının emsale dahil edilmemiş olması; kentsel, sosyal ve teknik alt yapı oranlarının belirlenemez olması nedenleriyle Uygulama İmar Planı Değişikliğine Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Sarıyer İlçesi, Gümüşdere - Kısırkaya Bölgesi Planlarına İtiraz Edildi

Şubemiz tarafından, Gümüşdere-Kısırkaya Bölgesi 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı değişikliği ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'na itiraz edilmiştir.

Onaylı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ile arasında uyumsuzluk olması; İstanbul'un az sayıda kalmış ve giderek azalan orman alanları üzerinde baskı kuracak olması; planın, kamuya hizmet edecek donatı

alanlarını ve orman alanlarını ortadan kaldırması, plan bütünlüğünü ve hiyerarşisini göz ardı etmesi ve tanımlanan yapılaşma koşulları ile doğal alanlarda yerleşim baskısını arttırması nedenleriyle; Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı değişikliği ve Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'na Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Kartal İlçesi, Yukarı Mahalle Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı Değişikliği 'ne İtiraz Edildi

Şubemiz tarafından, 644 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bakanlık Makamının 11.07.2013 tarih ve 10580 sayılı Olur'u ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca onanarak 06.08.2013 – 04.09.2013 tarihleri arasında askıda ilan edilen Kartal İlçesi, Yukarı Mahalle 2505 Ada, 2, 3, 7, 14, 15, 16, 17, 18, 19 ve 20 Parsellere İlişkin Hazırlanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği 'ne itiraz edilmiştir.

Getirilen plan kararları ile sosyal ve teknik donatı dengesinin bozulması ve yoğunluğun artması; Bölgede ayrıcalıklı imar hakları oluşturulması; değişikliğin plan bütünlüğünü bozucu olması gerekçesiyle Uygulama İmar Planı Değişikliği 'ne Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Halkalı Toplu Konut Alanı Sınırları İçerisinde Muhtelif Parsellere İlişkin Planı Değişikliği'ne İtiraz Edildi

Şubemiz tarafından, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Makamının 26.07.2013 tarih ve 11773 sayılı Olur'ları doğrultusunda onaylanan İstanbul İli, Küçükçekmece İlçesi, Halkalı Toplu Konut Alanı sınırları içerisinde 841 ada 1 parsel, 421 ada 1 parsel ve 450 ada 10 parsel ile ilişkili 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Nazım ve Uygulama İmar Planı ve plan notu değişikliğine itiraz edilmiştir.

Plan değişikliklerinin yoğunluk artışına neden olması; Mevcut altyapının yetersiz kalmasına neden olacak düzenleme yapılması; Zorunluluk olmadığı halde sosyal donatı alanlarının kaldırılmış olması; Kaldırılan sosyal ve teknik altyapıya eş değer alan düzenlenmemiş olması gerekçeleriyle Nazım ve Uygulama İmar Planı ve plan notu değişikliğine Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Üsküdar İlçesi, Altunizade Mahallesi'nde, Marmara Üniversitesi Eğitim Ve Araştırma Hastanesi'nin Yer Aldığı Parsellere İlişkin Plan Değişikliğine İtiraz Edildi

Şubemiz tarafından, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 10.07.2013 tarih ve 1411 sayılı kararı ile kabul edilerek, 16.09.2013 – 15.10.2013 tarihleri arasında askıya çıkarılan İstanbul İli, Üsküdar İlçesi, Altunizade Mahallesi, 244DZIII B (165-166) Pafta, 1313 Ada (E:1143 Ada), 2 Parsel ile Kadastral Yol Alanına ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği 'ne itiraz edilmiştir.

Özel sağlık tesisi işlevlendirmesinin bölgede var olan ulaşım sorunlarını büyüteceği; Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nün kararında yer alan görüşlerin ilgili plana ve plan notlarına yansıtılmadığı; kat yüksekliklerine ilişkin kararın avan projeye ve belediye onayına bırakıldığı; bodrum katlardaki yapılaşmaların emsal dışında tutulduğu; gerekçeleriyle Nazım İmar Planı Değişikliğine Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Üsküdar İlçesi, Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgesi Planlarına İtiraz Edildi

Şubemiz tarafından, Çevre ve Şehircilik Bakanlık makamının 04.09.2013 tarih ve 13949 sayılı Olur'ları ile 644 sayılı Olur'ları doğrultusunda onanan İstanbul İli, Üsküdar İlçesi, Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgesi 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'na itiraz edilmiştir.

Plan ile konut alanlarında yoğunluğunu arttırıcı emsal ve yükseklik değerlerinin verildiği; Yeterli analitik etüt çalışması yapılmadan ve yaratacağı yapılaşma baskısı ile altyapıyı zorlayıcı etkileri değerlendirilmeden onaylanması; mevcut planlarda park ve yeşil alan olarak belirlenmiş bazı alanların yapılaşmaya açıldığı; gerekçeleriyle Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'na Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Kartal İlçesi, Yukarı Mahalle Muhtelif Parsellere İlişkin Planlara İtiraz Edildi

644 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bakanlık Makamının 11.07.2013 tarih ve 10580 sayılı Olur'u ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca onanarak 06.08.2013 – 04.09.2013 tarihleri arasında askıda ilan edilen Kartal İlçesi, Yukarı Mahalle 2505 Ada, 2, 3, 7, 14, 15, 16, 17, 18, 19 ve 20 Parsellere İlişkin Hazırlanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği 'ne 04.09.2013 tarihinde şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Söz konusu planlar 644 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bakanlık Makamının 10.10.2013 tarih ve 15968 sayılı Olur'u ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca onanarak 11.11.2013 – 10.12.2013 tarihleri arasında tekrar askıda ilan edilmiş olup plan bütünlüğünü bozan, emsal teşkil eden, mevzuat ve planlama ilkelerine aykırı usuller içerisinde dolaylı Şubemizce tekrar itiraz edilmiştir.

Küçükçekmece, Halkalı Mah. 1 pafta 4423, 4424 parseller Nazım İmar Planı Değişikliği'ne İtiraz Edildi

13.09.2013 tarihinde onanarak 08.11.2013 tarihinde askıya çıkarılan ve 3194 sayılı İmar Kanununun 8/b maddesi

uyarınca 09.12.2013 tarihine kadar askıda kalacağı ilan edilen Küçükçekmece İlçesi, Halkalı Mah. 1 pafta 4423, 4424 parsellere dair 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği'ne Şubemizce itiraz edilmiştir.

1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarının konusu olmayan, aslen uygulama imar planında yapılması gereken düzenlemelerin yapılmış olması; Dini tesis alanı ile park alanı gibi farklı işlevlerin aynı alanda tanımlanmış olması; gerekçeleriyle Nazım İmar Planı Değişikliğine Şubemiz tarafından itiraz edilmiştir.

Yargı Gündemi

Bakırköy, Şenlik Mahallesi Muhtelif Parsellere İlişkin Planlar Yargıda

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nun 06.12.2012 gün ve 363 sayılı Makam Olur'u ile onaylanarak 24.01.2013-22.02.2013 tarihleri arasında askıda ilan edilen Bakırköy İlçesi, Şenlik Mahallesi 275 Ada 24, 27, 28, 29 Parseller, 1229 Ada 1 Parsel, 297 Ada 62 Parsel ile 296 Ada 1 Parsel ve 22 Parsellerin Bir Kısımı ile 2, 3, 21 Parselleri Kapsayan Alana Ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Odamız tarafından itiraz edilerek yargıya taşınmıştır.

Plan kararları ile sosyal ve teknik donatı dengesinin bozulması ve yoğunluğun artması; Bölgede ayrıcalıklı imar hakları oluşturulması; Değişikliklerin emsal teşkil edici ve plan bütünlüğünü bozucu olması gerekçeleriyle 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği iptali istemiyle Odamız tarafından yargıya taşınmıştır.

Mecidiyeköy, Likör Fabrikası'nda Yeni Yargı Süreci Başladı

Bakanlık Makamının 19.06.2013 tarih ve 6186 sayılı Olur'ları ile 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümleri uyarınca tadilen onaylanan ve 26.06.2013 - 25.07.2013 tarihleri arasında askıya çıkarılan İstanbul İli, Dikilitaş Mahallesi, 58 Pafta, 1199 Ada 230 Parselde "Ticaret Alanı" na ilişkin 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı değişikliği Şubemizce yargıya taşınmıştır.

Dava konusu taşınmaz içinde yer alan parselde daha önce T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'nca (TOKİ) 09.01.2008 tarihinde onaylanarak İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından 13.02.2008 tarih ve 388 nolu karar ile kabul edilen Şişli Dikilitaş Mah. 58 pafta, 1199 ada, 230 parsel 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği

ğ'ne karşı Odamızca İstanbul 10. İdare Mahkemesi'nin 2009/1736 E. Sayılı dosyası üzerinden iptal davası açılmıştır. Mahkeme tarafından 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Değişikliği ile ilgili 24.07.2009 tarih ve E: 2008/1058 sayılı yürütmeyi durdurma kararı ve Uygulama İmar Planı değişikliği hakkında 11.12.2009 tarih 2009/1736E. Sayılı Yürütmeyi Durdurma kararı bulunmaktadır.

Açtığımız dava sonucu Mahkeme tarafından verilen Yürütmeyi Durdurma kararına rağmen; 22.02.2011 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Şişli İlçesi (Dikilitaş Mahallesi), 58 pafta, 1199 ada, 230 parsel ile ilişkin plan değişikliği ile yeni bir plan onaylanmış, itirazlarımızın yeni onaylanan planlarda da geçerliliğini koruduğu görüşmüş ve söz konusu planlara karşı da Odamızca İstanbul 6. İdare Mahkemesi'nin 2011/2244 E. Sayılı dosya üzerinden iptal davası açılmış ve 2011/920 Dosya Numaralı bilirkişi raporu lehimize verilmiş olup söz konusu dava süreci devam etmektedir.

Devam eden yeni yargı sürecine rağmen, mahkemenin daha önce verdiği kararlar göz önünde bulundurulmuş, bilimsel itirazlarımız bir kez daha göz ardı edilmiş ve Likör Fabrikası için hazırlanan ayrıcalıklı imar planı değişikliği bir kez daha onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Dava konusu plan notlarında "Ticaret Alanı" olarak belirlenen fonksiyonda; "iş merkezleri, ofis, büro, çarşı, çok katlı mağaza, alışveriş merkezleri, otel, motel, rezidans, apart rezidans vb. gibi konaklama tesisleri, sinema, tiyatro, banka ve finans kurumları ile tiyatro, müze, kütüphane gibi kültürel tesisler ve bunlara hizmet edece kafe, restoran gibi tesisler" yer alacaktır. Söz konusu kullanım türleri ve yüksek yapı yoğunluğu dikkate alındığında mevcut ulaşım ağı üzerinde olumsuz etkilere neden olacağı açıkça görülmektedir.

İmar planı değişikliğine konu olan parsel, yoğun ticaret yapılarının bulunduğu alanların içindeki ana ulaşım akslarından cephe alan bir konumda yer almaktadır. Plan ile öngörülen kullanımların zirve saatlerde ve gün içinde, plan değişikliğine konu arazi çevresinde yoğun bir araç trafiği yaratması kaçınılmazdır. Söz konusu iki veri birlikte değerlendirildiğinde, dava konusu plan ile getirilmek istenen kullanım yoğunluğunun şehircilik ilkeleri ve planlama esasları bakımından uygun olmadığı açıkça ortadadır.

E:3.00 H:Serbest yapılanma şartlarında "Ticaret Alanı" na alınarak yapılaşma koşulları açısından ciddi sakıncaları barındıran, bölgede yapı, nüfus ve trafik yoğunluğunu arttıran, emsal teşkil edici ve plan bütünlüğünü bozucu bir nitelik taşıyan İstanbul İli, Dikilitaş Mahallesi, 58 Pafta, 1199 Ada 230 Parselde "Ticaret Alanı" na ilişkin 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı değişikliği Şubemizce yargıya taşınmıştır.

Basında Şube

**BAKANLIĞIN GEZİ İTİRAZI REDDEDİLDİ
(TOPÇU KIŞLASI İNŞAATI DURDURULDU)**

Ulusal basında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Gezi Parkı Projesi için verilen yürütmeyi durdurma kararına itirazının reddine genişçe yer bulmuştur. Gezi Parkı çevresinde devam eden çalışmalar nedeniyle Peyzaj Mimarları Odası, Mimarlar Odası ve Odamızın 6. İdare Mahkemesi'ne yapmış olduğu itirazın ardından, inceleme sonucunda 7 Mayıs 2013 tarihinde 'telafisi mümkün olmayan zararlar doğacağı' gerekçesiyle yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir. Ancak Kültür ve Turizm Bakanlığı yürütmenin durdurulması kararına itiraz ederek savunmasını mahkemeye sunmuştur. Mahkeme tarafından itiraz değerlendirilmiş ve oy çokluğu ile yürütme kararı yerinde bulunmuştur. Mahkemenin Taksim Gezi Parkı'na Topçu Kışlası yapılıp yapılamayacağına ilişkin kesin kararı ise 2 ay içinde vermesinin beklendiği belirtilmiştir. Konu hakkında Şube Başkanımız Tayfun Kahraman'ın "Şu anda mahkeme tarafından yürütmesinin durdurulmasının doğru olduğunu düşünüyoruz. Çünkü İstanbul 2 No.lu Koruma Bölge Kurulu, Topçu Kışlasına ait elde hiçbir belge ve rölöve projesi olmadığından bu yapının ihya edilmesinin mümkün olmadığı kararını vermişti" sözlerine de yer verilmiştir. İlerleyen günlerde I. İdare Mahkemesi'nin Taksim Meydanı ile ilgili bütün projeleri iptal ettiği bilgisi kamuoyu ile paylaşılmış, karar tarihinin 6 Haziran olduğu duyurulmuştur. Kararın duyurulması tepkilere yol açarken, Şube Başkanımız Tayfun Kahraman'ın konu hakkındaki görüşleri; "Karar çalışmalarını devam eden yayalaştırma, battı-çıkı, Gezi Parkı ve Topçu Kışlası gibi bütün projeleri kapsıyor. Burada alınmış olan lehimize bir bilirkişi raporu var. Daha önce açıklamıştık. Burada şunu sormak lazım: Kim kamu kaynaklarının israfına neden oldu? Mahkeme kararlarını beklemeden alelacele bu projeye başlayanlar mı, yoksa bu projenin şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarına aykırı olduğunu görerek kamu yararı için dava açan meslek odaları mı? Bunu da kamu vicdanının sorgulaması gerekiyor" şeklinde birden fazla yayında yer almıştır. Konuya dair haberler ise aşağıda başlıkları ile sıralanmıştır.

**TAKSİM DAYANIŞMASI TEMSİLCİLERİ GÖZALTINA
ALINDI, TMMOB TEPKİSİNİ BASIN AÇIKLAMASIYLA
DİLE GETİRDİ**

8 Temmuz tarihinde İstanbul Valisi Muammer Güler tarafından yapılan açıklama doğrultusunda yaşanan

olaylar sebebiyle uzun süre polis ablukasında tutulan Gezi Parkı'nın halka açıldığı ilan edilmiştir. Parkı ziyaret etmek isteyen Taksim Dayanışması bileşenleri temsilcileri ile Şubemiz Sekreteri Akif Burak Atlar ve sekreteryaya çalışanı S. Sezi Zaman gözaltına alınmıştır. Gerçekleştirilen gözaltılar akabinde TMMOB İstanbul İKK tarafından basın açıklaması gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra Mimarlar Odası da gözaltılar hakkında kınama yayınlamıştır. Olay ulusal medyada büyük çaplı yankı uyandırmış, farklı yayın organları tarafından yayınlanmıştır. Konu hakkındaki haberler ise aşağıda liste halinde sıralanmıştır.

**ASKERİ ALANLARDA BETONLAŞMA TEHLİKESİ**

Milli Savunma Bakanlığı'nın yürüttüğü çalışma ile askeri alanların şehir dışına taşınması ve boşalacak arazilerin imara açılması gündemde olup uygulama hayata geçerse büyük şehirlerdeki 'yeşilin son kalesi' olarak da tanımlanan kışlalar betonlaşma tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır. Uzmanlar ise kışlaların yer aldığı arazilerin halkın nefes alabileceği yeşil alanlar olarak kalması yönünde görüş bildirmiş, Şube Başkanımız Tayfun Kahraman'ın da konuyla ilgili sözlerine yer verilmiş, ilgili haberler ise başlıklarıyla aşağıda sıralanmıştır.

YENİ KIYI DÜZENLEMESİ

Yenikapı ve Maltepe Miting Alanı Projesi ardından 3. Havalimanı projesinin de duyurulmasının akabinde İstanbul'un kıyı alanlarının doldurularak inşaata açılmasını tekrardan tartışma konusu haline getirmiştir. Adı geçen projelerin yanı sıra Tuzla'da Venedik Projesi, Haliç'te yat limanı ve Karaköy Galata'daki kruvaziyer limanı endişeleri arttırmıştır. Bunun yanı sıra

Tempo Dergisi - Yeşile veda

Hürriyet Gazetesi – İstanbul’da yeşile veda

Ordoğu Gazetesi – İstanbul’da yeşile veda

08.09.2013 tarihli Sözcü Gazetesi – Yeşile Hastayım yalan İstanbul ormanları talan

Aydınlık Gazetesi – İstanbul halkı sokağa çıkıp projeyi durdurmalı

Sunday’s Zaman Gazetesi – Scale of destruction in Istanbul increasingly visible

GEZİ PARKLI EYLEMLERİ HALKIN EYLEMLERE BAKIŞ AÇISINI DEĞİŞTİRDİ

Aliğa Belediyesi tarafından her yıl düzenlenen ve bu yıl 23.sü gerçekleştirilen Emek ve Barış Şenlikleri kapsamında “Gezi’den Önce, Gezi’den Sonra: Değişen Türkiye ve Dünya” konulu panelde konuşmacı olarak yer alan Şube Başkanımız Tayfun Kahraman’ın “Gezi’den sonra hayatın kendisi direniş haline geldi. Gezi’de korku duvarlarını yıktık” cümlesi basında geniş yer bulmuş, birçok yayın organı tarafından haber konusu haline getirilmiştir. Söz konusu haberler ise başlıkları ile aşağıda sıralanmıştır.

TAKSİM DAYANIŞMASI SÖZCÜSÜ KAHRAMAN, GEZİNİN ÖNEMİNE VURGU YAPTI.

Korku duvarını yıktık



SÖZCÜ’YE Ankara’lı Ege Bölgesi - Taksim Dayanışması Başkanı ve İstanbul Şehir Plancıları Odası Başkanı Tayfun Kahraman, “Gezi’den sonra hayatın kendisi direniş haline geldi. Gezi’de korku duvarlarını yıktık” dedi.

Aliğa Belediyesi tarafından düzenlenen Emek ve Barış Şenlikleri kapsamında gerçekleştirilen “Gezi’den Önce, Gezi’den Sonra: Değişen Türkiye ve Dünya” konulu panelde konuşan Kahraman, “Gezi’den sonra hayatın kendisi direniş haline geldi. Gezi’de korku duvarlarını yıktık” dedi.

Aliğa Belediyesi tarafından düzenlenen Emek ve Barış Şenlikleri kapsamında gerçekleştirilen “Gezi’den Önce, Gezi’den Sonra: Değişen Türkiye ve Dünya” konulu panelde konuşan Kahraman, “Gezi’den sonra hayatın kendisi direniş haline geldi. Gezi’de korku duvarlarını yıktık” dedi.

Cumhuriyet Gazetesi – Korku duvarını yıktık

Gezi Parkı eylemleri korku duvarını yıktı



23. Emek ve Barış Şenlikleri’nde yapılan “Gezi’den Önce, Gezi’den Sonra” konulu panelde Türkiye’de her şeyin değişeceği belirtildi.

Dokuz Eylül İzmir Gazetesi – Gezi Parkı eylemleri korku duvarlarını yıktı

TAKSİM DAYANIŞMASI HEYETİ İFADE VERDİ

Gezi Parkı olayları sırasında Başbakan ile görüşmede yer alan, Dayanışma tarafından seçilen ve aralarında Şube Başkanımız Tayfun Kahraman’ın da yer aldığı heyetin ifade vermeleri için Savcı tarafından talimat çıkarılması gündemde genişçe yer bulmuş; Cem Tüzün, Mimarlar Odasından Derya Karadağ ve Şube Başkanımız Tayfun Kahraman ifade vermeye birlikte gitmiştir. Mimarlar Odasından Mücella Yapıcı ise bunun hukuksuzluk olduğunu gerekçeleri ile açıklamıştır. Süreç muhabirler tarafından ilgiyle takip edilmiş, söz konusu haberler ise başlıkları ile aşağıda sıralanmıştır.



Sözcü Gazetesi – Başbakan’la görüşen eylemciler ifade verdi

TAKSİM DAYANIŞMASI BİR HEYET İLE BERKİN ELVAN’I ZİYARET ETTİ

Gezi Parkı eylemleri ile bağlantılı olarak İstanbul’un dört bir yanında süregelen eylemlerden Okmeydanı’nda yapılanlar sırasında polislerin attığı biber gazı kapsülü ile başından yaralanan ilköğretim öğrencisi Berkin Elvan hala hastanede olup yaklaşık 4 aydır uyumaktadır. Taksim Dayanışması adına bileşen kurumların temsilcilerinden oluşan, aralarında Şubemizi temsilen Gürkan Akgün’ün de yer aldığı heyet aileye destek ziyaretinde bulunmuş, söz konusu habere yer veren gazeteler ise kullandıkları başlıklar ile aşağıda sıralanmıştır.



Taksim Dayanışması Berkin’i ziyaret etti

Taraf Gazetesi – Taksim Dayanışması Berkin’i ziyaret etti

İZMİR ŞUBE

**İKK Katı Atık Bertaraf Tesisi
Komisyon Toplantısı Gerçekleştirildi**

Katı Atık Bertaraf Tesisi Komisyonu'nun Çevre Mühendisleri Odası'nda 26.09.2013 Perşembe günü gerçekleştirilen toplantısına Şube Yönetim Kurulu Başkanımız Nehir YÜKSEL, 7 Ekim 2013 Pazartesi günü Jeoloji Mühendisleri Odası'nda gerçekleştirilen toplantısına ise Şube çalışanımız Funda ÖZCAN katıldı. Yapılan toplantılar sonucu söz konusu proje ile ilgili yer seçimine ilişkin hazırlanmış tüm rapor, bilgi ve belgelerin İzmir Büyükşehir Belediyesi'nden talep edilmesine, alana gitmemiş ve ya tekrar gitmek isteyen meslek odalarının katılımı ile alana ikinci bir gezi düzenlenmesine karar verilmiş, basından kaynaklı yanlış anlamalar üzerine İzmir İKK tarafından önemli bir konuda ortaklaştığımız en kısa metin üzerinden basın açıklaması yapılması doğru olacağından sadece bu gündemle, konuyu bir kez daha tartışmak üzere Büyükşehir Belediyesi tarafından gönderilen Katı Atık Tesisi ile ilgili teknoloji seçim raporunun da değerlendirildiği İKK toplantısı yapılmasının yararlı olacağı düşüncesiyle 20 Kasım Çarşamba saat: 18.00'de Ziraat Mühendisleri Odası'nda toplantı gerçekleştirilmiştir.

**Tarihe Saygı / Yerel Koruma Ödülleri
Düzenleme Komitesi Toplantısı Yapıldı**

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin Tarihe Saygı / Yerel Koruma Ödülleri Düzenleme Komitesi çalışmaları kapsamında 16.08.2013 günü saat 16.00'da İBŞB'de yapılan toplantıya Şube Yönetim Kurulu Başkanımız Nehir YÜKSEL katılmıştır. Toplantıda 39 başvurudan 1 başvurunun kategorisinin değiştirilmesi koşuluyla, 35 başvurunun Seçici Kurulun değerlendirmesine sunulması kararlaştırılmış, özellikle İzmir'in ilk apartman örneği ve kent belleğinin nadide bir eseri olmasını göz önünde bulundurarak Anadolu Apartmanındaki restorasyona ilişkin tarihi yapıların parselleri ile birlikte değerlendirilerek tarihi kimliklerinin güçlendirilmesi gerekliliğini göz önünde bulundurarak bu başvuruya konu esaslı onarımın aynı parsel üzerinde Anadolu Apartmanı'nın bahçesinde üretilerek simge değerini gölgelendirmiş olabileceğine, bulunduğu dokuya ve yaşayış biçimine uyumunun sorgulanması gerektiğine dikkat çekilmiştir.

**Körfez Temizleme ve Kanal Projesi
Toplantısı Yapıldı**

T.C. Devlet Demiryolları ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce ortaklaşa yürütülen İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi bilgilendirme toplantısı 20 Ağustos Salı günü saat 14.00'de Ahmet Adnan Saygun Sanat Merkezinde gerçekleştirilecekti. Toplantıya Şube Yönetim Kurulu Sekreterimiz Özlem ŞENYOL KOCAER katıldı. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz KOCAOĞLU'nun katıldığı toplantıda İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi son durumu ve İzmir Atık Depolama Alanı hakkında sunum yapıldı ve odaların konu hakkında görüşleri alındı. İBB Tarihe Saygı Yerel Koruma Ödülleri 2013 Seçici Kurul Toplantısı, 02.09.2013 02.09.2013 Pazartesi günü İzmir Büyükşehir Belediyesi'nde gerçekleştirilen "Tarihe Saygı Yerel Koruma Ödülleri Seçici Kurul Toplantısı"na Odamız adına Şube Yönetim Kurulu Başkanımız Nehir YÜKSEL katıldı. Koruma Ödüllerine önerilen eser/yapı/doku vb örnekler üzerinde Prof. Dr. Emel KAYIN ile birlikte bilgilendirmede bulundu ve öncesinde tespit edilen koruma konusunda dikkat edilmesi gereken bilgiler paylaşıldı.

Mesleki Oryantasyon Eğitimi'ne Katıldık

27.09.2013 Cuma günü İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü'nde gerçekleştirilen Mesleki Oryantasyon Eğitimi'ne Şube Yönetim Kurulu Başkanımız Nehir Yüksel ve Adil Tokay katıldı. Nehir Yüksel Şehir ve Bölge Planlama Bölümü öğrencilerine mesleğimiz hakkında bilgi verdikten sonra Adil Tokay İYTE mezunu bir öğrenci olarak değerlendirilerek öğrencilerden gelen soruların yanıtladı.

**Geçici Müdahale Platformu;
'Kentsel Değil, Sanatla Dönüşüm'
Sanatsal Etkinliği**

23.10.2013 Çarşamba günü Şubemiz Yönetim Kurulu Sekreteri Özlem ŞENYOL KOCAER'in de faaliyet gösterdiği Kemeraltı Geçici Müdahale Platformu'nun daha toplumsal, daha çevreci, daha eğlenceli, daha yaşanabilir bir kent arayışı içinde mekânı sanatla, yaratıcılıkla yeniden kurgulamak amacıyla hayata geçirdiği etkinliğin birinci ayağı olan alan gezisine sanatçıların Kemeraltı'nda seçilen atölye alanının tarihsel ve yapılaşma sürecine dair bilgi vermek üzere



Şubemiz Yönetim Kurulu Üyesi Memnune BAHÇİVAN rehber olarak katıldı. Aynı gün devamında Kemeraltı'nın tarihi, kentsel dönüşüm ve sanat tarihi konularının konuşulduğu, Prof. Dr. Emel GÖKSU'nun da katıldığı söyleşiye konuşmacı olarak Şube Yönetim Kurulu Başkanımız Nehir YÜKSEL katıldı. Söyleşi sonrasında mesleki anlamda farklı branşlardan insanların etkileşiminin sağlandığı bir ortam oluşturulmuştur.

Basmane Günleri

24.10.2013 Perşembe günü İzmir Büyükşehir Belediyesi öncülüğünde bu yıl ikincisi düzenlenen fotoğraf, resim, heykel, ebru sergileri, pandomim, söyleşi ve semt gezisi gibi birbirinden farklı etkinliklerin yer aldığı "Basmane Günleri" etkinliğine Şube Yönetim Kurulu Başkanımız Nehir YÜKSEL katıldı. Prof.Dr. Gürhan TÜMER anısına saat: 14.00'de düzenlenecek panelin moderatörlüğünü Doç.Dr. Emel KAYIN yapmış olup, 'Tarihsel çevrede, korumaya yönelik kentsel dönüşüm' konulu panelde Şehir Plancıları Odası Başkanı Nehir YÜKSEL, Şehir Plancısı Cengiz TÜRKSOY ve Doğal ve Kültürel Yaşam Girişim Sözcüsü Ahmet Tuncay KARAÇORLU'nun yer aldığı toplantıda, Basmane'nin Agora, kale, burç, sur, han, hamam, türbe ve kitabe, köprü, su kemeri, köşk, ev, konak, cami, mescit, sinagog, kilise, sebil, çeşme, mezarlık, arasta ve ulu ağaç gibi kültür varlıkları, arkeolojik değerlere sahip olduğu ve bölgeye ilişkin soylulaştırmaya yönelik müdahalelere karşı durulması ve özellikle 5366 Sayılı Yasa kapsamında ülkemizde ya-

şanan olumsuz örneklerin bölgede yaşanılmaması gerektiği tartışılmıştır.

8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 37. Kolokyumu Yürütme Kurulu Toplantısı Şubemizde Yapıldı.

27 Ağustos 2013 Salı günü Şubemizde düzenlenen yürütme kurulu toplantısına DEÜ temsilcileri, Odamız Genel Merkezi temsilcileri ve Şube Yönetim Kurulumuz katıldı. Toplantıda bilim kurulunun değerlendirmeleri göz önünde bulundurularak Kolokyumda sunulacak bildirimler belirlendi. Seçilen bildirimler sınıflandırılarak oturumlara dağıtıldı. Yürütme kurulunun önerileri doğrultusunda oturum başkanları belirlenerek program taslağı oluşturuldu. Önceki yürütme kurulu toplantısında gerçekleştirilmesi kararlaştırılan, büyükşehir belediye başkanları ve kapatılan belde belediye başkanlarının söz alacağı oturumlara ilişkin çeşitli isimler önerildi. Bu öneriler doğrultusunda hangi kurumlarla ne tür bir iletişim sürecine girileceği konusunda bir yol haritası oluşturuldu. Kolokyuma katılacak çağrılı bildiri sahiplerinin ve görevli öğrencilerin konaklamaları konusunda görüşülecek oteller ve misafirhaneler konusunda öneriler getirildi. Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünün 30. Yıl mezuniyet töreninden sorumlu komisyonun çalışmaları ele alındı. 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü Kolokyum ve Şehircilik Kongreleri Düzenleme Yönergesi gereği çalışma takviminde tamamlanması gereken iş kalemleri hakkında bilgi verilerek toplantı sona erdi.

Basında Şube

7 Ağustos - Cumhuriyet Gazetesi

Alsancak-Kahramanlar nazım imar planı, yıllardır yol olarak kullanılan 1354 sokağı Zorlu Holding için kapatıyor

Planlar yol kapattı

EMRE DÖKER

İzmir'de Zorlu Holding'in gökdelen yapımına da olanak sağlayan Alsancak-Kahramanlar Nazım İmar Planı'yla yıllardır yol olarak kullanılan 1354 sokağın 85 metresinin kapatılacağı ortaya çıktı. Daha önce iki kez yarğı kararıyla iptal edilen plan, yine aynı içerikle askıya çıktı. Şehir Plancıları ve Mimarlar Odasının İzmir şubeleri 1/5 bin ölçekli Konak 1. Etap Alsancak Kahramanlar Planı'na itiraz etti.

32 KAT

Şehir Plancıları Odası'nın 2008'de ve 2010'da da açtığı davalarla iptal ettirdiği plan, önceki ay İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nde onaylanmıştı. Zorlu Grubu'nun 32 katlı gökdelen yapımına olanak sağlayan ve askıya çıkan plana itiraz eden Şehir Plancıları Odası İzmir Şube Başkanı Nehir Yüksel, daha önce İzmir 4. İdare Mahkemesi'ne açtığı davada iptal kararı alındığını anımsattı. Askıya çıkartılma ise, iptal gerekçelerinin dikkate alınmadığını belirterek, "Bu planda, mevcut durumun korunarak sorunlarıyla birlikte geleceğe taşındığı anlaşılmaktadır" dedi. Zorlu Grubu'na ait Pastel Alışveriş Merkezi ve eski Tekel tütün depolarının olduğu bölgede, planlama ilkelere aykırı olarak ayrıcalıklı imar hakkı tanıdığı sa-

Şehir Plancıları ve Mimarlar Odalarının İzmir şubeleri, 'Üçüncü İzmir' dışında da gökdelen yapımına olanak sağlayan plana itiraz etti.

şanın 32 katlı gökdelen yapımına olanak sağlayan ve askıya çıkan plana itiraz eden Şehir Plancıları Odası İzmir Şube Başkanı Nehir Yüksel, "Yeni plann, 2010'da iptal ettirdiğimizden farklılığı yoktur. Temel strateji, ana ilkelere ve mekansal planlama kararları taşıyor. Önermesi gereken yoğunluk kararları belirtilmiyor. Zorlu'nun standartlarına uyulmuyor. Yeşil alanların altında otoparkların yapılmasının önu açılıyor" diye konuştu. Mimarlar Odası İzmir Şube Başkanı Hasan Topal da, planlarda Zorlu Grubu için kapatılacak yolun da yer aldığına dikkat çekti. Bunun da aralarında olduğu bir çok konuya itiraz ettiklerini belirten Topal, şunları söyledi:

"Planda kamuoyunun Zorlu Grubu'na ait olarak bildiği alanda mevcut yıllardır yol olarak kullanılan 1354 sokağın bir bölümü merkezi iş alanına dahil ediyor. Yolun buradaki bölümü kapatılıyor, ke-sintisizliği engelleniyor. Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik'te imar planında devamlılığı olan bir yolun daraltılmayacağı, kapatılmayacağı, çıkmaz sokak hükümleri var. Ayrıca plan değişikliği ve planlar genellikle kamu yararına yapılan işlemlerdir. Bir yolun bir imar parseline dahil edilmesinin kamu yararıyla hiçbir

ilişkisi olmadığı gibi aksine planlamanın eşitlik ilkesine özellikle aykırıdır. Planlar herhangi bir parseli değil, bütünü gözeterek düzenlenir. Bu plan kamu yararına açıkça aykırıdır."

ENGELLER KALDIRILDI

Söz konusu alanla ilgili geçmiş yıllardaki gökdelen talepleri, Yüksek Yapılar Yönetmeliği'nin en az 3 bin metrekaire parsel büyüklüğü koşuluna uymaması nedeniyle reddedilmişti. Plan değişiklikleri öntedeki engel, Zorlu Holding'in 2 bin 700 metrekairelik tütün depoları ve Pastel Alışveriş Merkezi'nin yanı sıra, İzmir Gazeteciler Cemiyeti'nin yıkılan eski binasına kadar olan bölümü de satın alarak, 3 bin metrekaire koşuluyla sağlamasıyla kalkmıştı.

7 Ağustos - Cumhuriyet Gazetesi

Danıştay'dan Ağaçlı O'lara müjdeli haber

İzmir'de altyapı tartışılan Bornova Ağaçlı Yol'daki Karayolları arazisinin satışıyla ilgili önemli bir gelişme yaşlandı. Danıştay 6. Dairesi, açılan davalar bitinceye kadar yürütmeyi durdurdu

EROL YARAS Milliyet

Milliyet Ege yazarı Erol Yaras'ın Bornova Ağaçlı Yol'da müjdeli haber...

120 milyon satıldı

Ak Parti Büyükşehir Belediye Meclisi üyesi Murat Akdemir'in 120 milyon litaya aldığı 54 bin metrekarelik alan...



Ağaçlı Yol'daki Karayolları arazisiyle ilgili Danıştay'dan gelen karar, çevrecileri ve CHP'li umutlandırdı. Son kararın ne olacağı merak edilir.

54 bin metrekare

Danıştay 6. Dairesi, yapılan itirazları değerlendirilerek, davaları bitinceye kadar Ağaçlı Yol'daki ilgili yarımları durdurdu...

Özellikle

Özellikle Bornova'daki Karayolları arazisi, güçlü bütçeye karşın 500 bin metrekare toprak büyük ilgi...

14 Eylül - Milliyet Ege Gazetesi

İnsancak planını mahkemelik oluyor

Büyükşehir Belediyesi'nin hazırladığı İnsancak-Kahramanlar 1/5000 ölçekli imar planına Konak Belediyesi, meslek odaları, TCDD, Milli Emlak tarafından yapılan itirazlar reddedildi

UTKU BOLULU OHA

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 2012 yılında hazırladığı İnsancak-Kahramanlar 1/5000 ölçekli imar planının iptali için...

İlk plan iptal edildi

Yeni 5 bin m'lik planın da önce Valilik ve Şehir Plancılar Odası'na açılıp, emvaler sonucunda...



Gereğelerimizi belirttik

Yürürlükte olan imar planı ile ilgili olarak Şehir Plancılar Odası İzmir Şube Başkanı İsmail Yıldız, gerek...

9 Ağustos - Milliyet Ege Gazetesi

Zeytin Ağaçları Tarhanın Uçuruda

Bornova'daki Karayolları arazisinin satış kararından sonra, hemen yan taraftaki Zeytinçilik Enstitüsü ile TEDAS arazileri de risk altında. Plancılar, 600 bin metrekarelik alanın aynı kaderi paylaşmasından endişeli

Özellikle

Özellikle Bornova'daki Karayolları arazisi, güçlü bütçeye karşın 500 bin metrekare toprak büyük ilgi...

600 bin metrekarelik bölge

600 bin metrekarelik bölge, imar planı değişikliğiyle aynı kaderi paylaşacak



Fansal tehlikesi

Şehir plancılar, bölge yöneticileri arasında bir diğer sorun ise emsal olduğuna katılmadıkları...

ODA, HUKUK mücadelesi başlatıyor

Özellikle Bornova'daki Karayolları arazisi, güçlü bütçeye karşın 500 bin metrekare toprak büyük ilgi...



26 Eylül - Habertürk Gazetesi

EXPO planlarına bir itiraz, bir dava

EXPO ile ilgili planlamaları Şehir Plancılar Odası, Konak Belediyesi ve CHP'li çevreciler mahkemelik ediyor. Mimarlar Odası'nın itiraz gerekçeleri...

Özellikle

Özellikle Bornova'daki Karayolları arazisi, güçlü bütçeye karşın 500 bin metrekare toprak büyük ilgi...

Özellikle

Özellikle Bornova'daki Karayolları arazisi, güçlü bütçeye karşın 500 bin metrekare toprak büyük ilgi...



TEPEDEN İNİME KARAR

Şehir Plancılar Odası İzmir Şube Başkanı İsmail Yıldız, 'Boru hatları ile ilgili kararın...

Özellikle

Özellikle Bornova'daki Karayolları arazisi, güçlü bütçeye karşın 500 bin metrekare toprak büyük ilgi...



20 Ağustos - Günlük Evrensel Gazetesi

İzmir'in tarihine bir hancıer KOYAK TÜNELİ

İzmir'in Üçüncü Ana Planı'nda yer alması, beşinci ve altıncı bölgenin içinde olduğu için...

Emine UYAR İzmir

İzmir'in Üçüncü Ana Planı'nda yer alması, beşinci ve altıncı bölgenin içinde olduğu için...

Emine UYAR İzmir

İzmir'in Üçüncü Ana Planı'nda yer alması, beşinci ve altıncı bölgenin içinde olduğu için...



Emine UYAR İzmir

İzmir'in Üçüncü Ana Planı'nda yer alması, beşinci ve altıncı bölgenin içinde olduğu için...

Emine UYAR İzmir

İzmir'in Üçüncü Ana Planı'nda yer alması, beşinci ve altıncı bölgenin içinde olduğu için...



5 Ekim - Dokuz Eylül Gazetesi

Mavişehir'deki yapılaşmaya Oda başkanlarından tepki

Karşıyaka Mavişehirde yapılan plan değişikliğiyle birinci derece sit alanı olan bölgenin şahısları satılarak imara açılması Şehir Plancıları ve Mühendisler Odası İzmir Şubelerinden de tepki geldi

KARŞIYAKA Mavişehirde

Karşıyaka Mavişehirde yapılan plan değişikliğiyle birinci derece sit alanı olan bölgenin şahısları satılarak imara açılması...

KARŞIYAKA Mavişehirde

Karşıyaka Mavişehirde yapılan plan değişikliğiyle birinci derece sit alanı olan bölgenin şahısları satılarak imara açılması...



KARŞIYAKA Mavişehirde

Karşıyaka Mavişehirde yapılan plan değişikliğiyle birinci derece sit alanı olan bölgenin şahısları satılarak imara açılması...

KARŞIYAKA Mavişehirde

Karşıyaka Mavişehirde yapılan plan değişikliğiyle birinci derece sit alanı olan bölgenin şahısları satılarak imara açılması...



ANTALYA ŞUBE

Ulaşım Proje Önerisi Toplantısı
gerçekleştirildi

27 Ağustos 2013 tarihinde ATSO'da gerçekleştirilen toplantıya Şehir Plancıları Odası Antalya Şubesi adına şube başkanımız Haşim Dikencik katıldı. Gerçekleştirilen toplantıda ilgili meslek odalarının da katılımı ile Antalya'nın önemli sorunlarından biri olan ulaşım konusunda sürdürülen proje önerileri tartışıldı.

Antalya Şube VII. Dönem 4. Danışma Kurulu Toplantısı Yapıldı

7 Ekim 2013 tarihinde şubemizde gerçekleştirilen Danışma Kurulu toplantısında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanarak askıya çıkarılan 1/100.000 ölçekli "Antalya-Isparta-Burdur Çevre Düzeni Planı" ve Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanarak askıya çıkarılan 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı hakkında üyelerimizle bilgi paylaşılmış ve söz konusu planlar hakkında üyelerimizin değerlendirmeleri alınmıştır.

Yargı Gündemi

Kemeragzı Kundu Güzeloba Mahallesi İlişkin Açılan Davada Yürütmeyi Durdurma Kararı Verildi

Antalya Kemeragzı-Kundu Kültür ve Turizm Koruma Gelişim Bölgesi kapsamında kalan Muratpaşa Güzeloba Mahallesi 2103, 2107, 2210, 2216, 2239 ve 12700 ada 7 ve 13 sayılı parsellere ilişkin 16.11.2011 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planların öncelikle yürütmesinin durdurulması ve sonrasında iptali istemiyle açılan ve Danıştay 6. Dairede 2012/302 Esas No ile devam eden davada 08.04.2013 tarihinde yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir.

Muratpaşa İlçesi'nde Turizm Tesis Alanını Konut Alanına Dönüştüren Değişikliği Yargıya Taşdı

Şubemizce yapılan inceleme sonucunda mevzuata ve kamu yararına aykırı olduğu belirlenen ve 10.04.2013 tarih ve 235 sayılı Antalya Büyükşehir Belediye Meclis kararı ile onaylanan, Muratpaşa İlçesi sınırlarında bulunan 18 M nolu imar paftasında yer alan 8490 ada 9 parselin "Turizm Tesis Alanı"ndan "Konut Alanı"na dönüştürülmesine ilişkin 1/5000 ölçekli Nazım İmar

Planı değişikliğinin öncelikle yürütmesinin durdurulması ve takiben iptaline karar verilmesi talebi ile dava açılmıştır.

Alanya İlçesi Demirtaş 1/25000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nı Yargıya Taşdı

Şubemizce yapılan incelemede kamu yararına aykırı olduğu belirlenen, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 22.04.2013 tarih ve 591/6294 sayılı Olur'uyla, 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 7.maddesi uyarınca onaylanan "Demirtaş 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı"nın öncelikle yürütmesinin durdurulması ve takiben iptaline karar verilmesi talebi ile dava açılmıştır.

Antalya Nazım İmar Planlarına Eklenen Geçici Madde Uygulama Sınırına ve Plan Notlarına Dava Açıldı

10.04.2013 tarih ve 242 sayılı Antalya Büyükşehir Belediyesi Meclis kararı ile onaylanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarına Antalya Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği Geçici Madde Uygulama Sınırı ve plan notlarının eklenmesi ile ilgili konunun 1999 yılından önce planlanmış olan Muratpaşa, Konyaaltı ve Kepez ilçe belediye sınırlarında kalan bütün mahalleleri de kapsayacak şekilde kabulüne ilişkin kararın iptaline karar verilmesi talebi ile dava açılmıştır.

İtirazlar

Kemeragzı Kundu Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi Revizyon Planına İtiraz

Antalya Kemeragzı Kundu Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi kapsamında hazırlanan 1/25000 ölçekli 1. Etap Çevre Düzeni Revizyon Planı Kültür ve Turizm Bakanlığı Plan İnceleme ve Değerlendirme Kurulu'nun 15.07.2013 tarih ve 161/14 sayılı kararı ile 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'nun 7. maddesi uyarınca, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 31.07.2013 tarihinde onaylanmış olup, Antalya Büyükşehir Belediyesi'nde 20.08.2013-20.09.2013 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır.

Antalya Kemeragzı-Kundu Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi kapsamında Turizm Bakanlığı tarafından onaylanan 1. Etap 1/25000 ölçekli çevre düzeni planı, 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planının, açıklama raporu ve plan notlarının incelenmesi sonucunda askı süresi içinde itiraz edilmiştir.

Muratpaşa İlçesi, Konuksever Mahallesi 1/5000 Nazım İmar Planı'na İtiraz

Antalya Büyükşehir Belediye Meclisinin 13.08.2013 tarih ve 481 sayılı kararı ile onaylanan Antalya İli Muratpaşa İlçesi sınırlarında bulunan 20K, 20L, 21K, 21L nolu imar paftalarında yer alan 4438 ada 2,3,4 nolu, 4440 ada 5 nolu, 4463 ada 16,17 nolu, 4464 ada 16,17 nolu, 4490 ada 5,6 nolu, 4491 ada 8,9,10,11 nolu parseller ve yakın çevresindeki "Konut Alanının", "Ticaret Alanına" dönüştürülmesine ilişkin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı değişikliği Antalya Büyükşehir Belediyesi'nde 28.08.2013-28.09.2013 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır.

İlgili plan, planlama mevzuatları ve tekniği gereği incelenmiş olup, 3194 sayılı İmar Kanunu, ilgili yönetmelikleri, şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarına ve kamu yararına aykırı olduğu gerekçeleriyle itiraz edilmiştir. İlgili plana ilişkin hazırlanan 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı değişikliğine karşı açılan 2013/209 Esas No'lu dava ise yargıda devam etmektedir.

Antalya Büyükşehir Belediyesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu'na İtiraz

Antalya Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 29.08.2013 tarih ve 496 sayılı kararı ile onaylanan Antalya Bü-

yükshehir Belediyesi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu Antalya Büyükşehir Belediye-si'nde 20.09.2013-20.10.2013 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır.

İlgili plan, Şubemiz tarafından planlama mevzuatı, planlama ilkeleri, tekniği ve kamu yararı doğrultusunda incelenmiş, plana 3194 sayılı İmar Kanunu, ilgili yönetmelikleri, şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarına ve kamu yararına aykırı olduğu gerekçeleriyle itiraz edilmiştir.

Döşemealtı İlçesi'nde Tarım Alanını Konut Alanına Dönüştüren Nazım İmar Planı Değişikliğine İtiraz

Antalya Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 10.09.2013 tarih ve 521 sayılı kararı ile onaylanan Antalya İli Döşemealtı İlçesi sınırlarında bulunan N25D-23D nolu imar paftasında yer alan 655 parseldeki tarım alanının konut alanı olarak planlanmasına ilişkin 1/5000 ölçekli ilave Nazım İmar Planı değişikliği, Antalya Büyükşehir Belediyesi'nde 26.09.2013-26.10.2013 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır.

İlgili plana ilişkin Şubemiz tarafından yapılan inceleme ve değerlendirmeler sonucunda planların 3194 sayılı İmar Kanunu, ilgili yönetmelikleri, şehircilik ilkeleri, planlama esaslarına ve kamu yararına aykırı olduğu gerekçeleriyle itiraz edilmiştir.

Kaçaklara planlı kılıf

Plan yapma ve yaptırma yetkisi Kültür ve Turizm Bakanlığı'na verilen Lara, Kemeragzı ve Kundu bölgesi için yapılan imar planları, turistik tesislerin kaçak yapılarına yasal zemin hazırlayacak

Bakanlar Kurulu kararı ile Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi ilan edilen ve plan yapma ve yaptırma yetkisi Kültür ve Turizm Bakanlığı'na verilen Lara, Kemeragzı ve Kundu bölgesi için yapılan imar planları mevcut turistik tesislerin kıyılarda bulunan kaçak yapıları yasal hale gelecek. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelikte yaptığı değişiklik ile daha önce kıyılarda ilk 50 metresinde park ve rekreasyon alanı yapılabileceğine yönelik tanımlı rekreatif alan olarak değiştirdi. Bu tanımlı kıyılarda ilk 50 metrenin özel mülkiyete konu olabileceğini gündeme getirdi.

Kaçaklar yasallaşıyor

Turizm Bakanlığı, meslek odalarının açtığı dava ile İdare Mahkemesi tarafından 13 kez yürütmenin durdurulmasına yönelik verdiği Lara sahifeleri ile ilgili 1/25 bin ölçekli ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları ile 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'ni yeniden yaptı. Kıyı Kanunu Yönetmeliği kapsamında yapılan plan ile sınırlarda bulunan turistik tesislerin tüm kaçak yapılarının yasal hale getirilmesi sağlandı. Şehir Plancıları Odası (ŞPO) Antalya Şube Başkanı Haşim Dikencik, bakanlığın yaptığı planlarla birlikte Lara, Kundu ve Kemer-



agzı sahillerindeki kaçakların yasal hale getirilmek istendiğini söyledi. Dikencik, yapılan her plana dava çıktıkları, ancak yargı süreci devam ederken bakanlığın her seferinde plan değişikliğini söyledi.

Yönetmelikle özel mülkiyet
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yeniden düzenlediği ve 2 Nisan 2013 tarihli Resmî Gazetede yayımlanan yürürlüğe giren



Haşim Dikencik

"Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ile ilgili bilgi veren Başkan Dikencik, "Yönetmelikte önce kıyılarda ilk 50 metrenin

Park ve Rekreatif Alanı yapılabileceğine yönelik madde vardı. Daha sonra bu madde değiştirilerek kıyılarda ilk 50 metre için «Halkın eğlence ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya dönük, açık olarak düzenlenen oturma ve yemek yer-

leri, yemek pişirme yerleri, çeşmeler, açık havuzlar, oyun ve açık spor alanları, açık gösteri alanları, yeşil bütü örtüsü ve kıyı yapısının elverişli yerlerde denize iniş rampaları bulunan kamu ya da özel alanlardı» denildi. Bu şekilde de hem kaçak yapıların yasal hale gelmesi hem de kıyılarda özel mülkiyete konu olabileceğini önü açıldı" dedi.

Önce itiraz sonra dava

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 14. kez yaptığı 1/25 bin ölçekli ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları ile 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'na ŞPO olarak itiraz edeceklerinin altını da çizen Başkan Haşim Dikencik, itirazların reddedilmesi halinde İdare Mahkemesi'ne bir kez daha planların iptali ve yürütmenin durdurulması istemi ile dava açacaklarını vurguladı. Geçtiğimiz Şeker Bayramı'nda tehdidi kıyafet ile Bodrum'da kıyı denetimine çıkan ve kaçak yapılaşmalara ilişkin soruşturmalar getirileceğini açıklayan Başkan Erdoğan'a da eleştiren ŞPO Başkanı Dikencik, eleştiri yapanların önce yasa ve yönetmeliklerde yapılan değişikliklere bakmasını da önerdi.

Abdullah VALÇİN

Basında Şube

4 Ekim 2013 -Antalya
Körfez Gazetesi

ADANA ŞUBE

Yüreğir Köprülü Mahallesi'nde İlan Edilen Riskli Alan Kararını Yeni Adana Gazetesi'nde Değerlendirdik

Bakanlar Kurulu kararıyla "Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" çerçevesinde Yüreğir'de riskli alan ilan edilen Köprülü Mahallesi'ndeki 29 hektarlık alan Seyhan gölünün muhteşem manzarasıyla dikkati çekiyor.

Yüreğir ilçesi Cumhuriyet Mahallesi sınırları içerisinde yer alan Sanayi ve Kozan çarşılarının bulunduğu alanların "riskli alan" ilan edilmesinin ardından Köprülü Mahallesi sınırları içerisinde bulunan 29 hektarlık alan da afet riskli alan olarak 2 Eylül 2013 Pazartesi gününe ait Resmi Gazete'de yer aldı. Kararın Yüreğir Belediyesi'nin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na başvurusu sonucu alındığı öğrenilirken, söz konusu alanla ilgili kararın siyasi olduğu görüşü ağırlık kazanmış ve Yeni Adana Gazetesi de bu görüşlere yer vermişti.

Konunun önemine işaret eden Şube Başkanımız Ulaş B. Çetinkaya, söz konusu bölgede Yeni Adana Gazetesi Muhabiri M.Ömer Üney'e açıklamalarda bulundu. Alanın hangi kriterlere göre riskli alan olduğunun bilinmediğini kaydeden Ulaş Çetinkaya, alanın bina yapısı olarak mühendislik hizmeti almadığını ancak çok katlı ve büyük yapılaşma bulunmadığını, yer yer geniş parsellerin bulunduğunu vurguladı.

"Riskli Alanda Hareket Kabiliyeti Yüksek"

2 Eylül 2013 Pazartesi günlü Resmi Gazete'de yer alan karar ile Yüreğir Belediyesi'nin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na başvurusu sonucu onaylı 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda Kentsel Dönüşüm Alanı olarak yer alan bölgenin Afet riski taşıyan alan ilan edildiğinin altını çizen Çetinkaya, şu önemli noktaya işaret etti:

"Onaylı İmar planından farklı olarak; yapılaşmada daha hızlı hareket kabiliyeti vermesinden, yapılacak işlerde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın ekonomik desteğini alabileceğinden ve yasal olarak durdurma imkanı bulunmadığından kentsel dönüşüm alanı olarak belirlenen alanlar Afet riski taşıyan alanlara çevrilmektedir. Alanın hangi kriterlere göre riskli alan olduğu bilinmemektedir. Bina yapısı olarak mühen-

dislik hizmeti almadığı gözlemlenerek görülmekte fakat çok katlı ve büyük yapılaşma bulunmaması yer yer geniş parsellerin bulunduğu bölgedir. Yüreğir ilçesinin büyük bir bölümünde bina kalitesi benzer olup zemin açısından ise zeminin en bozuk olan bölgeler D-400 Güneyindeki alanlardır."

"Geniş Bir Nehir Manzarasına Sahip"

D-400 güneyinde Sanayi çarşısı dışında hiçbir çalışma alanı yokken Köprülü'nün seçildiğine dikkati çeken Çetinkaya, bölgenin, Seyhan Nehri'nin hemen doğusunda ve çok geniş nehir manzarasına sahip olmasının önemini vurguladı.

"Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun'un kentlerin sorunlarına çözüm üretecek nitelikte olmadığını dile getiren Çetinkaya, "Bu tasarı ile çok büyük oranda deprem riski altındaki ülkemizin planlama ve uygulama süreçlerine ait tüm iş ve işlemleri doğrudan TOKİ denetimine verilmektedir. Bu halkın yaşadığı mekanda söz söyleme hakkını elinden alacak, yerel demokrasiyi ve belediyeleri işlevsiz hale getirecektir. Seyhan Nehri Adana için bir şanstır. Her iki yakasının birlikte bir bütün olarak Nehir boyunca kentsel dönüşüm - yenileme alanı olarak yapılaşmayı azaltarak rekreasyon alanı olarak planlanması gereklidir" diye konuştu.

5 Ocak Stadyumu Alanını Konut Ve AVM Alanına Dönüştüren Proje Yargıya Taşındı

5 Ocak Stadyumu'nun bulunduğu alanla ilgili yapılan imar planı değişikliğinin iptali için Adana 2. İdare Mahkemesi'nde Odamızca dava açıldı. Söz konusu alan imar planlarında "kentsel spor alanı" olarak düzenlenmiş alanlardandır. Tümüyle bir sosyal teknik altyapı alanını ortadan kaldırarak rant amacıyla yapılaşmaya açmayı amaçlayan plan değişikliği yürürlükteki mevzuata, kamu yararına, şehircilik ilkelerine, planlama esaslarına aykırı olduğu gerekçeleriyle yargıya taşınmıştır.

Şehir Plancıları, 5 Ocak'ın yeri için dava açtı

ADANA (ADALET) - TMMOB Şehir Plancıları Odası (SPCO) Adana Şubesi 5 Ocak Stadyumu alanının bulunduğu alanla ilgili yapılan imar planı değişikliğine dava açtı. İdare Mahkemesi'nde dava açtı. Söz konusu alanın önceki imar planlarında "kentsel spor alanı" olarak güncellenmiş alanları çeken SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya, plan değişikliği ile Adana şehirlerarası ulaşım alanının ortadan kalkacağını, bu alanın sadece devlet için yapılaşma alanına dönüştürüleceğini belirttikten sonra, "Yapılan söz konusu imar planı değişikliği sonucunda, imar mevzuatımız ve kentsel alanın, kamu yararına ve yerleşik ortağı sınırlarına aykırı olarak, arazi kullanımı standartlarına karşılanmadığı görülmüştür. Bu nedenle, söz konusu alanın, kentsel dönüşüm alanı olarak, "5 Ocak Stadyumu" alanına dönüştürülmesiyle ilgili kararın iptali için dava açtıklarını belirttikten sonra, "Yapılan söz konusu imar planı değişikliğine dava açtık"

SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya yaptığı yazılı açıklamada, Adana ili Seyhan İlçesi, Reşadiye Mahallesi, D-400 arazi, 1, 2, 3, 4, 14, 15, 16, 17, 18 ve 19 mola parsellerinde Toprak Kurum İdareci Başkanı tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile önceki 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının 1/4 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname hükümleri ve 3194 sayılı İmar Kanununun 9. maddesi uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 09.04.2013 tarih ve 8081 sayılı. Oluşları ile ilgili kararın iptali için dava açtıklarını belirttikten sonra, "5 Ocak Stadyumu alanının önceki imar planlarında "kentsel spor alanı" olarak güncellenmiş alanları çeken SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya, "Bu plan değişikliğiyle Adana şehirlerarası ulaşım alanının ortadan kalkacağını, bu alanın sadece devlet için yapılaşma alanına dönüştürüleceğini belirttikten sonra, "Yapılan söz konusu imar planı değişikliğine dava açtık"

SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya yaptığı yazılı açıklamada, Adana ili Seyhan İlçesi, Reşadiye Mahallesi, D-400 arazi, 1, 2, 3, 4, 14, 15, 16, 17, 18 ve 19 mola parsellerinde Toprak Kurum İdareci Başkanı tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile önceki 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının 1/4 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname hükümleri ve 3194 sayılı İmar Kanununun 9. maddesi uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 09.04.2013 tarih ve 8081 sayılı. Oluşları ile ilgili kararın iptali için dava açtıklarını belirttikten sonra, "5 Ocak Stadyumu alanının önceki imar planlarında "kentsel spor alanı" olarak güncellenmiş alanları çeken SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya, "Bu plan değişikliğiyle Adana şehirlerarası ulaşım alanının ortadan kalkacağını, bu alanın sadece devlet için yapılaşma alanına dönüştürüleceğini belirttikten sonra, "Yapılan söz konusu imar planı değişikliğine dava açtık"

SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya yaptığı yazılı açıklamada, Adana ili Seyhan İlçesi, Reşadiye Mahallesi, D-400 arazi, 1, 2, 3, 4, 14, 15, 16, 17, 18 ve 19 mola parsellerinde Toprak Kurum İdareci Başkanı tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile önceki 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının 1/4 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname hükümleri ve 3194 sayılı İmar Kanununun 9. maddesi uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 09.04.2013 tarih ve 8081 sayılı. Oluşları ile ilgili kararın iptali için dava açtıklarını belirttikten sonra, "5 Ocak Stadyumu alanının önceki imar planlarında "kentsel spor alanı" olarak güncellenmiş alanları çeken SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya, "Bu plan değişikliğiyle Adana şehirlerarası ulaşım alanının ortadan kalkacağını, bu alanın sadece devlet için yapılaşma alanına dönüştürüleceğini belirttikten sonra, "Yapılan söz konusu imar planı değişikliğine dava açtık"

SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya yaptığı yazılı açıklamada, Adana ili Seyhan İlçesi, Reşadiye Mahallesi, D-400 arazi, 1, 2, 3, 4, 14, 15, 16, 17, 18 ve 19 mola parsellerinde Toprak Kurum İdareci Başkanı tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile önceki 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının 1/4 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname hükümleri ve 3194 sayılı İmar Kanununun 9. maddesi uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 09.04.2013 tarih ve 8081 sayılı. Oluşları ile ilgili kararın iptali için dava açtıklarını belirttikten sonra, "5 Ocak Stadyumu alanının önceki imar planlarında "kentsel spor alanı" olarak güncellenmiş alanları çeken SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya, "Bu plan değişikliğiyle Adana şehirlerarası ulaşım alanının ortadan kalkacağını, bu alanın sadece devlet için yapılaşma alanına dönüştürüleceğini belirttikten sonra, "Yapılan söz konusu imar planı değişikliğine dava açtık"

SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya yaptığı yazılı açıklamada, Adana ili Seyhan İlçesi, Reşadiye Mahallesi, D-400 arazi, 1, 2, 3, 4, 14, 15, 16, 17, 18 ve 19 mola parsellerinde Toprak Kurum İdareci Başkanı tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile önceki 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının 1/4 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname hükümleri ve 3194 sayılı İmar Kanununun 9. maddesi uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 09.04.2013 tarih ve 8081 sayılı. Oluşları ile ilgili kararın iptali için dava açtıklarını belirttikten sonra, "5 Ocak Stadyumu alanının önceki imar planlarında "kentsel spor alanı" olarak güncellenmiş alanları çeken SPCO Adana Şube Başkanı Ulaş Çetinkaya, "Bu plan değişikliğiyle Adana şehirlerarası ulaşım alanının ortadan kalkacağını, bu alanın sadece devlet için yapılaşma alanına dönüştürüleceğini belirttikten sonra, "Yapılan söz konusu imar planı değişikliğine dava açtık"

TRABZON ŞUBE

19 Eylül "Mühendis, Mimar ve Şehir Plancıları Dayanışma Günü" etkinliği gerçekleştirildi

19 Eylül 2013 Perşembe günü saat 13:00'te, Trabzon Meydan Parkı'nda, TMMOB Trabzon İKK Sekreteryası tarafından düzenlenen, 19 Eylül Mühendis, Mimar ve Şehir Plancıları Dayanışma Günü nedeniyle mühendis, mimar ve şehir plancılarının katılımıyla basın açıklaması gerçekleştirildi. Basın açıklamasına Odamız adına Trabzon Şube Yönetim Kurulu üyemiz Ercan ŞEN katıldı.

Trabzon Kent Konseyi Yürütme Kurulu Toplantısı gerçekleştirildi

21 Ekim 2013 Pazartesi günü, saat 19.00'de Trabzon Belediyesi Başkanlık katındaki toplantı salonunda düzenlenen Trabzon Kent Konseyi Yürütme Kurulu toplantısına, Şube Yönetim Kurulu üyemiz Ercan ŞEN katıldı.

Trabzon İKK

"Kentsel Dönüşüm Komisyonu" çalışmaları sürüyor

27 Eylül 2013, 10 Ekim 2013, 24 Ekim 2013, 31 Ekim 2013 tarihlerinde Trabzon Şubemizde, Şubemizin yürütücü olduğu TMMOB Trabzon İl Koordinasyon Kurulu Kentsel Dönüşüm Komisyonu toplantıları gerçekleştirildi. Gerçekleştirilen toplantılarda hazırlık çalışmaları süren Kentsel Dönüşüm Komisyonu Raporu üzerinde görüşme ve tartışmalar gerçekleştirildi.



Oktay Ekinci'yi yitirdik

MESLEKTAŞLARI YASA BOĞULDU

Yeri asla dolmayacak bir aydın...

ANKARA (Cumhuriyet Büro-su) - Gazetemiz yazan, ünlü yüksek mimar Oktay Ekinci'nin aini te-davı görüldü. Alman Hastanesinde yaşamını yitirmesi meslektaşları-nı yasa boğdu. Meslektaşları, ye-zarımız Ekinci'nin "yeri doldurulma-yacak bir aydın" olduğunu belirle-rek yazılarla "kentsel talanlarla tek ba-gına mücadele ettğini" kaydetti. CHP Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu ve Şişli Belediye Başkanı Mustafa Sarıgül, Ekinci'nin eşi Zehra Ekinci ve gazetemiz Genel Yayın Yönetmeni İbrahim Yıldız'ı arayarak başsağlığı dileklerini iletti.

Gazetemiz yazarı Öz-gen ACAR: Sevdiğim Oktay'ı Mimarlar Odası Başkanı ola-rek gazetemiz "bildiriler" ge-trinken tanırım. Sonrasında Genel Yayın Yönetmeni oldu-sunda zaman zaman söyle-yişye geldi. Bir gün kendisine Cumhuriyet'e hatıftada birkaç gün yazmasını rica ettim. Hayecanlandı! Yazının boyutla-rını konuştuk. Ertesi günü ilk yazı-sını getirdi, Cumhuriyet ailemne kattı. İstanbul'un kentselgeleceğini, İstanbul'da-ki tüm belediye başkanlarından daha iyi bi-len bir meslek insanı özgeçmiş daima yazları-mda sürdürdü. Bir ara "Göktaşlar" binasını ele al-

Istanbul Haber Servisi - Gazetemiz yazan, eski Mimarlar Odası Genel Başkanı ve akademisyen Oktay Ekinci'yi (81) kay-bettik. Ekinci'nin son 13 Ekim'de gazete-mizde çıkan yazısında he-sabları ve ödülleri-ni anımsayan gördüğü Boğaz man-zaralarını nesli tah-rip ettiğini yazmış-

tı. Ekinci için yarın saat 11.00'de Mimarlar Odası İstanbul Şubesinde, 14.00'te de gazetemiz önünde tören yapılacak. Ekinci, Şişli Camii'nde kendi vakfı kılınca-cak cenaze namazının ardından Karlıca Mezarlığı'nda toprağa verilecek. Geçirdiği beyin kanserinin ardından Mimarlık Akademisi'nde doçenti olan Ekinci'nin doktora Melahat Değirmenci Esmer, Ekinci'nin iyileşme sürecinde oldu-ğuna yardımcı yürütmeli durumu geldiği-ni söyledi. Esmer "Lavaboya gitti ve yitip kaldı. Aniden bilinç kaybı gelişti, solu-sunumu durdu. 45 dakika süreyle yeniden canlandırma işlemi yapıldı. Müdahale ya-nıt vermedi. Hastasını solunum ve kalp durması sonucu kaybettik" diye konuştu.

1952 yılında Bakırköy'de doğmaya ge-len aslen Karlıca olan Ekinci, ortaöğrenim-i İstanbul Pertevniyal Lisesi'nde tamamladı. Ekinci yükseköğrenimini 1969 yılında o zamanki adı Devlet Güzel Sanatlar Akademisi olan Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Yüksek Mimarlık Bölümü'nde başladı. Öğrencilik yıllarında Politika gazetesinde ve birçok dergide gazetecilik ve çizimle meşgul oldu. Karikatür çalışmalarıyla seçilerek katıldı, ödülleri aldı. 1. Salt Halkları'nda yöneticilik, Akademisi'de öğ-renci temsilciliği görevlerinde bulundu. Mezuniyetten sonra 1978 yılında Muğ-la Belediyesi'nde imar müdürü olarak ka-rnı görevine başladı. Muğla Kentlisi alt alanı ve doğal Anafest çevrenin korunma-sına yönelik planlama çalışmaları-na katıldı. 12 Eylül 1980 darbe-sinden sonra belediyedeki "ata-ma" yönetime atanarak görev yaptı. Eski Köşk mimar Zeh-ra Ekinci ile birlikte serbest mi-marlık yapıp, Mimarlar Odası'nın çeşitli kademelerinde yöneticilik görevleri üstlendi. Muğla'da oda temsilciliği, merkezde yayın ko-mitesi üyeliği ve 1988-1990 döneminde genel başkan yardımcılığı göreviyle Mimarlar Odası Merkez Yönetim Kurulu üyeliğ-inde bulundu.

1999-1996 yıllarında il dö-nem Mimarlar Odası İstanbul Bö-yükkent Şube Başkanlığı yapan Ekinci, 1996-2000 dönemi ve 2000-2002 dönemi için Mimarlar Odası Genel Başkanlığı'na seçildi. 1993 yılında İbrahim MSÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Böl-gü Planlama Bölümü'nde öğre-nim görevlisi olarak, yüksek lisans öğrencilerine "Kentsel Planla-mada Yerel Kimlik" ve "Koru-ma Politikaları" dersleri verdi. 1960'lerden itibaren Cumhuriyet gazetesinde yazıları çıkan Ekinci 1992 yılından bu yana da düzenli olarak köşe yazarlığı yapıyordu.

Ekinci, "Göktaşlar" ve "M-ygarlıkların izinde" köşelerinde Türkiye'nin doruk bir köşelerdeki kültür varlıklarına yönelik tahribatı gündemine taşıyordu.

Eski Kültür ve Turizm Ba-kanı Ertuğrul Günay: Yıllardır tanıdığım, bilgiden, dostluğundan son derece yararlandığım, bakanken koruma kurullarında birlikte çalıştığım bir arkadaşım-dı. Geçtiğim çok uzun yıllar, Mi-marlık konusunda, kentselgelece-k konusunda çok uyarıcı yazılar yaz-dı, konferanslar verdi. Son dere-ce kent ve çevre konularında du-yarlı biriydi. Özellikle koruma ku-rullarında, tarihi koruma alanlarında tarihi katkılan olan bir arkadaşımızdı.



Şehir Plancıları Odası Ge-nel Başkanı Necati Uyar: Ge-çekten çok özütüldüm. Bu yıl-ne yazık ki art arda büyük, aci ka-yıplar yaşamaya başladık. Oktay Bey'i bir bayram günü yitirmek... Acımız çok büyük. Türkiye'deki kentsel alanlarda talana karşı ne-redeyse tek başına mücadele ver-diği zamanlar oldu. Çok uzun sü-reddir, özellikle Türkiye'deki kültür-varlıklarına, doğal varlıklara ilişkin an duyuları insanlardan biriydi. Andınan konuş-mak çok zor. Hepimizin, mimarlar camiasının, şehir plancılarının ve her şeyden önce Cumhu-riyet gazetesinin, çalışmalarını bizzat sağ ol-mu. Cumhuriyet, çok değerli bir değerim yitirdi. Yerini doldurmak çok zor.

Mimarlar Odası Ankara Şu-be Başkanı Ali Hakkı: Ge-nel başkanlarımızın, uzun dö-nem Mimarlar Odası'nın son dere-ce önemli hizmetler emtis bir aydın-yıldırımını özütüldüğü içinde-yiz. O, mimarlık alanında müca-dale ediyordu, kentlilik kültürü-ne bilgisini aktarıyordu. Çok bü-yük bir kayıp olduğunu düşünüy-orum. Sadecede mimarlık için de-ğil, herkes için... 12 Eylül dönemi-lerinde odada önemli görevler üstlenmiş bir öğ-retilmiş, onun görüşlerini emanet aldık. Müca-delesini sürdürüyoruz.



Yaşamı boyunca üretti

Oktay Ekinci'nin yayımlanan kitapları da yazıyordu. Ödülleri: 1995'te "İstanbul'u Sarıyan On Yıl" araştırma di-zisiyle Türkiye Gazeteciler Cemiyeti'nin başarı ödülünü aldı. "1996 yılı Abdi İpekçi Barış ve Dostluk Ödülü" ne değer bu-lundu. 2001'de Uluslararası Kültürel Varlıkların Restorasyonu ve Korunması Çalışmaları Her-kezi tarafından "Onur Ödülü" verildi. 2002 yılında "İstanbul - Kent Ödülü" ni aldı. 2002'de mimarlık sanatının tarihsel kay-naklarının korunmasındaki çabaları nedeniyle de Türk Sanat Kurumu'nun "Yılın Sanatçısı" ödül programı kapsamında da "Sanat Onur Ödülü" ni aldı.



yoldan çıktığı şehre
şehirda kaybeden
kendini de
bir daha çıkarıyan da yolda kaldı,
bilirdi çünkü yol
Tosun Canbaker