8 KASIM DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ

33. KOLOKYUMU

"KENTLERİ KORUMAK/SAVUNMAK"

6-7-8 KASIM 2009 - ANTALYA

8 Kasım Dünya Şehircilik Günü
33. Kolokyumu
"KENTLERİ KORUMAK/SAVUNMAK"
Bildiriler Kitabı

basım tarihi: Mart 2010

iletişim
Şehir Plancıları Odası Genel Merkezi
hatay sokak No: 24/17 kocatepe-ankara
tel: 0312 417 87 70 faks: 0312 417 90 55
e-posta: spo@spo.org.tr
internet: http://www.spo.org.tr

sayfa düzeni - tasarım:
PLAR LTD. ŞTİ.–Şerife Eren
yüksel caddesi no:35/12 yenişehir-ankara
tel: 0312 432 01 83 faks: 0312 432 54 22
e-mail:plar@ttnet.net.tr

baskı:
Korza Yayıncılık
Basım San. ve Tic. Ltd. Şti. Büyük Sanayi 1. Cadde No: 95/1 İskitler-Ankara
Tel: (0312) 342 22 08 Fax: (0312) 341 14 27

İÇİNDEKİLER

AÇILIŞ KONUŞMALARI

MİNE TAK **9**

EKREM YAMAN **13**

Prof. Dr. MEHMET AKTEKİN **15**

Doç. Dr. TARIK ŞENGÜL **17**

ÇERÇEVE KONUŞMALAR

Doç. Dr. BAYKAN GÜNAY **21**

Doç. Dr. ÇAĞATAY KESKİNOK **51**

1. GÜN 1. OTURUM

TARİHİ KENT MERKEZLERİNİ KORUMAK: ÖRNEKLER, DEĞERLENDİRMELER

Moderatör: Prof. Dr. MELİH ERSOY

MERSİN TARİHİ KENT MERKEZİNİN DÖNÜŞÜMÜ: AKDENİZ KENTİNDEN YAPI YIĞININA

Yrd. Doç. Dr. TOLGA ÜNLÜ *63*

KENT MERKEZLERİNDE TARİHİ TEKEL YAPILARININ YENİLEME SÜREÇLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: SAMSUN VE TRABZON ÖRNEKLERİ

Yrd. Doç. Dr. CENAP SANCAR, Dr. NİLGÜN KİPER *85*

EKONOMİNİN NESNESİ HALİNE GELEN ARKEOLOJİK ALANLARI TARİHSEL BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRMEK: Kıyı Kentlerinde Yatırım-Kültür İkilemi

Prof. Dr. EMEL GÖKSU, Ar. Gör. Dr. AYŞEGÜL ALTINÖRS ÇIRAK *99*

İZMİR'DE KENTLEŞME SÜRECİNİ ETKİLEYEN YÜKSEK YAPI GELİŞİMİNİN AKTÖRLER TEMELLİNDE İNCELENMESİ

Nuray ÇOLAK *125*

1. GÜN 2A. OTURUM

TARİHİ KENT MERKEZLERİNİ KORUMAK: UYGULAMA ÖRNEKLERİ

Moderatör: Prof. Dr. EMEL GÖKSU

ULUSLARARASI MEVZUATLAR VE TARİHİ KENTLERİ KORUMA

SAADET GÜNER, MAHMUT AYDIN, Dr. ALİ KAZIM ÖZ *139*

TARİHİ KENT MERKEZLERİNİN PLANLANARAK KORUNMASI: İZMİR KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

GÜLNUR VURUŞKAN, MEMNUNE BAHÇIVAN, NEHİR YÜKSEL, NEJLA BAYSAN, ZEKİ YILDIRIM *167*

KENTSEL MEKANLARIN YENİDEN DEĞERLENDİRME SÜRECİNDE TARİHİ KAMUSAL ALANLARIN KORUNMASI ÜZERİNE BİR İNCELEME: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ

EMİNE TAYYARE KARAOĞLU, ZÜLFİYE KESKİN YILDIZ *183*

1. GÜN 2B. OTURUM

HAVZALAR-GLLER-KIRSAL YAPI

Moderatör: YASER GÜNDÜZ

İSTANBUL KENTSEL BÖLGESİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME BAĞLAMINDA HAVZA PLANLAMA VE YÖNETİM YAKLAŞIMI: KÜÇÜKÇEKMECE GÖL HAVZASI ÖRNEĞİ

Dr. HALE MAMUNLU.....*207*

BURDUR GÖLÜ SULAK ALANININ KORUNMASINDA KENTSEL ARAZİ KULLANIM POLİTİKALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Yrd. Doç. Dr. ÇİĞDEM ÇİFTÇİ, Yrd. Doç. Dr. H. FİLİZ ALKAN MEŞHUR, Arş. Gör. M. SERHAT YENİCE, Arş. Gör. FADİM YAVUZ ÖZDEMİR.....*233*

KIRSAL SİT ALANLARI: KALKINMA VE KORUMA KARŞITLIĞI BAĞLAMINDA YALIKÖY ÖRNEĞİ

Yrd. Doç. Dr. DİLEK ERDEN ERBEY, TUĞBA BAŞER, SEÇKİN BİLGİN, DOĞACAN ONARAN, SERKAN ŞAHİN, ARDA TÜRKER, AZAT YALÇIN.....*249*

DOĞAL SİT ALANLARININ ANTALYA KENTİNİN BİYOLOJİK DOKUSUNUN KORUNMASINDAKİ ROLÜ

Arş. Gör. ARZU VURUŞKAN, Prof. Dr. VELİ ORTAÇEŞME.....*293*

2. GÜN 1. OTURUM

KAMUSALLIK

Moderatör: Prof. Dr. SEZAİ GÖKSU

KENT MERKEZLERİNE YENİ BİR ALTERNATİF ANKARA'DAKİ ALIŞVERİŞ MERKEZLERİNİN KENTSEL VE MEKANSAL GELİŞİME ETKİLERİ

Araş. Gör. Dr. BURCU H. ÖZÜDURU, Yrd. Doç. Dr. ÇİĞDEM VAROL.....*307*

KAMUSAL MEKANLARI DÖNÜŞTÜRMEK: KIZILAY KENT MERKEZİ ÖRNEĞİNDE ÇELİŞKİLER VE DÖNÜŞÜM

GÖKHAN BİLGİHAN.....*325*

1960 DEVRİMİNİN SİMGESEL MEKANINDAN KAVŞAK NOKTASINA: KIZILAY MEYDANI

YASEMİN İLKAY.....331

KAMUSAL ALANDAN KAMUSAL TALANA: ATATÜRK ORMAN ÇİFTLİĞİ'NİN TRAJEDİSİ!

ERTAN GÖRAL.....*353*

2. GÜN 2. OTURUM

ULAŞIM

Moderatör: ERHAN ÖNCÜ

KENT MERKEZLERİNİ ULAŞIMDAN KORUMAK İÇİN ULAŞIM ÖNERİLERİ

Şehir Y. Plancısı, Mimar, ERHAN ÖNCÜ.....*383*

SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM İÇİN ULAŞIM TALEP YÖNETİMİNDE KENT PLANLAMANIN ROLÜ

Doç. Dr. METİN ŞENBİL, Dr. EMİNE YETİŞKUL.....*403*

FİZİKSEL PLANLAMADA KENTLİ HAKLARINI SAVUNMAK KENTSEL ULAŞIMDA KENTSEL ÇEVRE KALİTESİ VE KENTLİ HAKLARI

Yrd. Doç. Dr. FİKRET ZORLU *409*

KENTSEL ULAŞIM TÜRLERİ ENTEGRASYONUNUN YAŞAM KALİTESİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: KONYA ÖRNEĞİ

Arş. Grv. SEDEF ERYİĞİT, Yrd. Doç. Dr. ÜMMÜGÜLSÜM (ÖZKAN) TER *423*

2. GÜN 3. OTURUM

KIYILAR-TURİZM

Moderatör: MELİKE GÜL

MUĞLA KIYI ALANLARI PLANLAMA SÜREÇLERİ

Yrd. Doç. Dr. İPEK ÖZBEK SÖNMEZ, EVRİM GÜNER *437*

KIYI YERLEŞİMLERİNDE TURİZMİN GELİŞİMİNİN BEDELİNİ ÖDEMEK

HİLMİ OĞUZ ALDAN *455*

TURİZMİN ANTALYA'YA KAYBETTİRDİKLERİ: BELEK ÜZERİNE MEKÂNSAL BİR İNCELEME

OYTUN EYLEM DOĞMUŞ *489*

NEOLİBERAL KENTLEŞME SÜRECİ VE KIYI KENTLERİNDE MUTENALAŞTIRMA: ALAÇATI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Araş. Gör. AYHAN MELİH TEZCAN, Araş. Gör. MEHMET PENPECİOĞLU *501*

2. GÜN 4A. OTURUM

KIYILAR-ORMANLAR

Moderatör: BESİM SERTOK

KIYI VE ORMAN ALANLARININ TURİZM SEKTÖRÜNDE KULLANIM ŞEKİLLERİ

NİMET SIRCAN, A. KÜRŞAD ARIGÜMÜŞ *525*

İKİNCİ KONUT TURİZMİNİN ÇEVRESEL ETKİLERİ: TRAKYA KIYILARI ÖRNEĞİ

EVRİM ÖZKAN TÖRE, ZEYNEP ÖZDEMİR EREN, GÜLAY ÇEVİK, ZEYNEP KORKMAZ, MİNE GÖKDEMİR *533*

KIYILARI VE ORMAN ALANLARINI KORUMAK/SAVUNMAK: KISMİ YAPILAŞMANIN KIYILARI…

Yrd. Doç. Dr. MEHMET ÇAĞLAR MEŞHUR, Arş. Grv. NESLİHAN SERDAROĞLU SAĞ, Arş. Grv. SİNAN LEVEND *547*

TURİZM GELİŞİM PPOJESİ: YEŞİL DÜNYA'YA BİR BAKIŞ

Dr. ÖZCAN ESMER *559*

2. GÜN 4B. OTURUM

MARJİN-ÇEPER-ÇEVRE

Moderatör: Doç. Dr. ZEYNEP ENLİL

GÜÇSÜZ KESİMERİN MEKÂNLARINI ANLAMAK ÜZERE BİR DENEYİM: BEYKOZ ÖRNEĞİ

Prof. Dr. GÜLŞEN ÖZAYDIN, Yrd. Doç. Dr. A. DERİN ÖNCEL *569*

KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN MAĞDURLARI: ZAĞNOS VADİSİ ÖRNEĞİ
Arş. Gör. ŞEYDA BÜLBÜL *579*

KENT MERKEZLERİNDEKİ DÖNÜŞÜM ALANLARINI SAVUNMAK– AKTÖRLER VE SÜREÇ: SULUKULE ÖRNEĞİ
EVRİM YILMAZ *599*

KAMUSAL MEKANA BİREY ÜZERİNDEN YAKLAŞMAK: GRAFİTİ
Ar. Gör. GİZEM ERDOĞAN *611*

3. GÜN

PLANLAMA

Moderatör: ORHAN ERMERGEN

PARÇAYI PLANLAMAK – PLANLAMAYI PARÇALAMAK
Arş. Gör. M. ÖZGE ARAS, Prof. Dr. FERAL EKE *617*

ESNEK PLANLAMA YAKLAŞIMLARI ÜZERİNE ELEŞTİREL BİR DEĞERLENDİRME: BU YAKLAŞIMLARIN TÜRKİYE BAĞLAMINDA YANILSAMALARI
Yrd. Doç. Dr. TOLGA LEVENT *633*

BÖLÜNME BÜTÜNLEŞME İKİLEMİNDEKİ PLANLAMA ALANI: TRABZON KENTSEL BÖLGESİ ÖRNEĞİ
Yrd. Doç. Dr. AHMET MELİH ÖKSÜZ, Arş. Gör. MESUT YEŞİLTEPE *655*

KENTLERİ VE PLANLAMAYI KENTSEL DÖNÜŞÜM REJİMİNE KARŞI KORUMAK/SAVUNMAK
Dr. SAVAŞ ZAFER ŞAHİN *671*

ANTALYA OTURUMU

Moderatör: MİNE GÜL

MELİKE GÜL **679**
ERDEM ARMEN **685**
ELİF İLTER **689**
OSMAN AYIK AKTOP **693**
GÜRAY ÇAYIR **699**
REMZİ SÖNMEZ **705**

ÖĞRENCİ KURULTAYI DEĞERLENDİRMESİ **733**

PANEL

KENTİ YÖNETENLER

Moderatör: Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ **753**

AÇILIŞ KONUŞMALARI

MİNE TAK
Şehir Plancıları Odası Antalya Şube Başkanı

EKREM YAMAN
Antalya Vali Yardımcısı

Prof. Dr. MEHMET AKTEKİN
Antalya Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri

Doç. Dr. TARIK ŞENGÜL
Şehir Plancıları Odası Genel Başkanı

MİNE TAK

Şehir Plancıları Odası Antalya Şube Başkanı

Sevgili konuklarımız, Sayın Vali Yardımcımız, Sayın Genel Sekreterimiz, değerli hocalarımız, sevgili meslektaşlarım ve sevgili öğrenciler; hepiniz 33. Dünya Şehircilik Günü kapsamında düzenlenen kolokyuma hoş geldiniz.

Aslında ben burada bir şeyi ifade etmek istiyorum: Antalya'da bir kolokyumun düzenlenmesi ilk kez oluyor, o da benim Başkanlığım dönemine gelmiş olması sebebiyle ayrıca bir kıvanç duyuyorum. Bu konuda bana ve talebimize destek veren Genel Başkanımız Sayın Tarık Şengül'e, Yönetim Kurulu üyelerine ve destek veren Şehir Plancıları Odası şube başkanlarına ve şubelerine çok teşekkür ediyorum. Gerçekten çok onurlandırıcı bir görev oldu. Çok yoğun bir çalışma içinde hem Genel Merkez, hem de şube olarak hazırlanmaya çalıştık. Sunulmak istenilen bildiri sayısı bir hayli fazlaydı, içinden seçerken tercihler gerçekten zor yapıldı. Mümkün olduğunca fazla sayıda bildiri sunulmasına gayret gösterdik. Umarım hepiniz bu konuda memnun kalırsınız diye düşünüyorum.

Ben çok uzun bir açılış konuşması yapmak istemiyorum. Sayın Genel Başkanım bu programı hazırlarken de bana tembihlemişti, "Fazla uzun olmasın, sunum yapmak isteyenlere daha fazla zaman kalsın" diye.

Konumuz "Kentleri Korumak ve Savunmak." Bu konuyla ilgili kente ne gibi yaptırımlar yapıldığı ve bu yaptırımlar karşısında Odamızın bir sivil toplum örgütü olarak nasıl rol alması gerektiği ya da ne gibi rollerde bulunduğu konusunda kısaca bir bilgilendirme yapmak istiyorum. Çok akademik ağırlıklı bir konuşma olmayacak, bugüne kadarki geçmiş tecrübelerimden birazcık faydalanarak bazı konulara değinmek istiyorum. Şimdiden teşekkür ederim.

Dünya çapında yaşanan ekonomik krizin ülkemize de yansıdığını ve krizin bedelini en çok ödeyenin ücretli kesim olduğunu hepimiz yaşayarak bilincine varmaktayız. Önümüzdeki yıllardan itibaren de bu kesimin işsizlikle, düşük ücretle ve güvence mekanizmalarının kaybolmasıyla karşı karşıya kalacağını hepimiz az çok tahmin etmekteyiz. Üretenler temelinde yaşanan bu sürecin kentsel mekânın yapılaşma düzeninde de kendini gösterdiği aşikârdır. Kentlerdeki değişim ve dönüşüm süreçleri üretenler aleyhine işlerken, ranttan faydalanmak isteyen, tüketimi körükleyen kesimlerin lehine işlediğini görmekteyiz. Bu sürece karşı durabilmek için bir seçenek geliştirmek amacıyla sivil toplum örgütü olarak meslek odamız, kentlerimiz üzerinde yapılmakta olan, yalnızca ranta dayalı yaklaşımlar karşısında yerleşmelerimizdeki kentleşme süreçlerini izleyerek, yerel karar mekanizmalarına gerekirse katılarak yön vermeye, kentsel ve çevresel sorunlara yol

açan planlama girişimlerine ve yapılaşmalara ilişkin uygulamalara yönelik uyarı ve katkılarını sunmakta, gerekirse hukuksal ve toplumsal yaptırımlarla taraf olmayı sürdürmektedir.

Oysaki kentte yaşayan ve üreten her kesim için çağdaş konfor koşullarına sahip mekânlar üreterek, barınma ve yaşam alanlarının oluşturulmasına yönelik nitelikli kentsel mekânın yaratılmasına önem verilmesi gerekmektedir. Çevre dostu koşullara sahip, gerekli ve yeterli miktarda yerleşim alanlarının yaratılması; kültürel, spor ve dinlence olanaklarının artırılması; güvenlik, refah, iş, eğitim ve öğretim olanaklarının karşılanması, kültürel ve tarih mirasına sahip olabilme haklarının korunması, yoksulluğa karşı önlemler alınması gibi konular, yalnızca meslek odalarının değil, tüm sivil toplum örgütlerinin ve özellikle bu hizmetleri sunmakla görevli kamusal iradenin takip etmesi gereken konulardır.

Planlama ve yapılaşma alanında hepimiz, kamuda çalışanlar varsa onlar da çok yaşıyordur, zaten planlama alanında birebir iştigal eden meslektaşlarımız da görmektedir, planlama ve yapılaşma mevzuatında bir karmaşa yaratılmıştır. Özellikle aynı bölge için çeşitli kurumlar tarafından yapılan, birbirinden kopuk, birbirinden bağımsız, ilişkilendirilmeyen, her kurumun kendi yetki alanında uygulamaya çabaladığı bir plan pratiği ortaya çıkmaktadır. Aslında bu tür girişimlerin rantın kimin tarafından paylaşılacağının kaygısı olduğunun bilincinde olarak, kentlerin geleceğini ve yaşayanların kamusal menfaatlerini zedelediğini Odamız her zaman dile getirmektedir. Çağdaş, bilimsel anlamda planlama yaklaşımı, kamu ve toplum yararını ön planda tutan, kentsel kimlik, doğal ve kültürel değerler tanım ve kavramlarının kalkınmanın karşısında değil, aksine, kalkınmayı ve gelişmeyi destekleyen kavramlar olduğunu kavramış ve kentte yaşayanların isteklerini değerlendiren, süreçleri onlarla paylaşan yerel yönetim modellerinin uygulanması gerektiğini vurgulamaktır.

Geçmiş yıllarda hepimiz biliyoruz, büyük kentlerimizde tanık olduğumuz, ülkemizin genel politik, sosyal ve ekonomik koşullarından kaynaklanan büyük bir göç olgusu nedeniyle, kamusal mülkiyetin işgali sonucunda inşa edilen temel altyapı yatırımlarının karşılanmadığı sağlıksız yerleşim alanları yaratılmıştır. Öte yandan, siyasal iradeler, bu yerleşim alanlarını rehabilite etmekten ya da yeni yerleşim alanı yaratarak yerleşim problemini çözmekten çok, yasal olmayanı teşvik edercesine, oy kazanmak amacıyla fiziksel ve sosyal iyileşmeyi öngörmeyen bu yapılaşmaları dönem dönem imar affı yasalarıyla yasal hale getirmiştir. Yapılar yasallaşmıştır, ancak bu yerleşmeler kentsel imkânlardan çok da fazla faydalanamamaktadır, kent bütününün dışında ayrıksı bir konumda yaşamaktadır.

Gelişen süreçte küreselleşmenin de hızının artırılmasıyla, kente yapılan bir uygulama, yaptırım şekline dönüşmüştür. Artık gayri yasal yapılar şekil değiştirmiştir. Birçok plan tadilatlarıyla kamusal alanlar dönüşerek rant alanı haline getirilmiştir.

Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme süreçleri, daha çok ya kent merkezinde kamusal alanların yitirilerek yerine ticari alanların oluşturulması ya da kentin çeperindeki gecekonduların yıkılarak sağlıklı yerleşimler yaratmak adına yerleşenlerin yerinden edilmesi biçiminde oluşmaktadır. İnsanı temel almayan, yapılaşma ve yaşam alanlarını yalnızca ticari bir araç haline sokan yaklaşımlardan vazgeçilmeli, kentsel yoksulluğun bir yansıması olan sağlıksız ve güvencesiz

yerleşimler rehabilite edilerek sosyal, ekonomik programlar oluşturulmalı, kentsel iş ve dolayısıyla işgücü olanakları artırılmalı, yoksul bölgelerin plan disiplini içinde sağlıklaştırılması için toplumsal programlar oluşturulmalıdır.

Ulaşım konusuna değinmek istiyorum. Ülkemizde pek çok kentte ulaşım mastır planları olmadan alelacele birtakım düzenlemeler yapılmakta, bu düzenlemeler de ulaşım problemini daha da artırarak çözülmesi gereken problemi kördüğüm haline getirmektedir. Kentte yaşayanların ucuz ve verimli bir ulaşım ağından faydalanma şansı her geçen gün azalmaktadır. Ulaşım politikasında önceliklerin çevreye, insanlara, çocuklara ve toplu taşıma sistemini kullanmak zorunda olanlara verilmesi gerektiğini hepimiz bilmekteyiz. Yayalar için daha fazla mekân ayrılması, kentin motorlu taşıtlar için değil, insanlar için olduğunun unutulmaması gerekmektedir. Bu hususlar, Odamız tarafından da sivil toplum örgütleri tarafından da defalarca vurgulanmaktadır.

İKültürel mirasın ve doğal kaynakların korunması konusunda ekonomik politikalar ve onların doğal sonucu olan imar eylemleri, kültürel ve doğal mirasımızı tehdit etmektedir. Kültürel ve doğal ülke mirasının kâh yerel yönetim, kâh yatırımcı eller tarafından yanlış imar uygulamaları uğruna acımasızca tüketilmesi, bu değerlerimizi giderek yitirdiğimizi gösteren somut göstergelerdir. Tükenmez olarak görünen kaynakların bugünkü yoğunlukta ve sorumsuzca tüketilmesi halinde, giderek azalacağı ve yok olacağının toplumun tüm katmanlarınca öğrenilmesi gerektiğini her fırsatta vurgulamaktayız. Kamu idarecilerinin ve yatırımcının da doğal ve kültürel değerlerin kalkınmanın ve gelişmenin karşısında değil, aksine, yanında olan, koruma ve gelişmeyi bir yaşam biçimi olarak değerlendirerek, her zaman ifade edildiği şekliyle yatırımcının önünü tıkayan değil, yatırımcının önünü açan bir itici güç olarak benimsemeleri gerektiğini bildirmek gerekmektedir.

Bütün bu işlemlerin yapılmasında yerel yönetimlerin ve kamu idaresinin demokratik ve katılımcı bir kent yönetimi politikası izlemesi gerektiğini her zaman söylemekteyiz. Şehir planlama eğitimi, geleceğin meslek adamlarına, yerel yönetimlerde katılımcılığın önemini vurgulamalı, temel kentsel sorunların toplumun her kesiminin uzlaşmasıyla çözüleceğine içtenlikle inandırmalı, şeffaf, hesap vermeye ve demokratik denetime açık, gücünü halktan alan, tabana dayalı, işleyişinde insan haklarına ve evrensel demokrasi ilkelerine saygılı bir anlayışı koşulsuz olarak benimsemeleri gerektiğini öğretmelidir.

Şehir plancıları olarak bizler, kent yönetiminde bilgiye dayalı, çağdaş yöntem ve araçları kullanan, yerleşimlerin, yerleşik nüfusun her katmanıyla uyumlu, katılımcı, şeffaf, mutabakat arayan bir anlayışı içtenlikle benimseyen ve katılımı siyasi ve yönetimsel yetkinin kullanımında önemli bir girdi olarak gören yerel yönetimlerin Türkiye'nin yeni ve çağdaş yüzü olacağına inanmaktayız.

Bütün bu bilgiler ışığında, yerel yönetimlerin, tüm eylemlerini hukukun üstünlüğü ilkesinden yola çıkarak kentsel mekanizmaların günlük politik davranışlar ile yönlendirilmemesi gerektiğini düşünen bir anlayışla ele alması gerekmektedir. Meslek odaları ve sivil toplum örgütlerinin aksine davranışları saptadığında, toplum adına harekete geçmek ve hukuki haklarını kullanmak amacıyla idari yargıya başvurması zorunlu olmaktadır. Arsa ve arazi yağmasına, kente karşı işlenen suçlara

karşı çağdaşlıktan, bilimden, demokrasiden ve kamudan yana tavrını ve mücadelesini bugüne kadar sürdürdüğü gibi, bundan sonra da hukuk çerçevesinde sürdürmesi gerekmektedir.

Bu bağlamda meslek örgütümüz, ülkemizdeki yapılaşmayla ilgili tüm kentsel uygulama ve kararları yakından takip etmek, incelemek, irdelemek ve gerekirse hukuki yollara başvurmakla yükümlüdür. Kentlerimizi yaşanmaz hale getiren, bir tüketim ve rant aracına dönüştüren sürecin durdurulması, yeniden üretici niteliğinin öne çıkarılması, üretim alanı olarak yaşanabilir bir niteliğe kavuşturulması, yerel yönetimlerin de bu temel anlayışa uygun olarak dönüşüme uğraması gerekmektedir. Bu dönüşümün temel ekseninde kent topraklarının kamusal ihtiyaçlara uygun ve kentliler yararına kullanılması gerektiği bulunmaktadır. Ortak geleceğin ancak bu düşünce ekseninde kurulabileceği ortadadır.

Ülkemiz, köklü uygarlık birikimlerine sahip olmasına rağmen, özellikle kentleşme ve yapılaşma süreci, bu niteliğine yakışmayan bir kimlik erozyonu yaşamaktadır. Toplumda kentleşme kültürünün yerleşmesi, benimsenmesi, kültürel ve doğal değerlerin sadece ilgili kişi ve kurumlar tarafından değil, herkes tarafından içselleştirilmesi önemlidir. Çevresinde gördüğü kimliksiz, güvensiz bir şehirleşme sürecini yaşamaktan sıkıntı duyan vatandaştan, kent ve çevre sorunlarına sahip çıkmaya çalışan sivil toplum kuruluşlarına kadar herkesin kentleşme sorunlarıyla ilgilenmesi gerekmektedir.

Konuşmama burada son verirken, tekrar hepinize geldiğiniz için teşekkür ediyorum. Bu arada bir şey daha ilave etmek istiyorum: Dün burada yine Antalya'nın bir şansı olarak nitelendireceğim Öğrenci Kurultayının ilki düzenlendi. Gerçekten bizler için ilginç bir deneyim oldu. İleriki yıllarda bilmiyorum, bir dahaki sefere Antalya'da kolokyumun düzenlenmesi ya da kurultayın düzenlenmesi ne zaman olur, ama anılarımızda gerçekten hoş bir anı olarak kalacak. Bunun için de ayrıca çok teşekkür ediyorum.

EKREM YAMAN

Antalya Vali Yardımcısı

Değerli katılımcılar, kıymetli gençler, basının güzide temsilcileri; hepinizi şahsım adına sevgi ve muhabbetle selamlıyorum.

Tarihi ve kültürü ile canlı yaşayan şehirler, bizi mazi ile buluşturur. Birçok şöhretimizin kişiliğine geleneğin, mekânların ve hadiselerin rengi yansımıştır. İnsan biraz da bu yönüyle şehir hayatının bir parçasıdır. Şehirler, yaşayan canlı birer organizmaya benzerler. Bu organizmanın hücreleri, devamlı olarak bir insanın her saniyede ölen milyonlarca hücresinin yerine yenilerini üreten organizması misali, yenilenmeye mecburdur.

Hukuku, bir arada yaşamayı, hoşgörüyü, bizim gibi olmayanlara tahammülü, insan ilişkilerinde nezaketi, haklara saygıyı evde değil, şehir denilen irfan fırınlarında pişerek öğreniyoruz. Dünyada yaşadığı sürece insan bildiği kadar derin ve bildiği, duyduğu kadar da mustariptir. Dünyada olduğu gibi, ülkemizde de birçok meşhur şair, edip, ressam, mimar ve diğer meslek mensuplarından bazıları, doğup büyüdüğü şehirlerle anılır hale gelmiştir. Selanik denilince aklımıza Mustafa Kemal Atatürk, Konya denilince ilk olarak Mevlana Celalettin Rumi'yi, Şanlıurfa'da Nabi'yi, İstanbul'da divan edebiyatının zirve şairi Nedim'i, Yahya Kemal Beyatlı'yı, Bağdat'ta Fuzuli'yi, Bodrum'da Halikarnas Balıkçısı'nı, Kayseri'de Mimar Sinan'ı, Ankara'da Hacı Bayram Veli'yi, Kırşehir'de Hacı Bektaş Veli'yi, Gelibolu'da meşhur vatan şairi Namık Kemal'i, Çanakkale'de denizcilerin zirve ismi Piri Reis'i, Erzurum'da Nene Hatunu, Kazım Karabekir Paşayı, Giresun'da Topal Osman'ı hatırlamamak mümkün müdür? Bu emsali dev şahsiyetler, yaşadıkları canlılık, hayat ve asırlardır yad edilen ve kıyamete kadar da yad edilecek olan haklı bir şöhret katmışlardır ve şehirleriyle bütünleşmişlerdir.

Kentlerin yapısıyla hiçbir zaman hoyratça oynanmamalıdır. Tarihi değerleri korumak, yaşatmak, asrına uygun olarak restore etmek hassasiyeti, sadece bu sahanın profesyonellerinin ve devlet ricalinin sahip olmaları gereken bir haslet olarak kalmamalı, sade vatandaşın da bu sahada idrak seviyesi yükseltilmelidir. Tarihi, mimari ve kültür dokularını, özelliklerini, güzelliklerini bozmadan, kentlerimizi çağın teknolojilerine uygun imkânlara kavuşturmak, yenilemek, eskinin bakımı ve restorasyonuyla maziye ait eserleri canlı olarak ve hizmet içinde kullanarak muhafaza etmek ve gelecek nesillere devretmek mecburiyetindeyiz.

Kentleri korumak kavramını telaffuz eder etmez, aklımıza imar planlarını yapma ve değiştirme yetkisinin merhum Turgut Özal'ın Başbakanlığı döneminde yapılan tadilat ve yetki devriyle mahalli idarelere verilmesinin hemen ardından, bu yetki devrinin İskenderun'dan Hopa'ya ka-

dar Türkiye'nin 3 cephesinde de nasıl suiistimal edilerek kentlerin Çin Seddini hatırlatırcasına sahil yağmasına uğradığı, talan edileceği, zevksiz, birbirinin kopyası, hiçbir estetik ve mimari değeri ve özelliği olmayan, çevre düzenlemesine yeterince alan, emek, kalite ve para ayrılmayan, kumsalın üzerine çoğunda depreme karşı dayanaklılığı artıracak ilave altyapı hazırlanmadan, yerden bitercesine devasa gökdelenlerle doldurulacağı aklımıza geliyor muydu?

Bu yağmacılık, geri dönüşü olmayan bir çevre kirliliğine, bina ve inşaat kalitesinin bozulmasına, zevksizliğe, israfa, her şehirde müşterilerini ve âdeta tabut misali içine girecek taliplerini bekleyen Kocaeli ve Bolu, Düzce depremleri gibi güçlü bir depremle yıkılmaya amade hayaletler ortaya koydu. Bunu yapan bizim insanımızdır. İbretle çözüm arayacak olanlar da bu ülkenin teknik elemanlarıdır. Bu gidişi durdurmanın yolu, durup düşünmek, içine düştüğümüz bu felaket çukurundan çıkış yolunun yetkinin yine eski sahibine iade edilmesinde olduğunu akletmek olduğu kanaatindeyim. Mahalli idareler, imar uygulamalarının hakkaniyet ölçüleri içinde ifasından ne yazık ki mağlup olarak çıkmışlardır.

Ülkemizin Akdeniz, Ege ve Marmara bölgelerini süsleyen mis kokulu zeytinlikleri, narenciye bahçeleri ve bakir sahilleri şimdi nerede? Kendi gitti, adı kaldı yadigâr. Geçmişe dönük değerlendirmeler, bugüne fayda sağlamalı ve geleceği aydınlatmalıdır. İnsaflı, adaletli, vicdanlı, itidalli, akıllı, dengeli yorumlar yapmaya çalışmalıyız. Az yanlışla kaliteli iş yapalım. İşimiz ne olursa olsun, orada bizim ahlakımız okunur, değerimiz görünür; işimiz bizi anlatır, bizi ele verir.

Tepkilerimizi pozitif alanda seslendirmek, her zaman daha verimli ve etkilidir. Geri kalmış milletlere bakarsak görürüz ki, bireyleri lüzumsuz şeyleri âdet haline getirmişlerdir. Türkiye'de kahvehaneler, kendisini başbakan zannedip Türkiye'yi kurtarmaya çalışan insanlarla doludur. Bir mum yakmak, karanlığa küfretmekten her zaman iyidir. Türkiye, önüne bakmalı ve büyük oynamalıdır. Bunun için de tüm ülkeyi kucaklayacak ve heyecanlandıracak hedeflere ihtiyaç vardır.

İnsanlar, hayalleriyle gerçeğe demir atarlar. Gelecekten beklediğiniz bir şey varsa, hayata daha çok bağlanırsınız. Hedeflerinize erişme hayaliniz, geleceğe yürüyüşünüzdeki en büyük enerji ve motivasyon kaynağınız olur. Hedeflere varmak ise sağlam bir strateji ve yol haritası ister. Sadece büyük bir sadakat ve heyecanla çalışmak, sizleri hedefe ulaştırmaz. Sarf edilen emeklerin amaca doğru, iyi koordine edilmesi gerekir. Açık denizlere bakmak gözleri dinlendirir derler. Bunun mecazı daha doğru bir ifadedir; ufuk aydınlığı insanın gözünü de, gönlünü de, beynini de dillendirir.

Hepinizi saygı ve muhabbetle selamlıyorum.

Prof. Dr. MEHMET AKTEKİN

Antalya Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri

Sayın Valim, değerli katılımcılar; Dünya Şehircilik Gününü kutluyorum ve Şehir Plancıları Odasına böyle bir günde kentleri korumak gibi, bugün bizim ülkemizin gündeminde en ön sırada yer alması gereken bir konuyu kendine tema olarak seçtiği için kutluyor ve teşekkür ediyorum.

Antalya Büyükşehir Belediyesini temsilen burada konuştuğum için, daha çok Antalya üzerinden birtakım yorumlar yapmak istiyorum, ama bu yorumların sadece Antalya'nın sorunu olmayıp, bütün ülkenin sorunu olduğunu da vurgulamak istiyorum.

Antalya, kimilerine göre Türkiye'nin, Akdeniz'in, Akdeniz turizminin gözbebeği bir kent. Kişisel düşünceme göre, korunmamış, istismar edilmiş bir kent. Neden Antalya bu durumda, neden o kadar çabaya rağmen hâlâ yok etmeyi, hâlâ değerinden kaybetmesini başaramadığımız bir kent, bu kent niye bu durumda? Bir kısırdöngü bu. Olaylara geniş bir çerçeveden bakmakta, olayları analiz ederken geniş açıyla çözüm önerilerini bulmakta fayda var.

Bu kısırdöngünün hareket noktalarından bir tanesi, ülkenin uzun yıllardır içinde bulunduğu ekonomik yoksulluğu, feodal yapısı, feodal alışkanlıkları ve bunların şekillendirdiği bilinç yapısı. Bir adım ötesinde, feodal alışkanlığın devamında bu alışkanlığın yarattığı tabandan kopuk bir siyaset uygulaması karşımıza çıkıyor. Bu siyaset uygulaması algılaması bir geleneğe dönüşmüş durumda ülkemizde ve bu gelenek, hâlâ içinde yaşadığımız 2000'li yılların ilk on yılını bitirdiğimiz bugünlerde henüz yıkılabilmiş değil. Bu anlayış, ülkenin makro politikalarında halkın tarımdan uzaklaşmasına, petrol tüketimine ve petrole bağımlı gelişimine, karayollarının yaygınlaştırılmasına, bu anlamda sayabileceğimiz onlarca parametreyle birlikte de bir dışa bağımlılığa mahkûm etmiş durumda ülkeyi.

Bütün bunlar ve özellikle tarım politikaları, tarım konusuna yaklaşımı ülkenin, geçtiğimiz 40-50 yıl içerisinde itme kuvvetlerinin etkisinde olan bir kırdan kente göçü tetikledi bu ülkede. İtme kuvvetlerinin etkisi demek, bunu sizler benden çok daha iyi biliyorsunuz, yaşanılan, gidilen yerin cazibesinden değil, yaşanılan yerin yaşanılamaz olmasından dolayı, ağırlıklı olarak ekonomik sebebe dayanan bir göç. İtme kuvvetlerinin etkisinde olan bu göçten Antalya nasibini fazlasıyla aldı ve gidilen yerler, bu göçe hazırlıklı olmadığından dolayı gecekondu olgusu yerleşti ülkemize.

Gecekondu, bu ülkede kitlesel anlamda hukuksuzluğun ilk kez gerçekleştiği bir olgudur Türkiye'de ve gecekondu, aşırı nüfus artışıyla birlikte kendi siyasetini yarattı. Gecekondu kurallarıyla yaşayan kitleler, kendi içerisinden çıkardığı öncelikle yerel siyasetçilerle, daha sonra ulusal

düzeyde siyasetçilerle kent ve ülke siyasetine yön vermeye başladılar. Bu, bizim artan nüfusun gereksinimlerini karşılamak anlamında binlerce ruhsatsız, iskânsız yapı uygulamalarıyla karşı karşıya kalmamıza yol açtı ve ortaya tam bir kaos ortamı çıktı. Bu kaos ortamı, bu hukuksuzluk, aynı noktada yerel halkın da bu hukuksuzluktan emek harcamadan pay alma arzusunu gündeme getirdi ve Antalya'nın en büyük şanssızlığı, tam bu duyguların zirve yaptığı, hukuksuzluğun zirve yaptığı günlerde Antalya'nın turizm cevherinin fark edilmesi, Antalya'nın değerli olduğunu fark etmesi, Antalya'daki arazilerin, toprağın ekonomik anlamda bir değere sahip olduğunun anlaşıldığı günlerle çakıştı. Böylelikle kaos derinleşti.

Gecekondu toplumundan gelen istismarlara büyük sermayenin ve yerel halkın rant arayışları karıştı ve bu rantın siyaset üzerine ve özellikle yerel yönetimler üzerine baskısı hâkim oldu. Bu baskı da gelenek halini aldı ve kısırdöngü tekrar başladığı noktaya geldi. Ranta yönelik bir siyaset anlayışı, yerel yönetimlerin temel anlayışı halini aldı. Bugün içinde bulunduğumuz, dünyanın doğal olarak en zengin tarihi ve doğal olarak en zengin kentlerinden bir tanesinin böyle içinden çıkılması zor bir hale gelmesinin öyküsü, bu kısırdöngünün içerisinde yer almasına bağlı kanımca.

Bu kaosun artık sonu gelmiştir, bu kaos artık devam etmemelidir. Eğer Antalya yaşayacaksa, Antalya bugün sahip olduğu özelliklerini zenginleşmek adına kullanacaksa, artık yön değiştirmeli ve bu kaosun dışına çıkmalıdır.

Yukarı sıçramalar için ekonomik teorilerde önce bir dibe vurmak gerekliliğinden söz ederler. Kentleşme, planlama anlamında da kanımca Antalya ve Antalya benzeri kentler, Türkiye'nin önde gelen kentleri artık dibe vurmuştur, bundan sonra bir sıçrama göstermesi gerekir. Bu anlamda, sivil toplum örgütlerinin varlığı ve eylemleri son derece önemlidir, hatta bugün olduğundan çok daha militanca olması gereklidir.

İçinde bulunduğumuz durumun "İçinden çıkılamaz, düzeltilemez" şeklinde yorumlanmasına katılmak mümkün değildir. Her türlü olumsuzluk, her türlü kaos düzeltilebilir, bir düzen hüviyetine bürünebilir, bunun yolları vardır. Yerel siyasetin nitelik kazanması, halkın bilinçlenerek yerel siyasetin istismarına izin vermemesi, siyasetin bürokrasiyle arasındaki o çizgiyi ihlal etmemesi, bunun önemli köşe taşlarından bir tanesidir.

Antalya Büyükşehir Belediyesi olarak bir süredir felsefemizin negatif rant olduğunu duyurmak isterim. Negatif rant yaklaşımı, bugüne kadar ranta kurban edilmiş, gelir getiren, avantaj sağlayan birtakım mekânların tekrar eski haline döndürülmesidir. Bunlardan ilk örneğini Antalya'da kentin tam ortasında kalmış, belediyeye de hayli gelir getiren çok büyük bir otopark alanının Antalya'da çok ihtiyaç duyulan bir kent meydanı ve meydan parka dönüştürülmesi şeklinde bir projeyle şekilleneceğini buradan duyurarak örneğini vermek istiyorum.

Bu duygularla Dünya Şehircilik Gününüzü kutluyor, hepinize saygılar sunuyorum.

Doç. Dr. TARIK ŞENGÜL

Şehir Plancıları Odası Genel Başkanı

Sayın yerel yöneticilerimiz, sayın meslektaşlarım, sevgili öğrencilerimiz; 33. Kolokyumumuza hoş geldiniz.

Göreve başladığımız dönemde önemsediğimiz birkaç konu vardı. Bunlardan bir tanesi, Dünya Şehircilik Günü etkinliklerinin olabildiğince 3 büyük şehrin dışına çıkartılması idi. Bugün Antalya'daki bu etkinliğimiz, bu yönde aldığımız kararın bir uygulamasıdır, önemli buluyoruz.

İkinci bir isteğimiz, kolokyumlarımızın giderek artan biçimde akademik bir etkinliğe dönüşmesinin önüne geçmek, akademiyle uygulama arasında bir denge sağlamaktı. Olabildiğince uygulamadan, meslektaşlarımızın yaptığı çalışmalardan örnekleri buraya getirmek istedik. Kolokyum programı bu yönde de mesafe aldığımızı gösteriyor.

Üçüncü bir şey, -ki ben bunun çok daha önemli olduğunu düşünüyorum- şehir planlama bölümlerinde okuyan öğrencilerimizle aramızdaki kopukluğu bir miktar daha giderebilmekti. Dün burada gerçekleştirdiğimiz Öğrenci Kurultayı, bu yönde de bir anlamda bir kırılma noktasını teşkil ediyor. O anlamda da gerçekten görevini yapmış olmanın bir anlamda huzuru içindeyiz.

Kolokyum konusunu "Kentleri Korumak, Kentleri Savunmak" olarak tespit ettik. 3 tane temel sürecin gerçekten Türkiye kentlerini tehdit ettiğini düşünüyoruz. Bunların hiçbiri Türkiye genelinde ve dünyada yaşadığımız büyük değişimlerden, altüst oluşlardan bağımsız değil. Birincisi, bu altüst oluşların ekonomik boyutuyla ilgili. Burada Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreterimiz de söyledi, ne yazık ki kentlerimiz, son dönemde hiçbir dönemde olmadığı kadar rant baskılarının, spekülatif birtakım kazançların mekânı haline dönüştü. Bu aslında bir başka düzlemde kumarhane kapitalizmi denilebilecek bir anlayışın bizim kentlerimizdeki boyutu olarak karşımıza çıktı. Gerçekten kentler, giderek artan biçimde üretimden uzaklaşan, çalışanlarını tüketici olarak gören, kent mekânını, kentsel arsayı, kentsel taşınmazları sürekli bir rant makinesinin besleyici unsuru olarak kurgulayan bir anlayışla şekillendi, böyle bir anlayışla uzun süre yönetildi.

Kuşkusuz, bu süreç, kendi içinde kentlerimizi giderek artan biçimde yaşam alanlarını elden çıkartıp rant alanlarına dönüştüren bir yapılanmayla baş başa bıraktı. Kentlerimiz, başta kent merkezleri olmak üzere, merkezlerdeki bütün kamusal alanları birer birer elden çıkartmaya başladı. Antalya'daki spor kompleksinin başına gelen, büyük ölçüde böyle bir süreçtir. Ancak, bunun dışında, üretim alanları -yine Antalya için konuşuyorum- çeşitli fabrika alanları, tüm bunlar Özelleştirme İdaresi tarafından özelleştirildikten sonra, hepsinde fabrikalar sökülüp yerlerine alışveriş merkezleri dikildi. Belki de bunun en simgesel göstergelerinden bir tanesi; Adana gibi bir kentte Lassa Fabrikasını Sabancı Holdingin bizzat kendisi söküp yerine alışveriş

merkezi dikme kararı aldı. Bu süreçler gösteriyor ki, kentler üretmekten uzaklaşan, giderek artan biçimde rantla buluşmaya çalışan, bunu yaparken insan merkezli olmaktan çıkıp, rantın kendisini bir amaç haline getiren bir dönüşüme yol açtı. Bu süreç, ne yazık ki kentlerin insanlar için olduğu gerçeğini unutuyor. Başka türlü nasıl kentlerde mevcut nüfusun 2 katına yakın, 3 katına yakın alanların gelişmeye açılışını açıklayabiliriz? Antalya bunun örneklerinden bir tanesi; çok büyük alanlar, bir nüfus öngörüsüyle değil, ama rant yaratabilmek amacıyla geçtiğimiz dönemde gelişmeye açıldı.

Bu olumsuzluğun ikinci boyutunda devletin ya da siyasal sistemin kendi içindeki dönüşümü var. Burada devlet, meşru şiddetin tekelini elinde bulunduran otorite olarak, bir yandan meşruiyetini yitirirken, bir taraftan da bu meşru şiddeti gelişigüzel ellerde bir anlamda dağıtmaya başladı. Bir yandan kendi içinde, bir yandan kendi dışına şiddetin kullanımının bu derece açılışı, devletin kendisinin meşruiyetinin sorgulanması noktasına yöneltiyor bütün bu sistemi. Burada planlamanın bir meşru şiddet aygıtı olduğunu hatırlarsak, başka nasıl olabilir ki, insanların arazisinin yüzde 40'ına el koyabiliyorsunuz, binasını alıp başka bir işleve dönüştürebiliyorsunuz. Burada, bir anlamda, planlama bir şiddet uygulamasıdır, ama bu, devletin elinde ve belli bir meşruiyeti olduğu zaman anlamlıdır. Ne yazık ki geçtiğimiz dönemde bu meşru şiddet, gelişigüzel biçimde, tıpkı koruculuk sistemi gibi, korucu plancı anlayışına yol açan bir biçimde gelişigüzel dağıtılmaya başlandı. Sayın Valimizin burada yerel otoritelere yönelik yaptığı eleştirinin geri planında aslında bu yetkinin gelişigüzel dağıtılması var.

Kuşkusuz, bunun çözümü, yeni baştan bir merkeziyetçiliğin inşası değildir. Sorun, devletin elinde bulundurduğu bu büyük gücü, bu şiddeti meşru biçimde kullanabilmesidir; ister merkezi düzeyde olsun, ister yerel düzeyde. Burada sorun, başta toplumsal denetim olmak üzere, hukuk sistemimizin, bütün denetim mekanizmaların sonuna kadar çalışır hale getirilmesidir. Bunu yaptığımız zaman, merkezde ya da yerel düzeyde bu meşru şiddeti kullanmak, rant makinesinin değil, toplumsalın yeniden inşası, insanlar için kentin kurgulanmasının bir aracı haline getirilebilir.

Yaşadığımız kentlerde bir olumsuzluk olarak karşımıza çıkan üçüncü bir boyut, toplumsal alanın giderek erimesi, giderek artan biçimde toplumun parçalandığı, kendi içinde küçük küçük adacıklara bölündüğü, giderek kabileleştiği, kabileleşirken birbirine, dışındaki kabilelere giderek düşmanlaşmaya başladığı bir ortamın yaratılması. Ne yazık ki kentlerimizi bir arada tutma konusunda elimizdeki araçlar giderek daralıyor. Dolayısıyla, konuşmamı çok uzatmadan, bu 3 eğilime karşı kentleri korumanın bizlerin temel görevi olduğunu vurgulayarak bitirmek istiyorum.

Bugüne kadar bu yönde gösterdiğimiz çabalar, ne yazık ki -ama yine de anlaşılabilir bir biçimdeçeşitli resmi çevrelerden Odamızın siyasal tavır alışı biçiminde algılandı. Yer yer Odamıza yönelik hakaret eden, "şehir plancılarına kümes bile çizdirmeyeceğini" söyleyen belediye başkanları çıktı. Son dönemde TOKİ Başkanı, Odamızı da içeren bir biçimde, yaptığımız mücadelenin rüşvet almaya yönelik bir arayışın ürünü olduğunu söyledi. Tüm bunlara, tüm bu eleştirilere buradan kısa bir söz söylemek istiyorum: Şehir Plancıları Odası, Türk Mimar Mühendis Odaları Birliğinin bir parçası olarak kamu yararına çalışmakla yükümlü kılınmış bir meslek örgütüdür, kuruluş yasamızda böyle yazıyor. Bu görevi yerine getirmeye çalışıyoruz. Bu görevi dimdik, ödün vermeden sürdüreceğimiz konusunda başta bu suçlamayı yapan çevrelere bir kez daha buradan bir hatırlatma yapmak istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

ÇERÇEVE KONUŞMALAR

Doç. Dr. BAYKAN GÜNAY
ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Doç. Dr. ÇAĞATAY KESKİNOK
ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Doç. Dr. BAYKAN GÜNAY

ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Hepinizi saygıyla selamlıyorum. Odamızın 40. yılını da kutluyorum. Bu benim meslekte 42. yılım, onu da sizlerle paylaşayım. Benden yaşlı kim var diye baktım; Özcan Esmer Hocamı gördüm. Gerçi o mimar kökenlidir, ama hep plancılarla birlikte olmuş ve planlamanın temellerini kurmaya çalışmıştır.

Bugünkü konuşmam, uzun bir süredir yaptığım bir sürü konuşmanın bir uzantısı aslında. Bildirinin başlığını görenler zaten anlamışlardır. Özellikle idari yargıda görev yapan, bilirkişi raporu hazırlayan hocalarımızın karşılaştıkları 3 temel soruyu, şehircilik ilkelerine, planlama esaslarına ve kamu yararına uygun olup olmama soruları üzerinde düşüncelerimi örneklerle sunacağım burada. Bunlardan ne anlıyorum? Nasıl bakıyorum? Bunun eğitim sistemimizle ilintisi var mı? Acaba eğitirken bu çerçevede yaklaşıyor muyuz?" gibi bir sürü soruya yanıt arayacağım.

İlk olarak 1989 yılı Kolokyumunda yaptığım sunuşumda, farklı planlama yaklaşımlarıyla eğitim ilişkisini tartışmış ve her okulun kendi ekolü olduğunu vurgulamıştım. 1995 yılı Kolokyumundaki sunuşumda ise mülkiyet ile mekân arasındaki ilintiler üzerine eğilmiştim. Ben "rant" sözünü pek sevmiyorum aslında. Bana göre, mülkiyet, çok daha felsefi temelleri olan bir şey. Ayrıca, biz mekânla uğraşıyoruz.

Baktım, 2001 yılında "AB Süreci ve Planlama" konulu Kolokyumda neler demişim diye; orada da Avrupa Birliği dövecek diye planlama ya da şehircilik yapmanın önemli olmadığını vurgulamışım.

2003 yılında, Mersin'deki "Şehircilikte Reform" başlıklı Kolokyumda ise "Şehircilik nedir?" sorusunun yanıtını aradım. Benim için planlama araçtır, amaç değildir, ama şehircilik bir amaçtır. Eğer iyi şehir kuramıyorsak, planlama amacına ulaşmamıştır diye düşünüyorum.

2007 yılındaki "Planlama Meslek Alanı" konulu Kolokyumda ise akademinin meslek alanıyla ilintilerinin neler olduğunu tartışmıştım. "Meslektaş bizden kopuyor mu? Ne yapıyor? Unutuyor mu?" sorularını sordum. Ben kendim meslekle de pek bağımı koparmadığım için, iki taraflı da düşünebiliyorum, dertleri anlayabiliyorum. Yalnız, birçok meslektaşımın da kuramı unuttuğunu gözlüyorum.

Son olarak 2009 ilkbaharında bir juride dedim ki, "projeniz yoksa plan yapmayın, yoksa imarcı olursunuz aynı zamanda planınız olmadan da proje yapmayın." Çünkü bu eytişimsel (diyalektik) bir süreçtir. Hiçbir şey tek taraflı olarak var olamaz.

Bugünkü konuşmamın konusunu, planlamanın kuramı oluşturuyor. Bu konu iki yönüyle algılanmalıdır. Bir kısmında planlamayı sürece ilişkin düşünüyoruz, geliştiriyoruz, işte o araç aslında. Amaç ise, özü nedir, yani ne yapmak istiyoruz? Belki bu idari yargının basit soruları bize eğitim alanımızda da yardımcı olur diye düşünüyorum.

Peki, kamu yararı nedir? Ruşen Keleş Hocamın bir sınıflaması var. O, bireylerin yararlarının toplamından ibaret olduğunu söyleyen yazarlara gönderme yapmış, "genel yarar nedir?" diye bir başka tartışma açmış ya da kamu yararının değer yargılarına bağlı olduğunu ifade eden görüşleri özetlemiştir. Bunun içinde Marks ve Hegel'in ikilemlerine değinmiş, özellikle Marks'ın burjuvanın çıkarlarına yaradığı üzerindeki söylemiyle Hegel'in kamu yararını devletle özdeşleştirmesi konuları üzerinde durmuştur.

Ben daha farklı bir şeye rastladım. Hannah Arendt'in bir tanımı var, kamu yararına ilişkin olarak. O, bireyle bireylerin toplamı arasındaki simbiyotik bir ilişkidir, yani bunlar birbirleri varsa vardırlar, yoksa yokturlar demektedir. Bir de yine bir liberal düşünür olmasına karşın, Macperson'un tanımları var mülkiyet üzerine, bunu da önemsiyorum. O da, ya insanın ahlaki amaçlarına ya da varlıkbilimsel kavramlarına yönelen bir araçtır planlama ya da kendi başına bir amaç olur, eğer araçsa, bütün bireylerin mutluluğu için gereklidir, ama amaç haline geldiğinde, ranta doğru iter bizi diyor.

Bu çerçeve içinde, yargının bize sorduğu sorulardan planlama esaslarınına uygun olup olmama sorusu bizleri, yer seçim, yoğunluklar, çekim ve etkileşim modelleri, doğrusal programlama ve ulaşım konularına itiyor. Diğer taraftan, benim şehircilik ilkeleri olarak gördüğüm konular ise, varlığımıza dair konular; kentin biçimi ve imgeler gibi konular. Kimisine basit gelebilir, ama yaşadığımız mekânın özellikleri olarak algılıyorum bunları.

Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek bir yerde "Bunlar raporların arkasına yazıyorlar, şehircilik ilkesi, planlama esasları diye. Nedir, nerede yazıyor bunlar?" diye soruyordu. Belki sormakta haklı, çünkü biz bunun bu açıklıkta eğitimini yapmıyoruz, kendi aramızda da bu açıklıkta tartışmıyoruz. Planlama esaslarını biraz mühendislik olarak da görüyorum, matematiğin gücüyle bir iş yapmak gibi algılıyorum. Oradan yola çıkarsak, ilişkileri matematikselleştirebiliyoruz, ilişkileri algoritmalara dönüştürebiliyoruz. Ama dikkat ederseniz, bunların hiçbirinde yaşamın özü yok. Bunlar gereksiz mi; kuşkusuz gerekli. Yine buradaki simbiyotik ilişki üzerinde durmamız gerektiğini düşünüyorum, yani planlama esaslarıyla şehircilik ilkeleri arasındaki ilintiyi kavrayıp kavratamazsak, çok başarılı olabileceğimizi düşünmüyorum.

Kuşkusuz, siyasi bir sürü tartışma var, ama ben, herkesin yaptığı tartışmanın ötesinde, bu meslekle uğraşıyorum. Dolayısıyla bu mesleğe dair düşünüp konuşmak gerekir diye düşünüyorum.

Ulaşım modelleri var. Bunlara inanıyor değilim. Her yıl kimi öğrencilerimi bunun üzerinde düşünmeye itiyorum. Bu türden ulaşım modelleri ile arazi kullanımları arasındaki ilişkiden söz ediyoruz onlara. Ama bunlar özümüze dair değil, başka bir şey. Yani, özümüz, üzerinde düşünmek durumunda olduğumuz bir konu. Bütün geçmişimiz bize bunu ürettirmişse tarihsel olarak, bunu da sorgulamamız gerektiğini düşünüyorum. Melih Gökçek, Tarık Şengül'le olan TV programında, "ben 15 yıldır Başkanım, yani sizin kadar bilirim" dedi. İnisiyatifini kullanarak

bir ulaşım modeli uyguluyor aslında, hedefini koymuş bir ulaşım modelcisi gibi, "şuradan şuraya 10 dakikada götüreceğim" diyor. Kaç kilometreyle gittiğiniz önemli değil.

Son dönemde de GZTF'ye (İng. SWOT) çok kafayı taktık, herkese bir GZTF merakı sardı. Meraklısı çok. "Starbox Cafe" de yapıyor. Zaten bu teknikleri biz ya mühendislik alanından alıyoruz ya özel sektörün kendi mantığıyla kurguladığı süreçlerden öğreniyoruz. Peki, şehircilik ilkeleri nedir? Ben bunu varlığımıza dair bir problem olarak görüyorum.

Heidegger varlığımızdan söz ediyor, yani varsak varız, yoksak yokuz. Dolayısıyla, şehircilik ilkelerini biraz varlıkbiliminde görüyorum. Eğer bütün o planlama matematiğinin sonunda orada olamıyorsak, varlığımızı konuşamıyorsak, o zaman biz kendi meslek alanımız içinde de başarılı olamıyoruz demektir. Peki, nedir bütün bunlar, yani Kevin Lynch'in imgeleri mi, Gordon Cullen'ın kentsel peyzajı mı ya da Kevin Lynch ile Lloyd Rodwin'in kentin biçimine dair söylemleri mi, planlamanın ya da bu sürecin özü, yani şehircilik dediğimiz şeyin özü? İkisi arasındaki bağı mutlak kurmakla yükümlüyüz ve bunu öğrencilerimize de aktarmakla yükümlüyüz. Kimi kavramlar var, işte bunlar idari yargıda somut delil midir; planlama esasları yanı sıra ben somut delil yapmaya çalışıyorum. Edmund Bacon ya da Amos Rapoport'un geliştirdiği kurallar niçin bir delil olmasın? Çünkü biz bununla uğraşıyoruz, özümüz bu. Son zamandaki raporların birçoğunda özellikle varlıkbilime de değiniyorum.

Bizim esas uğraştığımız, sürdürdüğümüz şey mekân ise, tarihi bir mekân dizini olarak mı öğretmemiz gerekir acaba? Siyasi tarih olabilir, iktisadi tarih olabilir, bunların hepsini kabul ediyorum, ama mekânın tarihi nedir? Ben yine öğrencilerime bütün diğer tarihler vardır, ama bir de mekânın bütün bunlardan bağımsız bir tarihi olduğunu aşılamaya çalışıyorum. Bir sürü akım var, burada mimarlar tabii bizden daha atak, onu söyleyeyim, çünkü mimarların beslendiği temel konu bu. Ancak, bizim de bu alanı bilmemiz, hâkim olmamız gerektiğini düşünüyorum.

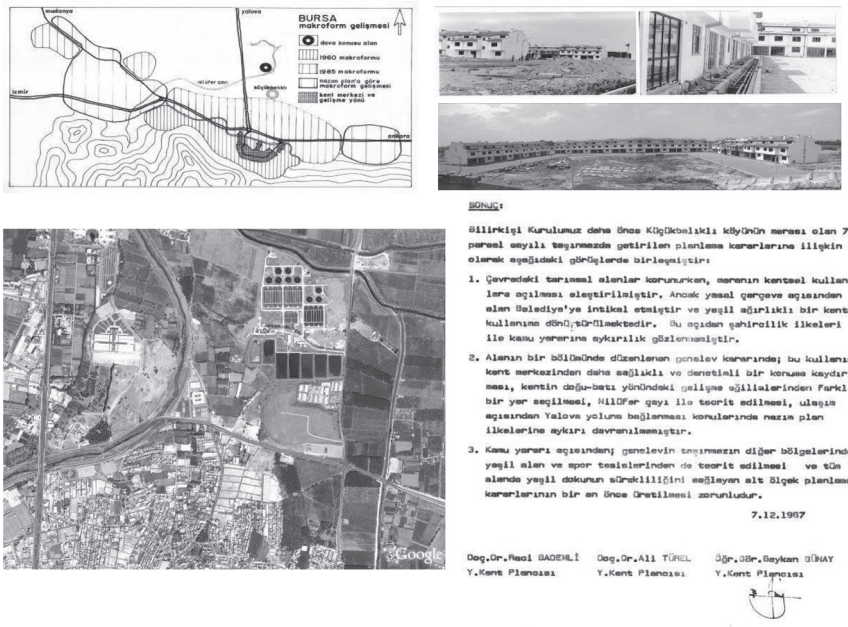
Acaba omurga nedir; bir planlama sorunsalı mı, şehircilik sorunsalı mı? Ben bir şehircilik sorunsalı diye düşünüyorum. Portiklerimiz, meydancıklarımız, omurgalarımız, bunları şehirciliğimizin temeli olarak görüyorum. Bir tarafta, yer seçim kuramlarıyla uğraşıyoruz, matematiğini kurgulamaya çalışıyoruz, ama onun sonunda ürettiğimizi kendi varlığımız açısından değerlendirmek ve yargılamak zorunda olduğumuzu düşünüyorum.

Çok basite indirgiyorum ben bir yerleşmeyi. Kalbi olmayan yerleşme yapmayın, omurgasız yerleşme yapmayın; kalpleri, damarları, sinir sistemine bakın. Çünkü bunu bir ben yapabilirim. Diğerini matematikçi de yapıyor, siyasetçi de düşünüyor, ama benim becerim, şehircilik ilkeleri adına düşündüğüm şey bu.

Gaziantep'e bir bilirkişi incelemesi için gitmiştik. Dava konusu olan binada hafif bir Bauhaus dili var. Bu yapının yerinde bir yeşil alan yaratılmak isteniyor. Bu binayı yok etmeden de olabilir bunlar demiştik. Burada dava konusunu irdelerken Hannah Arendt'e döndüm bir miktar. Çünkü, plancı, kalem alışkanlığı, orada bir kavşak gördü mü, "yeşil alan yaptım, gitti" diyor. Dedik ki, "oysa orada bu yapı bir ölçek belirliyor, bir meydan tanımlıyor. Yeşil alanı yap, binayı koy, onun arkasına bir mekân daha yap, sonra bir şey daha yap". Bunlar hep bir şehircilik esasıdır. Bunlar bir hissiyat ve bunu yargıya aktarmak çok da kolay değil, ama bunun birey yararıyla kamu yararına da farklı bir bakış olduğunu düşünüyorum.

Yargının şehircilik ilkeleri, planlama esasları, kamu yararı sorusunu önemsiyorum. Eğer bir gün bu üç soruyu sormaz ise, o zaman tehlike çanları çalmıştır diye bilelim.

Örneklere geçiyorum. İlk örnek, Bursa'da genelev (Resim 1). Çarpıcı bir örnekle başlamak istedim. Bursa'nın içinde genelev ve rahmetli Raci Bademli ve Ali Türel ile birlikteyiz Bilirkişi Kurulunda. Şehrin içindeki geneleve dışarıda bir yer bulmuşlar. Güzel güzel, villa gibi yapılar yapmışlar. Ama orası da bir köyün mera alanı. Köylü de itiraz ediyor. Biz makroform dedik, geçiş bölgesidir, sağlık, kamu yararı dedik vs vs. Ama köylüler davadan vazgeçmemişler. Biz olması gerektiğini düşündük. Sonradan yıkılmış İdare Mahkemesi kararıyla yapılar. Ama tartışma bitmiyor, bu sefer bazı tartışmacılar diyorlar ki, "Siz kamu yararını yok ettiniz. Şimdi bu kadınlar sağda solda dolaşıyor, daha tehlikeli, hastalık saçıyorlar." Siz hiç baktınız mı kamu yararına acaba bu gözle?



SONUÇ:

Bilirkişi Kurulumuz daha önce Küçükbalıklı köyünün merası olan 79 parsel sayılı taşınmazda getirilen planlama kararlarına ilişkin olarak aşağıdaki görüşlerde birleşmiştir:

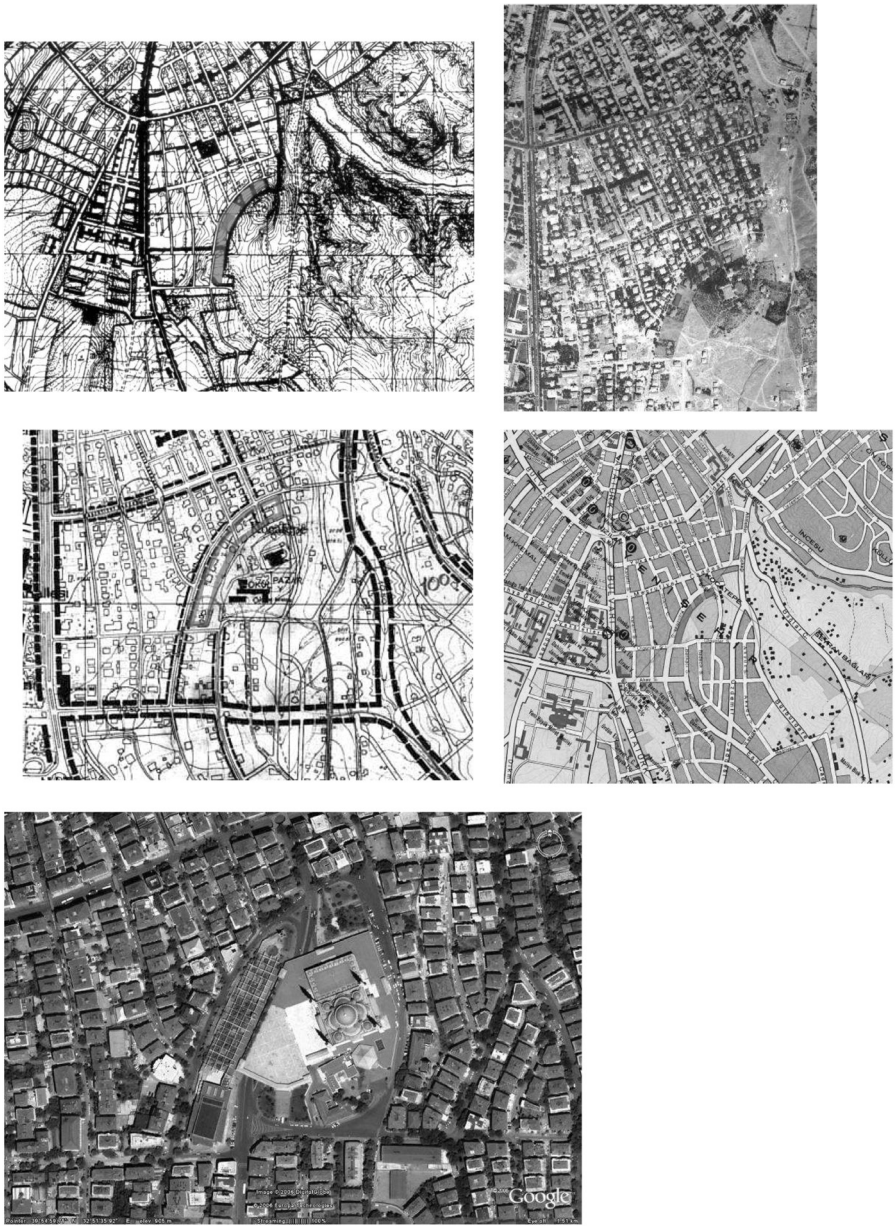
1. Çevredeki tarımsal alanlar korunurken, meranın kentsel kullanımlara açılması eleştirilmiştir. Ancak yasal çerçeve açısından alan Belediye'ye intikal etmiştir ve yeşil ağırlıklı bir kentsel kullanıma dönüştürülmektedir. Bu açıdan şehircilik ilkeleri ile kamu yararına aykırılık gözlenmemiştir.
2. Alanın bir bölümünde düzenlenen genelev kararında; bu kullanımın kent merkezinden daha sağlıklı ve denetimli bir konuma kaydırılması, kentin doğu-batı yönündeki gelişme eğilimlerinden farklı bir yer seçilmesi, Nilüfer çayı ile teorik ardılması, ulaşım açısından Yalova yolunu bağlaması konularında nazım plan ilkelerine aykırı davranılmamıştır.
3. Kamu yararı açısından; genelevin taşınmazın diğer bölgelerindeki yeşil alan ve spor tesislerinden de teorik ardılması ve tüm alanda yeşil dokunun sürekliliğini sağlayan alt ölçek planlama kararlarının bir an önce üretilmesi zorunludur.

7.12.1987

Doç.Dr.Raci BADEMLİ Y.Kent Plancısı
Doç.Dr.Ali TÜREL Y.Kent Plancısı
Öğr.Gör.Saykan GÜNAY Y.Kent Plancısı

Resim 1

Ankara'da Ayşe Ablayı ve Ayşeabla İlkokulunu bilenler bilir. Nusret Hızır'ın eşi, cumhuriyetin aydın kişisi, okul çok önemli, bir seçkin okulu gibi, ama Cumhuriyeti aşılıyor. Ayşeabla İlkokulu'nun olduğu yeri Kocatepe Camii vesilesiyle yeşil alan yapmak istiyorlardı (Resim 2). Özcan Altaban Hocamız da vardı Bilirkişi Kurulumuzda. Bilirkişi Kurulu olarak, "buradaki dokuyu yok edemezsiniz" dedik, yani burada yeşil alan kararını kamu yararına bulmadık, tersine o dokunun yaşamasında bir kamu yararı gördük. Ama, çok kızdım sonradan, anladık ki, Ayşe Ablanın gelini Ayşe, okulun arsasının değerini artırmak için bir araç olarak kullanmış yargı kararını. Sonra da Başkent Üniversitesine sattı okulu, gitti.



Resim 2

20-25 yıl öncesinden söz ediyorum. Bir başka örnekte (Resim 3) bir yapıyı korumuşlar, ama yanındaki yapıya 6 kat vermişler. Şimdi sıradan vakalar oldu bunlar. Burada kamu yararı nerede diye düşünüyorum. Bu bir şehircilik, bir planlama ilkesi değildir. Ama bu konular şehircilik ilkesi ve kamu yararına dair şeylerdir. O günden beri de düşünürüm, koruma alanlarımızda bu tür şeyleri gördüğüm zaman, özellikle bu yapıyı koruyacak olanlara acırım.



Resim 3

Gemlik'in koskoca zeytinliği gidiyor elden, ama size sorulan soru, oradaki bilmem neyin yeri ile ilgili (Resim 4). "Siz burada zeytinliği yok etmişsiniz, ne halt ederseniz edin" de diyemiyorsunuz. "Zeytinliği yok ediyorsunuz, ama burada da şudur" demekten başka bir şansınız kalmıyor. Bugün Gemlik'teki o yerde zeytinlik kalmamış. Bunu görüyorsunuz 25 yıl önce, ama naçar.





SONUÇ:

Bilirkişi Kurulumuz Gemlik, Orhaniye mahallesi, 13 pafta, 359 ada, 12 parsel sayılı taşınmazın bulunduğu bölgenin yerleşime açılmasını, zeytinlik olduğu için olaştirmiş, ancak nazım plan ölçeğinde verilmiş kararların bir sonucu olduğu için bir gerçek olarak kabul etmiştir. Yerleşime açılan bölge içinde yer alan ilkokulun planlama ve şehircilik ilkeleri ile kamu yararı açısından uygun olduğu görüşünde birleşen Kurulumuz ayrıca uygulamada 3194 sayılı Yasanın 18. maddesinin kullanılabileceğini belirtmeyi uygun bulmuştur.

Saygı ile sunulur.

Doç.Dr.R.Naci BAYKLİ
Y.Kent Plancısı

Doç.Dr.Ali TİRİL
Y.Kent Plancısı

Ög.Gör.Baykan GÜNAY
Y.Kent Plancısı



Resim 4

Çağatay Keskinok'un çok sevdiği bir konu; Bursa'da bir kent balkonu (Resim 5). Orada küçük bir parseli yeşil alan yapmışlardı. Mülk sahibi de itiraz ediyordu. Planlama süreci açısından sorunlu karardı. Usul yanlışları yapılmıştı uygulama sırasında. Ama bunlarla yetinilemezdi. Çünkü bu küçük yeşil alan, yakındaki konut bölgesinden vadiye ve manzaraya doğru bir açılım sağlıyordu. Burada işte, Bilirkişi Kurulu olarak, kent balkonu diye bir kavramı yargının önüne koyuyorsunuz, çünkü burada bir kamu yararı görüyorsunuz. Bu bir şehircilik ilkesidir, planlama değil. Onun için yargı bizleri bu konuda daha ayrıntılı düşünmeye sevk ediyor, planlama esasları, şehircilik ilkeleri diye. .



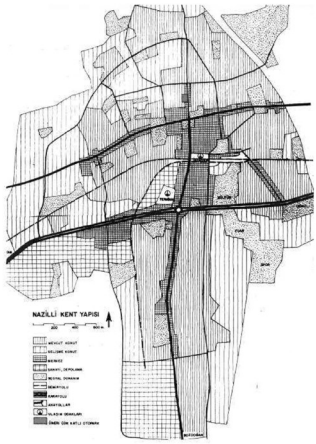
Resim 5

Diğer bir örneğimiz, Ayvalık'taki Tabiat Parkı (Resim 6). Kuşkusuz, bu alanın korunmasında bir planlama ilkesi söz konusudur. Hiçbir plancı buranın yerleşime açılması yönünde bir karar belirtemez diye düşünüyorum.



Resim 6

Nazilli'de kent güneye doğru gelişiyor. Belediye başkanı ise kuzeyde, uçta katlı bir otopark yapmak istiyordu. Bu ise planlama ilkesi ile ilişkili bir konudur (Resim 7).



SONUÇ:

Bilirkişi Kurulumuz 54 pafta, 717 ada, 1, 2, 6, ve 7 parsel sayılı taşınmazlarda yapımı düşünülen çok katlı otopark ve tesisleri alanına ilişkin bilgileri değerlendirmiş ve:

1. Gerekli planlama çalışmaları yapılmadan bu karar alındığı için planlama ilkelerine,

2. Kentin 2000 yılına kadar erişeceği nüfus büyüklüğü ve otomobil sayısı açısından verimli bir yatırım olamıyacağı için kamu yararına,

3. Yer seçimi açısından şehircilik esaslarına

aykırı olduğu görüşünde birleşmiş ve 18.1.1985 tarihli plan değişikliğinin iptal edilmesi gerektiği kanısına varmıştır.
Saygılarımızla.

25.11.1986

Doç.Dr.Çetin GÖKSU
Mimar, Y.Kent Plancısı

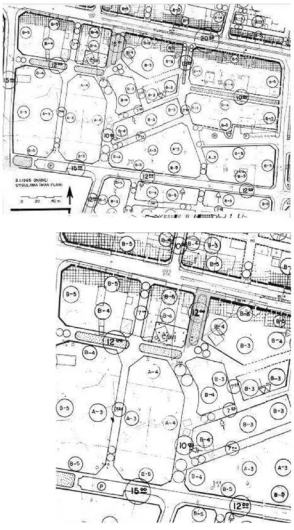
Y.Doç.Dr.Sevgi AKTÜRE
Mimar, Y.Kent Plancısı

Öğr.Gör.Baykan GÜNAY
Y.Kent Plancısı

Resim 7

Bir başka dava konusu Sıvas'taki bir yoldu. Plancı yolu gördü mü açıyor. Orada da fakir bir adamcağızın mülkü var. Burada yolda değil, bireyin kendisinde bulduk kamu yararını.

Resim 8'de sarıyla gösterilmiş olan yol neden orada bilemiyorum, ama tasarımcı öyle uygun görmüş. Burada da irdelemenin içine öznelliği koyduk, yani tasarımcı öyle görmüş, yani bu orada da olabilirdi, başka bir yerde de olabilirdi, farkı yoktur, ama tasarımcı bunu seçmiş. Dolayısıyla, tasarımın gücüne değinmek durumundayız.



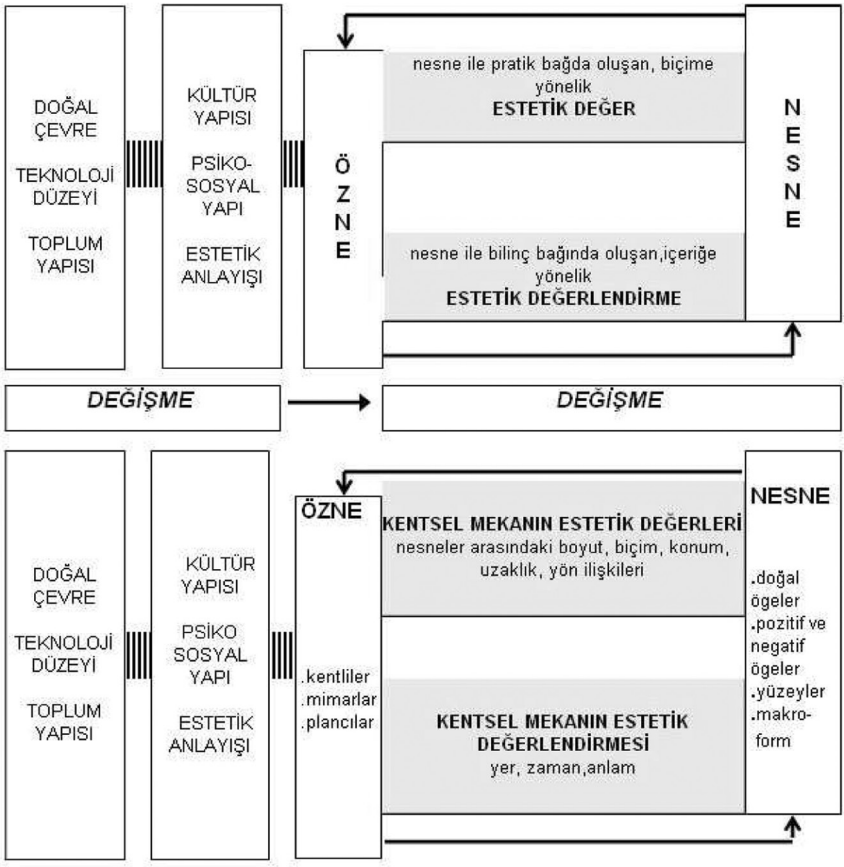
Tasarım Özellikleri

Gemlik büyüyen bir kıyı kentidir ve ilk aşamalarda kıyıda yoğun bir yapılaşmaya sahne olmuştur. Gerideki bölgeler yeni yeni kentleşmektedir. Doğudaki birçok bölgeye kentsel işlevler önerilmiştir ve şimdiden kentsel doku bu kesimlerde oluşmaya başlamıştır. 4 ile 5 katlı yapılar önerilen bu bölgede plancının buna uygun bir biçimde kentsel nitelikler gösteren ağaçlı yollar önermesi doğal karşılanmalıdır. Diğer taraftan tasarım olgusunun öznelliği vardır. Planlama sürecinde nesnel olarak ilkeler saptayan tasarımcı, tasarımda kendi öznel değer yargılarını kamu yararı, şehircilik esasları ve planlama ilkelerini zedelemeden uygulayabilmelidir.

Bu dava konusunda bir başka tasarımcı bu yolu yapmayabilir veya daha dar yapabilirdi. Ancak giderek estetik değerlerini yitiren kentlerimizde bu tür ağaçlı mekan yada yolların yeniden canlandırılmaya çalışılması olumlu bir çaba olarak değerlendirilmiştir. Böylece hem yaya trafiğini anacaddeden konut bölgesinin içine alma gibi modern planlama ilkelerinden birisi kullanılmakta hem de daha çekici bir çevre yaratılmaktadır.

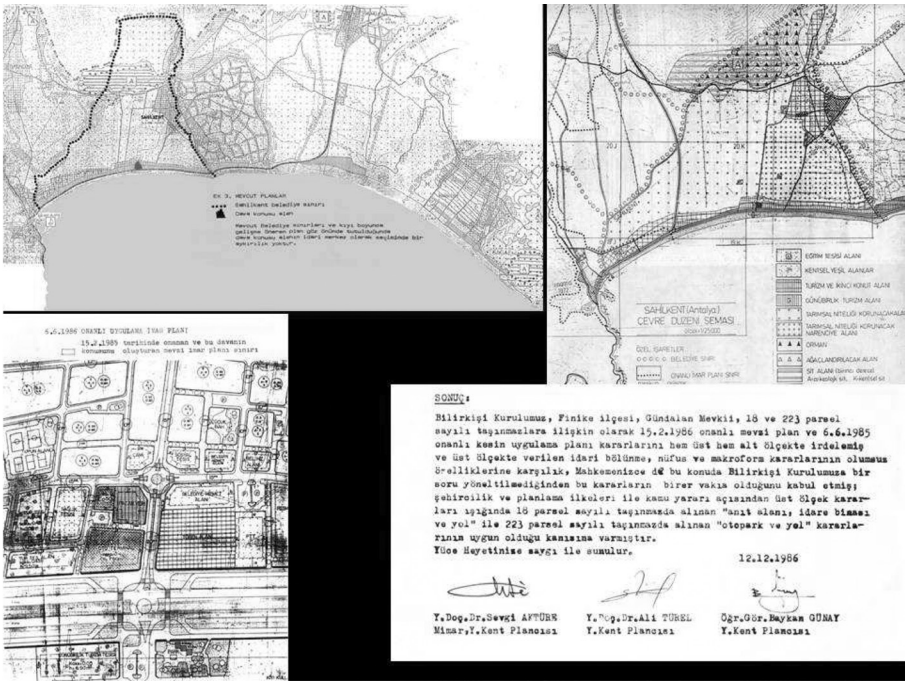
Resim 8

Ankara Bölge Kat Nizamı Planında değişiklik isteniyor. İsteyen, hukuk fakültesinde bir profesör. Ankara Bölge Kat Nizamı Planı berbat bir belgedir. Planda bir adanın solunda 4 kat, sağında 3 kat öngörülmüş. Davacı da, "estetik olarak ben de 4 kat isterim" diyor. Bununla ilgili olarak, estetik üzerine bir yazı da yazmıştım (Resim 9). Bilirkişi Raporunda şöyle bir ifade kullanmıştık: "Hatta bu türden küçük farklar estetik olarak daha da iyi olabilir" diye. Hâkim hanımın o söz çok hoşuna gitmişti. Bu bir planlama ilkesi değildir. Başka bir konudan söz ediyoruz burada.



Resim 9

Sahilkent'i Antalyalılar bilirler. Buradaki 11 kilometrelik kıyı imara açılıyordu. Bunu da yönetmek için Sahilkent diye bir kent yaratılmış. Bunları biz yaratmadık. İçişleri Bakanlığı bunları belediye yapmış. Çok komik, ortada bir yerleşme yok, ama belediyesi kıyının 6 kilometresini denetleyecek. Bu yerleşmenin de bir yönetim merkezi var. Dava yönetim merkezine açılıyor. Burada da dedik ki, "bu yerleşme olmamalıydı, var ettiniz, yani planlama ilkesi olarak olmamalıydı. Ama şehircilik ilkesi olarak da buraya bir belediyeye konulmuş, doğrudur" (Resim 10).



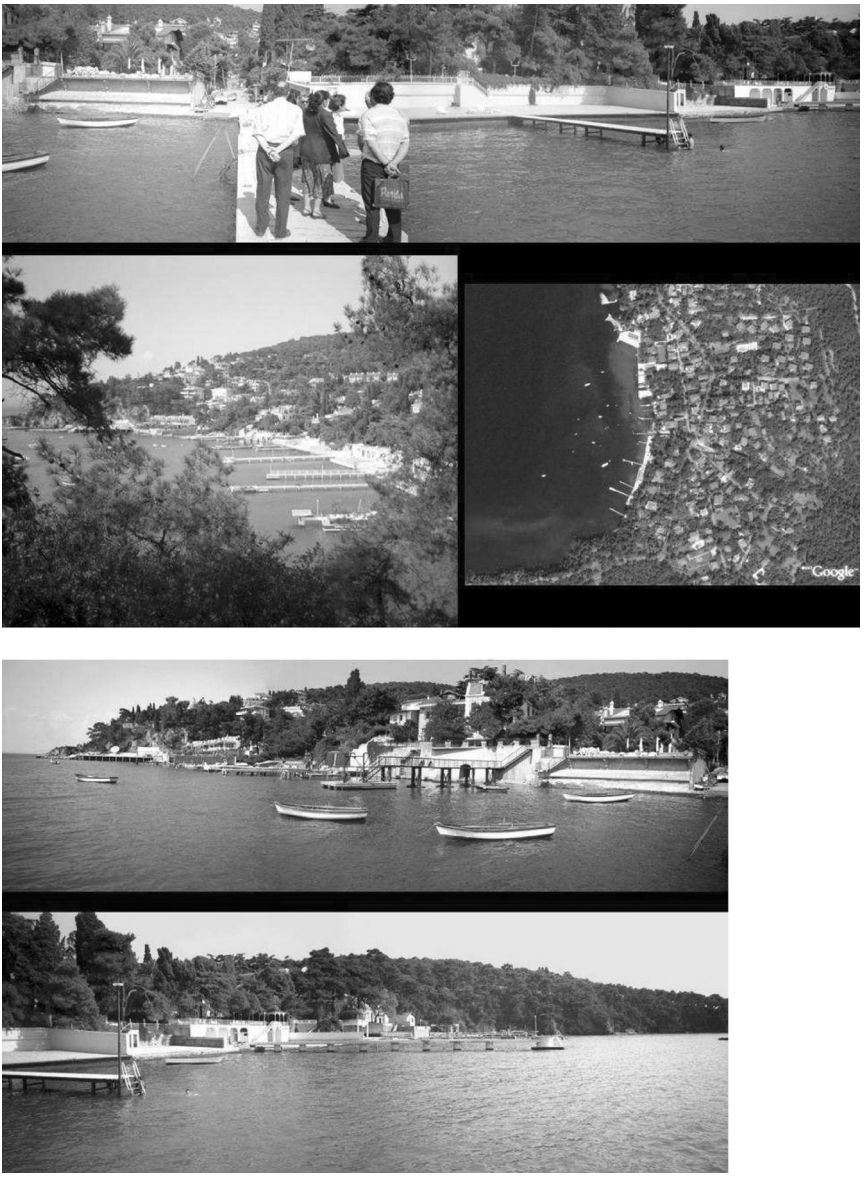
Resim 10

Göcek imar planını, Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı yapmış; biz de kızmıştık buna: "Siz özel çevrede imar planı yapıyorsunuz. Özel çevrede niye imar planı yapılıyor? Başka bir aracınız yok mu, başka bir denetleme aracınız yok mu?" Şu anda o imar planının izlerini görüyorum, Göcek'teki o alanın geleceği artık sıfırlandı (Resim 11).



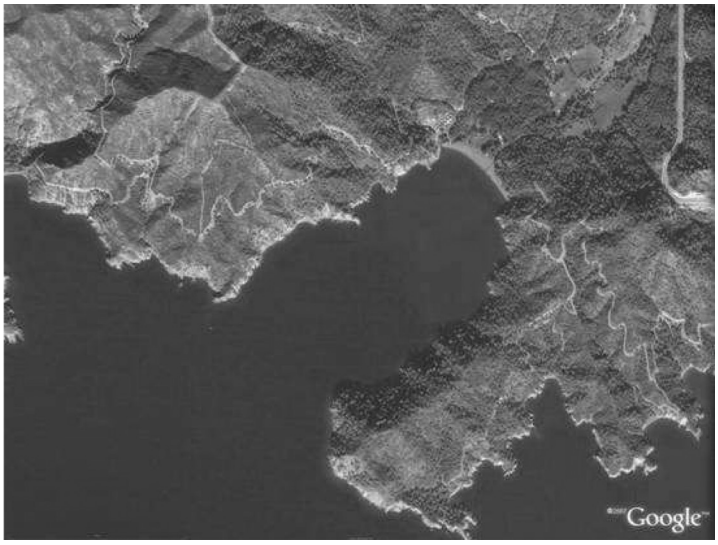
Resim 11

Dolguyu pek sevmeyiz. Büyükada'da bir dolgu alanı yaratıyorlar. Arkadaki mülk sahipleri itiraz ediyorlar. Büyükada'nın etrafında 100 küsur iskele var (Resim 12). Burada dedik ki, "kıyıyı kamuya açmak istiyorsanız, böyle bir şey yapmak durumundasınız." Yoksa başka yerde olsa, kıyı dolgusuna karşıyım, ama bu özel durumda da dolguda görmüştük kamu yararını.



Resim 12

Katrancı Koyu'nda (Resim 13), "Koyun altını kazıp mağara turizmi yapacağız" diyorlardı. Hâkim, "hocam, siz ne derseniz deyin, ben zaten bu plan kararını iptal edeceğim" demişti. Neyse, zaten bazı kararlar gülünçtür.



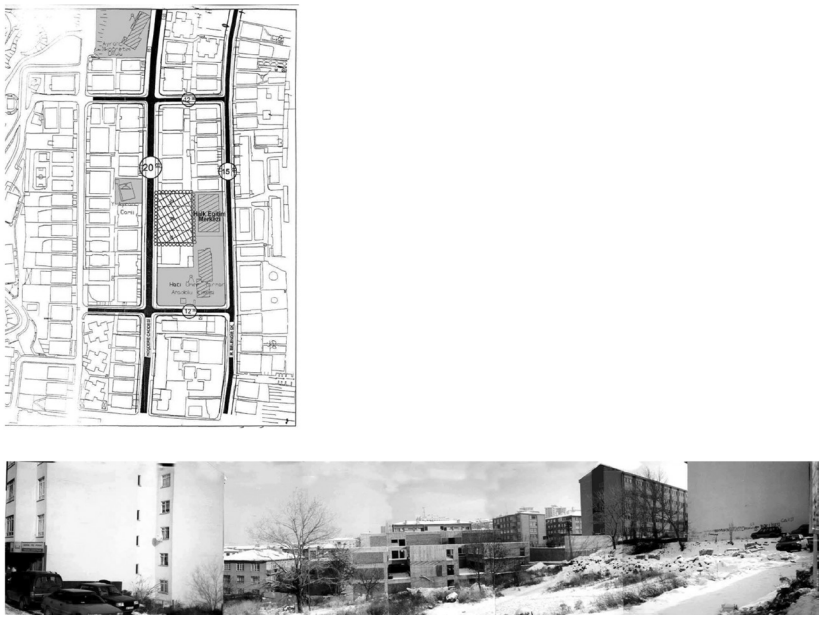
Resim 13

Bir dava konusu da Ankara'da Dikmen Yolu'nda bir akaryakıt istasyonuydu. Sonunda yaptılar (Resim 14). Planlama ilkesidir, yani kavşaktan 10 metrede ötede bir akaryakıt istasyonu yapamazsınız. 15 yıl önce yazmışız raporu.



Resim 14

Ankara'da Hoşdere Caddesi'nde bir akaryakıt istasyonu (Resim 15). Hani risk diyorlar ya işte size risk. Bu ciddi bir planlama problemiydi.



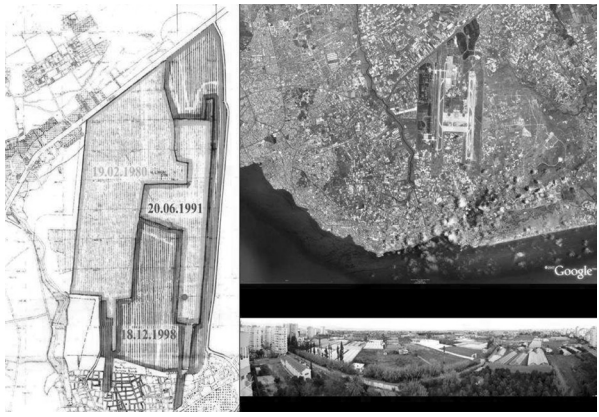
Resim 15

Bir başka dava konusu bir havaalanı yeri ile ilgiliydi (Resim 16). Dava 18. madde uygulamasına karşı açılmış. Bilirkişi Kurulundaki harita mühendisi üyemiz, "burada bize 18. madde uygulamasını soruyorlar, ben onu yazarım" diyor. Ama burada havaalanı olmaz. Komik, yani Allah'ın dağında, etrafta hiçbir şey yok ve havaalanı yapılacak. Burada uçaklar kesin düşer. 1800 metrelik bir pistti. Bu da tipik bir planlama esası problemidir.



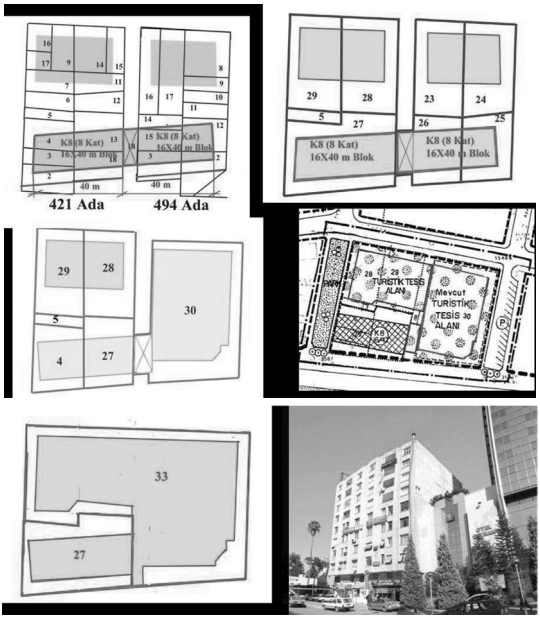
Resim 16

Bir başka dava konusu Antalya'daki Kırcami bölgesi (Resim 17). Yargı kararı ile iki kez iptal edildi burayla ilgili gelişme kararları. Havaalanında ikinci pisti bizim raporumuzun sonucunda yapmışlardı. Orada bir kamu yararı gördük. Hesapladık, ölçtük biçtik, madem havaalanı var, etrafına konut koyamazsın dedik. Bu bir planlama ilkesidir.



Resim 17

Tipik bir şehircilik örneği: Seyhan Oteli (Resim 18). Burada plancı iyi niyetle bir altgeçit koymuş. Çok güzel! Ama altgeçit koyduğunuz zaman, lütfen onun mülkiyet problemini de çözün ya irtifak tesis edin ya da bir çözüm üretin. Yapmazsanız, sonunda Seyhan Oteli örneğinde orası kapanır ve yok olur.



Resim 18

Bu geçitleri hiç düşündük mü, bilmiyorum. Ankara'daki en önemli geçit, biliyorsunuz Alman Kültür'ün geçididir (Resim 19). Alman Kültür'e o geçitten girersiniz, hoş bir girişi vardır. Bunu da bir planlama değil, şehircilik problemi olarak görüyorum.



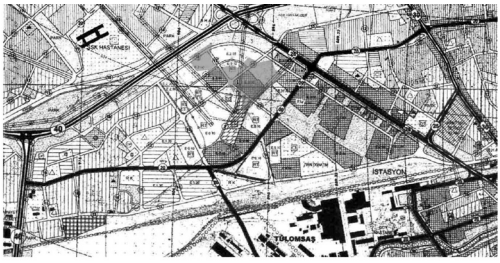
Resim 19

Ankara İvedik'te bir belediye hizmet alanı dava konusu olmuş. "Kamusal yarar, siz nasıl buna karşı çıkarsınız?" diyorlar. Resim 20'de görülen üçgen alanda cennet yaratmış sahibi. Bunun üzerine belediye hizmet alanı getiremezsiniz. Bunu korurum. Çünkü, birey emeğini koymuş, kent yararına bir mekân elde etmiştir. Kapalıdır, ama olsun, bir değer yaratmıştır burada.



Resim 20

Eskişehir'de bir fabrika yeri dava konusu olmuştu (Resim 21). Sanayi üretiyor. Sanayici diyor ki, "ben 50 milyon dolar mı harcayacağım bunu taşımak için?" Bu davada da, sanayi kuruluşunun yararını üstün gördük.





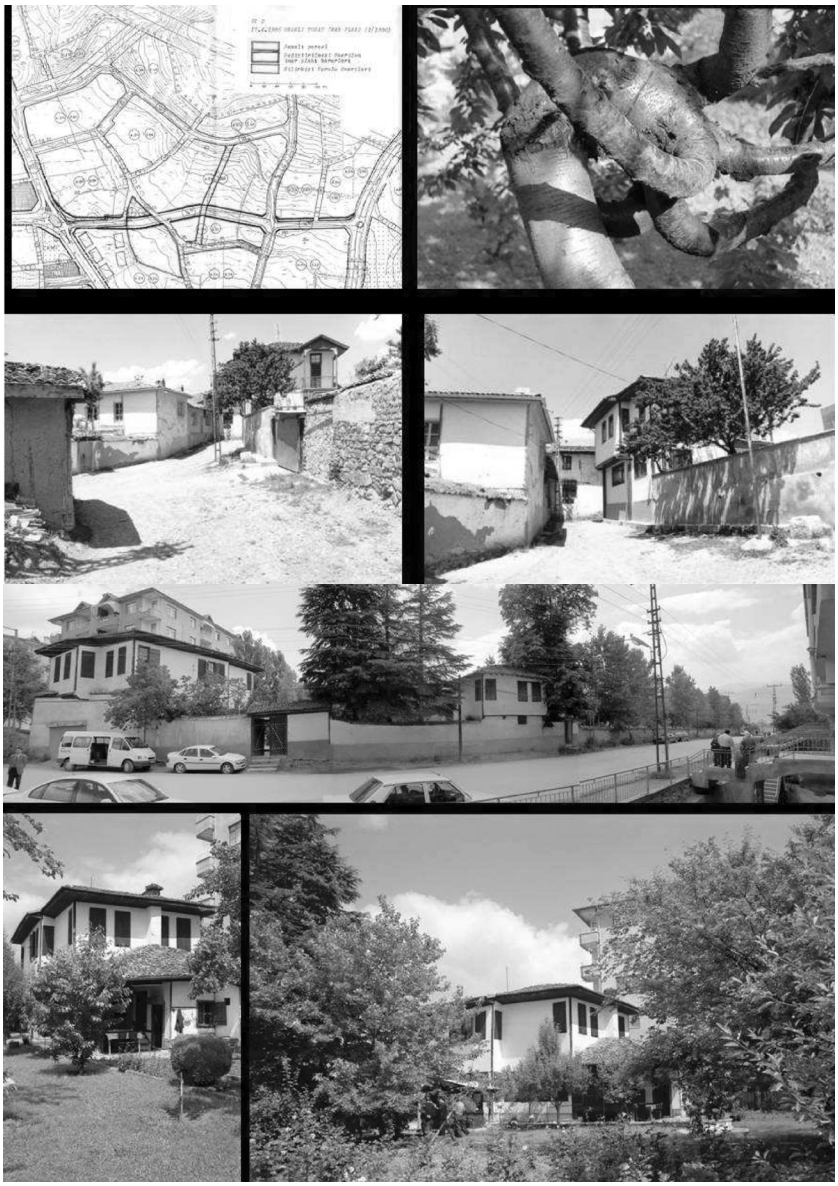
Resim 21

Bir başka dava konusu Samsun'da bir kilisenin yanında yapılmak istenen yapı ile ilgiliydi (Resim 22). Bizden önceki bilirkişi raporu, esnek bir rapordu. "Şöyle de olsa, 3-4 kat da olur" diyor. Biri 9 kat istiyor, diğeri "3-4 olabilir" diyor. Bu bir şehircilik problemidir. Burada 9 katlı bir yapılaşmayı düşünmek abestir. Plancılarımız çok hata yapıyorlar.



Resim 22

Tokat'ta bir bağ evi vardı. Planda bağ evinin göbeğinden yol geçirilmek isteniyordu (Resim 23). Bu akıl alacak bir şey değildir. Burada yol mu kamu yararı; hayır, o bireyin yararıyla kamu yararı simbiyotik bir ilişki olarak çözülmelidir. Tokat bağlarındaki bu evi imar uygulasına sokuyor plancı. Oysa, bunu bahçesiyle, duvarıyla koruyacaksın. Koruma tescili altında değilse, plancı olarak sen korursun.



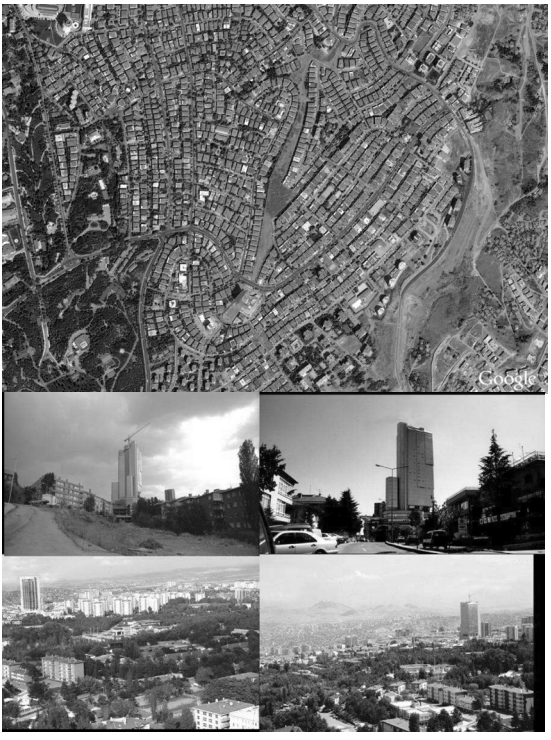
Resim 23

Resim 24'te Ankara'da Demetevler Parkı'nda, yol üzerinde bina görülüyor. Resimde siyah olarak grünen kütle: 400 metre uzunluğunda, 15 katlı. Demetevler Parkı'nda kamulaştıramadıkları hakları yolun üstüne yığıyorlar. Bu hem planlama açısından, hem şehircilik açısından kabul edilebilir bir şey değil.

Çankaya Oteli midir, iş merkezi midir; bitmeyen senfonidir, 30 yıldır kentin kalbinde duruyor (Resim 25).

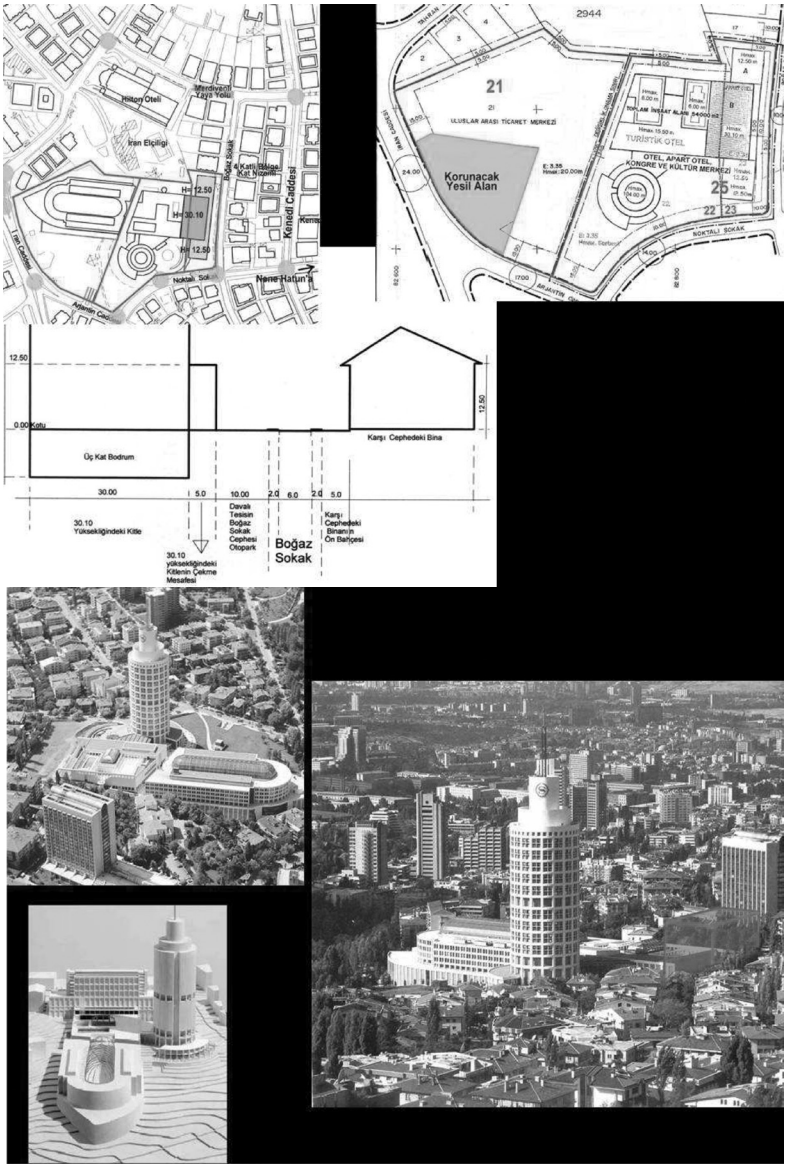


Resim 24



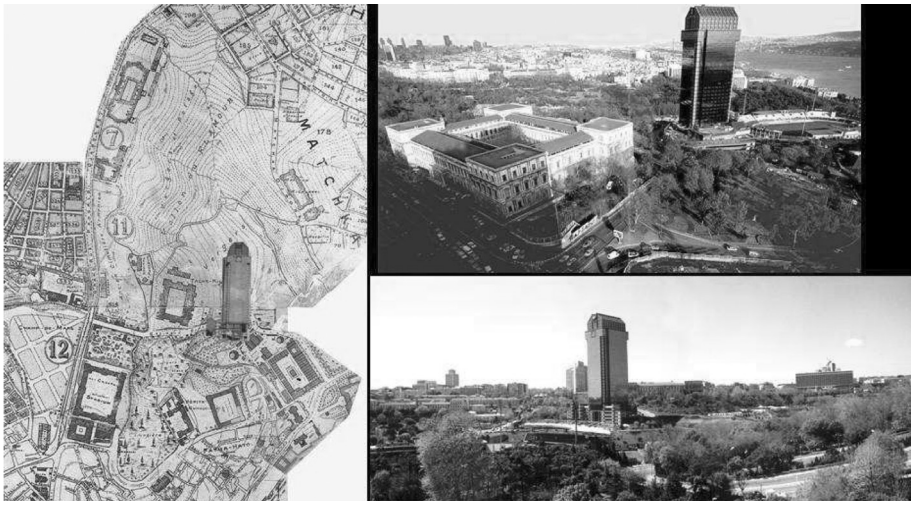
Resim 25

Ankara'da Shereton Oteli yeniden gündemdeydi. "İmar hakkımız var, kullanacağız" diyorlardı. Biz de dedik ki, "Doğru, imar haklarınız var, ama istediğiniz gibi kullanamazsınız, çünkü siz şehircilik ilkesini bozuyorsunuz." Bugün resimdeki o kırmızı kütle yapıldı ve Boğaz Sokak öldü (Resim 26). Bütün bunlar bir şehircilik ilkesidir aslında, böylesi bir gözle bakmak gerekir konuya.



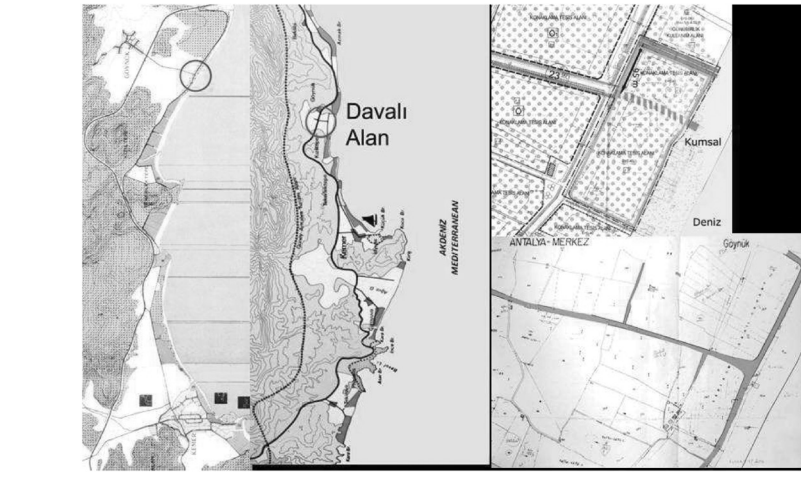
Resim 26

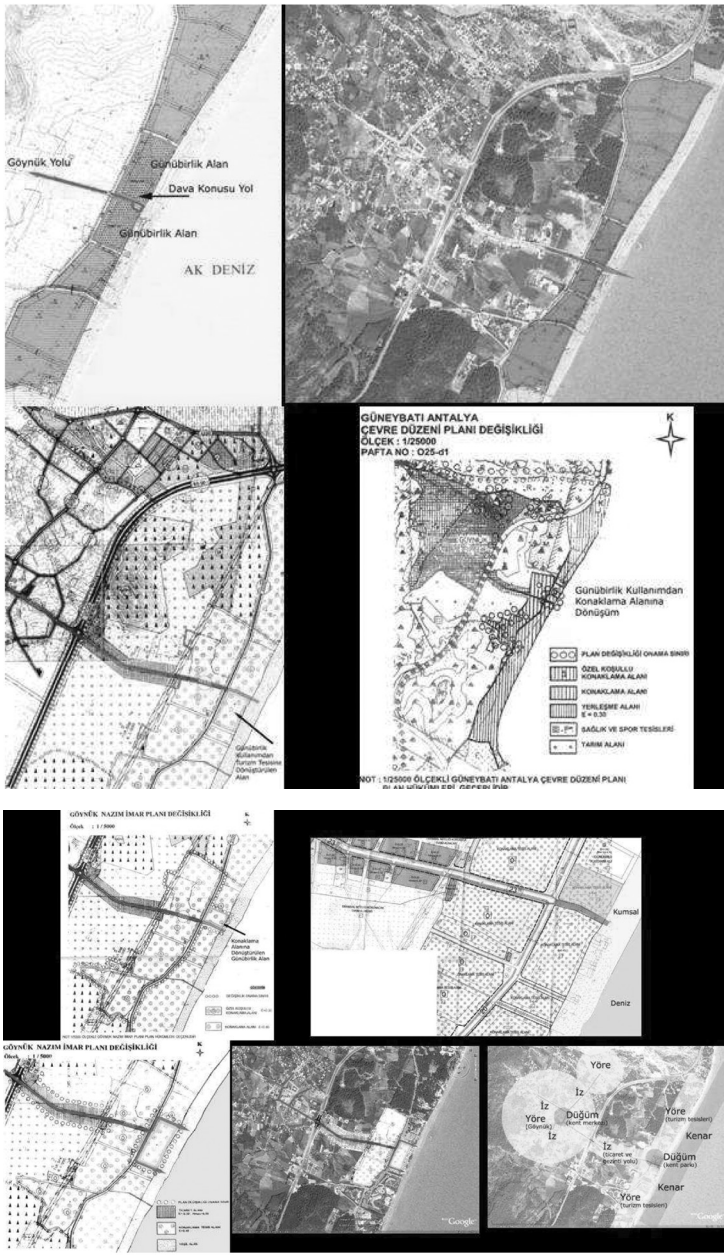
İlk defa bir dava konusuna Heidegger'in varlıkbilimi açısından yaklaştım. Çünkü bir yerdeki mühendislik silueti bozuyor, şu oluyor, bu oluyor, trafiği artırıyor vesaire, tamam, yani onu herkes görüyor. Dava konusu yapının bulunduğu Ihlamur Vadisi, Pervititich haritalarında da Ihlamur Vadisi olarak geçiyor (Resim 27). Bunu varlığa dair bir şey olarak görüyorum, yoksa basit bir mühendislik hesabı olarak değil.



Resim 27

Resim 28'de Göynük'teki yol görünüyor. Burada da plancı diyor ki, "ne olmuş; oradan geçen yolu 100 metre yukarı attık." "Yol geçiyor ya" diyor. Peki, nasıl karşı çıkacaksınız? O zaman şehirciliğe döneceksiniz, yani Kevin Lynch'e döneceksiniz, mekânın tümce bilimine döneceksiniz. Bunları ben varlığa dair bir problem olarak görüyorum.

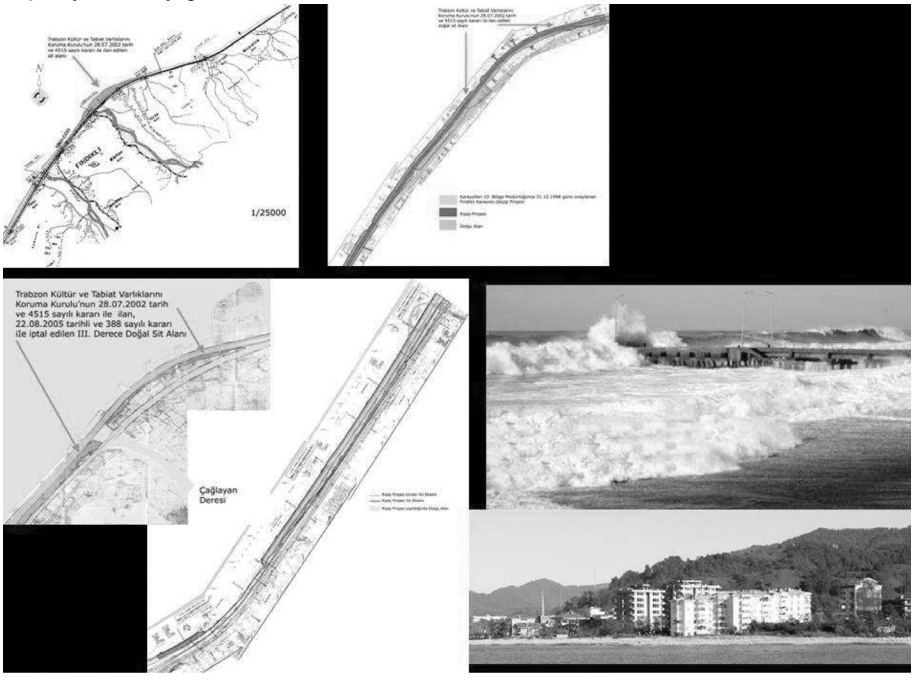



Göynük Yolu
Günübirlik Alan
Dava Konusu Yol
Günübirlik Alan
AK DENİZ
GÜNEYBATI ANTALYA
ÇEVRE DÜZENİ PLANI DEĞİŞİKLİĞİ
ÖLÇEK : 1/25000
PAFTA NO : O25-d1
K
Günübirlik Kullanımdan
Konaklama Alanına
Dönüşüm
PLAN DEĞİŞİKLİĞİ ONAMA SINIRI
ÖZEL KOŞULLU
KONAKLAMA ALANI
KONAKLAMA ALANI
YERLEŞME ALANI
E = 0.30
SAĞLIK VE SPOR TESİSLERİ
TARIM ALANI
NOT : 1/25000 ÖLÇEKLİ GÜNEYBATI ANTALYA ÇEVRE DÜZENİ PLANI
GÖYNÜK NAZIM İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ
Ölçek : 1/5000
Konaklama
Alanına
Dönüştürülen
Günübirlik Alan
Kumsal
Deniz
GÖYNÜK NAZIM İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ
Ölçek : 1/5000
Yöre
İz
İz
Yöre
(Göynük)
Düğüm
(kent merkezi)
İz
Yöre
(turizm tesisleri)
İz
(ticaret ve
konaklı yolu)
Kenar
Düğüm
(kent parkı)
Kenar
Yöre
(turizm tesisleri)
Google
Google

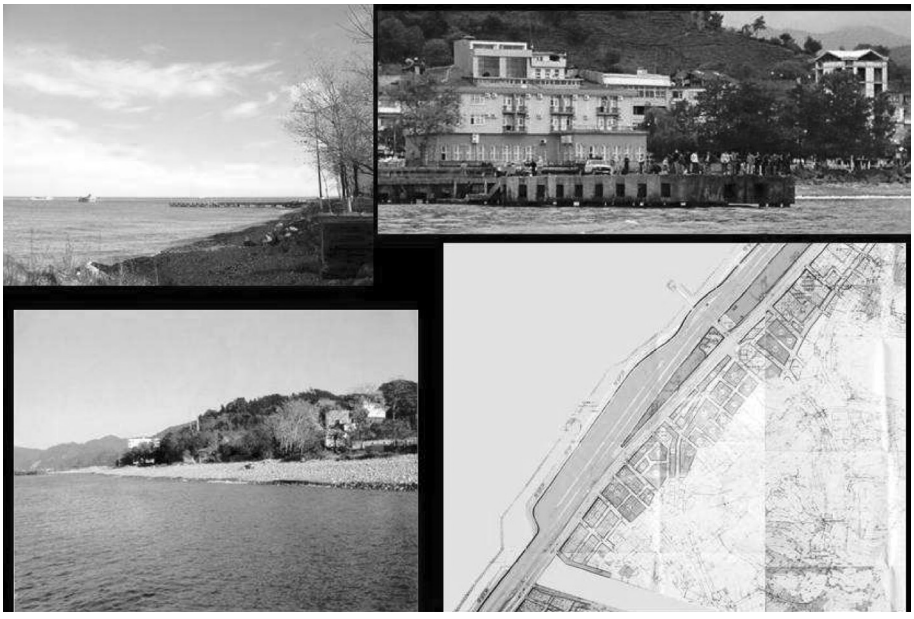


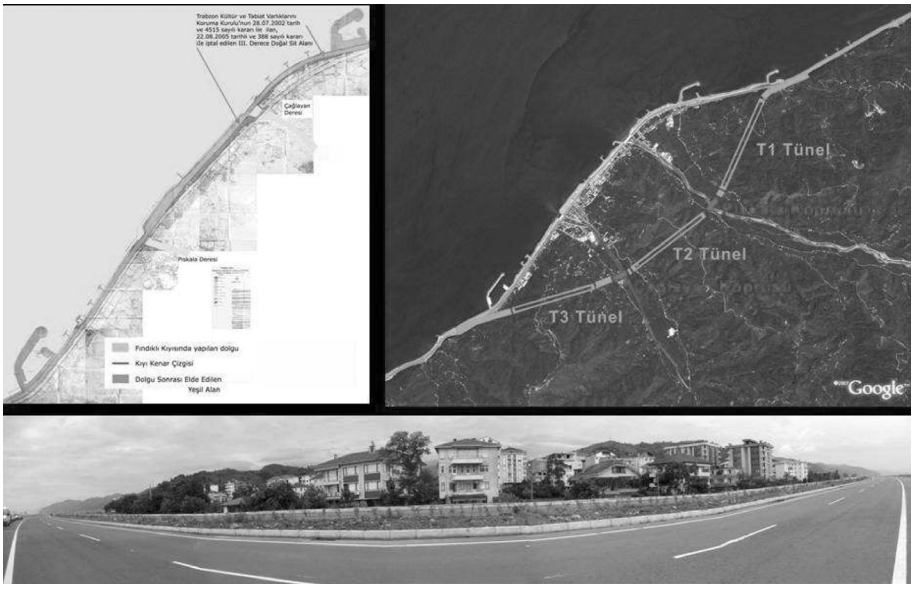
Resim 28

Bir diğer konu Karadeniz Yolu ile ilgiliydi (Resim 29). Yolun, Rize Fındıklı'daki geçişi ile ilgiliydi dava. Bilirkişi incelemesi için gittiğimizde yol bitmişti,. Mahkeme yolu iptal etti. Salt mühendislikten dolayi mi iptal etti bilmiyorum. Ama mühendisliğin yanı sıra, örnekler koyduk. Öldürdüler kıyıyı. Hâlbuki seçenek vardı. Geçenlerde Adana'ya otoyolla gittik, 8 tünel, 22 viyadük saydım. Demek ki yapınca oluyor, yani bir şeyi korumak istiyorsanız, varlığınıza dair düşünüyorsanız, yaparsınız bunu.



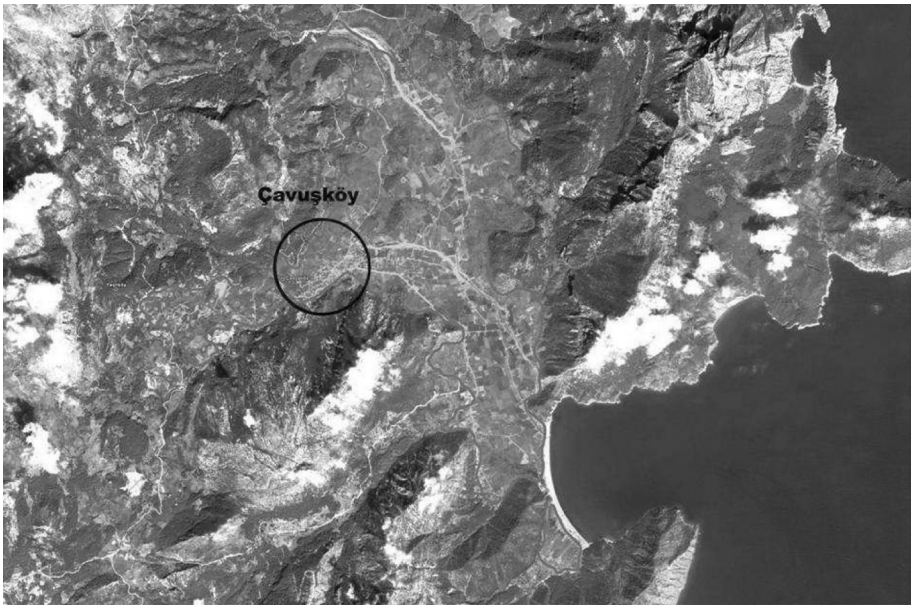


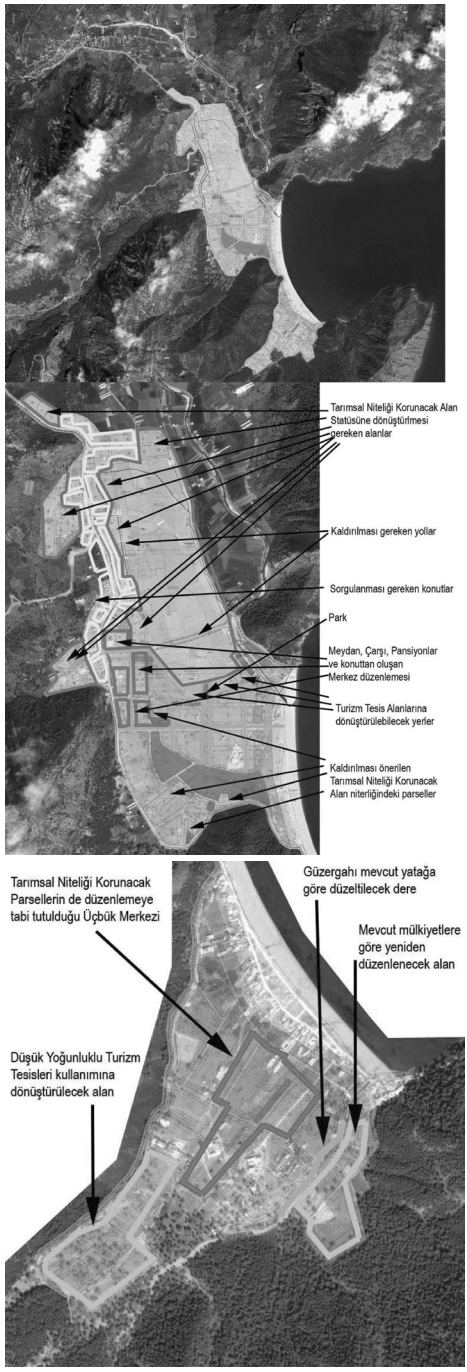




Resim 29

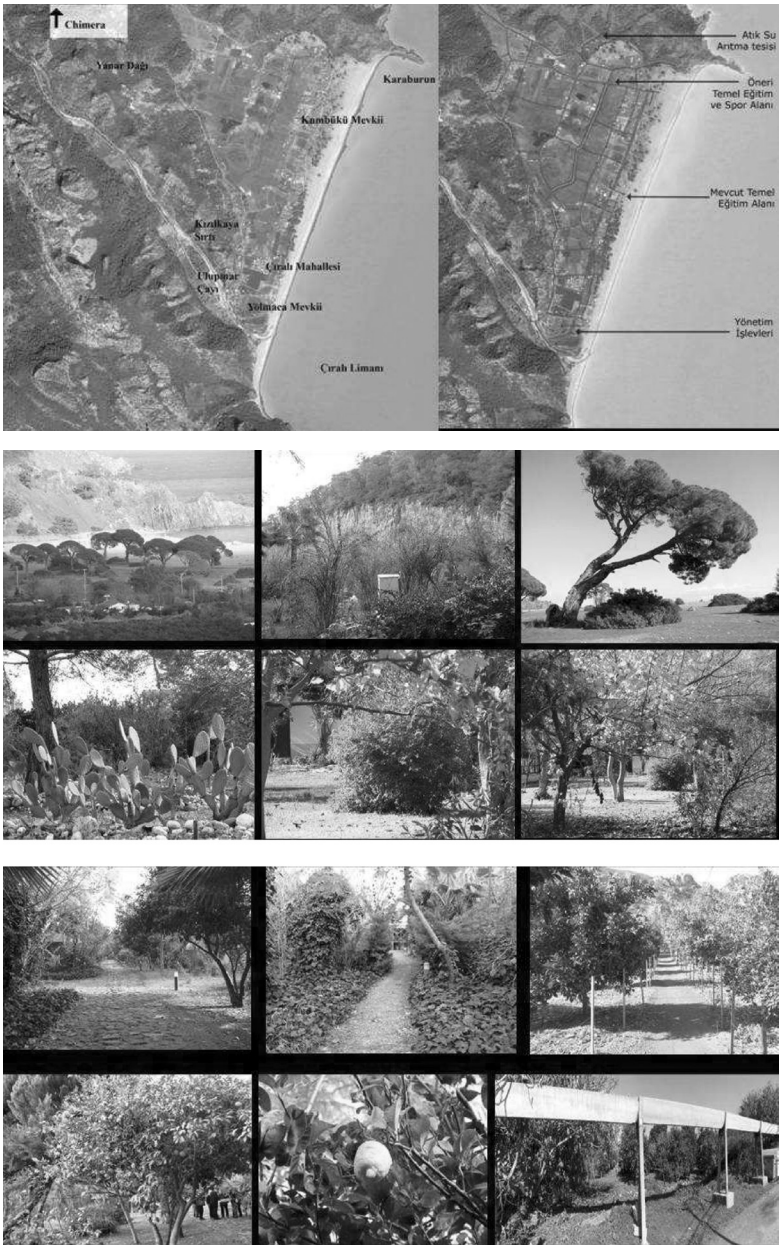
Resim 30'da Çavuşköy'de bir planlama alanı görülüyor. Hadi planladın, bunun kalbi nerede? Burada bari bir kalp yapsaydın. Bir şey yap ki, insanları bir araya getir.

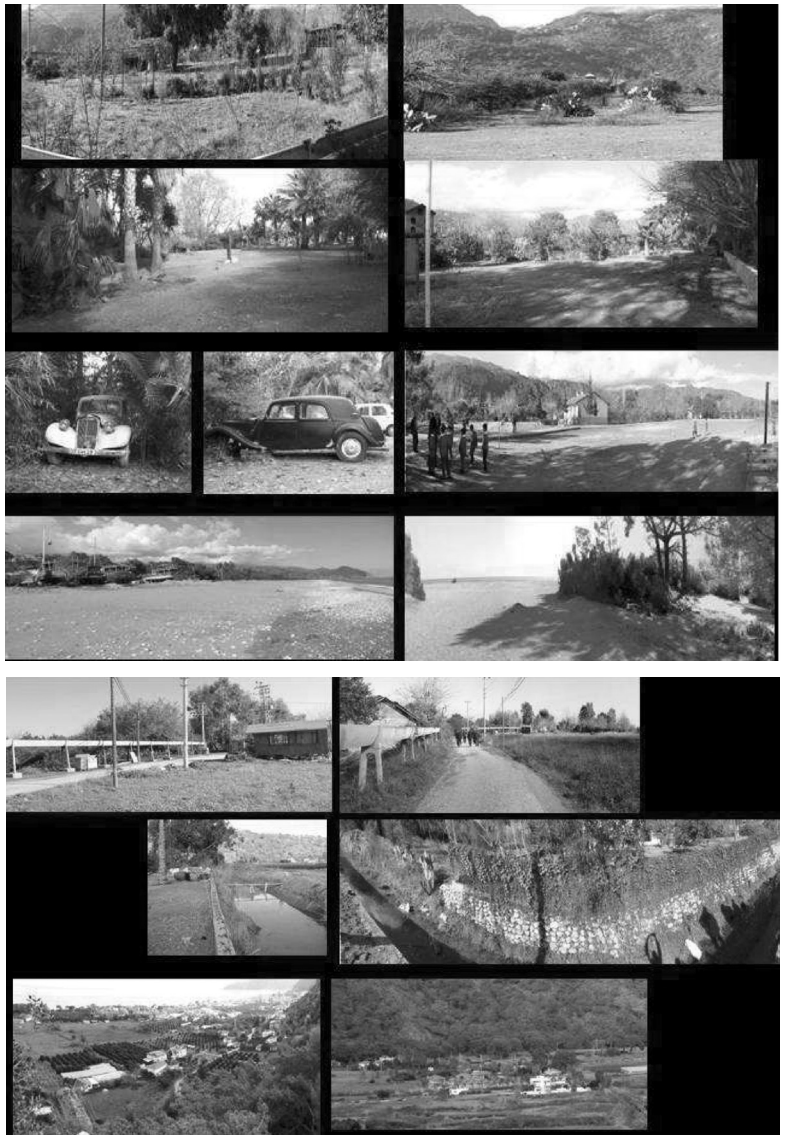



Tarımsal Niteliği Korunacak Alan
Statüsüne dönüştürlmesi
gereken alanlar
Kaldırılması gereken yollar
Sorgulanması gereken konutlar
Park
Meydan, Çarşı, Pansiyonlar
ve konuttan oluşan
Merkez düzenlemesi
Turizm Tesis Alanlarına
dönüştürülebilecek yerler
Kaldırılması önerilen
Tarımsal Niteliği Korunacak
Alan niteliğindeki parseller
Tarımsal Niteliği Korunacak
Parsellerin de düzenlemeye
tabi tutulduğu Üçbük Merkezi
Güzergahı mevcut yatağa
göre düzeltilecek dere
Mevcut mülkiyetlere
göre yeniden
düzenlenecek alan
Düşük Yoğunluklu Turizm
Tesisleri kullanımına
dönüştürülecek alan

Resim 30

Bana en acı geleni de Çıralı'ydı (Resim 31). Çıralı'daki imar planını yaptıran, Doğal Yaşamı Koruma Derneği, çok da övünüyorlar. Bununla övünülür mü, yani siz neyi koruyorsunuz? Burası korunacak tarım alanı, buranın değerleri bunlar. Koruyacaksanız, ağaca dikkat edin, onu koruyun, bunu koruyun. Ama imar planıyla koruma olmaz.





Resim 31

Atatürk Orman Çiftliği ile ilgili olarak açılmış davalarda bilirkişi olarak görev aldık. Atatürk Orman Çiftliği'nin belki niteliği yok, ama varlığı var. Yani, burada bir plan yapıyorsanız ilkeleriniz olur. Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Televizyonda demediğini bırakmadı. Burada yapmak istedikleri Hayvanat Bahçesi; dünyanın en büyük hayvanat bahçesinden kat kat daha büyük (Resim 32). Planlama bu mu?

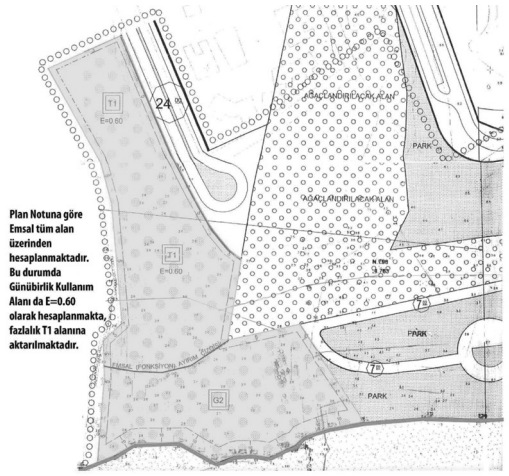


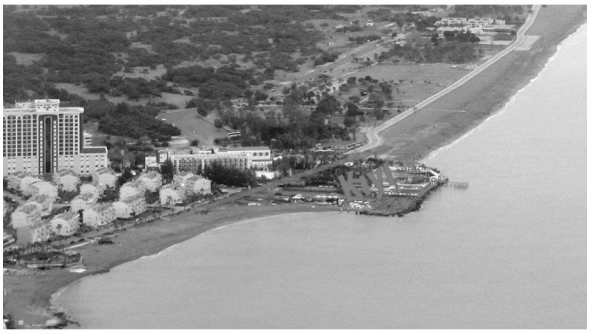
Resim 32

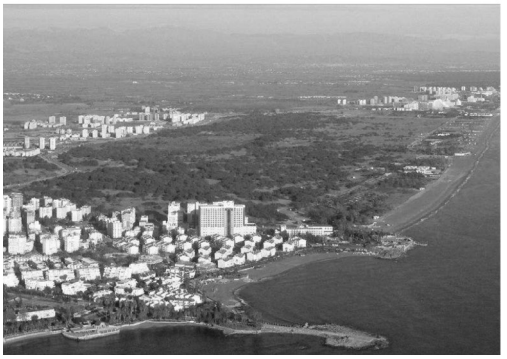
Ben artık planlamada yaratıcı da olmamaya karar verdim. Biri geliyor, üniversite diyor, parselliyorlar; öbürü geliyor, turizm yapacak. Hepsi plancı bunların altında imzaları var. Burası Atatürk'ün çiftliği ve burası o doğanın bir parçasıdır, siz onu öyle korumakla yükümlüsünüz, kim ne derse desin.

Son dönem Ankara'nın komiklikleri, kentsel dönüşüme yeni bir açılım geldi. Yani, adam diyor ki, "Tarlayı kent yapıyorum, bunun adı dönüşüm değil mi?" diyor. Özel sektörün kamusal sorumluluğu yok mu; var. Hannah Arendt'e dönmemiz lazım, yani bir simbiyotik ilişki içinde hiçbir özel kurum, kendisi için alınmış birinci derece tarımsal toprağı spekülatif amaçla geliştirmeye açamaz.

Yeni kıyı yorumunuz çok güzel Antalya'da. Sera Otel niye o kadar büyük, sonra anladım, çünkü önde günübirlik olarak kullanılması gereken yere de imar hakkı verip onu arkaya götürüyor ve bütün bu kıyı böyle (Resim 33). Sahil şeridini Turizm Bakanlığı artık öyle yorumluyor. Lütfen karşı çıkın, günübirlik alanı herkese açık bir yer olarak düşünmüyor. Hatta önündeki parka da kimseyi eriştirmiyor. Marina yapıyor, "Bunun yeri değişebilir" diyor. Biz Kemer'i planlarken, marinayı kentin kalbi yaptık, beğenin veya beğenmeyin. Marina yapacaksan, niyetin varsa, orada sen bir kalp oluşturuyorsun, yani bütün bu yatırım içinde.







Resim 33

Son bir keşif sırasında hâkime sordum, "Hâkim Bey, siz bir karara hatalı mı, değil mi diye bakıyorsunuz. Peki, şöyle bakmanız mümkün mü? Suç mu, değil mi diye." "Yok, hiç düşünmedik" dedi. Belki düşünmenin zamanı gelmiştir.

KENTİ KORUMAK: KAMUSALLIĞI YARATMAK

Doç. Dr. H. ÇAĞATAY KESKİNOK

ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Kent ve kentsellik, kamusallıkların ve kamusal mekanın üretimi ile ilişkilidir. Kamusal mekan ise toplumsal değişim ve iletişimin gerçekleştiği ortamdır. Kenti korumaktan söz edecek olursak, bu, kamusallıkları, kamusal ve ortak mekânı korumak, yeni kamusallıklar yaratabilmek, özel yaşamı ya da özel yaşam mekânlarını bunun içinde ilişkilendirebilmek olabilir. O bakımdan, kenti üretmek ve biçimlendirmek denilen şeyin en temel problemi, kamusal ortak alanların ve omurgaların yaratılmasıdır. Bu açıdan, kenti üretmenin ve biçimlendirmenin en temel aracı olan kent planlama ve tasarımın, kamusal yararlar kapsamında zenginleştirilmesi önemlidir. Bu kamusal yararların kapsamının daralmasına karşı tutum sergilemek, hem mesleğin alanının geliştirilmesi hem de kentleri korumak açısından gereklidir.

Kentlerimizle Ve Şehirciliğimizle İlgili Bazı Sorun Alanları

Kentlerimizle ve şehirciliğimizle ilgili bazı sorun alanlarına değinebiliriz. Günümüz kentlerinde, kentsel saçılma ciddi bir sorundur. Bu kentsel saçılmanın toplumsal niteliği ve dayandığı toplumsal ayrışma üzerinde düşünülmelidir. Kendi içine dönük ve dışarıya kapalı, özelleşmiş mekanların çokluğu, merkez ve alt merkezlerin çözülmesi şeklinde karşımıza çıkan kentsel saçılma, özellikle büyük kentlerimizi niteliyor. Bu gelişme derinleşen bir kentsel yoksulluk ile başbaşa yürüyor. Bu nedenle, bütünleşme kanallarının yaratılması, ortaklıkların geliştirilmesi, kentsel omurgaların oluşturulması (toplumsal ve mekansal) günümüz kentinin şehircilik problemleri arasında önem kazanıyor. Ancak bütün bunların bir planlama problemi olmadığını ve bir siyasa konusu olduğunu da unutmayalım.

Kendi içine kapalı mekânların, özelleşmiş mekânların eklenerek biraraya gelişleri kenti ve kamusal mekanı üretemiyor, tersine toplumsal ve mekânsal bölünmenin örneklerini oluşturuyorlar. Diğer yandan, mimarlık ve şehirciliğimiz, bu gelişmeyi içselleştiren yaklaşımlardan kurtulabilmiş de değil henüz. Günümüzün iktisadi ideolojileri ve süreçleri, planlama ve tasarıma ilişkin akademik ve mesleki çerçeveleri ne denli belirlemektedir? Planlama ile tasarım, mimarlık ile şehircilik arasındaki kopuş dile getirdiğimiz gelişmelerin sonucu olabilir mi? Tartışılmalıdır! Bir yanda, kentsel mekânın niteliğini göz ardı eden ve planlama ve şehirciliği yer seçimi konusuna indirgeyen bir anlayış, diğer yanda, kentsel, toplumsal ve mekânsal bağlam problemini göz

ardı eden bir tasarımcılık. Hem mesleki anlamda hem de gerçeklik olarak, bu kopuşa yol açan nedenler üzerinde düşünülmelidir.

Kamusal mekanın üretilememesi, ortak mekansal/toplumsal omurgaların yaratılamaması yalnızca mesleki sorunlar mıdır? Yoksa, doğrudan ikitisadi ve siyasi süreçlerin sonuçları mıdır? Hakim iktisadi ideolojilerin ve süreçlerin içselleştirilmesi gibi bir sorunla karşı karşıya olsak da, bunlar tek yönlü belirlemeler ve nedensellikler değildir. Kimi durumda meslek ideolojileri ve akademik tuzaklar kamusal mekanın yeniden üretilememesine ve zayıflatılmasına zemin hazırlıyabiliyor. Bu biçimde bir kavrayış ve yaklaşımları özendiren bazı ideolojik gizemselleştirmelerle karşı karşıyayız. Bu nedenle, meslek alanında genel iktisadi ve siyasi süreçlerin ve ideolojilerin içselleştirmeleri olarak karşımıza çıkan meslek ideolojilerine karşı bir tasarı ve eleştiri gerçekleştirilmediğinde sorunun çözümü olanaklı görünmüyor.

Kent Planlama Ve Post-Modernizmin Etkileri

Genel iktisadi durum ve koşullar meslek ve akademik çevrelere nasıl yansıyor, nasıl içselleştiriliyor? Tabii ki birebir değil. Her zaman bir çatışma söz konusudur. Dile getirdiğimiz içselleştirme planlama karşıtı ideoloji olarak karşımıza çıkıyor. Bu planlama karşıtı ideolojinin temel bileşenlerinden biri olarak post-modern bakış gösterilmelidir. Postmodern sosyoloji, çok ciddi şekilde, planlama kuram ve pratiğini darmadağın etmiştir. Çünkü, postmodern ideolojide geleceği kurmak veya yaratmak düşüncesi tümüyle ret edilmektedir. O nedenle, planlama gibi stratejik bilgi üretmeye dayanan alanlar, postmodern ideolojiden çok fazla etkilenmiştir. Post-modernizm, planlamayı ve akademik çerçeveleri, stratejik düşünceden ve dönüştürme sorunsalından uzaklaştırmıştır. Bunun sonucunda karşımıza çıkan şey, stratejik düşünce tarzları olarak planlama ve tasarım düşüncesinden aşırı bilimselleştirmelere ya da dönüştürme sorunsalı içermeyen bilimciliklere kayış ve iktisadi eğilimlerin dünyasına teslimiyet olmuştur. Buna iktisadi süregiden durum sorunsalı da diyebiliriz: Yani, hakim küresel iktisadi süreçlere ve sermaye hareketlerine uyum sorunsalı.

Liberalizmin (ve onun akademik dünyadaki karşılığı post-modernizmin) şehircilik ve planlama alanına hangi araçlarla müdahale ettiği, kamusal yarar ve kamusal hizmet kavramlarını ne şekilde ters yüz ettiği ve bulandırdığı kadar, mesleki ve akademik dünyada bu akımın nasıl içselleştirildiği de önemlidir. Bu içselleştirme sürecinin geçmiş dönemin mesleki ve akademik birikimini nasıl bir becerisizleştirme sürecine sürüklediği konuları bir yana, esas sorunun kaynağının planlama ve şehircilik alanının kendi içindeki bir sorundan çok bu alanı yönlendiren politikalar, ideolojiler ve tutumlarla ilişkili olduğu da unutulmamalıdır. Vurgulanması gereken diğer bir konu da, "süregiden durum sorunsalı" olarak isimlendirebileceğimiz yaklaşımdır; Yani ekonomik "süregiden duruma uyum sağlama sorunsalı". Planlama düşüncesine, gerek mesleki anlamda gerekse akademik anlamda, uyum sağlama sorunsalının çok fazla nüfuz ettiğini ve alanı bulandırdığını belirtmemiz gerekiyor. Tabii ki bunlar arasında tek yönlü ilişkiler söz konusu değildir.

Bütün bu sorun alanlarını göz ardı etmemize yol açan nedenler nelerdir? Bunlar yalnızca mesleki sorunlar mıdır? Bunun mesleki ve akademik bir yanı var şüphesiz. Süregiden iktisadi koşulla-

rın, uluslararası sermaye hareketlerine son derece açık oluşun kentlerimizde yarattığı sorunlar, sermaye yoğunlaşması yaşayan, aşırı büyüyen kentler yanında sermayenin yokluğunu yaşayan kentlerin sorunlarından da söz edebiliriz.

Planlama ve şehircilik mesleki ve akademik çevrelerinin en büyük yanılgısı, yukarıda dile getirilen belirlenme sürecinde, sorunun kaynağını yalnızca planlama alanının, kuramının, kurumsal yapısının içsel bir sorunu olarak görme, gösterme tutumu içine girmiş olmalarıdır. Bu şekilde, liberalizmin tüm toplumsal yapıdaki yıkıcılığının kuramsal çerçevesine uygun paradigma arayışına girmişlerdir. Bu yeni paradigma iddiası, toplumsal yapılardan bağımsız bir paradigma arayışına dayanmaktadır. Bu şekilde, yeni liberal siyasalar ve küresel sermaye hareketlerine uyum sorunsalları geliştirirken, sorunun kaynağını planlamanın kendi içinde bir eksiklik sorunu olarak koymuşlar ve yeni paradigma arayışları ile yeni liberalizme zemin hazırlamışlardır.

Akademik çevrelerde aşırı bilimselleştirme eğilimleri bir diğer önemli sorundur. Planlama okullarının çoğunda sürekli biçimde aşırı bilimselleştirmelere kayma, buna karşın stratejik düşünce üretiminden ciddi bir kopuş yaşanmıştır. Stratejik düşüncenin önemini vurgularken, bu düşüncemizi tabii ki bilimsel temellere dayandırmak zorunda olduğumuzun da ayırdındayız. Burada daha çok dönüştürme sorunsalından koparılmış bir bilim anlayışına doğru kayılması sorunu anlatılmak istenmektedir. Dönüştürme sorunsalından koparılmış bir bilimsel düşünce anlayışının, stratejik düşünce tarzları olarak planlama ve tasarım alanlarında yarattığı sonuçlar çok yaşamsaldır. Bu nedenle, geleceği kurma ve dönüştürme düşüncelerinden bizleri alıkoyan sözde bilimsel yaklaşımlara kendimizi kaptırmamamız, bir anlamda postmodern tuzaklara düşmememiz gerekir. Oysa, bilimsel etkinlik, süregiden durumu kalıcılaştıracak öngörüler ya da nesnel değerlendirmelere indirgenemez. Bilimselleştirmeler, bir şeyin değişmesinin ve hareketinin yasalarının çıkarılmasına yönelmelidir. Bu ise, aynı zamanda hareketin içinde stratejik düşüncenin ve eylemin önemini göz ardı edilmemesini gerektirir. O nedenle, bilimsel çerçeveyle ilişkilendirilmiş stratejik düşünceden hiçbir zaman vazgeçmememiz gerekir.

Hakim iktisadi ideolojinin akademik dünyada içselleştirilmesinin sonucunda, planlama okullarında bile, planlama karşıtı ideolojinin temelleri atılmıştır. Dönüştürme sorunsallarından uzaklaştırılan planlamanın yerini, hakim iktisadi süreçlere uyum sağlama sorunsallarını geliştirmeye yönelen bir sahte "bilimcilik" almıştır.

Kentsel sorunların ele alınmasını bulandıran bir diğer konu da son dönemin moda kavramlarından biridir: "Risk Toplumu". Bu kavramsallaştırma, sınıfsal ve iktisadi-toplumsal gerçekliğinden koparılmış bir çözümlemeye dayanmaktadır. Risk Toplumu kavramsallaştırması, riskin çağımızın bütün kentlerine ait genel ve kaçınılmaz bir durum olarak görülmesidir. Sınıfsal içeriği boşaltılmış, bu içeriği görmezden gelinen, herkesin sorumlu olduğu modern zamanların risklerine toplumsal gelişme içinde bir kaçınılmazlık atfedilmektedir.

Kapitalizmin Eşitsiz Gelişimi Ve Kentsel Sorunlar

Kapitalizmin eşitsiz gelişimi koşullarında, kentlerimizin sorunları, Batı kapitalizmin gelişmiş kentlerinin sorunlarından oldukça farklıdır. Az gelişmiş dünyayı, kendi toplumsal koşullarına

hükmetmekten alıkoyan ne tür etkiler söz konusudur? Yazında temel yanlışlık olarak, kapitalist kentlerden söz ederken, bilinçlerdeki kent örneği, kapitalizmin uluslararasılaşmasından ve emperyalizm aşamasına geçmezden önceki yarışmacı aşamasının kentleridir. Kapitalizmin doğduğu kentlerde yaşanan sorunlar, toplumsal acılar ve sıkıntılar bilinmekle birlikte, emperyalizm aşamasında, bu kentler, az gelişmiş dünya kentlerinden çok farklı sorunlar yaşamaktadır. Bu kentler, ulusal sınırlar içerisindeki birinci kapitalist gelişme aşamasının, çatışmalarının ve sınıf mücadelesinin yarattığı kültürel birikimin, sömürgelerden aktarılan iktisadi birikimin, emperyalizm aşamasındaki sermaye yoğunlaşmasının mirasını tüketmektedirler bugün. Kapitalizmin emperyalizm aşamasında bu acı ve sıkıntılar ezilen dünyanın kentlerine taşınmıştır. Kapitalizmin eşitsiz gelişmesinde, ezilen dünyadan ve sömürgelerden aktarılan değerler, kapitalizmin doğduğu kentlerin sorunlarının hafifletilmesinde önemli olanaklar sunmuşlardır. Bugün, emek-sermaye çelişkisi Batı ülkeleri ile sınırlı kent ölçeğinde yaşanmıyor. Bölgeler ve ülkeler ölçeğinde üretilen eşitsizlikler, sorunu ve çelişmeyi derinleştiriyor ve sorunu kapitalist ülkelerin dışına taşıyor. Uluslararası düzeyde gerçekleştirilen değer aktarımı, gelişmiş kapitalist ülkelerin kendi içindeki çelişkilerinin hafifletilmesine ve geçiştirilmesine (ancak ortadan kaldırılmasına değil) olanak sağlıyor.

Kentlerimizin sorunları, bir dünya sisteminde kentlerin niteliği, ulus devletlerin niteliği, ezilen ülkeler, vb. çerçeveler içinde ele alınmadığında, bu sorunların yüceltilen Batı kentine göre, kültürel bir eksikliğin, kentlilik bilincinin olmamasının sonuçları olarak görülmesi kaçınılmaz hale geliyor. Kaldı ki, Batı kentlerindeki o çok yüceltilen "kentlilik bilincini" oluşturan etkenlerin başında, Batı toplumuna özgü, başından beri var olan bir kültürel gelişme özü değil, kapitalizmin tarihsel gelişmesi içinde işçi sınıfı mücadelesinin sonuçları olarak üretilen kamusallıklar geliyor. Bugün Batının kentleri, gelişmemiş ve ezilen dünyanın kentlerinin yaşadığı sorunları yaşamıyorlarsa, ya da kentsel yaşam koşulları açısından ileri gelişmişlik düzeylerine sahiplerse, bunun nedeni emperyalizm çağındaki eşitsiz gelişmenin yarattığı sonuçlarda aranmalıdır.

Örnek olarak, kentlerimizin temel sorunlarının kaynağı olarak ve çözümlemenin esas çıkış noktası olarak, tarihsel ve toplumsal bağlamından koparak kentsel rantlar sorununu koymak son derece yanlıştır. Bu rantlar sorunu, kültürcü bir çerçevede ele alınan rant düşkünlüğü ile açıklanmaktadır. Bu, toplumumuza özgü genel bir kültürel eksiklik olarak kentsel sorunlarımızın kaynağı olarak görülmektedir. Oysa, bilinç, maddi yaşamın üretimi ve yeniden üretimiyle ilişkilidir. Kentsel sorunların kaynağı olarak, toplumumuzda kentlilik bilincinin eksikliği ya da rant düşkünlüğünün varlığı gibi, bizim toplumumuza özgü olarak görülen bir sorunun konması idealist bir tutumdur; gerçeğin yanlış kavranmasıdır. Bütün bunlar, kentsel rantlar sorununun, kapitalist üretimin tarihinden ve emperyalizm aşamasındaki kapitalizmin eşitsiz gelişmesinin tarihinden koparılarak ele alınmasıdır. Bu önermemiz, kentsel rantlar sorununu önemsemediğimiz anlamına gelmez. Kentsel rantlar sorununu ortaya çıkaran nedenler üzerinde düşünmeye başladığımız andan itibaren, bu kavram o tılsımlı, mutlak ve her şeye kadir, yani belirleyen özelliğini yitirmeye başlıyor.

Bugün kentlerimiz 80'li yıllarda, Özal Döneminin özelleştirme- merkezsizleştirme (desantralizasyon) ikili politikalarının bedelini ödemektedir. Bu dönemde izlenen liberalleşme siyasalarının ve imar yetkilerini sınırsızca dağıtan düzenlemelerin sonucu, tüm afet risklerine ve koruma

gereklerine karşın, İstanbul örneği ile başat tek kent şeklinde bir kentleşme biçiminin ve bu kent çevresinde yığılma ekonomilerinin yaratılması ve özellikle başta büyük kentlerde olmak üzere kentlerde gereğinden fazla imarlı alan üretilmesi olmuştur. Gereğinden fazla imarlı alan arzını özendiren siyasaların temeli bu dönemde yerel yönetimlere planlama yetkilerini hemen hemen koşulsuz devreden düzenlemelerle atılmıştır.

Bütün bunların ardındaki ideolojik çerçevenin sınırları Dünya Bankası'nın kentsel gelişme modeli ile çizilmiştir. Sermayenin yapılı çevre üretiminde hızlı dolaşımı için süratli biçimde imarlı alan üretilmesine yönelik düzenlemeler, imar ve yapılaşma ile ilgili sınırlamaların gevşetilmesini ve kaldırılmasını gündeme getirmiştir. Gereğinden fazla imarlı alan üretimi ve bu şekilde sanal imar haklarının yaratılmış olması, bütünsel bir planlama ve kalkınma anlayışı yerine parçacı ve mevzi planlama kararlarının gerekliliğini öngören Dünya Bankası reçetelerini izleyen liberalleşme siyasalarının sonuçları olarak değerlendirilmelidir. Bu reçetelerin temel kavramı "yarışan kentler" kavramıdır. Zaman içinde yerel yönetimler, imarlı alan yaratma ve toprak rantını aşma kaygısındaki sermayeyi kendilerine çekebilmek için birbirleriyle yarışmışlardır. Diğer yandan, kentlerin ve bölgelerin eşitsiz gelişme koşullarında "yarışan kentler" kavramının ne anlam taşıdığı da düşünülmelidir.

Başta, İstanbul olmak üzere büyük kentlerimizde gereğinden fazla üretilmiş imarlı alana yatırılmış sermayenin ve bunların üzerinden yürütülen ve büyük bir oranda yabancı şirketlerin de dahil olduğu spekülatif iktisadi faaliyetin ve piyasanın varlığı koşullarında, toprağa yatırılmış ölü sermayenin harekete geçirilmesi ve piyasaların sürdürülebilmesi gerekleri, iç göçün özendirilmesi gibi siyasaların zeminini hazırlıyor. Verili koşullar altında, bunun önemli bir siyasi propaganda ve siyasi yatırım aracına dönüştüğü belirtilmelidir.

Kentlerde, özellikle de ister iktisadi etkinlik isterse diğer çekici özellikleri nedeniyle yığılma ekonomileriyle yaşayan kentlerde, kentsel toprak üzerinde, gereğinden fazla imarlı alan yaratılması, önemli miktarda paranın kentsel toprağa yatırılmış olması anlamına geliyor. Birikim koşullarının sürdürülmesi için bu ölü/batık sermayenin yeniden kazanılması ve sermayenin dolaşımı için de bu şekilde büyüyen kentlere bölgesel anlamda iç göçün özendirilmesi bir gerekliliğe dönüşüyor. Bu ise yoğun kamusal yatırım ve yapılı çevre üretimi anlamına geliyor. Kentlerin gelişme eğilimlerinin -ki bu gelişme eğilimlerini ve biçimini de tartışmak gerekir, afet vb riskler ve koruma gereklilikleri nedeniyle- oldukça üzerinde yaratılmış olan imar hakları ve bunun etrafında kümelenen kesimler ve çıkarlar önemli bir güç odağı oluşturuyor.

Türkiye Cumhuriyeti tarihinde, 1950'li yıllar birinci kapitalist bütünleşme dönemi ise, 1980'li yılların ortasından 1990'lı yılların başına kadar uzanan dönemi de ikinci yeniden kapitalistleşme dönemi olarak adlandırmalıyız. Bu dönem, özellikle hizmetlerin özelleştirilmesinin ideolojik çerçevesinin oluşturulduğu dönemdir. Bu dönemde, kamusal hizmet ve kamusal yarar kavramları, mesleki ve akademik çevrelerde işletme verimliliği bakış açısıyla yorumlanmış ve buna uygun siyasaların ideolojik alt yapısı oluşturulmuştur. Yine aynı yıllar, Türkiye'de plan onaylama yetkilerinin yerel yönetimlere terkedildiği yıllardır. Bu yetkilerin devredilmesi ile hizmetlerin özelleştirilmesi siyasa ve uygulamaları başbaşa yürümüştür. Bu dönem, çok ilginçtir ki, Türkiye'de bölgesel gelişme dengesizliklerinin de kırılma noktasını oluşturan bir dönemdir.

Kapitalist bütünleşmede üçüncü dönem ise, küreselleşme olarak adlandırılan 1990'lı yılların ikinci yarısıdır. Bu dönemi niteleyen önemli gelişmeler arasında, KİT'lerin özelleştirilmesi, bunların arsa ve arazilerinin alışveriş merkezleri vb. şekillerde gelişmeye açılması, üretimsizleşme, en sonunda yabancılara mülk satışıyla gündeme gelen ve özellikle doğal güzelliği olan kıyı bölgelerimize hızlı bir sermaye ve sıcak para girişinin yarattığı yıkıcı etkiler sayılmalıdır.

Bütün bu üç dönemi karşılaştırdığımız zaman, ortaya şu çıkıyor: İstanbul, tarihinde görülmedik şekilde Türkiye nüfusu içindeki en büyük oranına 1996 sonrasında, küreselleşme dönemi olarak adlandırılan ve sermayenin serbestleştirilmesi, ulusal devlet düzeyinde düzenlemelerden vaz geçilmesi, uluslararası sermayenin hareketinin önündeki sınırlamaların kaldırılmasından başka bir şey olmayan bir dönemde ulaşmıştır. Avrupa Birliği'ne alınmayacaksınız ama Gümrük Birliği'ne mahkûm olacaksınız. Bu dönem, sosyoekonomik gelişme endekslerine bakıldığı zaman İstanbul'un değerlerinin en yüksek oranına ulaştığı dönemdir.

Ankara kenti, 1990'lı yılların ortasında başlayıp hala devam eden Melih Gökçek yönetiminde, son derece büyük kamusal kaynakların aktarıldığı, yani Hazine borçlarıyla desteklendiği bir kenttir. Antalya, bölgesel düzeyde, özellikle turizm sermayesi ve bunun yarattığı etkilerle ve yabancılara mülk satışının getirdiği sıcak para imkânlarıyla yığılma ekonomilerine dayanarak büyüyen bir kenttir. Bütün bu kentlerimiz bugün, dile getirilen gelişmeler nedeniyle ciddi bir şekilde gereğinden fazla yaratılmış olan imarlı alan sorunu ile karşı karşıyadır.

Bölgesel eşitsizlik problemini çözmeye yönelecek bir siyasa arayışı, ister istemez başta İstanbul olmak üzere bu büyük kentlerimizde gereğinden fazla üretilmiş olan imarlı alana yatırılmış olan ölü sermayeyle ve bunun aktörleriyle baş etmek zorundadır. Bu şekilde yaratılmış olan imarlı alan sanal bir gelişme öngörüsüne dayanmıştır. Bunlar kentlerin gelişme kestirimlerine de uymamaktadır. Bütün bunlar, hizmetlerin özelleştirildiği ikinci yeniden kapitalistleşme dönemi olarak adlandırılan 1980'li yılların ortasında, sermayeyi kendilerine çekebilmek için yarışan yerel yönetimlerin marifetleridir.

2000'li yıllarda gerçekleştirilen sözde "Yerel Yönetim Reformu" da böyle bir reformdur; kamusal hizmet sunumunda yerel yönetimleri kendi başlarına bırakma programıdır. Bütün bunlar adım adım Dünya Bankası ve IMF öngörüleriyle uygulanmış programlardır. Dünya Bankası'nın raporlarında, 1980'li yılların ortasından başlayarak ortaya atılan kavramlardan biridir "yarışan kentler" kavramı. Yani ulusal, bölgesel ya da kentsel düzeyde düzenlemelerin ve kuralların ortadan kaldırılması, kentlerin yarışması, kentlerin imarlı alan yaratmak için yarışması.

Peki, İstanbul nasıl yarışabilir? Gelişme eğilimleri bir şekilde destekliyor, ama bir yandan da afet riskleri var, deprem bekleniyor. Koruma alanları var, yani doğal eşikler nedeniyle büyümesini sınırlamak gibi zorunluluklar var. Bu koşulda kentin koruma bölgelerini tehdit ediyor olsa da güvenli bölgelerin tüketilmesi ya da güvenli bölgelerden "niteliksiz konut çevrelerinin" temizlenmesi, sanayi işgücünün kentten sürülmesi ya da üretim mekanlarının kaldırılması, kentin tüm üretimi denetleyen bir finans merkezi ya da sıkça tekrarlanan "Dünya Kenti"ne dönüştürülmesi şeklindeki kentsel dönüşümler mali sermaye açısından tek seçenek olarak görülmektedir.

Özellikle büyük kentlerimizde, gereğinden fazla biçimde üretilmiş olan imarlı alana yatırılmış olan önemli miktardaki sermaye ciddi bir ekonomik kayıptır. Büyük kentlerimiz ne pahasına olursa olsun büyütülmediği koşulda bu sermaye ölü/batık sermaye olarak kalmaya mahkum gözüküyor. Gereğinden fazla üretilen imarlı alanın yarattığı kentsel saçılma, Ankara'nın kıraç toprağında, tarımsal alan üzerinde yıkıcı etkiler yaratamıyorsa da, ciddi bir altyapı yatırımını ve tüketimini beraberinde getiriyor ve krizin koşullarını oluşturuyor.

Antalya'da ise bu gelişmenin bedeli, yalnızca altyapı sunum maliyetleri olarak ödenmiyor. Potansiyel olarak değerlendirebilecek çok değerli ve büyük miktarlardaki tarım topraklarının bu sanal imar haklarıyla ve spekülasyon sonucunda baskı altına alınması ve feda edilmesi ortaya çıkıyor. Bütün bu gelişmeler doğrudan üreticiyi ve tarımsal üretimi tehdit ediyor.

İşte bütün bu sorunların ardındaki nedeni, rant düşkünlüğü ile açıklayamayız. Bunları iktisadi, siyasi politikalarla ilişkilendirmek durumundayız. Ancak yine de bu koşulların ve gelişmelerin akademik ve mesleki ortamlarda nasıl içselleştirildiği, postmodern yaklaşımların akademik çevreleri dalga dalga nasıl etkilediği konusu üzerinde ısrarla durulmalıdır.

Planlama, Tasarım Ve Kamusal Yararlar Ve "Kentlerimizi Korumak"

"Kentleri korumak" denen şey, öncelikle dile getirdiğimiz eşitsiz gelişmenin kentlerimizin kamusallıklarını bölen ve parçalayan yıkıcı etkilerinden kentlerimizi korumak demektir. Yoksa, toplumların o tarihsel anda gelişmişlik düzeylerine bakarak ve bu gelişme düzeylerini başından beri var olan veya başından beri yok olan şeklindeki bir karşıt durumla, kültürcü bir bakışla açıklamaya çalışmak toplumsal tarihe ideolojik bakış örnekleridir. O bakımdan, hele hele Anadolu gibi kent tarihi açısından köklü bir birikimi olan bir yerde kentlilik bilincinin olmadığını ileri sürmek, olsa olsa Batı merkezci bir bakış açısının örnekleri olabilir.

Kentleri korumak sorunsalı içinde, kamusallığını geliştirmek istediğimiz kentlerimiz için stratejik öngörülerimiz neler olabilir ? Öncelikle, bölünmüş kentsel yapılar ve dokular sorununa karşı mekânsal-toplumsal bütünleşme olanaklarının güçlendirilmesi önemli bir strateji olmalıdır. Ulusal planlama sistemimizin bölünmüş olmasının bunu engellediğini belirtmeliyiz. Planlama yetkileri bir dizi kuruluş arasında bölünmüş durumdadır: TOKİ, Özelleştirme İdaresi, vs. Bu yapının değiştirilmesi önemli bir siyasa olmalıdır.

Kamusallığın geliştirilmesi ve güçlendirilmesi statejisine karşı kentler özelleştirilmiş mekanlar olarak büyütülüyor. Kamusal mekan özelleştiriliyor yani bölünüyor, kamusallıklar özelleşmiş, özel mülkiyetteki mekanlara taşınıyor. Alışveriş merkezleri bunun örneğidir. Kentlerimizde, mekansal ve toplumsal bütünleşme olanaklarının güçlendirilmesi, toplumsallaşmaya izin veren, kentin parçalarını birleştiren kentsel omurgaların yaratılması önemli stratejiler olmalıdır.

Yetersiz altyapıya sahip niteliksiz kentsel çevrelerin dönüştürülmesinde toplumsal kalkınma ve mekânsal planlama ilişkisi birlikte kurgulanmalıdır. Hedefler birbirleri ile bütünleştirilmelidir. Bütünleşik planlama çerçeveleri ve siyasalar geliştirilmelidir. Bu anlamda, yerinden edilmeye yol açan kentsel dönüşüm uygulamalarına karşı kapsamlı bir çerçeve oluşturulmalıdır.

Kentsel planlama ve tasarımın ana problemi, kenti ve kentselliği üretmek olmalıdır. Farklı ölçeklerde, planlama, tasarım, şehircilik, mimarlık arasında geçişler, ilişkiler, beraberlikler sağlanmalıdır. Bütün bunların sonucunda, öncelikle kamusal mekân olmak üzere nitelikli kentsel mekanın üretilmesi hedeflenmelidir. Kamusal yararlar konusu, hem tasarım hem de planlama bakış açısıyla birlikte ele alınmalıdır. Kentin ve kentsel bölgelerin düzenlenmesinde tasarım problemi en geniş bağlamıyla ele alınmalı, kamu yararı kavramı, tasarım ve planlama ilişkisi içinde geliştirilmeli ve toplumsal ilişkiyi güçlendiren ve gözeten bir kent planlama ve tasarımın önemini vurgulamalıyız.

Neden kamu yararı kavramını çeşitlendiremiyoruz; gerekçelendirmemizi yeni nitelikler, yaşam kaliteleriyle ilişkilendirerek geliştiremiyoruz. Kuşkusuz bunun toplumsal ve siyasal bir zemini olmalıdır. Ancak, yine de neyin daha fazla kamu yararına olduğunu göstermek ve gerekçeleri koymak gerekir. Bu da, mesleki ve akademik anlamda bilgi üretmeyi ve gerekçelendirmeyi gerektiriyor. Planlamada kamusal yararı sağlamak yeterli değildir; doğru planlama, nitelikli bir tasarımla bir araya gelerek kamusal yararları oluşturabilir. Tasarımla ortaya çıkacak kentsel çevrenin ve mekânın niteliği önemlidir.

En büyük kentimizi düşünelim. Bu kentimizde, iş merkezlerinin, dev gökdelenlerin olduğu bölgeyi düşünün; orada o büyüklükte ve o ölçekte bir gelişme olmalı mıdır? Varsayalım ki olmalıdır. İstanbul bu kadar büyümeli midir? Bu konudaki düşüncelerimizi de saklı tutalım. Varsayalım ki daha da büyümelidir. Ancak, bütün bu gelişme öğelerinin ve birimlerin bir araya gelişinin bir kentsel düzeni ve bağlamı olmalıdır. Parsel sınırları içinde imar hakları dağıtılmasının adı planlama olamaz. Planlama, ilişki kurmak demektir. Şehircilik, toplumsal ve mekansal bir düzen ve bağlam yaratmak, kaynakları örgütlemek ve seferber etmek ve kaynak tahsisleri arasında, bir kentsel biçim ve düzen, bir bağlamı elde edebilmek amacıyla akılcılıklar sağlamaktır.

Öncelikle, kentsel toprağa yönelik sürekli imarlı alan üretmeyi hedefleyen sermaye hareketini sınırlamak gerekiyor. Ancak geriye dönüşü güç, buna karşın tümüyle gerçekleşmesi de hemen hemen olanaksız olan bu sanal imarlı alan, sınırlı büyüme koşullarında, altyapı sunumu açısından son derece maliyetli, parçalı ve dağınık bir kentsel gelişme dokusu yaratmaya aday gözükmektedir.

Bu nedenlerle, Türkiye'de bölgelerin geliştirilmesi, eşitsiz gelişme koşullarının ortadan kaldırılması siyasaları ve girişimleri, özellikle İstanbul'da gereğinden fazla yaratılmış olan imarlı alan üzerindeki batık sermaye ile ve de bu sermayeyi elinde tutan, bu sanal imar hakları ile piyasada işlemler gerçekleştiren kesim ile baş etmek zorundadır.

Son olarak, planlama tartışmalarındaki "esneklik" konusuna değinelim. Bu bize postmodern yaklaşımların miras bıraktığı bir şeydir. Belirsizlik bilimi olarak post-modernizmin, planlama alanında "esneklik" kavramıyla yarattığı şey belirsizlik ve kuralsızlık olmuştur. Planlama doğası gereği belirsizlik üretemez, üretmemelidir de. Çünkü, tanımı gereği, planlama, belirsizliğin ortadan kaldırılmasıdır; yani geleceğe ilişkin bir kurgudur. Tasarım da öyledir, geleceğe ilişkin olarak bir biçim yaratma etkinliği ve düşüncesidir. O nedenle, dile getirdiğimiz ekonomik süregiden durum sorunsalı, yani küreselleşen dünya ile uyum sorunsalı yerine, "nasıl bir dünyada, nasıl

bir kentte yaşamak istiyoruz? nasıl bir toplum istiyoruz?" gibi sorular ortaya atmalı ve geleceğe ilişkin tasarılar, öngörüler geliştirmeliyiz.

Bütün bu çabalarımıza karşın şunun da farkındayız: İnsanlık meta ekonomisini henüz aşamadı. Bu iktisadi ilişkiler düzenini kullanım değerleri ile değişim değerleri arasındaki çatışma ve çelişme niteliyor. Bunun ortadan kalkmasının koşullarının yaratılması irademizin ötesindedir. Bu nedenle, planlama ve tasarımla ilgili tartışmalarımızda, yeni bir toplum çerçevesi öngörme yanlışına da düşmeyelim. Planlanma ve tasarıma ilişkin düşünceler üretirken ister istemez mevcut verili koşullar içinde hareket etme gereği ortaya çıkıyor. Çünkü, planlama ve tasarım konuları gereği, toplumun koşullarını ve kaynaklarını ve üretici güçlerin gelişim düzeyini veri almak durumundadır. Ancak bu, yeni bir toplum için, farklı bir siyasal ve iktisadi koşullar için geçerli olabilecek projelerimizin ve düşüncelerimizin olmayacağı anlamına gelmiyor. Toplumların, pratik, kısa erimli, orta erimli tüm çözüm yollarını deneye deneye ve yaşaya yaşaya yeni toplumsal ilişkiler düzenine geçişin ve verili koşulların aşılmasının koşullarını yarattıklarını ve büyük projelere yöneldiklerini de unutmayalım. Bu nedenle, toplumun önüne farklı düzeylerde, çözüm yollarını koymak gibi bir sorunla karşı karşıyayız.

1. GÜN 1. OTURUM
TARİHİ KENT MERKEZLERİNİ KORUMAK: ÖRNEKLER, DEĞERLENDİRMELER
Moderatör: Prof. Dr. MELİH ERSOY

MERSİN TARİHİ KENT MERKEZİNİN DÖNÜŞÜMÜ: AKDENİZ KENTİNDEN YAPI YIĞININA
Yrd. Doç. Dr. TOLGA ÜNLÜ-Mersin Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

KENT MERKEZLERİNDE TARİHİ TEKEL YAPILARININ YENİLEME SÜREÇLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: SAMSUN VE TRABZON ÖRNEKLERİ
Yrd. Doç. Dr. CENAP SANCAR, Dr. NİLGÜN KİPER-Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

EKONOMİNİN NESNESİ HALİNE GELEN ARKEOLOJİK ALANLARI TARİHSEL BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRMEK: Kıyı Kentlerinde Yatırım-Kültür İkilemi
Prof. Dr. EMEL GÖKSU, Ar. Gör. Dr. AYŞEGÜL ALTINÖRS ÇIRAK

İZMİR'DE KENTLEŞME SÜRECİNİ ETKİLEYEN YÜKSEK YAPI GELİŞİMİNİN AKTÖRLER TEMELLİNDE İNCELENMESİ
Nuray ÇOLAK

MERSİN TARİHİ KENT MERKEZİNİN DÖNÜŞÜMÜ: AKDENİZ KENTİNDEN YAPI YIĞININA

Yrd. Doç. Dr. TOLGA ÜNLÜ

Mersin Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Mersin kenti, 18. yüzyılın ilk döneminde kuruluşundan günümüze kadar çok hızlı bir gelişim ve dönüşüm göstermiştir. Bu dönemde Mersin, birkaç kulübeden oluşan bir sahil köyü durumundan ülkenin önde gelen kentlerinden biri haline gelmiştir. Bu hızlı dönüşüm süreci, oldukça kısa sayılabilecek bir zamanda gerçekleştiği ve iyi yönetilemediği için özellikle Mersin Tarihi Kent Merkezi günümüzde fiziksel, ekonomik ve sosyal anlamda çok farklı ve karmaşık sorunlarla karşı karşıya kalmıştır.

Mersin kentini bugünlere taşıyan dönüşüm, temel olarak 1960'lı yılların sonunda hız kazanmıştır ve bu dönemde kentin kimliğinde bir kırılma yaşanmıştır. Hızlı nüfus artışı bir yandan sosyal dokuyu etkilerken, diğer yandan kentin fiziksel gelişmesini üçüncü boyuta taşımış, böylece kent geneline yayılmış iki katlı ve geniş bahçeler içindeki yapılaşma yerini çok katlı yapılaşma sürecine bırakmıştır.

Bu süreç içinde Mersin Tarihi Kent Merkezi kendine özgü karakterini ve farklılığını kaybetme tehlikesi ile yüz yüze kalmıştır. Bir yandan geniş alanlar, kentin merkezindeki gelişme baskısı altında kalırken diğer yandan tarihi kentsel doku içinde kent kimliğinde ve belleğinde önemli yer edinen tekil yapılar yeni ve dokuyla uyumsuz yapıların inşa edilmesi amacıyla yıkılmakta ya da bakımsızlığa terk edilmektedir. Bunun sonucunda, özellikle 1960'lı yılların sonunda itibaren genelde Mersin kentinin ve özelde Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin karşı karşıya kaldığı gelişim, kentin kimliğini ve karakterini kaybetme ve Mersin'in diğer kentlerle birörnekleşmesi sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Diğer bir sorun ise, Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin günümüzde giderek fiziksel olarak yıpranmaya başlaması ve kente yapılan önemli yatırımların bu alandan çeperdeki bölgelere kaymasıdır. Bunun sonucunda, tarihi kent merkezi canlılığını kaybetmeye başlamıştır

Bu çalışmada, on dokuzuncu yüzyılda kentin kendisini ve günümüzde de kent merkezinin nüvesini oluşturan Mersin Tarihi Kent Merkezi'ndeki dönüşüm incelenecektir. Bu incelemede, kent kimliği ve karakterindeki değişimle birlikte bu dönüşüm ve değişime etki eden aktörler

arasındaki ilişki de ele alınacaktır. Bununla birlikte, çöküntüleşen ve giderek kimliğini kaybeden Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin canlandırılmasına yönelik stratejiler ve yaklaşımlar da tartışmaya açılacaktır.

Çalışmada ele alınan alan, kentin 19. yüzyılda kurulduğu dönemdeki bölge oluşturmaktadır. "Mersin Tarihi Kent Merkezi" olarak adlandırılacak olan alan, doğuda İstasyon ve Latin Katolik Kilisesi, batıda Halkevi ve Arap Ortodoks Kilisesi, kuzeyde İstiklal Caddesi ve güneyde Akdeniz ile sınırlanmaktadır. Bu bölge içinde, Uray Caddesi, Gümrük Meydanı, Yoğurt Pazarı ve Kışla Caddesi kentin gelişiminde ön plana çıkan alanlar olmuştur (Şekil 1).

Mersin Tarihi Kent Merkezi'ndeki dönüşümün incelendiği çalışma başlıca üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde, genel olarak kentsel mekanın biçimlenmesi ve dönüşümü ile ilgili bir kuramsal çerçeve ortaya konacaktır. İkinci bölümde Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin oluşumu ve dönüşümü ele alınacaktır. Bu bölüm ise iki temel alt bölümden oluşmaktadır. İlkinde, Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin oluşumu, kentin on dokuzuncu yüzyılın başında kuruluşundan yirminci yüzyıl başına kadar geçirdiği dönemde ele alınacaktır. Bu dönem aynı zamanda Mersin kentinde plansız gelişmenin gerçekleştiği dönemdir. İkinci bölüme bağlı ikinci alt bölümde Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin dönüşümü, imar planlarının oluşturduğu gelişme dönemleri çerçevesinde irdelenecektir. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise alandaki sorunlar ele alınacak ve gelişme önerileri vurgulanacaktır.



Şekil 1: Mersin Tarihi Kent Merkezi olarak adlandırılan çalışma alanı

1. Kentsel Mekanın Biçimlendirme Süreçleri: Aktörler, Süreçler ve Kurallar

Bu yazı kapsamında, bu bölümde, Mersin Tarihi Kent Merkezi'ndeki dönüşümün tartışılmasına yönelik bir değerlendirme çerçevesi oluşturulmaya çalışılacaktır. Bu doğrultuda, kentsel mekanın biçimlendirilmeye çalışılan özellikleri ile mekanı biçimlendiren etkenler arasındaki ilişki ortaya konacak ve Türkiye kentlerinde yaşanan genel sorunlar vurgulanacaktır.

Çalışma kapsamında kentsel mekanın üç temel alandaki ilişkiler sonucu biçimlendiği kabulu yapılmaktadır. Bu alanlar, yasal alan, sosyo-politik alan ve sürece ilişkin alan olarak adlandırılmıştır. Yasal alanda tanımlanmış olan araçlar (yasa, yönetmelik, plan vb.) bir yandan sosyo-politik alandaki aktörlerin davranış biçimlerini ve eylemlerini kısıtladığı gibi diğer yandan sürece ilişkin alanın işleyişini de tanımlamaktadır. Dolayısıyla, yasal alan, diğer bileşenlere göre daha merkezî bir konumda bulunmaktadır. Sosyo-politik alan, değişik çıkarlara ve beklentilere sahip farklı aktörler arası çatışmalar, tartışmalar ve uzlaşmaların yaşandığı bileşendir. Kentsel mekanın üretilmesi ve biçimlendirilmesiyle ilgili sorumluluklar ve meslek alanları da burada tanımlanmaktadır. Sürece ilişkin alanda ise aktörlerin katılım biçimleri tanımlanmakta ve yasalar ile yönetmeliklerde tanımlandığı şekilde kent planları ve diğer araçlar elde edilmektedir.

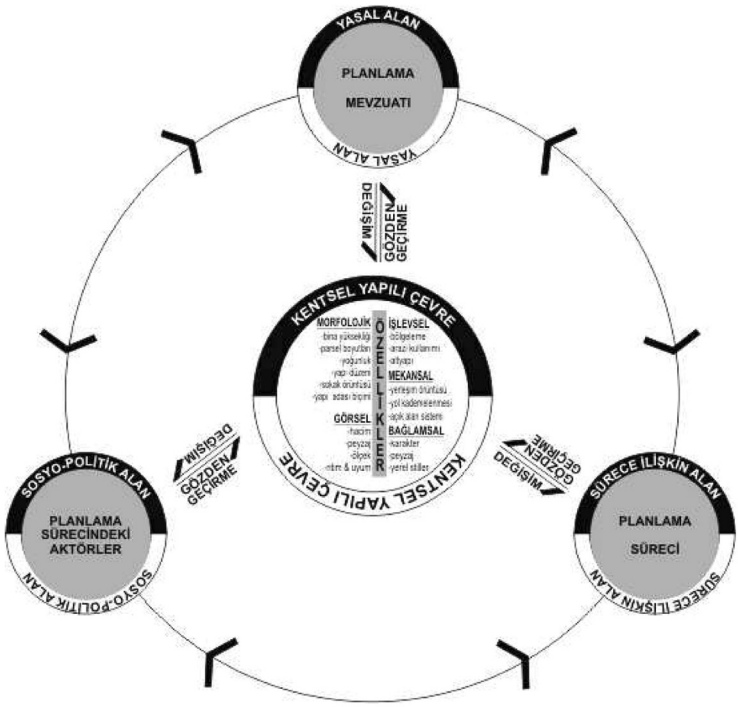
Temel alanlar olarak belirlenen bu üç alan arasındaki ilişki ise kentsel mekanın çeşitli biçimlerde ve özelliklerde üretilmesini ve biçimlendirilmesini sağlamaktadır. Farklı şekillerde oluşan kentsel mekanın farklı özellikleri öne çıkabilmektedir. Bu özellikler, morfolojik (bina yüksekliği, parsel boyutları, inşaat yoğunluğu, sokak örüntüsü, yapı adası biçimi vb.), işlevsel (arazi kullanım biçimi, bölgeleme, altyapı vb.), mekansal (açık alan sistemi, yol kademelenmesi vb.), görsel (hacim, peyzaj, ölçek, uyum vb.) ve bağlamsal (karakter, yerel stiller vb.) özellikler olmaktadır. Bu özellikler, kentsel mekanın biçimlendirildiği bağlam içinde farklı ilişkiler doğrultusunda farklılıklar göstermekle birlikte yerleşimden yerleşime de farklı durumların, dolayısıyla farklı karakterlerin ve kimliklerin ortaya çıkmasını sağlamaktadır (Şekil 2).

Üç alan arasındaki ilişkinin farklılığı, farklı kentsel mekanlar oluşturacağı gibi bu ilişkiler içindeki farklılıklar da birçok etkileşim sonucu oluşmaktadır. Örneğin, yasal alanda durağan olarak tanımlanan ve toplumun devingen yapısıyla örtüşmeyen kurallar, toplumun gereksinimlerinin gerisinde kalabilecek, Sürece ilişkin alanda, mekanizmanın işleyişi rutinleşebilecek ve bürokratikleşebilecek, sosyo-politik alanda ise bu alanda yer alan aktörlerin davranış biçimleri rutinleşebilecek, durağan yapı sayesinde tektipleşen, giderek daha çok birbirine benzeyen ve birörnekleşen kentsel mekanlar üretilmeye başlanacaktır. Diğer yandan, bu alanlarda etkileşimin artırıldığı, toplumun yapısına uygun devingen kuralların oluşturulduğu, katılımcı süreçlerin işletildiği durumlarda yerleşimlerin kendine özgü bir kentsel doku oluşturduğu, karakterlerini ve kimliklerini geliştirdiği gözlenmektedir.

1950'li yıllarla birlikte hızlı nüfus artışı ile karşı karşıya kalan Türkiye kentlerinde, bu hızlı nüfus artışı, bir yandan sosyal dokuyu etkilerken, diğer yandan kentin fiziksel gelişmesini üçüncü boyuta taşımış, kentler kendini çok katlı yapılaşma sürecine bırakmıştır. Bu eğilim, kentlerin genelini etkilemiş ve kentlerdeki dönüşüm, kenti bir bütün olarak ele almaktan çok onu parsellerin bir araya gelmesinden oluşan bir varlık olarak algılamış, dönüşüm temelde parsel sınırları içinde kalmaktadır.

Bu sürecin sonunda, günümüze gelindiğinde kentlerde, bütüncül bir dönüşüm politikası oluşturulamamış ve dönüşüm tek tek parsellerde gerçekleştirilmiştir. Böylece bir bütün olarak kent, bir yapı yığını haline gelmiştir. Kişisel yararlar sağlama üzerine parsel ölçeğinde oluşturulan mikro-ittifaklarla ilerlemiş olan bu süreçte, yerel yönetimler kentlerin geleceğine yönelik vizyon geliştirmekten uzak kalmış, planlama süreçleri parsel üretmeye ve imar planları üzerinden ruhsat verme işlemine indirgenmiş, diğer yandan ise bütüncül bir yaklaşımın eksikliğinde kamusal kaynaklar verimsiz kullanılmış ve kent ekonomisi çoğunlukla inşaat faaliyetlerine dayandırılmıştır. Böylece, geçmişten günümüze kentler, bir süreklilik halini alan yık-yap süreçleri ile üretilir olmuştur.

Bu sürecin sonunda, yerel değerlerin yansıtılamadığı ve kimliksizleşmeye, birörnekleşmeye başlayan standartlaşmış kentsel mekanlar kendine özgü nitelikler oluşturmaktan ve kendine özgü değerler üretebilmekten uzak kalmıştır. Böylece, kısıtlı birkaç örnek dışında tüm kentler aynılaşmakta ve kentler birer yapı yığını haline gelmiştir. Bu durum, gerek Türkiye (Altaban, 1998; Altaban, 1985; Bademli, 2002; Çeçener, 2002; Duyguluer, 1989; Gök, 1981; Günay, 1985; Günay, 2006; Özbay, 1989; Tekeli, 2002), gerekse Batı planlama ve tasarım yazınında sıklıkla ifade edilmiştir.



Şekil 2: Kentsel mekanın üretilmesi ve biçimlendirilmesi süreçlerinde etkileşim halinde olan üç temel alan.

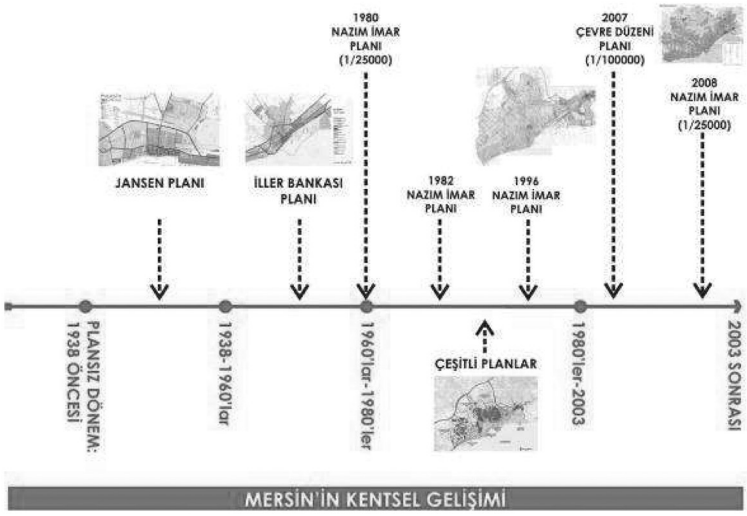
Bu çalışmada, Mersin Tarihi Kent Merkezi olarak adlandırılan bölgede kentsel mekanın gelişimi, üç temel alanın birbiriyle etkileşimi ve oluşan mekan özellikler dönemler halinde incelenecek, Türkiye kentlerindeki gelişme özellikleri ile benzerlikler ve ayrılıklar irdelenecektir.

2. Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin Oluşumu ve Dönüşümü

Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin oluşumu ve dönüşümünün incelendiğinde bu bölümde 1938 yılında yürürlüğe giren "Jansen Planı"nın inceleme yönünden bir kırılma noktasını oluşturduğu görülmektedir. Bu plan öncesinde Mersin kenti plansız bir gelişme göstermiş, Jansen Planı planlı dönemin de başlangıcını oluşturmuştur. 1938 yılında dönemin önemli şehirci-mimarlarından olan Hermann Jansen tarafından hazırlanmış ve çalışmada "Jansen Planı" olarak adlandırılacak plandan sonra, 1963 yılında İller Bankası tarafından hazırlanan "İller Bankası Planı" yürürlüğe girmiştir. 1980 yılında hazırlanan 1/25000 ve 1/5000 ölçekli planların ardından 1985 yılı, planlama yetkisinin yerel yönetimlere geçmesinden dolayı, çalışmada öne sürülen dönelmeme açısından diğer bir kırılma noktasına işaret etmektedir. 1985 yılından sonra ise Mersin'de birçok imar planının yürürlüğe girdiği görülmektedir (Şekil 3).

2.1. Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin Oluşumu

Mersin'in on dokuzuncu yüzyılın başında Çukurova Bölgesi'nin bir liman kenti olarak kurulmasından önce bölgedeki liman işlevini Tarsus kenti üstlenmektedir. General Ksénophon ve dönemin önemli coğrafyacılarından Strabon'un anlattıklarından, antik dönemde bölgenin en önemli kentinin Tarsus olduğu anlaşılmaktadır (Zoroğlu, 1995). On dokuzuncu yüzyıla kadar, bu-



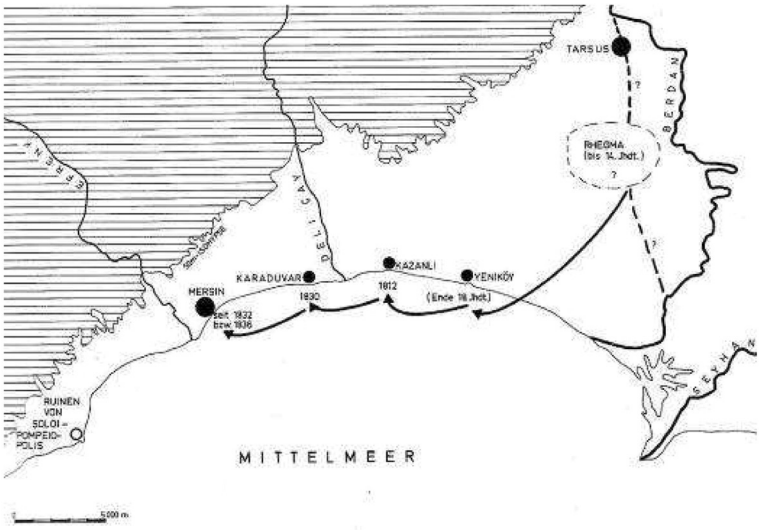
Şekil 3: Mersin Kentsel Gelişme Süreci. Şekilde kırmızı ile işaretli çizgi on dokuzuncu yüzyılın başından günümüze kadar Mersin'in gelişimi simgelemekte ve bu çizgi üzerinde belirginleşen dönemlere işaret etmektedir. Bu dönemlerin oluşmasında ise süreç içinde yürürlüğe giren imar planları etkin olmaktadır.

lunduğu konum sayesinde bir liman kenti niteliği taşıyan Tarsus, zaman içinde Kydnos Nehri'nin (Berdan Çayı) getirdiği alüvyonların Rhegma Gölü'nü bataklığa (Aynaz Bataklığı) dönüştürmesi sonucu bu işlevini yitirmeye başlamıştır (Artan, 1994). Söz konusu limanın tamamen ne zaman kapandığına dair kesin bilgi bulunmamasına rağmen, on dokuzuncu yüzyıl başlarında bölgeye gelen gezginlerin anlatılarından Tarsus'un yeni limanının Kazanlı'ya kaydığı anlaşılmaktadır.

1811-1812 yıllarında kraliyet donanmasına ait, kaptanı olduğu bir gemiyle Küçük Asya'nın güney kıyılarını gezen İngiliz Amirali Francis Beaufort, Kazanlı'nın antik Tarsus'un limanı olduğunu, ancak ziyareti sırasında Kydnos Çayı'nın, kayıklar için girilemez durumda olduğunu ve Rhegma ya da Strabon'un "Tarsus Limanı" dediği durgun göle ait hiçbir şey görmediklerini belirtmiştir (Beaufort, 1818).

Tarsus'un bir liman olarak işlevini kaybetmesiyle birlikte bölge içinde yeni bir limana gereksinim duyulmaya başlanmıştır. Selvi Ünlü ve Ünlü'nün (2009) de belirttiği gibi, günümüzdeki Berdan Nehri, antik dönemdeki Kydnos Nehri üzerinde bir lagün olarak yer alan Rhegma Gölü'nün bataklığa dönüşmesiyle birlikte Tarsus'un liman kenti özelliğini yitirdiği ve Kazanlı'nın Tarsus'un limanı olarak işlev görmeye başladığı anlaşılmaktadır. Ancak Kazanlı'nın da güvenli liman olanaklarını sunmaktan uzak kalması, Mersin'i bölge içinde öne çıkarmıştır (Şekil 4).

Selvi Ünlü (2007) Mersin kentinin on dokuzuncu yüzyıl boyunca ve yirminci yüzyıl başında göstermiş olduğu hızlı gelişmeyi Tarsus limanının kullanılamaz hale gelmesinin yanında birtakım bölgesel faktörlere de dayandırmaktadır. Bunlar, Amerikan İç Savaşı sonucu Çukurova'da artan pamuk üretimi ve bu üretim doğrultusunda iç ve dış pazarlar arasında Mersin'in bir bağlantı noktası haline gelmesi, özellikle Doğu Akdeniz kentleri olmak üzere Mersin'in yakın bölgesindeki diğer yerleşimlerden göç almaya başlaması, Süveyş Kanalı'nın yapımı sırasında Toros



Şekil 4- Zaman içerisinde limanın Tarsus'tan (Rhegma Gölü'nden) Mersin'e kayması (Kaynak: Rother, 1971, 67).

Dağları'ndaki kerestenin kullanılması ve bu kerestenin Mersin limanı üzerinden sevk edilmesi, Mersin-Adana karayolunun yanı sıra demiryolunun da on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında hizmete girmesi olarak sıralanmıştır. Bu gelişmeler kuşkusuz kenti bölgesel ölçekte bir çekim noktası haline getirmiştir.

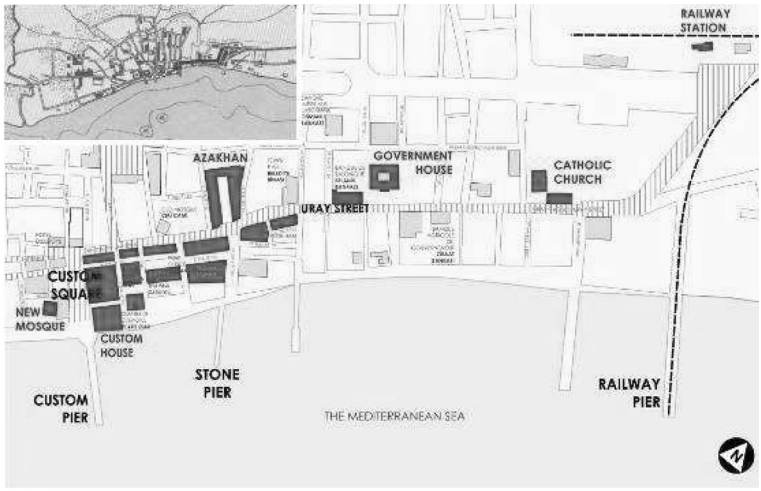
Mersin, bölgenin liman işlevini de üstlenmesiyle birlikte bölge içinde önem kazanmaya başlamıştır. Limana ve konuma bağlı olarak gelişen etkinlik, 1873 yılında Mersin-Adana şose yolunun açılması, 1886 yılında Mersin-Adana demiryolunun hizmete girmesi ve 20. yüzyıl başlarında Adana-Mersin-Silifke-Mut-Karaman şoselerinin açılması ile kuvvetlenmiştir. Bu yönüyle Mersin, 19. yüzyılda Çukurova Bölgesi'nde bir odak olmuş ve ticaret merkezi haline gelmiştir. 1885 yılında Mersin Ticaret Meclisi'nin kurulmasının ardından Ziraat Bankası'nın yanı sıra uluslararası bankaların temsilcilikleri de 19. yüzyılın sonunda Mersin'de açılmaya başlamıştır. Dönemin Şark Ticaret Yıllıkları (Annuaire Commerce du Orient) kayıtlarına göre Osmanlı Bankası, Selanik Bankası, Atina Bankası, Deutche Orient Bank bu bankalardan birkaçıdır.

Bu dönemde, kuruluş yıllarında sahil boyunca birkaç kulübeden oluşan yerleşimin nüfusu 1870'li yıllarda 900'e, 1890'lı yıllarda ise 8000-9000 kişiye yükselmiştir (Adıyeke ve Adıyeke, 2004; Bozkurt, 2002). Planlı döneminin hemen öncesinde Mersin kent merkezi'nin nüfusu 1927 yılı ilk nüfus sayımına göre 21.171 kişi ve 1935 sayımına göre 26.430 kişidir. Kentteki nüfus artışıyla ticaretin canlanmasının koşutluklar gösterdiği anlaşılmaktadır.

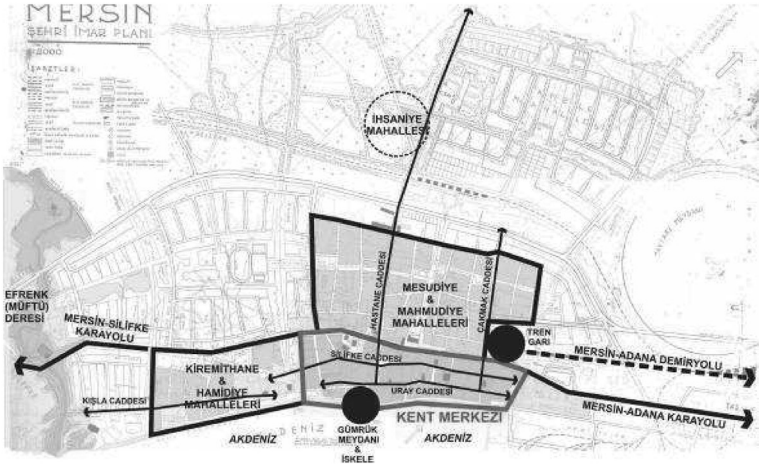
Diğer yandan, Mersin'in 19. yüzyılda mekânsal biçimlenmesi de ızgara örüntülü olarak gelişmiş, Uray, Hastane, Çakmak ve Silifke caddeleri ana ulaşım koridorlarını oluşturmuştur. Kentin kuruluşundan itibaren gelişim süreci içinde kent merkezinin taşıyıcı omurgası Uray Caddesi olmuştur. Ticaretin kaçınılmaz parçası olan bankaların yanı sıra hanlar, işyerleri ve dükkanlar ile yönetim yapıları bu cadde üzerinde gelişmiştir. Bu anlamda, Belediye, Azakhan, Sursok Han, Hükümet Konağı, Katolik Kilisesi gibi binalar Uray Caddesi üzerinde yapılmıştır ve bunlardan bazıları günümüzde de varlıklarını sürdürmektedir. Uray Caddesi, kentin ana meydanı olan Gümrük Meydanı ile kentin girişi olarak tanılanabilecek İstasyon Binası arasında ana bağlantıyı oluşturmaktadır ve bu hat boyunca malların taşınmasını sağlayan bir dekovil hattı yer almaktadır. Bununla birlikte, özellikle Azakhan, Sursok Han ve Taş Han'da yer alan tüccarlar tarafından kullanılan Taş İskele gibi kentin diğer iskeleleri de Uray Caddesi ile bağlantı olarak konumlanmıştır (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2009). Bu kurgu içinde Mersin kent merkezinin çekirdeğinin Gümrük Meydanı ile Taş İskele arasında kalan bölge oluşturmaktadır (Şekil 5).

Diğer yandan, kente bütün olarak bakıldığında, kentin doğusunu günümüzdeki Çakmak Caddesi, batı sınırını ise Efrenk Deresi (günümüzde Müftü Deresi) oluşturmaktadır. Kuzeyde ise on dokuzuncu yüzyıl sonunda Girit göçmenleri için oluşturulmuş olan İhsaniye mahallesi bulunmaktadır. Bununla birlikte, kent merkezine yarım saat mesafede kuzeyde bulunan ve "Hıristiyan Köyü" olarak adlandırılan yerleşim kentten biraz kopuk olsa da mahalleye dönüştürülmüş ve Osmaniye adını almıştır[1] (şekil 6).

[1] Bu mahalle günümüzde de Osmaniye mahallesi adıyla anılmaktadır



Şekil 5: Günümüzde de Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin omurgasını oluşturan Uray Caddesi ve çevresindeki kullanımların yirminci yüzyılın ilk yarısındaki durumu (Kaynak: Ünlü ve Selvi Ünlü, 2009)



Şekil 6: On dokuzuncu yüzyılda ve yirminci yüzyıl başında Mersin'in kentsel biçimi (Kaynak: Ünlü, 2007)

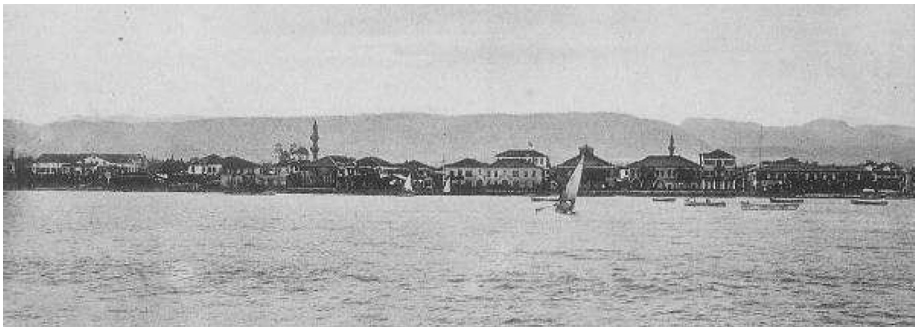
Yenişehirlioğlu'nun belirttiği gibi günümüzde de kentin çekirdeğini oluşturan Camii Şerif ve Mesudiye mahalleleri dışında kalan mahallelerde yapılaşma bahçe içinde tek ve iki katlı binalardan oluşmaktadır. Mekansal gelişme içinde özellikle Uray Caddesi'nin de bulunduğu Camii Şerif mahallesindeki yapılar Mersin'e özgü karakteristik özellikler göstermektedir. Bu binalar iki katlıdır ve üç kemer açıklıkları onları farklılaştırmaktadır. Yenişehirlioğlu'na göre bu tür yapılar

Doğu Akdeniz liman kentlerinde sıklıkla görülen yapılardır (şekil 5). Bu durum, Mersin'in Doğu Akdeniz içinde diğer limanlarla ilişkisinin yoğunlaştığı ve kültürel etkilenmelerin artmış olduğu izlenimini vermektedir (Yenişehirlioğlu, 2004).

Selvi Ünlü'nün (2007) on dokuzuncu yüzyıl ve yirminci yüzyıl başındaki Mersin'in kentsel gelişmesini incelediği kapsamlı çalışması, planlı dönem öncesinde kuruluşundan itibaren yaklaşık yüzyıllık bir süreçte kentin kendine özgü bir karakter ortaya koyduğunu ve birtakım benzerlikler gösterse de çevresindeki diğer yerleşimlerden farklılaşan bir kimliğinin oluştuğunu göstermektedir. Gümrük Meydanı ve İskelesi ile İstasyon arasında kentin ana omurgası olarak Uray Caddesi'nin geliştiği, bu bölgede Uray Caddesi'ne bağlı Gümrük, Taş, Belediye, Alman ve Demiryolu iskeleleri ile ticari etkinliğin yoğunlaştığı görülmektedir. Kentin batısında yeni gelişmekte olan alanda ise o dönemin kent elitlerinin yer seçtiği, kentte farklılaşan yeni bir konut alanının oluşmaya başladığı ve günümüzde Çamlıbel olarak adlandırılacak semtin ilk temellerinin atıldığı görülmektedir.

On dokuzuncu yüzyılın sonu ile yirminci yüzyılın başında kentsel gelişimin gerçekleşmiş olduğu alan, çalışma kapsamında Mersin Tarihi Kent Merkezi olarak adlandırılan alandır. Bu kapsamda, Mersin kentinin kuruluşundan yirminci yüzyılın ilk yarısında kadar geçen dönem, çalışma alanının oluştuğu dönemdir.

Kentin kendine özgü fiziksel biçimlenmesinin dönemin kartpostallarından ve fotoğraflarından da belirgin bir şekilde izlendiği bu dönemde, üç temel alandan yasal alanın oldukça zayıf olduğu ve kentin hemen hemen kendiliğinden geliştiği anlaşılmaktadır. Yasal alanda kısmen ve dolaylı etkili olan kurallar o dönemde İstanbul'un yeniden düzenlenmesi için yürürlüğe konan Ebniye Kanunu olmuştur. Bu durumda, kentsel mekanın biçimlenmesine temel olarak sosyo-politik alanın etkili olduğu anlaşılmaktadır. Bu alan içindeki aktörlerin iletişimlerinin ve etkileşimlerinin belirgin bir ortak payda oluşturduğu, bu paydanın ise zamanla ortak belleklerde yer edinen bir Mersin kimliğine dönüştüğü anlaşılmaktadır (Şekil 7).



Şekil 7: On dokuzuncu yüzyıl sonu ve yirminci yüzyıl başında Mersin kentinin silueti
(Kaynak: Ali Murat Merzeci arşivi)

2.2. Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin Dönüşümü

2.2.1. 1930'lardan 1960'lara: Vizyon ve Stratejiler

Kuruluşundan planlı döneme kadar uzanan gelişme sürecinde batıya açılan bir liman kenti olan Mersin dönemsel olarak modernleşmenin kenti olarak yorumlanabilmektedir ve kendine özgü nitelikler gösteren bir yerleşim haline gelmiştir. Bu çerçevede, yaklaşık olarak bir yüzyıllık bir dönemi kapsayan "plansız dönemde" bir kentsel bağlam oluşmuştur. Planlı dönemin ilk planını hazırlamış olan Hermann Jansen'den beklenen kentsel bağlamı oluşturan yapılaşmanın korunmasını ve gelişmenin denetim altına alınmasını sağlayacak bir imar planıdır.

Hermann Jansen tarafından Mersin için bir imar planı hazırlanması, Yapı ve Yollar Kanunu'nun yürürlüğe girdiği döneme karşılık gelmektedir. Bu dönemde, dönemin Adana belediye başkanı Turhan Beriker, Ankara planını, yani Cumhuriyetin ilk imar planını hazırlayan Herman Jansen'i Adana, Mersin ve Tarsus'ta incelemeler yapmak üzere davet etmiş ve bu kapsamda dönemin Mersin belediye başkanı Mithat Toroğlu, Jansen'den Mersin'in imar planını hazırlamasını istemiştir.

Planlama ve tasarım yaklaşımları itibariyle, Mersin kentinin fiziksel büyüklüğü ve ölçeği, Hermann Jansen için uygun bir ortam oluşturmaktadır. Planın hazırlanması için Mersin'e davet edilen Hermann Jansen, o dönemde Camillo Sitte ve Bahçekent planlama yaklaşımlarının etkisindedir (Tankut, 1993). 1938 yılında yürürlüğe giren Mersin İmar Planı'nda bu etkiler görülmektedir.

Jansen'in etkilenmiş olduğu gerek Camillo Sitte yaklaşımında gerekse Bahçeşehir yaklaşımında ön plana çıkan, batının sanayileşmekte olan 19. yüzyıl kentlerinin sorunlarına çözüm olarak tarihi ve doğal değerlerin vurgulanması, kent yaşamına katılmasıdır. Bunun için özellikle Bahçeşehir yaklaşımı, kırın ve kentin birlikte varolabileceği nüfusu kısıtlı ve küçük yerleşimlere dayalı bir model oluşturmuştur. Bu model kısıtlı büyümelere olanak tanıdığından Mersin'in küçük bir yerleşim olarak kalması planlama ve tasarım ilkelerinin uygulanması açısından Jansen için avantajlı bir durum oluşturmaktadır.

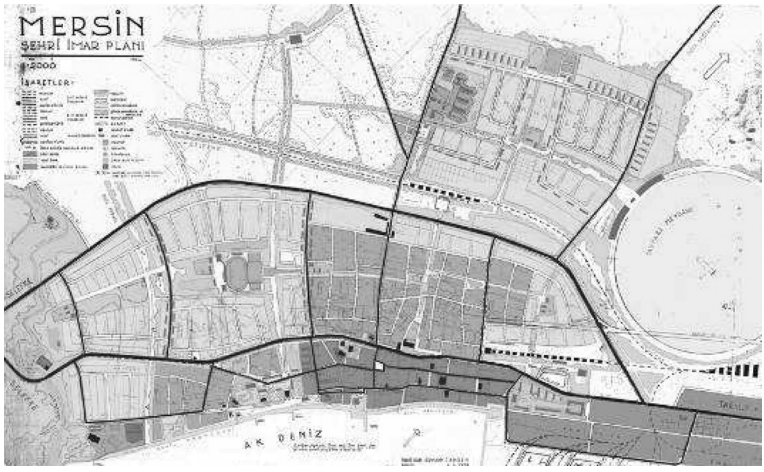
Jansen'e göre "Mersin'in karakteri"ni belirleyecek iki önemli unsur bulunmaktadır. Liman bunlardan birincisidir ve kentin bir 'ticaret şehri' olarak gelişmesini sağlayacaktır. İkincisi ise Mersin'in 'plaj şehri' olmasını sağlayacak denizidir. Dolayısıyla, Jansen'in plan hazırlama sürecini bu iki unsuru göz önünde bulundurarak yürüttüğü anlaşılmaktadır. 'Ticaret şehri' olarak öngörülen bölüm şehrin daha önce yapılaşmış alanlarıdır ve bu bölge Jansen Planı'nda 'eski şehir' olarak adlandırılmaktadır. 'Gelişme Bölgeleri' olarak tanımlanan alanlarda ise konut alanları ile rekreatif kullanımların ön planda tutulduğu, bu bağlamda denizin en önemli tasarım elemanı olarak kullanıldığı görülmektedir. Denizi tasarım unsuru olarak kullanmanın ifadesi, en iyi şekilde sahil boyunca uzanan "sahil promenadı" ile somutlanmaktadır. Bunun yanında, sahil promenadından kuzeye açılımlar sağlayan yaya koridorları da kentin denizle ilişkisini kuvvetlendirmektedir.

Bu çerçevede, Jansen Planı genel anlamda hem karakter olarak hem de arazi kullanım kararları yönünden iki ana bölgeye ayrılmıştır. 'Eski Şehir' ve 'Gelişme Alanları' olarak tanımlanan bu bölgelerde farklı tasarım yaklaşımlarının gözetildiği anlaşılmaktadır. 'Eski Şehir' varolan karak-

teriyle korunmuş, oluşmuş olan kentsel dokuya herhangi bir müdahalede bulunmaktan kaçınılmış ya da çok kısıtlı müdahaleler geliştirilmiştir. Bu çerçevede, 'Eski Şehir'de genel anlamda Camillo Sitte yaklaşımının gözetildiği görülmektedir. 'Eski Şehir', aynı zamanda, çalışma kapsamında Mersin Tarihi Kent Merkezi olarak adlandırılan alanı kapsamaktadır.

'Gelişme Alanları'nda ise Hermann Jansen'in bahçe-kent anlayışına dayanan farklı bir planlama yaklaşımı geliştirdiği görülmektedir. Gelişme alanlarındaki konut bölgelerinin rekreatif kullanımlar ile birlikte gelişmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu gelişmenin aynı zamanda parsel ölçeğinde değil ufak kent parçaları temelinde olması gerekliliği vurgulanmıştır. Bu da Jansen'in diğer deneyimlerinde de görülen Siedlung (mahallere dayalı büyüme) yaklaşımının bir göstergesidir. Bununla birlikte, kentin kuzeyinde düşük gelirliler için bir "amele mahallesi" oluşturulacağı belirtilmiştir (Şekil 8).

Hermann Jansen tarafından hazırlanan ve 1938 yılında yürürlüğe giren plandan 1960'lara kadar geçen süreçte, Mersin kentinin gelişmesinin batıya doğru yöneldiği, kentin on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyılın başına kadar geçen dönemde oluşturmuş olduğu çekirdeğinin korunduğu, bu anlamda kentin fiziksel yapılanmasında belirgin değişimler yaşanmadığı anlaşılmaktadır.



Şekil 8: Dönemin önemli şehirci-mimarlarından Hermann Jansen tarafından hazırlanan ve 1938 yılında yürürlüğe giren "Jansen Planı" (Kaynak: Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi; Tolga Ünlü tarafından renklendirilmiştir).



Şekil 9: Mersin'in on dokuzuncu yüzyıl sonunda ve yirminci yüzyıl başındaki silueti yirminci yüzyılın ortalarına kadar korunmuştur (Kaynak: Tülin ve Tolga Ünlü arşivi).

Planlama sürecinde, sosyo-politik alanda herhangi bir katılım sağlandığına yönelik bir bilgi bulunmamakla birlikte, dönemin yerel gazetelerinden Yeni Mersin Gazetesi'nde yayınlanan haberlerden anlaşıldığına göre, aktörler arasındaki etkileşim plancı-mimar ile yerel yöneticiler arasında kalan ilişkilerle sınırlı kalmıştır. Plan, Mersin'de yapılan incelemeler sonrasında Mersin dışında hazırlanmış ve belediyeye sunulmuştur. Diğer yandan, üç temel alan olarak adlandırılan yasal alan, sosyo-politik alan ve sürece ilişkin alanın etkileşiminin kentin karakterini görünür hale getiren morfolojik özelliklerde belirgin değişimler gerçekleştirmediği ve bu anlamda kent kimliğinin ve Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin önemli bir parçası olan siluetin önemli ölçüde korunduğu görünmektedir (Şekil 9). Bu durum, kuşkusuz Jansen Planı'nın temel kararlarından kaynaklanmaktadır. Yukarıda da belirtildiği gibi Jansen, denizi ve kentin denizle kurduğu ilişkiyi kentin karakterinin, kendine özgü dokusunun ve kimliğinin ayrılmaz bir parçası olarak ele almıştır.

2.2.2. 1960'lardan 1980'lere: "İller Bankası Planı" ve Kent Merkezi'nde Parçacıl Gelişmeler

Jansen Planı'nın yürürlüğe girmesinin ardından planının uygulanmasında yaşanan sorunlar ve Mersin kentinin öngörülenden daha hızlı bir şekilde büyümesi ve genişlemesi, yeni plan gereksinimlerini de ortaya çıkarmıştır. Bu doğrultuda, Mersin kentinin ikinci imar planı olan "İller Bankası Planı" 1963 yılında onanarak yürürlüğe girmiştir.

Ünlü'nün (2008) belirttiğine göre, İller Bankası Planı ile ilgili ilk belgenin 1963 yılının temmuz ayında Mersin kentine geldiği anlaşılmaktadır. Yeni Mersin Gazetesi'nin 6 Temmuz 1963 tarihli sayısında, "Şehir İmar Planı Geldi" başlıklı haberde verilen bilgiye göre İller Bankası görevlileri plan hakkında görüşmelerde bulunmak ve planın ilk taslak halini tartışmak için Mersin'e gelmişlerdir. 13 Kasım 1963 tarihli "İmar Planının Son Hazırlıkları da Bitirildi" başlıklı haberde planın hazırlıklarının bittiği bildirilirken, 6 Aralık 1963 tarihli "İmar Planı Geliyor" başlıklı haberin alt başlığında "Mersin'in müstakbel çehresini meydana getirecek ve beledi hizmetlere ışık tutacak olan şehir imar planının tümü dün Ankara'dan postalandı, iki güne kadar Belediye'ye gelecek" ifadesi yer almaktadır. 9 Aralık 1963 tarihli haberde ise imar planının o tarihte kente ulaşacağı belirtilmektedir.

Mersin kentinin ikinci imar planı olan "İller Bankası Planı" 1963 yılında, 1956 yılında kabul edilen 6785 sayılı İmar Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin ardından yürürlüğe girmiştir. İller Bankası Planı, kararları edilgen olan ve mevcut eğilimlere koşut olarak geliştirilmiş bir plandır. İller Bankası Planı'nda kent formu yağ lekesi biçimini almakta, kent, merkezden çepere doğru giderek azalan yoğunluktaki konut alanları ile sonlanmaktadır (Şekil 10). Planda, batıya ve kuzeye doğru gelişme eğilimlerine ağırlık verilmektedir. Bu alanlardaki birinci sınıf tarım toprağından dolayı, tarımsal toprağın korunması temel sorunlardan biri haline gelmiştir (Akçura, 1981).

İller Bankası Planı'nda, gelişme alanlarında, planlama ile tasarımın birleştirilmeye çalışıldığı, kentsel mekânın niteliğini artırmaya yönelik tasarım kaygılarının geliştiği görülmektedir. Bunun yanında, Jansen Planı'nda "Eski Şehir" olarak adlandırılan yapılaşmış alanlarda, diğer bir deyişle, Mersin Tarihi Kent Merkezi'nde, plan hükümlerinden çok yönetmelik hükümlerinin geçerli

olması öngörülmüştür. Bu karar, yönetmelik hükümleri kapsamında bina yüksekliklerinin yol genişliklerine göre oluşturulması uygulamasını getirmiştir ve özellikle kent merkezinde ilerleyen yıllarda yoğunlaşmanın artmasına neden olacaktır (Şekil 9).

Akçura, bu yoğunluk artışının özellikle kent merkezinde dikkat çekici boyutlara ulaştığını belirtmektedir. Yönetmelik hükümlerinin geçerli olduğu alanlar ile plan hükümlerinin geçerli olduğu benzer alanlar arasında yoğunluk farklılaşmaları oluşmuştur. Özellikle 1964 yılından sonraki dönemde Bakanlık kararı ile sürekli değişen yönetmelik hükümleri, bu alanlarda kat yüksekliklerinin artışına kaynaklık etmiştir (Akçura, 1981).



Şekil 8: 1963 yılında yürürlüğe girmiş olan İller Bankası Planı. (Kaynak: Akçura, 1981, s. 175)



Şekil 9: İller Bankası Planı ile Mersin Tarihi Kent Merkezi'ne yönelik plan kararları getirilmemiş, yapı adalarındaki yapılaşmada, plan kararları yerini yönetmelik hükümlerinde belirtilen esaslara bırakmıştır (Kaynak: Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivi).

Planın uygulanma oranının düşük olduğu, plan sonrası plan değişikliklerinden de anlaşılmaktadır. 1963-1979 yılları arasında Mersin'de çeşitli büyüklüklerde 235 plan değişikliği yapılmıştır ve özellikle yollar ile ilgili yapılan değişiklikler dikkat çekmektedir. Kent içinde pek çok plan değişikliğinin yol genişletmeye yönelik olduğu belirtilmektedir (Akçura, 1981). Bunun nedeni ise yönetmeliğin yol genişliğine göre kat sayısını belirlemesi olarak görülmektedir.

İller Bankası Planı'nda değişiklik girişimlerinin planın onanmasından hemen sonrasında gündeme geldiği Yeni Mersin gazetesindeki haberlerden de anlaşılmaktadır. Örneğin, 2 Mayıs 1964 tarihli sayıda yer alan "İmar Planı Üzerinde Ciddi Olarak Durulmalı" başlıklı haberde "imar planı gelir gelmez derhal tadilata gidilmesi yeni tadilat taleplerinin doğmasına sebep olmuştur" ifadesi bulunmaktadır. Bu haber de göstermektedir ki İller Bankası Planı, kendi iç bütünlüğünü uzun süre koruyamamıştır.

1963 yılında planın onanması ile başlayan süreçte, yukarıda da belirtildiği gibi İller Bankası Planı'nın kararları, kentsel gelişmeyi ve kentsel mekanı oluşmasını yönlendirmede etkili olamamıştır. Özellikle, Jansen Planı'nda Eski Şehir olarak korunmuş olan Mersin Tarihi Kent Merkezi'nde yapılaşma, plan koşullarından çok yönetmelik hükümleri tarafından yönlendirilmiştir. Bu süreçte, esas olan yol genişliği ile bina yüksekliği arasında kurulan ilişki olmuştur. Parsellerin cephe aldığı yollar ne kadar geniş olursa, binaların yüksekliklerinin de o kadar fazla olması sağlanmıştır. Böylece, kent karakterinin ve kimliğinin önemli bir parçası olan siluet, morfolojik özelliklerde yaşanan belirgin değişimlerle birlikte dönüşmeye başlamıştır (Şekil 10). Özellikle, tarihi kent merkezinde izlenen bu değişim kısa zamanda kentin geneline yayılmış ve kentin üçüncü boyutta gelişmesine neden olmuştur.

Kentsel mekanın biçimlenmesinde etkili olan üç temel alan ele alındığında yasal alanda, kentsel mekanın yerel inisiyatiflerden çok merkezi yönetim tarafından hazırlanan bir imar planı ile yönlendirilmeye çalışıldığı, ancak planın nitelikleri yetersiz kalınca imar yönetmeliği hükümlerinin daha etkin hale geldiği görülmektedir. Sosyo-politik alanda ise yerel yönetimlerden öte merkezi yönetimin politikalarının etkili olmaya başladığı anlaşılmaktadır. Bu anlamda, dönem içinde salt Mersin için değil ülkedeki birçok kent için İller Bankası'nın etkin bir kurum olarak planlar



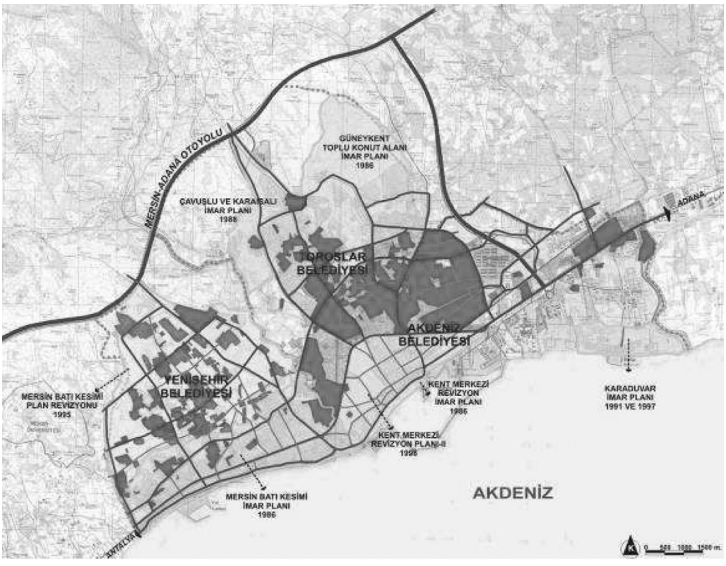
Şekil 10: 1970'li yılların başında Mersin kentinin silueti. 1963 yılında İller Bankası Planı'nın onamasının ardından Mersin kenti genelinde morfolojik özelliklerde önemli değişimler gerçekleşmeye başlamış, kent genelinde kat yükseklikleri artmıştır.

ürettiği görülmektedir. Dönemin yerel gazetelerinden de izlenebildiği gibi, yerel yönetimler plan kararlarının alınması sürecinde edilgen kalmıştır, sadece merkezi yönetim tarafından planın hazırlanıp teslim edilmesi beklenmiştir. Böylece, yeterli katılım biçimlerinin oluşturulamadığı anlaşılmaktadır.

2.2.3. 1980'lerden günümüze: Baskı altındaki kent merkezi

1985 yılı Türkiye kent planlama pratiği açısından önemli bir dönüm noktasıdır. Bu tarihte yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu, daha önceki dönemin merkeziyetçi yapısını kırmış, kent ölçeğindeki planlama yetkileri merkezi yönetimden alınarak yerel yönetimlere verilmiştir. Geçmiş dönemlerden alınmış olan planlama mirası, 1985 yılından sonra Mersin Belediyesi tarafından yürütülecek ve kentsel mekânın biçimlendirilmesi konusunda Belediye yetkili kurum olacaktır. Bu anlamda, 1938 Jansen Planı'ndan sonra planlama sürecinde yerele dönüş gerçekleşmiştir.

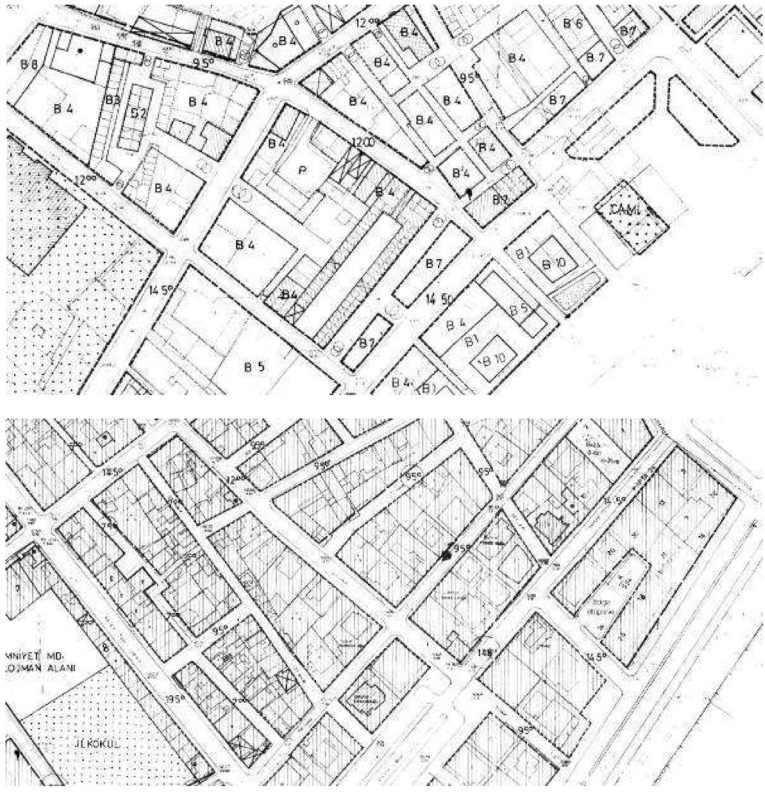
Yerele dönüşün gerçekleştiği 1985 sonrasında planlama çalışmaları açısından niceliksel bir artış bulunmaktadır (Ünlü, 2007). Bu dönemde, Jansen Planı ya da İller Bankası planı gibi kent bütününe yönelik uygulama imar planlarından çok kent içindeki alanlara yönelik uygulama imar planları üretilmiştir. Bu planlama çalışmalarına, 1980-1984 arasındaki etaplama çalışmaları genel çerçeve oluşturmuştur. İlk dört etaptaki planların ardından, 1986 yılının ilk aylarında "Batı Kesimi Planı", "Merkez Revizyon Planı" ile "Güneykent Planı" hazırlanmıştır. 1987 yılında "Çavuşlu-Karaisalı Planı" ve 1988 yılında "Doğu Kesimi Planı" ile kentin hemen hemen tüm alanlarına yönelik uygulama imar planları üretilmiştir. Bunların yanında, 1990-1993 arasında da "Tırmıl K. Sanayi Planı", "Karaduvar Planı" ve "Çevreyolu Planı" üretilmiştir (Şekil 11).



Şekil 11: 1986 ve 2003 yılları arasında Mersin'de onanmış olan planlar. Sarı alanlar, kent içinde alt-bölge düzeyindeki imar planları ve revizyonları, kırmızı alanlar imar ıslah planları, yeşil alanlar ise mevzi planları göstermektedir (Kaynak: Ünlü, 2006).

Bu planlardan 1986 yılında yürürlüğe giren Mersin Kent Merkezi Revizyon İmar Planı, Mersin Tarihi Kent Merkezi'ni doğrudan etkileyen kararlar geliştirmiştir. Kent merkezindeki ana yollar boyunca yapı yükseklikleri yedi kata kadar yükseltilirken, diğer bölgelerdeki yapılaşma süreci İller Bankası Planı'nda olduğu gibi yönetmelik hükümlerine bırakılmıştır (Şekil 12).

Mevzi planlar ve imar ıslah planlarının yanı sıra 1985 sonrasında Mersin'de yoğun bir şekilde (ortalama 3.5 günde bir) plan değişikliği yapıldığı görülmektedir. Bunlar, kentsel mekanın morfolojik, mekânsal, işlevsel özelliklerinin değişmesine neden olmuştur. Özellikle kentsel biçimin değişmesine neden olan plan değişiklikleri önemli sonuçları ortaya çıkarmaktadır. Kentsel biçimin -bu tipler içinde de bina yüksekliklerinin- değiştiği plan değişikliklerinde niceliksel birikimin niteliksel dönüşüme uğradığı açık bir şekilde görülmektedir. Bu örneklerde (bina yükseklikleri, yapı düzeni, çekme mesafelerinin değiştirildiği örneklerde) öncelikle tek parsel ölçeğinde bir değişiklik gündeme gelmektedir. Tek parseldeki oluşum genellikle çevresindeki yapılaşmanın özelliklerine uyumsuz bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Daha sonraki aşamada bu

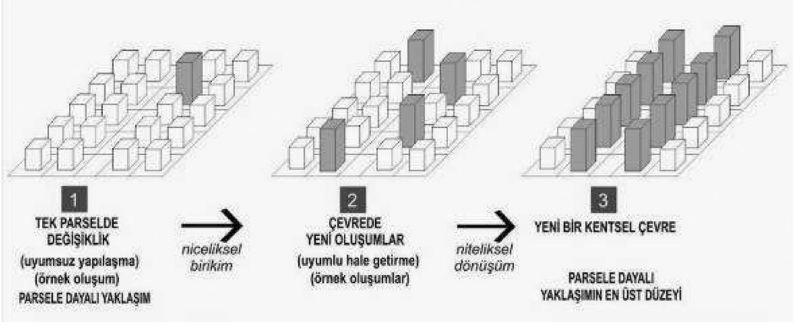


Şekil 12: 1986 yılında yürürlüğe giren Mersin Kent Merkezi Revizyon İmar Planı'nda ana yollar boyunca yapı yükseklikleri yedi kata çıkarılırken, bazı bölgelerde yapılaşma, imar yönetmeliği hükümlerine bırakılmıştır (Kaynak: Mersin Büyükşehir Belediyesi Planlama Arşivi).

oluşum diğerleri için örnek oluşturmakta, yeni değişikliklerin yolu açılmaktadır (Şekil 13). Yapı yüksekliklerinin arttığı bu tür değişiklikler, özellikle 1985 sonrasında Mersin Tarihi Kent Merkezi'nde yoğunlaşmıştır.

Burada aktör olarak arsa sahibi, müteahhit, plancı ve mimar bulunmaktadır. bu aktörlere plan değişikliklerini onaylayan yetkili kurumları da dahil etmek mümkündür. Bu aktörlerden biri olmazsa böyle bir dönüşümün gerçekleşmesi olanaklı değildir. Dolayısıyla, mimarların ve plancıların da içinde olduğu mikro-ittifaklar oluşmaya başlıyor. Bu kapsamda, ilgili meslekler olarak plancıların ve mimarların mesleki uygulamalarını ve karşılıklı ilişkilerini düşünmeleri ve sorgulamaları gerekiyor.

Mikro-ittifaklarla, parsel düzeyinde başlayan ve tüm yol boyunca devam eden bu tür dönüşümler, en somut biçimiyle Mersin Tarihi Kent Merkezi'nde yer alan Hastane Caddesi ve Cengiz Topel Caddesi'nde görülmektedir. Cengiz Topel Caddesi, Jansen planından günümüze kadar uzanan caddelerden biri. Jansen planında bu cadde yaya yolu olarak tasarlanmış olmasına rağmen, bugün kent merkezinin önemli taşıt yollarından bir tanesi. Cengiz Topel Caddesi, aynı zamanda kent merkezinde önemli yollardan biri olması ve İller Bankası Planı koşullarının halen günümüzde de geçerli olduğu yerlerden olması nedeniyle de önem kazanmaktadır. Bu anlamda, geçmişten günümüze kadar yaşanan değişimler sonucunda özellikle Cengiz Topel Caddesi'ne cepheli parsellerin gelişme biçimi açık bir şekilde görülmektedir (Şekil 14).



Şekil 13: Kentsel Biçim Üzerinde Dönüşüme Neden Olan Plan Değişiklikleri (Kaynak: Ünlü, 2006).



Şekil 14: Cengiz Topel Caddesi boyunca parsellerde geçmişten günümüze gerçekleşen yapılaşma

Cengiz Topel Caddesi özelinde gerçekleşen bu gelişimin Mersin Tarihi Kent Merkezi'nde özellikle 1980'li yıllardan sonra yoğunlaştığı görülmektedir. Jansen Planı ile birlikte başlayan planlı dönem boyunca, alana yönelik plan kararı geliştirilmemiş, alanın çoğunlukla yönetmelik hükümleri doğrultusunda gelişmesi amaçlanmıştır. Bunun sonucunda, kentsel mekana yapılan parçacıl müdahaleler Mersin Tarihi Kent Merkezi'ni uyumsuz yapılardan oluşan bir yapı yığını haline getirmiştir (Şekil 15). Bu yığın içinde kentin Akdenizlilik kimliğini ön plana çıkaracak tekil yapılar kaybolmaya başlamıştır.



Şekil 15: Yaklaşık iki yüzyıllık bir süreç sonunda Akdenizli bir liman kentinden yapı yığınına dönüşen Mersin Kent Merkezi.

3. Sonuç Yerine: Bütüncül Bir Strateji Gereksinimi

Özellikle tüm planlı dönem boyunca Mersin Tarihi Kent Merkezi'ne karşı geliştirilen edilgen tutum, parçacıl müdahalelerin gelişmesine ve kent kimliğinin olumsuz etkilenmesine neden olmuştur. Mersin Tarihi Kent Merkezi özelinde değerlendirildiğinde planlı dönem boyunca alana yönelik herhangi bir plan kararı üretmediği görülmektedir. Mersin Tarihi Kent Merkezi olarak adlandırılan bölgede plan, çoğunlukla mevcut yapılaşmayı korumuş, bölge plan tekniği olarak "meskun alan" olarak gösterilmiştir.Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin plan dışı etkinliklerle gelişmesi sonucunu beraberinde getirmiştir. Gümrük Meydanı ve Platform'da (günümüzdeki Atatürk Parkı) gerçekleşen müdahaleler bunun en somut ifadeleri olurken, Mersin Tarihi Kent Merkezi'nde pek çok önemli yapı parsel ölçeğindeki yönetmelik hükümleri doğrultusunda gelişmiştir. Böylece alanda plan kararlarıyla ve yönetmelik hükümleriyle gelişen bir ikili durum ortaya çıkmıştır. Özellikle kent merkezinde gerçekleşen yüksek yoğunluklar, bir yandan kentsel mekânın niteliğini düşürürken diğer yandan yolların yeterince geniş olmaması ve seçenek geliştirilememesi ulaşım sorunlarına yol açmıştır.

Mersin kentini bugünlere taşıyan dönüşüm, temel olarak 1960'ların sonunda ve 1970'lerin başında Mersin Tarihi Kent Merkezi'ndeki müdahaleler ile hız kazanmıştır ve bu dönemde kentin kimliğinde bir kırılma yaşanmıştır. Hızlı nüfus artışı bir yandan sosyal dokuyu etkilerken, diğer yandan kentin fiziksel gelişmesini üçüncü boyuta taşımış, böylece kent geneline yayılmış iki katlı ve geniş bahçeler içindeki yapılaşma yerini çok katlı yapılaşma sürecine bırakmıştır.

1960'lı yılların sonu ve 1970'li yılların başında başlayan bu eğilim, kentin genelini etkilemiş ve Türkiye'nin diğer kentlerinde sıklıkla karşılaşılan yapılaşma ve dönüşüm biçimi Mersin'de de kendini göstermeye başlamıştır. Bu dönüşüm, kenti bir bütün olarak ele almaktan çok onu parsellerin bir araya gelmesinden oluşan bir varlık olarak algılamaktadır ve temelde parsel sınırları içinde kalmaktadır. Bu dönüşümde, kente kazandırılacak değer değil, kişiye aktarılacak gelir esas alınmıştır. Aslında bu gelir de kentin tümünün oluşturduğu artı değerden kaynaklanmaktadır. Ancak bu süreçte kişiler, mülk sahibi olmaları nedeniyle bu değerleri kişisel olarak kendilerine aktarabilmiştir.

Bu gelişim sürecinde kentsel mekanda mikro-ittifaklar oluşmaktadır. İttifakı oluşturan taraflar, arsa sahibi, müteahhitler, meslek adamları ve ilgili kurumlardır. Arsa sahibi, bu süreçte doğal olarak yer alırken kendi çıkarlarını maksimize etmeye çalışmaktadır. Aynı şekilde müteahhit de arsa sahibiyle yapacağı anlaşma aracılığıyla kendi yararını en fazlaya çıkarmak istemektedir. Mimar, şehir plancısı, inşaat mühendisi, peyzaj mimarı ve diğer mesleklerden temsilciler ise bu süreçte proje/plan desteği sağlayarak yer almaktadır. İlgili kurumlar, örneğin belediyeler ise planları veya projeleri onaylayarak parsellerde yapılaşmanın gerçekleşmesini sağlamaktadır.

Bugüne gelindiğinde kentte, parsellerde tek tek dönüşüm gerçekleştirmiş, bütüncül bir dönüşüm politikası oluşturulamamış ve kent bir yapı yığını haline gelmiştir. Bu gelişme içinde dikkat çeken önemli noktalardan biri de Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin bu yapılaşma içinde sıkışmış bir şekilde kalması, yapılaşma baskısını sürekli üzerinde hissetmesi ve tüm bunların sonucunda tek tek parsellerle kentin tarihi merkezinden ve kimliğinden parçaların koparılmasıdır.

-Ne Yapmalı?

Özellikle Mersin Tarihi Kent Merkezi'nde yaşanan sorunlar, bölgenin tarihi kimliğinin ve karakterinin zayıflamasına neden olmaktadır. Bununla birlikte, tarihi merkez bütüncül olarak ele alınmadığından ve bu alana yönelik yenilikçi stratejiler geliştirilmediğinden doku içinde kalan tekil yapıların değeri hak ettikleri gibi ortaya çıkamamakta ve doku içinde kaybolmaktadır. Hatta, bazı yapıların yıkılmaya terk edildiği gözlenmektedir.

Mersin Tarihi Kent Merkezi'ndeki sorunları temel olarak üç başlık altında toplamak olanaklıdır. Ekonomik problemler kendini, alandaki ticari etkinlerde canlılığın ve çeşitliliğin yitirilmesi olarak göstermekte, fiziksel problemler, kentsel mekanın çöküntüleşmeye başlamasıyla görünür hale gelmekte ve sosyal problemler, bu alanlarda yaşayanların toplumdan zamanla dışlanmasıyla kendini göstermektedir.

Bu problemlere bir çözüm üretmek Mersin Tarihi Kent Merkezi'ni bir bütün olarak ele alan yenilikçi stratejilerin üretilmesi ile olanaklı olacaktır. Bu stratejilerin üretilmesi sürecinde, toplumun tüm kesimlerinin yer almasının sağlanması, bunun örgütlü bir şekilde sivil toplum kuruluşları, meslek odaları vb. örgütler aracılığıyla gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır. Diğer bir deyişle, geliştirilecek stratejilerin kentlilerin tümü ve özellikle söz konusu alanın kullanıcıları tarafından benimsenmesini sağlamak, birlikte üretimin gerçekleştirileceği örnek bir model geliştirmek öncellikli olmalıdır. Burada söz edilen teknik anlamda bir katılımdan fazlasıdır ve proje demokrasisi olarak adlandırılacak bir sürece işaret etmektedir.

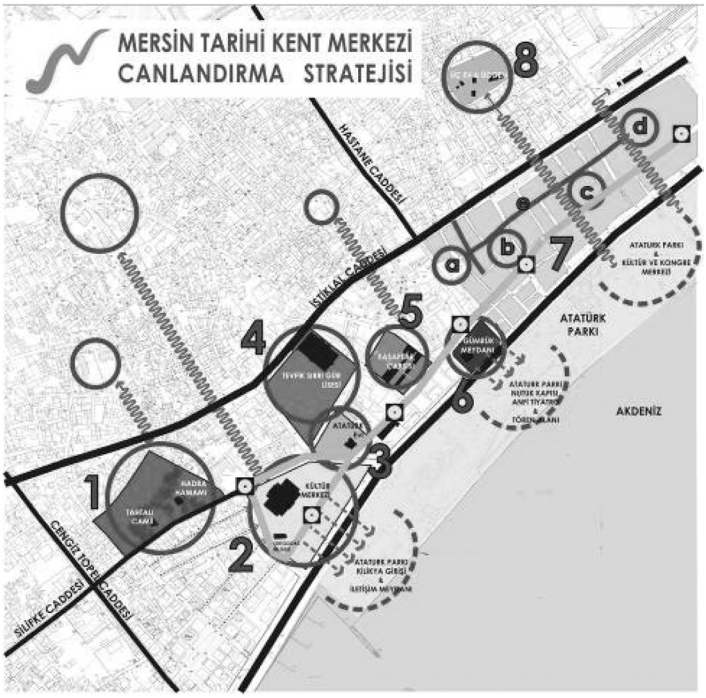
Katılımcılığın temel alınacağı bu süreçte, oluşturulacak stratejilerin genel hedefleri,

- Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin değerinin toplumun tüm kesimleri tarafından benimsenmesini sağlamak,
- Bu kapsamda Mersin Tarihi Kent Merkezi'ndeki tarihi ve kültürel miras ile ilgili farkındalık çalışmalarının yapılmasını sağlamak,
- Bu yönde örnek oluşturacak, kültürel ve tarihi miras yönetimi modelini oluşturmak ve
- Mersin Tarihi Kent Merkezi'ndeki ticari etkinliğin artırılmasını sağlamak ve alanı bölge içinde kültürel turizm odaklarından biri haline getirmek

olmalıdır.

Bu genel hedeflere ulaşmak için özel hedefler ise,

- Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin kendine özgü tarihsel kimliğinin ve karakterinin canlandırılması,
- Alan içinde dağınık bir şekilde yer alan kültürel ve tarihsel değerlerin bütüncül bir yaklaşımla bir arada değerlendirilmesi ve birlikte işlemesini sağlayacak, aralarında bağlantılar oluşturacak ilişkili bir strateji oluşturmak,



Şekil 16: Mersin Tarihi Kent Merkezi'ndeki yapılaşma bütüncül ilkeler ve stratejilerle yönlendirilmesini sağlayacak çerçeve şema.

- Alanın canlandırılması ve kimliğinin ortaya çıkarılması için çok boyutlu tasarım ilkelerinin oluşturulması,

- Kentsel mekanın niteliğini artıracak, kent merkezine canlılık ve okunurluk sağlayacak tasarımların geliştirilmesi.

biçiminde tanımlanabilmektedir (Şekil 16).

Mersin Tarihi Kent Merkezi'nin özellikle planlı dönemle birlikte zedelenmiş olan kimliğinin yeniden kazanılması ancak bütüncül ve katılımcı bir yaklaşımla olanaklı olacaktır. Bu doğrultuda geliştirilecek stratejilerde üniversitelerin, yerel yönetimlerin ve sivil toplumun etkin bir şekilde yer alması bölgenin yeniden canlanmasını ve kimliğine kavuşmasını sağlayacaktır.

Kaynaklar

AKÇURA, T. (1981); İmar Kurumu Konusunda Gözlemler, ODTÜ, Ankara

ALTABAN, Ö. (1985); "İmar Yasa Tasarısı Üzerine Görüşler", Mimarlık, 16-19.

ALTABAN, Ö. (1998); "Cumhuriyetin Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi" in Sey Y.(ed.),75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık,Tarih Vakfı, İstanbul.

BADEMLİ, R. (2002); "Plan uygulamaları" in MİMARLAR ODASI GENEL MERKEZİ (2002); İmar Hukukunda Toplum ve Mimarlık, Mimarlar Odası, İstanbul.

ÇEÇENER, H. B. (2002); İmar Hukuku ve Kentleşme Sürecindeki Olumsuzluklar, İstanbul, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, Özdil Basımevi.

DUYGULUER, F. (1989); İmar Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Mimarlığına ve Şehir Planlamasına Etkileri, TBMM, Ankara.

GÖK, T. (1981); "İmar Mevzuatının Değerlendirilmesi", İmar Planlamasi Yapım Ve Uygulama Süreçleri, Ş.P.O., Ankara.

GÜNAY B. (1985); "İmar Yasa Tasarısı Ve Planlama Eylemi", Mimarlık, Vol. 4, pp.16-19

GÜNAY B. (2006); "Şehircilik-Planlama-Tasarlama-Mimarlık-Peyzaj", Planlama 2006/4, TMMOB Şehir Plancıları Odası yayını.

ÖZBAY H., (1989), "İmar Yönetmelikleri ve Sorunlar", Mimarlık 89/5, 44-47.

SELVİ ÜNLÜ, T. (2007); 19. Yüzyılda Mersin'in Kentsel Gelişimi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin.

SELVİ ÜNLÜ, T. ve T. ÜNLÜ (2009); İstasyon'dan Fenere Mersin/Mersin from Railway Station to the Lighthouse, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Mersin Kitapları Serisi-1/Mersin Chamber of Commerce and Industry Mersin Books Series-1, Mersin.

TEKELİ, İ (2002); "Türkiye kent planlamasının yeniden kurumsallaşmasını düzenlerken düşünülmesi gerekenler üzerine", Planlama, 2002/1, pp. 4-11.

ÜNLÜ T. (2006); "Kentsel Mekânda Değişimin Yönetilmesi/Management of Change in the Urban

Built Environment", METU Journal of the Faculty of Architecture, 2006/2.

ÜNLÜ, T. (2007); "Mersin'in Mekansal Biçimlenme Süreci ve Planlama Deneyimleri", Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, cilt 22, sayı 3, 425-436.

ÜNLÜ, T. ve T. SELVİ ÜNLÜ (2009); "Commercial Development of Mersin at the beginning of twentieth century: Uray Street as the spine of commerce", Tarih İçinde Mersin Kolokyumu, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi, 16-17 Ekim 2008, Mersin.

ÜNLÜ, T. ve T. LEVENT (2005); Mersin'de Kentsel Mekanın Biçimlenmesinde Jansen Planı'nın Etkileri, Kolokyum: Tarih İçinde Mersin Kolokyum ve Sergisi, Mersin Üniversitesi, 22-24 Eylül 2005.

YENİŞEHİRLİOĞLU, F. (2004); "Mersin Evleri", Mersin, Sırtı Dağ Yüzü Deniz: Mersin (2004), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

KENT MERKEZLERİNDE TARİHİ TEKEL YAPILARININ YENİLEME SÜREÇLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: SAMSUN VE TRABZON ÖRNEKLERİ

Yrd. Doç. Dr. CENAP SANCAR, Dr. NİLGÜN KİPER

Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

1. Giriş

Bu çalışmayla ilk amaçlanan 1990 sonrasında ülke genelinde özellikle Kamu İktisadi Teşekküllerinin özelleştirilmesi, kentsel dönüşüm ve giderek bölgesel ölçekteki dönüşüm projeleriyle endüstriyel miras kapsamında olan alanların korunması sorununa yeniden dikkat çekmektir. Temel amaç ise "yeniden yapılanma" atmosferi içinde Tarihi Kent Merkezlerinin ve Kamusal Alanların Savunulması kapsamında şehir planlama başta olmak üzere konuyla ilgili meslek alanlarına düşen sorumluluğu sorgulamak ve nasıl bir savunma stratejisinin geliştirileceği konusunda tartışma zemini oluşturmaktır.

Kamu İktisadi Teşekküllerinin özelleştirilmesi sürecinde Özelleştirme Yüksek Kurulunun (ÖYK) 05.02.2002 tarih ve 2002/6 sayılı kararıyla Tekel'in özelleştirilmesine karar verilmiştir. Türkiye'nin pek çok ilinde işletmeleri bulunan Tekel'in özelleştirilmesi, kamuoyunun tepkilerine rağmen gerçekleştirilmiştir. Büyük ölçüde kent merkezleri içinde veya merkezin hemen çeperinde, dolayısıyla rant beklentisinin yüksek olduğu alanda kalan, öte yandan kent, toplumsal ve sanayi tarihi açısından değer taşıyan, toplumsal bellekte önemli bir yere sahip ve kamusal kullanımlar açısından yüksek potansiyeli olan Tekel'e ait depo, fabrika, işletme yapıları atıl duruma düşmüş, bu yapıların ve parsellerin nasıl bir kentsel işlev üstleneceği, kimlerin yararına kullanılacağı kent gündemini uzun süre meşgul etmiş ve etmeye devam etmektedir. Tekel'in yanı sıra Sümerbank fabrikaları, şeker fabrikaları, demir-çelik fabrikaları, Devlet Demiryolları Tesisleri gibi özellikle büyük ölçekli endüstri mirası alanlarının korunması bu dönemin önemli bir planlama sorunu olarak ülke gündeminde yer alacaktır.

Karadeniz Bölgesi kentlerinden Samsun, Bafra, Trabzon, Akçaabat ve Arsin'de merkez alanlarında yer alan eski Tekel yapılarının, ÖYK tarafından belediyelere devredilmiştir. Bu çalışmada tarihsel değerleri, kent merkezi içindeki konumları ve endüstri mirasının korunması problemi

içinde değerlendirilebilecek örnekler olması sebebiyle Trabzon Eski Tekel Binası ile Samsun Eski Tekel Sigara Fabrikası Binası ve alanları incelemeye alınmaktadır. Tekel'e ait alanların kent içindeki konumları ve yapısal nitelikleri belirtildikten sonra bu alanların belediyeler devri sonrası süreçte sorgulanan konular şunlardır:

- Alanların yeni işlev kararının nasıl üretildiği, karar sürecinde nelerin dikkate alınıp, nelerin göz ardı edildiği,
- Kültürel ve tarihi miras kapsamında olan bu yapı ve alanların yeni işlev kararları doğrultusunda projelendirilmesi, yapısal müdahale kararları ve restorasyonunun nasıl gerçekleşmekte olduğu.

Bu süreçte Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulları, Belediyeler, ÖYK, Şehir Plancıları ve Mimarlar Odası ve kamuoyunun tutumları değerlendirilmektedir. Koruma Kurulu kararları, imar planı kararları, projelendirme sürecine dair veriler, basında yer alan haber metinleri kaynaklık etmektedir.[1]

2. Samsun Ve Trabzon'da Tekel'e Ait Yapı Ve Alanların Belediyelere Devrinden Sonra Geçirdikleri Süreç:

Samsun Tekel Sigara Fabrikası ve Tekel Depolarının kentin merkezi iş alanında, özellikle ticari fonksiyonların yoğunlaştığı Mecidiye ve Gazi Caddesi gibi iki ticari aksın kesiştiği noktada yer almaktadırlar. Fabrika alanının doğu cephesiyse 19 Mayıs Bulvarıyla sınırlanmaktadır. Bu mekânla bütünleşen Valilik, Adliye, Emniyet Müdürlüğü gibi yönetim birimleri de tarihi merkezde



Şekil 1. Samsun Eski Tekel Yerleşkesinin kent içindeki konumu. (Google Earth, 13 Ekim 2007)

[1] Trabzon yerel gazetelerinden Karadeniz'de yer alan haber metinleri için, kendi araştırması kapsamında oluşturduğu arşivini bizimle paylaşan Ar. Gör. Zeynep Yılmaz Bayram'a çok teşekkür ederiz.

yer almaktadır. Kentin / kentlinin nefes alacağı Cumhuriyet Meydanı ile bütünleşebilecek bir konumu olan Samsun Tekel Sigara Fabrikası ve kuzeyinde bulunan açık alanın kente kimlik katacak birçok mekânın bütünleşmesini sağlayacak bir konumu bulunmaktadır.

Tütün işletme, fabrika ve depo binalarını içeren Samsun Tekel Yerleşkesi 9321 m^2'lik bir alan üzerindedir. Yerleşke içinde üretim, idari ve depo işlevlerini üstlenmiş beş tarihi yapıdan ilki 1887 yılında Fransız Reji İdaresi tarafından inşa edilmiştir. Yapı, Istanbul Cibali ve Izmir Tekel Fabrikalarıyla birlikte, 1880'li yıllarda Osmanlı coğrafyasında inşa edilen üç sigara fabrikasından biridir. Ekonomik ve toplumsal tarih açısından sahip olduğu tartışılmaz konum yanında, döneminin endüstri binası yapım teknolojisinin ender örneklerinden biri olması, yapının Türkiye endüstri mirası içindeki önemini arttırmaktadır (Miyar, 2007; Özen ve Sert, 2006).

Trabzon kenti, birçok Doğu Karadeniz kentinde görülen, 1960 yıllarda kıyıdan geçirilen devlet karayoluna bağlı lineer gelişen kent makro-formuna rağmen, merkez işlevleri geleneksel kent merkezi etrafında genişleyerek ve kompakt yapısını korumuştur. Tek merkezli oluşumun getirdiği işlevsel yoğunlaşma özellikle ulaşım altyapısı açısından problem yaratmaktadır. Kentte yeni alt merkezler oluşturularak, ana merkez üzerindeki baskının azaltılması hedeflenmektedir. 2002 tarihli Revizyon İmar Planıyla Trabzon Eski Tekel Alanı çevresi, merkezin yükünü hafifletme amacıyla "ticaret" kullanımına açılmış, Tekel Alanı ise Özel Planlama Alanı olarak belirlenmiştir. Özellikle Eski Tekel Alanı hareket noktası kabul edilerek kentin bu bölgesini çekici hale getirmek, böylelikle "kentin ikinci merkezini oluşturma" daha doğru bir ifadeyle merkez alanın batı aksı doğrultusunda gelişmesi istenmektedir. Alanın yakın çevresinde gerçekleştirilmekte olan Zağnos ve Tabakhane Vadileri Kentsel Dönüşüm Projeleri ile Valiliğin konumunun da merkezin bu yönde gelişimine katkı sağlayacağı, düşünülen bu gelişmeyle birlikte Orta ve Aşağı Hisar Bölgelerinin canlanması da beklenmektedir.



Sekil 2. Samsun Eski Tekel Sigara Fabrikasının Cumhuriyet Meydanından görünüşü. Fabrikanın kuzeyindeki açık alan bugün oto park olarak kullanılmaktadır. (Foto: Ö. İskender Tuluk Mart 2009)

Kent içinde böylesi bir rol atfedilen Tekel Alanı Trabzon tarihi surlarının batısında yer almakta, güneyinde Atapark ve Hatuniye Camisi bulunmaktadır. Yaklaşık 1,3 ha'lık alan üzerinde yer alan Tekel yapı grubunun ilk nüvesi 1948-1951 yılları arasında inşa edilmiş, II. Ulusal Mimarlık Akımı özellikleri taşıyan bir yapıdır. Alanın kuzey bölümünde yer alan yapılar ise 1960'larda inşa edilmiştir. 2, 3 ve 5 katlı yapıların bulunduğu alanda idari ve teknik hizmet birimleri, tütün



Şekil 3. 2006 Yılı Koruma Amaçlı İmar Planı Değişikliğinden sonra Özel Proje Alanı (ÖPA I ve ÖPA II) olarak tanımlanan Eski Tekel Alanının doğusunda Trabzon Surları, güneyinde Atapark yer almaktadır. Surların doğusunda Zağnos Vadisi Kentsel Dönüşüm Alanı görülmektedir.



Şekil 4. Trabzon Tekel Yapı Grubunun 1960'lı yıllarda inşa edilen bölümünün Trabzon Surları yönünden görünüşü (2006)

işleme ve depo bölümleri, lojman ve kreş bulunmaktaydı. (Özen ve Sert, 2006) Avlulu bir düzen içinde inşa edilen yapı grubu, bir endüstri kompleksi olmakla birlikte plan şeması, yapı yüksekliği ve cephe özellikleriyle kentin tarihi dokusuyla uyum içindeydi. Yapıların tamamı 1998 yılında Trabzon Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiş, alan aynı yıl Hisar Bölgesi Kentsel Sit Alanı içine dahil edilmiştir.

Yukarıda kent içindeki konumları ve mimari özellikleri kısaca belirtilen her iki Tekel yapı grubunun ÖYK tarafından belediyelere devredilmelerinden sonra, yenilenme sürecine ilişkin aşamalar Tablo 1 ve 2'de özetlenmiştir. Devamında yapı ve alanların yeniden işlevlen-dirilmesi, projelendirme aşaması ve korunmalarına ilişkin yaşanan sorunlar detaylı olarak ele alınmaktadır.

Tablo 1. Samsun Tekel İşletmesi ve Sigara Fabrikasına İlişkin Gelişen Sürecin Aşamaları

1997	Kurumun fabrikayı şehir dışına taşıma kararıyla, Samsun Sigara Fabrikası tasfiye edilmiştir.
25 Şubat 2005	Yürürlüğe konulmuş olan 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planında, Tescilli olan Tekel Eski Samsun Sigara Fabrika binası ile Eski Tütün Depoları "Turizm, Kültür ve Ticaret Merkezi" olarak belirlenmiştir. Fabrika Binasının kuzeyinde bulunan 205 ada, 2, 10, 7, 8, 12 nolu parseller ise "park" ve "yer altı otoparkı" olarak işlevlendirilmiştir.
26 Mayıs 2006	Samsun Tekel Sigara Fabrikası ve Tütün Depolarının üzerinde bulunduğu parseller ÖYK kararıyla Samsun Büyükşehir Belediyesine devredilmiştir (2006/40 sayılı karar)
16 Ekim 2006	Alan Belediye'nin başvurusu üzerine Bakanlar Kurulunun 2006/11265 sayılı kararıyla "Yenileme Alanı" olarak ilan edilmiştir.
2007	Büyükşehir Belediyesi alanın "çağdaş bir ticaret merkezine dönüşümünü" sağlayacak projenin üretilmesi için girişimlerde bulunmuştur.
Ekim 2007	1/1000 ölçekli Koruma İmar Planında belediyesince değişiklik önerisiyle, tescilli binalar dışında kalan alanın "park ve yeraltı otoparkı" işlevi kaldırılarak, alanın işlevi "Turizm, Kültür ve Ticaret Merkezi" olarak belirlenmiş ve Tescilli yapıların kuzey cephesi yönünde kütle önerisi getirilmiştir.
18 Ekim 2007	Koruma İmar Planında yapılan değişiklik önerisi Samsun Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu tarafından onaylanmıştır.
15 Şubat 2008	Koruma Planı değişiklik kararı Samsun Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanmış ve askıya çıkarılmıştır.
10 Mart 2008	Mimarlar Odası Samsun Şubesi, yapılan plan değişikliğin kamu yararına aykırı olduğu gerekçesi ile iptalini istenmiştir.
12 Ağustos 2008	ÖYK kararıyla, aynı kurulun 26.05.2006 tarih ve 2006/40 sayılı kararında belirtilen ve Tescilli Fabrika binasının kuzeyinde boşaltılan alan için konulan "…Şehir imar planında park ve otopark hizmetlerinde kullanılması" yönündeki şerh kaldırılarak "Yer altı otoparkı, Turizm Kültür ve Ticaret Merkezi olarak kullanılması" şeklinde tashih edilmesi uygun görülmüştür. Böylece getirilen plan değişikliği ile ÖYK Kurul kararı arasındaki çelişkili durum ortadan kaldırılmıştır. (2008/52 sayılı karar)
2009	Mimarlar Odası Samsun Şubesi'nin Samsun Büyükşehir Belediyesine karşı açtığı dava, söz konusu Koruma İmar Planı Değişikliğinin iptaliyle sonuçlanmıştır.
Bugün	Eski Tekel Sigara Fabrikasının yeni işlevi henüz kesinleşmemiştir.

Tablo 2. Trabzon Eski Tekel Yapı Grubu ve Alanına İlişkin Gelişen Sürecin Aşamaları

23 Mart 1998	"Trabzon Tekel Yaprak Tütün İşlemeleri Merkez Müdürlüğü Binasının II. Ulusal Mimarlık Akımını yansıtan, kamu kullanımındaki nadir sanayi yapılardan biri olması ve Gülbaharhatun Mahallesindeki Osmanlı dokusuyla uyum sağlaması nedenleriyle […] tescillenmesine karar verildi." (3065 sayılı karar)
19 Ekim 1998	Tekel binasının da içinde bulunduğu alan TKTVKBK tarafından Kentsel Sit Alanı içine dahil edildi. (3265 sayılı karar)
13 Mayıs 2003	Tekel binasının üzerinde bulunduğu parsel ÖYK kararı ile Trabzon belediye Başkanlığına devredildi. (2003/32 sayılı karar)
Mayıs 2004	Eski Tekel Binasının yeni işlevi halk oylaması ile belirlenmesine karar verildi. (Karadeniz, 29 mayıs 2004)
29 Temmuz 2004	Tekel, binasını boşalttı. (Karadeniz, 30 Temmuz 2004)
5 Ekim 2004	Tekel binası ve üzerinde yer aldığı parsel Trabzon Belediyesi mülkiyetine kaydedildi.
Şubat 2005	Eski Tekel Binasının yeni işlevini belirlemeye yönelik yapılan anket çalışması sonuçlandı. 9051 kişinin katıldığı anketin sonuçlarına göre katılımcıların %67'si alanda belediye hizmet binası, alış veriş merkezi ve sosyal ve kültürel tesis kullanımlarının olması yönünde görüş belirtmişlerdir. (Karadeniz, 8 Şubat 2005)
05 Mayıs 2006	Tekel Binasının doğusunda, surla yapı arasında geçen yol hattında, taşıt akışının kesintisiz devam etmesi beklentisi ile tünel geçit önerisini içeren plan değişikliği kararı alınmış, plan değişikliği önerisi 22.05.2006 tarihinde TTVKBK'na gönderilmiştir.
2006	Trabzon Belediyesi tarafından "eski Tekel bina kompleksinin yeniden düzenlenerek kente kazandırılması amacıyla" ulusal ölçekli mimari proje yarışması açıldı.
13 Ağustos 2006	Trabzon Eski Tekel Binası Yeniden Canlandırma Mimari Proje Yarışması sonuçlandı.
5 Eylül 2006	Trabzon Belediye Meclisi "Eski Tekel bina kompleksinin yeniden düzenlenerek kente kazandırılması amacıyla yapılan yarışmada jüri tarafından birincilik ve ikincilik ödülüne değer görülen çevre, insan, trafik, sahil yolunun Erdoğdu - Soğuksu bağlantısı için yolların genişletilmesi ve daha çok yeşil alan ihtiyaçları da dikkate alınarak Trabzon Tabiat Varlıklarına gönderilmek üzere öneri karar" alınmıştır. (322 sayılı karar)
2 Kasım 2006	TKTVKBK Trabzon Belediyesinin Tekel yapı kompleksi ve parseline ilişkin önerileri gözden geçirilerek 1948 tarihli yapının II. Ulusal Mimari akımı yansıtan nadir sanayi yapılarından olması nedeniyle tescil kaydının devamına, 1965'de yapılmış olan yapının ise "sonradan eklenen bölüm olması, özgün yapının karakterini yansıtmaması nedeniyle" tescil kaydının düşürülmesine karar verilmiştir ve Belediye tarafından önerilen Koruma Amaçlı İmar Planı Koruma Kurulu tarafından onaylanmıştır (883 sayılı karar)
5 Aralık 2006	Plan kararına göre Eski Tekel Kompleksinin bulunduğu arazi ÖPA I ve ÖPA II olmak üzere ikiye bölünmüş, ÖPA I Tescilli yapının bulunduğu parsel olup plan notunda "mevcut tescilli yapı korunacaktır" hükmü yer almaktadır. ÖPA II ile ifade edilen alanda ise 1965 yılı yapılarının yıkılıp, yerine yapılacak yeni yapının aynı yükseklikte ve inşaat alanında olması hükmü getirilen, Koruma Amaçlı İmar Planı değişikliği Belediye Meclisinde onaylanarak yürürlüğe konulmuştur. (465 sayılı karar)
22 Şubat 2007	Trabzon Belediyesinin 2 Şubat 2007 tarihli meclis kararınca kabul edilen Kalekapı-Atapark alt geçidi ve Suat Oyman Parkı etrafında yapılacak kavşak yolu bağlantısını içeren Koruma Amaçlı İmar Planı tadilatı TKTVKBK tarafından onaylanmıştır. (1016 sayılı karar)
23 Şubat 2007	Trabzon Belediyesinin Tekel yapı kompleksi içinde, daha önce tescil kaydı kaldırılan yapıların yıkılması yönündeki isteği, tescilsiz yapının "alandaki tescilli taşınmaza zarar vermemesi için gerekli önlemlerin alınarak" yıkılabileceğine ilişkin onay TKTVKBK tarafından verilmiştir. (1037 sayılı karar)

1 Nisan 2007	Tekel Binasının yıkılmaya başlandığına dair haber. (Yeni Şafak, 1 Nisan 2007)
2 Kasım 2007	TKTVKBK tarafından Trabzon Belediyesi tarafından, İnşaat Mühendisleri Odasının hazırladığı teknik rapora da dayanılarak Tekel kompleksi içinde 1948 tarihli ve tescilli olan eski Tekel İdari Binasının "mail-i inhidam durumunda olduğu" gerekçesi ile yıkılmasına ve aslına uygun yeniden yapılabileceğine karar verilmiştir. (1370 sayılı karar)
22 Nisan 2008	Eski Tekel Alışveriş Merkezi ve Belediye Hizmet Binası inşası işi ihaleye çıkarıldı. (Haber 61, 22 Nisan 2008)
Bugün	İnşaat devam etmektedir.

2.1. Eski Tekel Yapı ve Alanlarının Yeniden İşlevlendirilmesi:

Korunacak yapının yeniden işlevlendirilmesi, o yapının kent yaşamına dahil edilerek daha etkin korunması anlamına gelmekte, kimi durumlarda "yeniden işlevlendirmede yapıların neyi temsil ettikleri, kime hizmet ettiklerinden daha önemli" olduğu belirtilmektedir. Mine Cengizkan (2006) "endüstri mekânlarının aurasının farkında olarak tasarlamak, yeniden-programlama ve yeniden-mimari aşamalarında önemli ölçütlerden birini oluşturur" diyerek yapının ilk kuruluş nedeni, özellikleri ve ruhuna uygun olarak işlevlendirilmesi gerektiğine dikkat çekmektedir. Özellikle üretim yapılarını kastederek son noktada şunları söylemektedir:

> *"Alışıldık programlarla ya da alışıldık dönüşüm projeleriyle yapılan yeniden işlevlendirmeler, genellikle üretim mekânlarının ayrıksı doğasını gereğinden fazla evcilleştirilmesine yol açar. […] Bu mekânları mekanik süreçler yerine, insan aktivitelerini barındırmak üzere dönüştürmek bir çeşit 'yerinden etme' sürecidir."*

Endüstri arkeolojisi alanında yeni işlevin belirlenmesi konusunda akademik düzeydeki tartışmalar bu noktadayken, ülkemizdeki uygulamalara bakıldığında görevine son verilmiş yapılara yüklenecek yeni işlevin kararında yapının ruhu, geçmişi, kente kattığı kimlik, kent kültürüne kazandıracakları gibi konular değil de üretilecek kentsel rant belirleyici olmaktadır. Alkan'ın (2006) da dikkat çektiği gibi, Ankara Havagazı Fabrikası, Karaköy Liman Bölgesi, Haydarpaşa Garı gibi alanlar uluslararası aktörlerin içinde yer aldığı dönüşüm projelerine konu olmaktadır. Bu projelerin motivasyonunu, pek çok alanda olduğu gibi, söz konusu alan ve yapılar üzerinden küresel sermayeden nasıl pay alınacağı hesabı belirlemektedir. Bu noktada kamu yararına dönük beklentilere tahammül edilememekte, ticaret, otel, iş merkezi gibi işletme getirisi yüksek işlevler dışındaki beklentiler gerçek dışı olarak görülmektedir.

Samsun ve Trabzon Eski Tekel yapılarında da işlevlendirme kararının üretilecek kentsel rant beklentisinin belirleyici olduğu görülmektedir. Samsun Sigara Fabrikası ve Tütün depolarının yeni işlevi, 2005 Yılı Uygulama İmar Planında 'Turizm, Kültür ve Ticaret Merkezi' olarak belirlenmiştir. Her şeyden önce, Türkiye'nin 19. yüzyıl sonunda üç önemli sigara fabrikasından biri olan, özgün mimari niteliklere sahip ve üstelik Samsun'un kent kimliğinde, tarihinde farklı anlamlar taşıyan bir yapı için bu derece esnek bir çok işlevlilik öngörülmesi, "Biz ekonomik getirisini de düşünüyoruz ama, kültüre de yer veriyoruz, üstelik kentin turizmine de katkı sağlanacaktır" mesajı verilerek kamuoyundan gelecek tepkilerin bertaraf edilmesi düşünülmüştür. ÖYK'nın 26 Mayıs 2006 tarihli, alanın Samsun Büyükşehir Belediyesine devrini içeren karar metninde "[…]

kent merkezinde bulunan tescilli binaların restore edilerek kültür ve iş merkezi olarak hizmete açılması […]" yönünde şerh konulmuştur. Sürecin bu şekilde gelişimiyle birlikte Samsun'daki yapıların işlevinin ne olması gerektiği konusu ne yerel ne de ulusal ölçekte hiç bir platformda gündeme gelmemiş, hiçbir itiraza konu olmamıştır. Nitekim Samsun Tekel Sigara Fabrikası ve Tütün Depoları Koruma, Dönüşüm ve Yeniden Kullanım Fikir Projesi'ni üreten mimarlık ofisi raporunda Belediyenin kendilerinden, alanın "çağdaş bir ticaret merkezi"ne dönüştürülmesi yönünde bir proje beklediğini belirtmektedir (Miyar, 2007, s.3). Giderek çok işlevin içindeki "kültür"ün bir tarafa bırakıldığı görülmektedir.

Trabzon'daki Tekel binasının yeni işlevinin ne olacağına yönelik tartışmalar ise Tekel'in özelleştirme kararı (2002) verilmeden ve yapı Tekel tarafından halen fiilen kullanılmaktayken başlamıştır. 1998 yılında dönemin Tekel'den sorumlu Devlet Bakanının, alanın alış-veriş merkezi olması yönünde görüş bildirmesi üzerine Belediye Başkanlığı da Tekel'in mülkiyetindeki arazinin Belediye'ye kazandırılması yönünde bir çaba içine girmiştir. Merkezi yönetim kanadından gelen görüşle birlikte, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası ile Belediye arasında Tekel'in mülkiyetinin kime devredileceği konusu kent gündemini uzun süre meşgul etmiştir. Tartışma 2003 yılında Trabzon Belediye'sinin Tekel'e ait araziyi satın alması ile sonuçlanmıştır. 1998'den bugüne kadar mülkiyeti, işlevi, projelendirilmesi konusu yereldeki siyasi organların probaganda malzemesi olmuş, tartışmalara zaman zaman merkez siyasi organlar da katılmıştır (Günebakış, 18 ve 29 Aralık 2008; 61 Haber, 9 Ocak 2009).

Mülkiyetinin Belediye'ye devrinden sonra, Trabzon Belediyesi eski Tekel kompleksinin yeni işlevinin belirlenirken uygun yolun "halka sormak" olduğuna karar vermiş ve bir anket çalışması yapılmıştır. Böylelikle katılımlı bir karar süreci gerçekleştirilmiş olacaktır. Ancak yapının üstlenebileceği kullanım seçenekleri üzerinde yeterince düşünülmeden ve kamuoyunda yeterince tartışılmadan gerçekleşen bu 'katılım' sürecinin ne derece sağlıklı olduğu tartışılır. Öte yandan konu, 1998'den Şubat 2005'e kadar geçen süre içinde, yapının 'belediye hizmet alanı mı, yoksa iş ve ticaret merkezi mi olsun?' sorularıyla kamuoyu gündeminde yer almıştır. Bir bakıma kolektif algı söz konusu iki kullanım seçeneğine odaklanmıştır. Nitekim yerel basında halka ve basın mensuplarına ait görüşlerin "Trabzon ekonomisine katkı sağlayacak" ranta dönük işlevlerden yana olduğu izlenimi yaratılmıştır. Anket sonuçlarına göre halkın %67'sinin alanın "belediye hizmet binası, alış veriş merkezi ve sosyal-kültürel tesislerin" yer alması gerektiği yönünde görüş bildirmiştir. Halk yine de diğer iki kulanım yanında sosyo-kültürel aktivitelerin de yer alması gerektiğini vurgulayarak duyarlılığını göstermiştir. Ancak Eski Tekel Binası Yeniden Canlandırma Mimari Proje Yarışması şartnamesinde projenin programı oluşturulurken halkın talep ettiği "sosyal ve kültürel tesisler"e ilişkin kullanımların unutulduğu görülmektedir. Bugün uygulanan projeye göre toplam 72 bin m^2'lik inşaat alanının %65'inin alışveriş merkezine ait olduğu bilinmektedir. İnşaatı üstlenen müteahhidin basında yer alan açıklamasında Trabzon'da "her türlü modern teknolojiye sahip bir alışveriş merkezinin eksikliği"ni vurgulamakta ve projenin "sadece kentin değil ülkenin de prestijli bir projesi" olacağını belirtmektedir.

Sonuç itibariyle 1998'de alan için merkezi hükümet kanadından gelen görüşün gerçekleştiği görülmektedir. Bugün tercih edilen işlev Trabzon'un Doğu Karadeniz Bölgesinin hizmet mer-

kezi olması yönündeki genel beklentinin bir yansımasıdır aslında. Gelinen son noktada alanın mülkiyeti de özelleştirilmiştir. Alışveriş merkezinin bulunduğu arsa müteahhit firmaya satılmış, bir anlamda inşaat işi "kat karşılığında" verilmiştir. Oysa Trabzon Belediyesi Meclisince daha önce (7 Haziran 2007) alınan karara göre "ihaleyi kazanan şirketin iş merkezini asgari 3, azami 30 yıl işlettikten sonra Belediyeye devretmesi" uygun görülmüştü.

Mimarlar Odası Trabzon Şubesi yeni işlevinin belirlenmesi sürecinde, mevcut yapının belediye hizmet binası ve kültür tesisleri olarak kullanılması yönünde görüş beyan etmiştir. Ancak ne Mimarlar Odası Şubesinin ne de Şehir Plancıları Odası Temsilciliğinin gerek alanın kamu yararı adına kullanılmasına ilişkin kamuoyunu bilgilendirme yönünde, gerekse süregelen uygulamalara muhalif olma yönünde etkin bir girişim içinde olmadıkları anlaşılmaktadır.

2.2. Projelendirme Süreci ve Yapıların Korunması Konusuna Yaklaşım:

Samsun Tekel Fabrikası, yukarıda da belirtilen özellikleriyle ülkenin kültürel mirası içinde önemli bir yere sahip bir yapıdır. Ancak önemine rağmen bir taraftan bakımsız bırakılarak köhnemesine göz yumulmakta, öte yandan alana ilişkin proje girişimlerinde ekonomik beklentilerin belirleyici olduğu gözlemlenmektedir. Alana yeni işlevin kazandırılması yönündeki ilk önemli adım, Büyükşehir Belediyesinin başvurusu üzerine, Bakanlar Kurulunun 16 Ekim 2006 tarihli kararıyla "Yenileme Alanı" olarak belirlenmiş olmasıdır. Bu karara müteakip aynı Belediye söz konusu alanın "çağdaş bir ticaret merkezine dönüşümünü" sağlayacak projenin üretilmesi işini Türkiye'nin önemli mimarlık ofislerinden birine vermiştir. Projeyi üstlenen mimarlık ofisi değişik üniversitelerde görev yapan ilgili uzmanlardan danışmanlık hizmeti alarak proje çalışmalarına başlamış, hazırlanan Ön Rapor Eylül 2007 tarihinde tamamlanmıştır. Hemen akabinde Fabrika Binasının kuzeyinde bulunan, Tekel'den devredilen ve üzerinde tescilli bina bulunmayan parsellerin üzerindeki "park ve yeraltı otoparkı" işlevi kaldırılarak, "Turizm, Kültür ve Ticaret Merkezi" olarak değiştirilmiş ve tescilli yapıların kuzey cephesi yönünde kütle önerisi getirilmiştir. Bu değişiklikte ÖYK'nun mülkiyetinin Belediyeye devri kararında konulan şerhi göz ardı edilmiştir. Önerilen yeni kütle yaklaşık olarak tescilli fabrika binası büyüklüğünde ve yüksekliğindedir. Değişiklik önerisi Samsun Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu tarafından kabul edilmiştir.

Söz konusu plan değişikliğine Mimarlar Odası Samsun Şubesi itiraz etmiş, itirazın reddi üzerine Samsun Büyükşehir Belediyesi'nin plan değişikliği kararının mevzuata ve kamu yararına aykırı olduğu gerekçesiyle İdari Mahkeme'ye dava açmıştır. Belediyenin alanda yeni bina önerisi için öne sürdüğü gerekçe, Fabrika binasının restorasyon inşaatı işinin, üstlenecek yatırımcı firma açısından kârlı hale getirmek için alandaki ticaret alanı büyüklüğünün arttırılması gerekliliğidir. Bir yatırımcı firma devreye girmeden Samsun Büyükşehir Belediyesi Tekel binalarının restorasyonunu gerçekleştirecek bütçeye sahip değildir.

Henüz dava sürerken yine Büyükşehir Belediyesinin başvurusu üzerine 12 Ağustos 2008 tarihinde ÖYK söz konusu plan değişikliği kararına ters düşen şerhi ortadan kaldırarak (2008/52 sayılı karar), merkezi ve yerel yönetim dayanışması sergilenmiştir.

Uzun süren dava süreci sonunda mahkeme kararı Mimarlar Odası görüşü lehine olmuş, plan değişikliği kararı iptal edilmiştir. Plan değişikliğine ilişkin vurgulanması gereken iki nokta vardır. Birincisi kamu kullanımına ayrılan kentsel açık alanın ortadan kaldırılmasıdır ki, oldukça yüksek yapı yoğunluğuna sahip Samsun Merkezi İş Alanının, kentin ihtiyacına cevap verecek nitelikte açık alana sahip olmadığı görülmektedir. Getirilen plan değişikliğinde Fabrika ve yeni kütle arasında kalan açık alanın "Turizm, Kültür ve Ticaret Merkezi"ne ait bir iç avlu niteliğine dönüştürülmekte ve özel işletmenin tasarrufuna, bir başka ifadeyle kontrolüne bırakılmaktadır. Plan paftasına bakıldığında büyüklük itibariyle açık alan kaybının çok fazla olmadığı yanılgısına düşülebilir, ancak alanın kamusal vasfı ortadan kaldırılmaktadır. İkinci önemli nokta ise öneri yapının gabari ve büyüklüğünün tescilli yapılarla yarışır ölçülerde olduğu, alandaki mekânsal algıyı değiştireceği, Samsun kentinin en önemli tarihi yapısının cephe görünümünün engellenecek olmasıdır. Özellikle tarihi kent merkezlerinde korunmaya alınan doku içinde yeni yapı yapılması dünyada ve ülkemizde görülen bir uygulamadır. Ancak burada koruma ve kullanma dengesi, eski yapının önerilen işlevlere cevap verebilir hale getirmek üzere zorunlu alt yapı ya da mekân gereksinimleri için ek ve/veya yeni yapılar önerilebilmektedir. Yeni ve ek yapıların –farklı restorasyon ve mimari anlayışları içinde– ancak her durumda boyutları, malzemesi, işlevi vb. özellikleriyle tarihi yapı ve dokuya karşı mesafeli ve saygılı olması beklenir. Burada ileri sürülen binanın restorasyonunun finansmanının sağlanması gerekçesiyle yatırımcı firmaya rant sağlamaya yönelik yeni bina önerilmesi problemli bir durumdur.

Tarihi yapının korunması konusunda Trabzon'da yaşanan deneyim ise "korumamayı adım adım gerçekleştirme süreci" olarak adlandırılabilir. Böylesi bir sürecin yaşanmasında gerek yerel yönetimin, gerekse kentlinin söz konusu yapıların korunması gerektiğine yeterince inanmaması, daha vahimi yapıların tescilli olması geliştirilecek proje için bir engel olarak görülmesidir. Yerel basında "Tekel'in Çivisi Bile Sökülemez" ve "Tekel Koruma Tekelinde" başlıklarıyla kaleme alınmış olan yazıda 1998 yılında alınan koruma kararının dönemin siyasi manevralarıyla gerçekleştirildiğine ilişkin yorumlar dahi yapılmış ve tescil kararı için "1998'deki belge herkesin elini kolunu bağlayacak" denmiştir (Karadeniz, 11 Şubat 2005).

Projenin gerçekleştirilmesinde görülen "engel"in kaldırılmasına yönelik ilk girişim 2006 yılı başında Trabzon Belediyesi tarafından "eski Tekel bina kompleksinin yeniden düzenlenerek kente kazandırılması amacıyla" ulusal ölçekli bir mimari proje yarışmasına açma aşamasında olmuştur. Bu tarihte Tekel yapı grubunun tamamı tescillidir. Ancak yarışma şartnamesinde 1960'lı yıllarda yapılan bölümün yıkılıp, yerine aynı büyüklük ve yükseklikte yeni bir yapı önerilmesi istenmektedir. Yarışma sonuçlanınca Belediye hazırladığı Koruma Planı Değişikliğine kazanan projeleri de ekleyerek Koruma Kurulundan onaylanmasını istemiştir. Söz konusu plan değişikliğine göre Eski Tekel Kompleksinin bulunduğu arazi ÖPA I ve ÖPA II olmak üzere ikiye bölünmüş, ÖPA I Tescilli yapının bulunduğu parsel olup plan notunda "mevcut tescilli yapı korunacaktır" hükmü yer almakta, ÖPA II ile ifade edilen alanda ise 1960 yılı yapılarının yıkılıp, yerine yapılacak yeni yapının aynı yükseklikte ve inşaat alanında olması hükmü getirilmektedir. Netice de ulusal ölçekte mimarlık camiasınca da bu yapıların kaldırılması uygun görülmüştür. Belediyenin talebini Trabzon Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu (TKTVKBK) da reddetmemiş; 1960'da

yapılmış olan yapının "sonradan eklenen bölüm olması, özgün yapının karakterini yansıtmaması nedeniyle" tescil kaydının düşürülmesine karar vermiş ve Koruma Amaçlı İmar Planı değişikliği onaylanmıştır (2 Kasım 2006, 883 sayılı karar). Yaklaşık dört ay sonra Belediyenin isteği üzerine, tescilsiz yapının "alandaki tescilli taşınmaza zarar vermemesi için gerekli önlemlerin alınarak" yıkılabileceği TKTVKBK tarafından karara bağlanmıştır (23 Şubat 2007 tarih ve 1037 sayılı karar). Böylece 'engeli kaldırma süreci'nin ikinci adımı da gerçekleşmiştir.

Yapının yıkılabileceğine dair izinden sonra, yıkma "işlemi hızlı bir şekilde" sürdürülmüş (Yeni Şafak, 1 Nisan 2007), ancak bu işlem sırasında "tescilli taşınmaza zarar vermemesi" uyarısının gerektirdiği hassasiyet gösterilmemiş ve 1948 tarihli yapı "hasar görmüştür". Bu kez TKTVKBK İnşaat Mühendisleri Odasının hazırladığı teknik rapora da dayanılarak 1948 tarihli ve tescilli olan eski Tekel İdari Binasının "ekonomik ömrünü tamamladığı ve mail-i inhidam durumunda[2] olduğu" gerekçesi ile yıkılmasına ve aslına uygun yeniden yapılabileceğine karar vermiştir (2 Kasım 2007 tarih, 1370 sayılı karar). Burada "ekonomik ömrünü tamamlamış" olmasının belirtilmesi dikkat çekicidir. Binanın yıkılması ile birlikte, hafriyat derinleştirilerek yeni bodrum kat da kazanılmış, böylelikle inşaat alanı da arttırılmıştır. Tescilli yapının sadece dış cephesi özgün haliyle inşa edilecek, iç bölümlerinde ise istenilen değişiklik yapılabilecektir. Sonuç itibariyle "engel" olabildiğince ortadan kaldırılmıştır.

Burada altı çizilmesi gereken konu, adım adım gerçekleştirilen her eyleme yasal dayanak kazandırılmış olmasıdır. Legalleştirme sürecinde, Samsun'da olduğu gibi, merkezi ve yerel yönetim dayanışması görülmekte, gerektiğinde bir kentin bir alanıyla ilgili olarak Bakanlar Kurulu düzeyinde karar çıkarılabilmektedir. Kimi kez de tescilli yapının yıkılması olayında olduğu gibi bir oldu-bitti durumu yaratılmaktadır. Hedeflenen sona ulaşmada proje yarışmaları açılmakta veya ülkenin önemli mimarlık ofislerinden proje talep edilmektedir. Böylelikle yerel yönetim hedeflediği yolda bir meslek camiasını yanında göstererek yapılan uygulamaların meşru olduğu imajı yaratılmaktadır.

Endüstriyel mirasa konu olan bu tür alanlar için talihsiz bir durum da, kent içinde geniş yer kaplayan bu alanların atıl hale gelmesiyle birlikte 'güvenlik sorunu' ortaya çıkmakta, kentin 'tehlikeli, negatif alanları' 'kararsız alanları'[3] olarak nitelendirilmeye başlamaktadır. Yeterli güvenlik tedbirlerinin alınmamasıyla da bir anlamda alana ilişkin bu yargının oluşmasına zemin hazırlandığı düşünülebilir. Bu tür bir niteleme yerel ve merkezi yönetimin temsilcilerinin biran önce bu alanların 'temizlenip' dönüştürülmesi yönündeki çabasına bir meşruiyet zemini oluşturmaktadır. Benzer kanının Samsun ve Trabzon'da da olduğu gözlenmektedir. Basında yer alan haberlere ve köşe yazılarına bakıldığında, hedefe ulaşma yolunda çıkan her tartışma veya prosedür, "zaman kaybı" veya "Trabzon'un önüne konulan engel" olarak gösterilmiştir (Taka, 20 Nisan 2008; Karadeniz 19 Ocak 2007). Alan kentin merkezinde biran önce "temizlenmesi" gereken bir yer olarak görülmektedir.

---

[2] mâil-i inhidâm: yıkılmaya yüz tutmuş. (Devellioğlu, 2000, s.573)

[3] Alkan, Fransızca'dan ödünç aldığı terrain vague kavramını 'kararsız alanlar' olarak Türkçe'ye çevirmiştir.

3. Tarihi Kent Çevrelerinin Ve Endüstriyel Mirasın Korunmasına Yönelik Savunma Hattının Oluşturulmasında Şehir Planlama Ve Diğer Meslek Alanlarına Düşen Sorumluklar

Neo-liberalleşme süreci içinde "yeniden yapılanma" girişimleriyle ülkede yönetsel, yasal, finansal alanların yeniden şekillendirilmekte yanı sıra kavramlar, söylemler, değer yargıları ve kentsel alanı belirleyen ilişkiler da alt-üst olmaktadır. Kimilerine göre değişim süreci, kimilerine göre ise yaratılan bu kaotik ve kayganlaşan ortam içinde ulusal ve evrensel ölçekte toplum adına savunulması kaçınılmaz değerlerin bundan sonra nasıl savunulacağı önemli bir soru olarak önümüzde durmaktadır. Savunma hattında; bir taraftan yeni stratejiler geliştirme ve uygulama yolunda çaba sarf ederken, bir taraftan da eski stratejilerin etkin kullanımı kaçınılmaz olmaktadır. Biz burada başta şehir planlama ve mimarlık meslek alanlarının elindeki araçlarla tarihi kent çevrelerinin ve endüstriyel mirasın korunması/savunulması sürecinde görevlerini yeniden gözden geçirmekte yarar görüyoruz.

Türkiye'de sağlıklı bir tarihi ve kültürel mirası koruma bilincinin oluşamamasının nedeni araştırılmalı ve bunun yöntemleri geliştirilmelidir. Toplumda bu bilincin yeterince içselleştirilmemiş olması, neo-liberalleşme dinamiği içinde koruma dayanaklarının direncini giderek zayıflatmaktadır. On bin yılın üstünde, zengin katmanlı mirasa sahip bir coğrafya üzerinde var olan bir ülkenin hem yönetim, hem de toplum kanadında böylesi bir bilinç eksikliği ciddiye alınması gereken bir problemdir. Son yıllarda ülkenin her sathında bilgi, belge ve bellek kaybı hızla artmaktadır. Dolayısıyla biran önce üniversitelerin ilgili bölümleri, koruma kurulları ve ilgili diğer kurumlar tarafından soyut ve somut kültürel mirasın sağlıklı envanterinin çıkarılması ve paylaşıma açık bilgi bankasının oluşturulması gereklidir.

Özellikle akademik çevrelerin yerel yönetimlerin proje danışmanlığı, görüş talebi gibi istekleri karşısında temkinli yaklaşmaları, eleştirel duruşlarını engelleyecek dayanışmalardan kaçınmaları gereklidir. Söz konusu niteliklere sahip alanlara ilişkin açılan yarışmalara katılıp katılmama konusunda daha dikkatli olunabilir. Gerektiğinde yarışmalara katılmak yerine, açılan yarışmalara karşı tavır geliştirilebilir. Karşı tavrın Şehir Plancıları ve Mimarlar Odası olarak eşgüdüm içinde ortaya konulması ise daha etkili olacaktır.

Neo-liberalleşme süreci içinde direncini kaybeden bir diğer önemli dayanak da, bugünkü piyasa ilişkileri içinde sermaye gruplarının kentsel (ve bölgesel) alandaki güçlerine rağmen korunabileceğine olan inançtır. Toplumun ve daha önemlisi savunma hattının önemli koordinatlarında yer alan meslek üyelerinin bu pesimist ruh hali, eleştirel duruşu ve muhalif toplumsal hareketleri zayıflatmakta ya da ortaya çıkmasını engellemektedir. Oysa bugün korunabilen yapılar, kentsel alanlar varsa bunun sebebi onların korunması adına her şeye rağmen iradeli bir duruş sergilenmiş olmasıdır. Sorumluluklarının bilincinde olan uzmanlar olmasaydı bugün Trabzon'da Maraş Caddesi gibi kentin en işlek caddesi üzerinde 1950'lerde inşa edilmiş olan Ziraat Bankası Binası yerinde olmayacaktı. Hem toplumsal, hem de meslek adamlarının dirayetini korumak yolunda, kaybedilenlerin hikâyesi kadar kazanılanların hikayelerini de gündeme getirmemizde yarar görünüyor.

Yukarda Trabzon ve Samsun örneklerinde olduğu gibi Koruma Kurulları ya oldu-bittiler karşısında çaresiz bırakılıyor, ya da tartışmaların karmaşası içinde korunacak eserlerin yararınaymış gibi gösterilen plan ve projeler, belediyelerin talepleri doğrultusunda kabul ediliyor. Kültürel mirasın korunmasında -her şeye rağmen- kilit konumda olan Koruma Kurullarında görev alan uzmanların karar aşamasında daha temkinli davranmaları, detaylı ve kapsamlı bir şekilde konuyu incelemeleri ve özellikle restorasyon sürecinde gerekli denetimlerin yapılması konusunda titiz davranmalıdırlar.

Bir başka savunma yolu da yargıya intikal etmiş konularda, bilirkişilik kurumunun etkin çalışmasıdır. Bilirkişilik üstlenen uzmanların olayları kapsamlı ve gerekli teknik detayları içerecek biçimde ele alarak hazırladıkları raporlar yargı yolunun etkinliğini şüphesiz arttıracaktır. Türkiye'de son aşamada yargı kanalıyla gerçekleşen kazanımların örnekleri az değildir.

Bugün de Şehir Plancıları Odası şube ve temsilciliklerinin genelde kentsel alandaki kamu yararını ilgilendiren, özelde de kentsel mirasın korunmasıyla ilgili konularda olayların takipçisi olmaları, savunma sürecinde iki vazgeçilmez direnç hattını oluşturan hukuk yolunu kullanma ve kamuoyunu bilgilendirmede etkin olmaları beklenmelidir. Gerektiğinde konuyla ilgili meslek odalarının birlikte hareket etmeleri kaçınılmaz görünmektedir. Neo-liberalleşme süreci içinde Şengül'ün (2008) de ifade ettiği gibi "piyasa dinamiklerini, sermaye birikim süreçlerini ve bu çerçevede ortaya çıkan talepleri ön plana alan bir planlama anlayışı" giderek yaygınlaşmaktadır. İlişkiler ağının yeniden şekillendiği bu dönemde, özellikle üç büyük kentin dışındaki kentlerin Şehir Plancıları Odası şube ve temsilciliklerinin kamu yararı adına bir duruş ortaya koymada, üyelerinin yerel yönetimlerle olan iş ilişkilerinden bağımsız hareket edemedikleri bir gerçektir. Şehir Plancıları Odası, değişen bu yapı içinde kamu yararını savunma rolünü etkin bir biçimde nasıl sürdüreceği, ele alınması gereken bir sorun olarak önümüzde durmaktadır. Şehir Plancılarının olup bitenler karşısında muhalif duruşlarından vazgeçmeleri "mesleksizleşme"yi hızlandıran bir tavır olmayacak mıdır?

Kaynakça

Alkan, A.S., 2006, "Kentin Hayaletleri: Hatırlamak, Unutmak ya da 'Kararsız (K)alanlar", Dosya: Endüstri Mirası, sayı 3, ss. 9-13.

Cengizkan, N.M., 2006, "Endüstri Yapılarında Yeniden İşlevlendirme 'İş'i Biten Endüstri Yapıları Ne 'İş'e Yarar?", Dosya: Endüstri Mirası, sayı 3, ss. 9-13.

Güler, B.A., 2007, "Dönüşüm Alanları: Parçacı İmar, Stratejik İskân", 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 6. Türkiye Şehircilik Kongresi 'Planlama, Siyaset, Siyasalar' Bildiriler Kitabı, İzmir. ss. 107-112.

MİYAR, 2007, "Samsun Tekel Sigara Fabrikası ve Tütün Depoları Koruma, Dönüşüm ve Yeniden Kullanım Fikir Projesi" yayınlanmamış Ön Rapor, Ankara.

Özen, H. ve Sert, A., 2006, "Karadeniz'de Unutulan Endüstri Mirası", Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, cilt 21, no 3. ss. 499-508.

Özdemir, S., 2007, "Yaşanan Değişim Sürecinde Planlamada Yeniden Yapılanmak ve Yeni Mücadele Yöntemleri Bulmak", 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 6. Türkiye Şehircilik Kongresi 'Planlama, Siyaset, Siyasalar' Bildiriler Kitabı, İzmir. ss. 103-106.

Şengül, T., 2008, "Planlama Meslek Alanı ve Dönüşümü: Bir Çerçeve Önerisi", 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 31. Kolokyumu 'Planlama Meslek Alanı: Geçmişten Geleceğe' Bildiriler Kitabı, Ankara. ss. 105-128.

Gazeteler

Günebakış

Haber 61

Karadeniz

Taka

Yeni Şafak

61 Haber

EKONOMİNİN NESNESİ HALİNE GELEN ARKEOLOJİK ALANLARI TARİHSEL BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRMEK: Kıyı Kentlerinde Yatırım-Kültür İkilemi

Prof. Dr. EMEL GÖKSU

Ar. Gör. Dr. AYŞEGÜL ALTINÖRS ÇIRAK

Türkiye arkeolojik ve tarihsel değerler açısından dünyanın en zengin bölgelerinden birisidir. Buna karşın gelişmekte olan bir ülke olarak, sahip olduğu kültürel değerleri koruma konusunda temeli ekonomik yetersizlik ve bilinçsizlikten kaynaklanan sıkıntılar yaşamaktadır. Arkeolojik değerlerimizin korunması konusunda da sıklıkla koruma-kalkınma ikileminin gündeme getirildiği görülmektedir. Bu ikilem çerçevesinde arkeolojik alanlar, özellikle büyük teknik altyapı ve ulaşım projelerinin ya da kıyı alanlarda turizm ve ikinci konut yatırım taleplerinin karşısında tahrip edilmektedir. Bunlara bir de tespit ve tescil çalışmalarındaki gecikmelerden dolayı kaybedilen değerleri eklemek mümkündür.

İnsan yerleşmelerinin ortak temel nitelikleri çerçevesinde, bir antik kentin anlaşılabilmesi ve doğru bir biçimde korunabilmesi için kendisini var eden coğrafya ile bütünsel olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu gerekliliğin pek çok Avrupa ülkesinde bu bütünlük içinde algılandığı ve arkeolojik çalışmaların tarımsal alan - yerleşme merkezi birlikteliği temelinde yürütüldüğü görülmektedir. Buna karşın kültür varlıklarının korunmasına ilişkin mevzuatın / ilke kararlarının tariflediği 3. derece arkeolojik sit alanı kategorisinin, arkeolojik bölgelerin parçalı olarak değerlendirilmesine neden olduğu ve arkeolojik alanın tarihsel bütünlüğü içinde ele alınmasına olanak vermediği görülmektedir. Ülkemiz kültür varlıklarının korunması pratiğine yansıyan bu parçalı değerlendirme yaklaşımı, tarihsel değerlerin parçalarının birbirleri ile ilişkilerinin kurulmasını engellemekte, yerine konulamaz tarihsel niteliklerin yok olmasına neden olmaktadır. Bu noktada bu bildirinin temel iddiası, ülkemiz kültür varlığı mevzuatında yer alan ve koruma pratiğine yansıyan ele alış biçiminin, antik dönemin kır - kent ilişkisinin doğasına uygun olmadığı ve bu nedenle insan-doğa ilişkisinin tarihsel bilgisinin okunabileceği verilerin, yatırımlara konu edilerek yok edildiğidir.

Günümüzde antik yerleşmeleri koruyan ve savunan temel unsurların başında kültür varlıkları mevzuatı gelmektedir. Yerleşmelerin sağlıklı bir biçimde korunabilmesi için yasal yapılanmanın

kapsamı ve niteliği oldukça önemli bir konudur. Bu bildiri kapsamında öncelikle bu önemli nokta ele alınarak; ülkemizdeki mevcut yasal sistemin antik yerleşmeleri koruma konusundaki yaklaşımı irdelenecektir. Yasal yapılanmanın değerlendirilmesinin ardından; günümüzde arkeolojik sit alanı olarak tescillenmiş olan ve rant değeri yüksek olan kıyı bölgelerinde yer alan antik kentlerden seçilen örnekler aracılığıyla, bu yerleşmelerin yasal-yönetsel sistemimiz içerisindeki korunma öyküleri ortaya konulacaktır. İzmir ve Muğla illeri kıyılarında belirlenen altı antik kıyı yerleşmesi örneğinde, özellikle koruma pratiğimizin yerleşme-hinterland bütüncül ilişkisini değerlendirmedeki başarısı incelenmek istenmektedir. Bu kapsamda seçilen örnek yerleşmelerden sorumlu olan İzmir 1 No' lu Koruma Bölge Kurulu ve Muğla Koruma Bölge Kurulu arşivlerinde araştırmalar gerçekleştirilmiştir. Çalışmanın izleyen bölümlerinde bu araştırmaların sonuçları, bildirinin temel iddiası kapsamında aktarılmakta ve tartışılmaktadır.

Türkiye'de Arkeolojik Değer ve Yerleşmelerin Korunmasına Yönelik Yasal Çerçeve:

Önemli bir arkeolojik mirasa sahip olan Türkiye, arkeolojik alanların korunması konusunda Malta Sözleşmesi ve ICOMOS ilkeleri gibi pek çok uluslararası yasal düzenlemeyi temel alarak kendi yasal mevzuatını oluşturmaktadır.

1) Ülkemizde arkeolojik alanların korunmasında başlıca düzenlemeler Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nda yer alan ilke kararlarıdır. Arkeolojik sit alanlarıyla ilgili iki temel ilke kararının bulunduğu görülmektedir. Bunlardan ilki 658 sayılı arkeolojik sitler için, diğeri ise 702 sayılı kentsel arkeolojik sitler için belirlenen ilke kararlarıdır:

658 Sayılı ilke kararında arkeolojik sit kavramı, "insanlığın varoluşundan günümüze kadar ulaşan eski uygarlıkların yer altında, yer üstünde ve su altındaki ürünlerini, yaşadıkları devirlerin sosyal, ekonomik ve kültürel özelliklerini yansıtan her türlü kültür varlığının yer aldığı yerleşmeler ve alanlar" olarak tanımlanmaktadır. Bu ilke kararına göre ülkemizde arkeolojik sit alanları, 1., 2. ve 3. Derece olmak üzere 3 kategori altında değerlendirilmektedir. I. Derece Arkeolojik Sitler, "korumaya yönelik bilimsel çalışmalar dışında aynen korunacak sit alanları" olarak tarif edilmiş ve "bu alanlarda hiçbir yapılaşmaya izin verilmemesi, imar planlarında aynen korunacak sit alanı olarak belirlenmesi ve bilimsel amaçlı kazıların dışında hiçbir kazı yapılamayacağı" belirtilmiştir. Bu ilke kararının bazı özel durumları açıkladığı ve bazı durumları da Koruma Bölge Kurulları'nın değerlendirmesine bıraktığı anlaşılmaktadır. II. Derece Arkeolojik Sitler ise; "korunması gereken, ancak koruma ve kullanma koşulları koruma kurulları tarafından belirlenecek, korumaya yönelik bilimsel çalışmalar dışında aynen korunacak sit alanları" olarak tanımlanmıştır. "Bu alanlarda, yeni yapılaşmaya izin verilmeyeceği, ancak; günümüzde kullanılmakta olan tescilsiz yapıların basit onarımlarının yürürlükteki ilke kararı doğrultusunda yapılabileceği ve I. derece arkeolojik sit koruma ve kullanma koşullarının geçerli olduğu" belirtilmiştir. 658 Sayılı ilke kararında esasen bir rezerv/potansiyel alan olarak belirlenmiş olan III. Derece Arkeolojik Sitler, "koruma - kullanma kararları doğrultusunda yeni düzenlemelere izin verilebilecek arkeolojik alanlar" olarak tanımlanmıştır. 702 Sayılı kentsel arkeolojik sitleri kapsayan ilke kararıysa, kentsel ve arkeolojik sit niteliğindeki alanların üst üste geldikleri çok katmanlı kentsel alanlar için belirlenen

çerçeveyi aktarmaktadır. Bu ilke kararı, kentsel arkeolojik sit alanlarında arkeolojik değerlerin sağlıklı ve kapsamlı envanter çalışmasının yapılmasını ve bu çalışma sonucunda hazırlanacak planlar onanmadan, parsel ölçeğinde uygulamaya geçilmemesini öngörmektedir.

2) 1999 yılında kabul edilen Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa (Malta Valetta) Anlaşması (Gözden Geçirilmiş), ülkemizdeki arkeolojik değerlerin korunmasına ilişkin temel yasal düzenlemeyi oluşturmaktadır. Bu Anlaşma'nın kapsamında özellikle planlama süreçlerine ve öncü tespit çalışmalarına referanslar veren önemli maddeler bulunmaktadır.

Anlaşmanın özellikle 2. ve 5. maddelerinde çevresel ve bütünsel değerlendirmelerin yapılmasına yönelik ilkelerin yer aldığı görülmektedir. 2. maddede "taraflardan her birinin; maddî izlerin gelecek kuşaklar tarafından incelenmek üzere korunması için, toprak üstünde ya da su altında görünür bir kalıntı olmasa bile, arkeolojik rezerv alanları oluşturulması konusunda çalışmalar yapması gerekliliği" ifade edilmektedir. Anlaşmanın 5. maddesi ise özellikle kent ve bölge planlama süreçleriyle doğrudan ilgilidir. Bu maddede; "çevresel etkileşmeler üzerine incelemelerin yapılması ve çevresel kararlarda arkeolojik sitler ve çevrelerinin göz önünde bulundurulmasına dikkat edilmesi"ne yönelik ilkeler yer almaktadır.

3) 3386 ve 5226 sayılı yasalarla değişik 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 5, 7, 8, 9, 10, 11 ve 12. maddeleri, arkeolojik alanların korunması açısından önemlidir. Bu maddeler mekânsal koruma planlaması ve bütünleşik yönetim planlamasıyla ilgilidir. Korunma alanı 5. maddede, ören yeri kavramı 7. maddede, koruma amaçlı imar planı 8. maddede, çevre düzenleme projesi 9. maddede, yönetim alanı 10. maddede, yönetim planı 11. maddede, bağlantı noktası ise 12. maddede tarif edilmektedir.

4) Ülkemizdeki arkeolojik kazı çalışmaları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu Araştırma, Sondaj, Kazı ve Define Arama Bölümü ile düzenlenmektedir. Önleyici ya da kentsel arkeoloji kapsamına giren arkeolojik çalışmalar için de araştırma, sondaj ve kazı izni: "Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından "Kültür ve Tabiat Varlıklarıyla İlgili Olarak Yapılacak Araştırma, Sondaj ve Kazılar Hakkında Yönetmelik" ile verilmektedir.

Ülkemizde arkeolojik alanların korunmasına ilişkin temel düzenlemeler yukarıda kısaca aktarılmaya çalışılmıştır. Temel yasal düzenlemelerimizden birisini oluşturan Malta Valetta Anlaşması'nın gereklerinin ülkemizde yerine getirilmediği anlaşılmaktadır. Oysa Avrupa ülkelerinin pek çoğu Malta Anlaşması ilkeleri gereğince, kırsal ve kent arasındaki ilişkinin algılanmasına yönelik çalışmaları ortaya koymaktadır. Avrupa Konseyi son dönem çalışmalarında da özellikle arkeolojik bulguların-alanların bütünsel bir peyzaj içerisinde değerlendirilerek korunması gerektiğinin üzerinde durmakta ve üye ülkeleri bu yönde koruma çalışmalarını yapmak üzere desteklemektedir.

İzmir Ve Muğla İlleri Kapsamında Belirlenen Antik Kıyı Yerleşmelerinin Korunma Süreçlerinin İrdelenmesi

Turizm, ülkenin 1980'lerden sonra benimsediği ekonomik büyüme tercihlerinde, hizmet ve ticaret sektörlerinin yanı sıra önde gelen bir sektördür. Sektörün büyümesi için yeni yatırım

alanlarının turizm yatırımlarına tahsis edilmesi gerekmektedir; ancak öte yandan da hem turizm sektörünün pazarlama stratejileri açısından doğal alanların yanı sıra Anadolu coğrafyasının antik geçmişine ihtiyaç duyulmaktadır; hem de doğal ve tarihsel alanların "sit alanı" olarak tezahür eden kısıtlayıcıları, yatırımlara engel olarak görülmektedir. Öte yandan planlama yaklaşımlarının temelini oluşturması yaygın kabul gören kullanma / koruma dengesi gerçekte pratikteki sonuçları açısından tüketme / var olma karşıtlığına dönüşmüştür. Bu paradoksa rağmen özellikle Antalya, Muğla, Aydın ve İzmir gibi kıyı kentlerinde kültürel varlıkların varlığını göreli olarak sürdürmeyi başarması, koruma konusundaki uygulama başarıları nedeniyle değil, bölgenin kültürel ve doğal peyzajının zenginliği nedeniyledir.

Bu bildiri kapsamında kurul kararları ve planlama çalışmaları temel alınarak, var olma süreçleri incelenen antik yerleşmeler özellikle turizm potansiyeli taşıyan ve bunun da ötesinde özellikle 1980-90'lı yıllarda gözde ikinci konut alanları olarak görülen kıyı bölgelerinden seçilmiştir. Bu tercihin nedeni Batı Anadolu'nun yoğun antik geçmişi ve kıyı olanaklarının zenginliği nedeniyle gelişen turizm ve ikinci konut sektörlerinin yarattığı baskının ortaya konmak istenmesi kaynaklıdır.

Kontrolsüz ve yayılmacı büyüme biçimi, günümüzde kentlerin, doğal eşiklerine dayanmasına neden olmuştur. Benzer büyüme krizinin, tüm yatırım alanlarında olduğu gibi turizm yatırımlarının ve yazlık (ikinci) konutların da doğal eşiklere dayanmasına neden olmuştur. Doğal sit alanları, su koruma havzaları, orman alanları, milli parklar, tarım gibi alanlara yönelik yasal ve kurumsal kısıtlamalar, çeşitli mevzuat değişiklikleri ya da statü değişiklikleri nedeniyle aşınmaktadır. Ancak somut veriler nedeniyle antik yerleşmelere ilişkin kısıtlamaları aşmak, doğal alanların statülerinin değiştirilmesi kadar kolay olamamaktadır. Bu durumda başvurulan yol, antik yerleşmelerin mevcut kalıntıların belirlediği dar alana hapsedilmesi ve arkeolojik sit alanlarının sınırlarının daraltılmasıdır. Bu yaklaşımı meşrulaştıran temel veri ise kalıntıların belirlediği yayılma alanının, antik kentin sınırlarını oluşturduğu kabulüdür. Oysa arkeolojik sit alanlarının bulgular ve kalıntılar üzerinden tarif edilmesi antik dönemin kır - kent ilişkisinin doğasına uygun değildir. Bu tespit doğrultusunda insan-doğa ilişkisinin antik döneme dayanan bilgisinin okunabileceği mevcut verilerin, turizm ve ikinci konut yatırımlarına konu edilerek kaybedildiği veya yok edildiği bildirinin temel iddiasını oluşturmaktadır.

Ülkemizde Batı Anadolu'daki antik yerleşmeler, Klasik Dönemde ve Helenistik Dönemin önemli bir bölümünde bağımsız site devletleri olarak yaşamış; Roma Dönemi ise bu mekansal mirası Eyaletler olarak sürdürmüştür. Her bir site devlet, hakimiyet alanı içerisinde kendi kendisine yetebilen kaynaklara sahip olmuş, kendi potansiyellerini geliştirmiştir. Bu durumda site devletlerin bugün arkeolojik kalıntılarının izlenebildiği iskan görmüş bölgeleri, mezarlık alanı, anıt mezarları, üretim bölgeleri vb. kentsel saçaklanmalarının yanı sıra, kendisini var eden tarımsal alanla birlikte tanımlanması gerektiğini ifade etmek mümkündür. Ancak bugün ülkemiz koruma pratiğinde, sit alanı sınırları içerisine yalnızca arkeolojik kalıntı ve bulguların izlenebildiği ya da bulguya dair yüksek potansiyelin tahmin edildiği alanlar dahil edilmektedir. Bu durumda, bir artı değer birikim merkezi olarak antik yerleşmelerin, artı değerlerini üreten tarımsal havzalarının/ hinterlandlarının, tarım teraslamalarının, tarım yapılarının vb. unsurların, koruma pratiğimizde

yok varsayıldığı, dikkate alınmadığı görülmektedir. Bu alanlar herhangi bir tescil işlemine konu edilmezken, algılama ve belgelemeye yönelik bilimsel tespit çalışmalarının da gerçekleştirilmediği anlaşılmaktadır. Böylelikle, tarihsel oluşumlara dair, içerisinde yaşadığımız toplumsal süreçlerin önemli bir açmazı olan bütünlüğün parçalanması ve dolayısıyla çarpık bir algılama biçimi ortaya çıkmaktadır. Günümüzde Avrupa ülkelerinde tarihsel kent-kır ilişkisinin ve bu ilişkinin süreç içerisindeki değişiminin anlaşılmasına yönelik çabaların geliştiği gözlenmektedir. Anadolu tarihinin anlaşılması için de bu tür çalışmalara gereksinim vardır.

Bu çalışma, temel iddiasını araştırmak üzere başlangıçta antik dönemin kır-kent ilişkisi çerçevesinde, antik yerleşmelerin "site devlet sınırı", "il sınırı" ya da "hinterlandları" olan bölgelerin de korunma-yatırıma konu olma durumlarını incelemeyi dilemiştir. Ancak, yapılan araştırmalar ve arkeologlarla görüşmeler sonrasında arkeoloji alanında genel olarak site devletin "il sınırları"nın ortaya konmasına yönelik çalışmaların çok nadir olduğu ve sınır belirlemelerinin gerçekleştirilmediği anlaşılmıştır. Uzmanların aktarımları doğrultusunda il sınırları "fora" adı verilen sınır taşlarından anlaşılabilmektedir. Bu sınır taşlarının kırsal alanda tahrip edilmeden bulunması ve epigraflarca incelenerek, antik coğrafya alanı ile ilgilenen uzmanlarca değerlendirilmesi gerekmektedir. Uzmanlar, arkeoloji alanında bu çalışmaların yetersiz olduğunu vurgulamaktadırlar. Bu durumda il sınırlarının algılanamadığı ve bu nedenle kenti var eden alanların koruma süreçlerinde değerlendirilemediği görülmüş ve çalışmanın temel iddiası doğrulanmıştır. Bunun da ötesinde, yine kent için çok önemli olan üretim ve saçaklanma alanlarının dahi, nesne-bulgu temelli parçalı yaklaşımlarla koruma süreçlerinde göz ardı edildiği görülmektedir. Kentsel bulguların yayılım alanı olarak tariflenen bu tür alanların, 3. derece arkeolojik sit koruma kategorisi içerisine alındığı ve özellikle kıyı bölgelerde ciddi ölçüde yatırıma konu edildiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede korunma-yatırıma konu olma süreçlerinin nasıl işlediğinin anlaşılması için, İzmir ve Muğla illerinde örnek antik yerleşmeler seçilerek incelemeler gerçekleştirilmiştir.

Çalışma kapsamında incelenen örnekler, Ege Denizine kıyısı olan İzmir ve Muğla illerinden seçilmiştir. Örnek antik yerleşmeler, Anadolu kıyılarından Ege Denizi'ne uzanan ve doğal yapıları ve tarihsel nitelikleriyle önemli çekim alanları niteliğinde olan, kuzeyden güneye sırasıyla; Çeşme, Bodrum ve Datça Yarımadaları'nda yer almaktadır. Bu üç tarihsel nitelikli yarımadada özellikle kıyı turizmi ve ikinci konut talebi nedeniyle imar baskısı altında olan antik yerleşmeler ve çevrelerindeki yatırım-koruma ikilemi incelenmiştir. Buna göre örnekler ve seçilme nedenleri şu şekilde açıklanabilir:

- İzmir İli Çeşme Yarımadası'nda yer alan ve 12 İon kentinden 2 tanesini oluşturan

1. Klazomenai (Urla- kuzeyi) ve,
2. Teos (Seferihisar-güney)

antik yerleşmeleri inceleme alanı olarak seçilmiştir. Bu alanların örnek olarak seçilmesi her yıl bölge üzerinde giderek artan turizm ve ikinci konut yatırımının varlığı nedeniyledir.

- Muğla ilinde, farklı koruma süreçlerini sunma açısından önemli örnekler olan Bodrum ve Datça Yarımadaları'nda yer alan 4 antik yerleşme inceleme alanı olarak belirlenmiştir.

1. Myndos: Bodrum Gümüşlük'de yer alan antik yerleşme, baskılardan korunması amacıyla

Koruma Amaçlı İmar Planı yapımı sonrasında 3. Derece arkeolojik sit alanlarını da kapsayan bölgeler için getirilen düşük yapılaşma koşullarına halkın itirazlarını izlemek açısından iyi bir örnektir.

2. Halikarnasos: Antik kentin üzerinde, günümüzde turistik önemi ülke sınırları dışına taşan Bodrum yerleşmesi bulunmaktadır. Bodrum gibi yüksek rantlı bir alanın alt katmanlarında yer alan antik yerleşmenin nasıl korunmakta olduğunun ortaya konması turizm/ tarih ilişkisinin ya da kullanma/koruma ilişkisinin sınanması açısından önem teşkil etmektedir.

3. Datça Burgaz Yerleşmesi: Bugün turistik Datça yerleşmesinin bulunduğu alana olan yakınlığı nedeniyle üzerindeki sit derecelerinde sürekli değişikliklerin yapılmak istendiği ve parseli sit alanında kalan halkın, koruma çalışmaları karşısında idari yargı sürecine yoğun olarak başvurduğu bir alandır.

4. Keramos: Milas-Ören yakınlarındaki antik yerleşme Çeşme ya da Bodrum bölgesi kadar yoğun bir yatırım talebine maruz kalmamış olsa da, üzerinde günümüze kadar ulaşmış olan bir yerleşmenin bulunması açısından ilginç bir örnektir. Yaşayan bir kentsel alanın alt katmanlarında yer alan yerleşmede, güncel kentsel gereksinimlerle-arkeoloji arasındaki ilişkinin kurulma biçiminin anlaşılması açısından önemlidir.

Turizm ve ikinci konut yatırımlarının gelişme süreçlerinin incelenmesi, yatırım-koruma ikileminde bazı temel karar eksenlerinin/ mekanizmalarının rol oynadığını ortaya çıkarmaktadır. Bir antik yerleşmenin yatırıma konu olması ya da korunabilmesi için yatırımdan kaçınılması yönünde mevcut sistemimizde işleyen temel mekanizmalar aşağıda aktarılmaktadır. Seçilen antik yerleşmeler, farklı konum ve özellikleri bağlamında bu temel mekanizmalardan bazılarına daha ağırlıklı olarak konu olmaları açısından özgün örnekleri teşkil etmektedirler.

Temel Eksenler/Mekanizmalar:

- Antik Yerleşmenin Tespiti/Tesciline Yönelik Kurul Kararları (uzman görüş ve incelemeleri)
- Sit Kararına İtirazlar- Yargı Süreci Bilirkişi Kurumu – DATÇA BURGAZ-TEOS
- Antik Yerleşme ve Çevresi İçin Geliştirilen Plan Kararları ve Mevzi Planlar -DATÇA BURGAZ-TEOS-MYNDOS-HALİKARNASOS
- Plan Kararlarına İtirazlar Bilirkişi Kurumu – MYNDOS - HALİKARNASOS
- 3. Derece Arkeolojik Sit Alanlarında Müze Denetimi- DATÇA BURGAZ-TEOS-MYNDOS – HALİKARNASOS-KLAZOMENAİ-KERAMOS
- Sonuç: korunan/gözden çıkarılan alanlar.

Yukarıda aktarılan bu mekanizmaları, süreci yönlendiren aktörler ve imar çalışmaları başlıkları altında ayrıştırmak ve değerlendirmek mümkündür. Bu anlamda arkeolojik alanların korunmasına yönelik karar ve uygulama süreçlerinde etkin olan aktörlerden,

- Koruma Kurulları,
- Müzeler ve
- İdari Yargı mekanizması- bilirkişi kurumlarının öne çıktığı görülmektedir.

İmar süreçlerinin antik yerleşmelerin korunmasındaki rolleri ise şöyle bir gruplama altında özetlenebilir:

- Münferit: idari yargı kararlarıyla parsel ölçeğinde sit veya plan kararlarını iptal edebilen,
- Mevzi Planlar: özellikle 3. Derece arkeolojik sit alanları üzerinde parçacı olarak imara açılmalara yol açabilen,
- Üst ölçekli plan kararları: bütüncül olarak yaklaşan ve antik yerleşme üzerindeki yatırımları kabullenen-meşrulaştıran nitelikte olabilen.

Aşağıda yer alan örneklerde, sürece dahil olan aktörlerin rolleri ve imar kararları-çalışmalarının etkileri de tartışılmaktadır.

İzmir İli Örneği[1] (Çeşme Yarımadası):

Teos ve Klazomenai antik yerleşmelerinin koruma süreçlerinin nasıl gelişmiş olduğunun incelenmesinin öncesinde, her iki antik yerleşmenin de yer aldığı Çeşme Yarımadası'nda bugün geçerli olan koruma alanlarına ilişkin tespit ve tescil çalışmalarının kısaca anlaşılması önem taşımaktadır. 18.05.1995 tarihinde 5903-5904-5905-5906-5907-5908 sayılı Kurul Kararları ile sırasıyla Çeşme, Seferihisar, Urla, Alaçatı belediye ve mücavir sınırları içerisindeki arkeolojik ve doğal sitler karara bağlanmıştır. Bu tarihte alınan Kurul Kararlarına, Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü temsilcileri ile Valilik temsilcilerinin "yapılaşmış alanlarda alınan sit kararlarının Çevre Düzeni Planı'nın uygulanabilirliğini bozduğu ve kazanılmış haklar açısından özel koşullar getirmediği" gerekçesiyle karşı oy kullandıkları görülmektedir. Aynı tarihte Seferihisar'daki sit alanları ile ilgili olarak Seferihisar Belediye Başkanı 16.07.1992'de tescil edilen 3. Derece Arkeolojik Sit Alanları'nda müze denetiminde yapılan kazılarda hiç bir bulguya rastlanmadığı gerekçesiyle karşı oy kullanmıştır. Yine Çeşme Belediye Başkanı, Reisdere Mevkii'nin 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak belirlenmesine karşı çıkmış, sit alanının daraltılmasını ve alanın köy gelişme sahası olarak belirlenmesini istemiştir. Seferihisar Belediyesi ilgili sit kararlarının iptali için Koruma Yüksek Kurulu'na başvurmuştur. Yüksek Kurul, Seferihisar Belediyesi'ne kararın iptali için idari mahkemeye gidilmesi önerisinde bulunmuştur.

14.09.1995 tarih ve 397 sayılı Yüksek Kurul Kararında, İzmir 1 No.lu KTVKK'nın Urla Yarımadası ile ilgili kararlarının desteklendiği ifade edilmiştir. Ancak bu bölgede Yüksek Kurul yetkileri açısından farklı hukuki statülere sahip alanların bulunduğu, bu nedenle sit kararlarının mevcut planlar ve gelişmeler açısından daha ince ve ayrıntılı uyumları da gerektirdiği ifade edilerek, İzmir 1 No.lu Koruma Kurulu'nun ilgili Belediyeler ve Bakanlık temsilcilerini toplayıp Yarımada'yı bölge bazında, makro düzeyde yeniden değerlendirmesine, yapılacak ayrıntılı önerilerin 1 ay içinde Yüksek Kurul'a iletilmesine dair tavsiye kararları alınmıştır. Ancak İzmir 1 No.lu Koruma Kurulu tarafından, Yüksek Kurul'un bu tavsiye kararını uygun bulunmamış

[1] Bu bölüm kapsamında, korunma süreçleri incelenen antik yerleşmelerle ilgili olarak aktarılan bilgiler İzmir 1 No'lu Koruma Bölge Kurulu'nda Ağustos, 2009 döneminde gerçekleştirilen arşiv araştırması sonucunda elde edilmiştir.

ve 06.10.1995 tarihinde gerçekleştirilen toplantıda 5925 sayılı yeni bir karar alınarak, Yüksek Kurul'un tavsiye kararında belirtildiği gibi ilgili belediyelerde toplantı düzenlenmesi gereğinin bulunmadığına, tavsiye kararında belirtilen ayrıntıların 1/25.000 ölçekte olan bu kararda da belirtildiği gibi 1/1000-2000 uygulama ölçekli haritalara aktarılması ile sağlanabilineceğine, ayrıca Koruma İmar Planı'nda ilgili koordinasyonun sağlanacağına, daha fazla gecikme olmaması için kararların bir an önce gerektiği ifade edilmiştir. Aynı tarihte, 5931 sayılı İzmir 1 No.lu Koruma Kurulu kararı ile Urla ilçesi sınırları içinde yer alan ve 26.04.1984 gün 242 sayılı Yüksek Kurul kararı ile tescillenen Klazomenai Antik Kenti 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak ilan edilmiş ve Urla'da yer alan ve 12.12.1980 tarihinde Yüksek Kurul kararı ile tescillenen Dubatepe ve Nalbantepe Tümülüsleri ve 02.04.1984 tarihinde tescillenen Değirmentepe Tümülüsleri 3. Derece Arkeolojik Sit derecesinden 1. Derece Arkeolojik Sit derecesine çıkarılmıştır.

Yüksek Kurul tavsiye kararına rağmen aldığı bu kararların ardından Koruma Kurulu'nun üyelerinin görevden alındığı anlaşılmaktadır. Bu kararlardan kısa bir süre sonra Çeşme-Urla-Seferihisar ilçelerini kapsayan bölgedeki Doğal ve Arkeolojik Sit kararlarını alan Koruma Kurulu üyeleri tamamen değiştirilmiş, yerine yeni kurul üyeleri atanmıştır. Bu duruma, Yüksek Kurulla yaşanan gerilimin ve Koruma Kurulu Müdürlüğü'nün bu konuda Bakanlığa yaptığı şikayetlerin neden olduğu, kurumlar arası yazışmalardan anlaşılmaktadır.

19.04.1996 tarih 443 sayılı Koruma Yüksek Kurulu tavsiye kararında, İzmir 1 No.lu Koruma Kurulu'nun kendilerinin tavsiye kararına rağmen talep edilen çalışmaları gerçekleştirmeden sit kararlarını kesinleştirerek dağıtımının yapıldığı, ancak bir yeniden irdeleme yapılmasının şart olduğu ifade edilmiştir. Yeni atanan üyelerle toplanan Koruma Kurulu, 02.05.1996 tarihli kararla bu tavsiye kararına uyarak ilgili kurumlardan görüş alınması ve yeniden irdeleme yapılmasına vermiştir. 10.05.1996 tarih 6008 sayılı İzmir 1 No.lu Koruma Kurulu Kararı ile Urla, Çeşme, Seferihisar doğal ve arkeolojik sit alanlarını kapsayan alanlar için Geçiş Dönemi Yapılaşma Koşulları belirlenmiştir. Geçiş Dönemi Yapılaşma Koşullarının parsel ölçeğinde yapılaşmaya olanak veren ayrıntı düzeyinde olduğu, sit alanı ilanı öncesinde yürürlükte olan ve sit alanı ilanı ile birlikte mevzuat gereği yürürlükten kalkan Uygulama İmar Planlarının öngördüğü plan kararlarının, yapılaşma koşullarının ve planlama alt bölgelerinin uygulanmasına olanak verdiği görülmektedir. İleri derecede ayrıntılandırılmış olan bu yapılanma koşulları, başlangıçta sit alanı ilanı ile birlikte bölgede tırmanan gerilimin düşürülmesini hedeflemekte ise de, ilerleyen dönemlerde yürürlükten kalkan bir imar planının üstü örtülü biçimde uygulanmasına neden olması, buna karşılık imar uygulaması yapılamaması nedeniyle yapılaşma koşullarının, imar planı terkleri yapıldıktan sonra değil kadastral parsel üzerinden gerçekleştirilmesi, kıyı mevzuatının dikkate alınmaması gibi nedenlerden ötürü yoğun eleştirilere hedef olacaktır.

Bu süreçte 06.10.1995 tarihli Kurul kararlarına karşı yarımadada yer alan belediyelerin ve bireysel olarak parsel sahiplerinin karşı çıktığı ve idari yargıya başvurdukları görülmektedir. Yargı sürecinden doğan gereksinimler üzerine, 21.06.1996 tarihinde bölgenin üst ölçekte irdelenmesi için yeniden Yüksek Kurul Kararı alınmıştır. Bu karardan 2 ay sonra 23.08.1996 tarih 472 sayılı Yüksek Kurul Kararı ile 02.05.1996 tarihinde alınan Koruma Kurulu kararı gereğince, Çeşme Belediye sınırları içinde hazırlanan yeni bir çalışma Kurul'a sunulmuştur. Yüksek Kurul

bu irdeleme çalışması sonrasında sit sınırlarını uygun bulduğu tavsiye kararını, İzmir 1 No'lu Koruma Kurulu'na iletilmiştir.

Yukarıda aktarılan süreçten de okunabildiği üzere antik yerleşmelerin sit derecelerinde, merkezi ve yerel ölçekte uzlaşmalı biçimde sürdürülen değişikliklerin gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Ancak ülkemizde Koruma Kurulu arşivlerinin düzenli olmaması nedeniyle, değişimlerin haritalar üzerinde sağlıklı olarak izlenebilmesi oldukça güçtür. Arkeolojik alanların tescilinde, alanın koordinatlandırılması yoluyla tanımlaması gerçekleştirilmemekte, yalnızca kadastral parsellerin sıralanmasıyla alan sınırları tarif edilmektedir. Uzmanlarca bu durumun koruma çalışmalarında bürokratik süreci karmaşıklaştırdığı ve geciktirdiği ifade edilmektedir. Yine sit sınır ve derecelerinde yapılan değişikliklerin takip edildiği sağlıklı bir harita arşivinin de oluşturulamadığı görülmektedir.

Genel anlamıyla, günümüzde geçerli olan Çeşme Yarımadası sit kararlarının gelişim sürecinin incelenmesi sonucunda 6 temel saptamaya ulaşmak mümkün olmuştur:

- Ülkemizde Neoliberal sürecin, 1980'li yıllardan itibaren etkilerini göstermeye başladığı anlaşılmaktadır. Yeni kalkınma paradigmaları çerçevesinde turizm önemli bir ekonomik girdi olarak benimsenmiş ve kıyıların bu çerçevede mekansal örgütlenmesi hız kazanmıştır. Bu nedenle sit alanı sınırlarının genişletilmesi ya da yeni sit alanlarının ilanı, bu süreci geriletmekte ve gerilim yaratmaktadır.
- Bürokratik ve siyasi bir yapılanma olarak Yüksek Kurul, ağırlıklı olarak akademisyenlerden oluşan yerel Koruma Kurulları üzerinde baskı kurabilmekte, merkez ve yerel çatışması yaşanmaktadır.
- Koruma Kurulları'nın vermekte oldukları kararlar, kurul üyelerinin görüş ve duruşlarına bağlı olarak değişebilmektedir. Bu durum, koruma sistemimizin göz ardı edilen önemli bir sorun alanını oluşturmaktadır.
- Bu süreçte yerel ve merkezi yönetim temsilcilerinin genel olarak sit kararlarının karşısında durduğu, mümkün olduğunca derece düşürmeleri ve alan daraltmaları taleplerinde bulundukları görülmektedir.
- İtirazlarda, "kazanılmış hak" söylemi, hakimdir. Bu söylemin, sorgulanması gereklidir.
- Antik yerleşmeleri içeren koruma kararlarının, yerleşmenin hinterlandının belirlenmesine yönelik bir iddiasının olmadığı görülmektedir.

Urla Klazomenai Antik Yerleşmesi:

Klazomenai kentinin çeşitli dönemlere yayılan kalıntıları, bugün Urla ilçesinin İskele Mahallesi'nde, denize komşu tarlalarda ve kıyıya yakın Karantina Adası üzerinde bulunmaktadır. İskele Mahallesi'nin antik çağda bir yarımada oluşturduğuna dair bulgular mevcutttur. Klazomenai antik yerleşmesi 12 İon kentinden birisini oluşturmaktadır (Tay Rapor, bt.).

Klazomenai antik yerleşmesi, kaçak yapılaşma ve tahribat sorununun oldukça yoğun yaşandığı bir arkeolojik alandır. Özellikle 1980 ve 1990'lı yıllarda, bölge halkının sit kararlarına tepkili olduğu ve kaçak yapılaşma ve tahribatların gerçekleştirildiği görülmektedir.

Alanda tespit ve tescile yönelik Koruma Kurulu Kararlarının gelişimi ve bulguların ortaya çıkma süreci şöyledir:

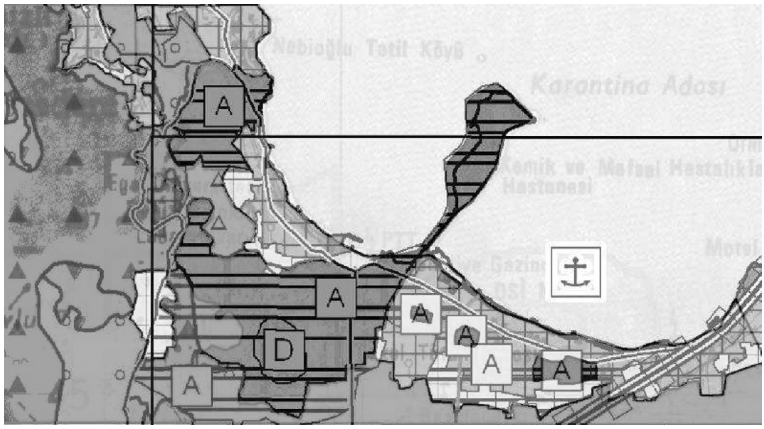
- 12.12.1980 / A-2584 sayılı karar ile Arkeolojik Sit alanı ilan edilmiştir. Bu kararda büyük bir bölümü tarım arazisi olan bu alanda, 5 yıl kesin yapı yasağı getirilmiştir.
- 21.10.1981'de Karantina Adası'nda su kanalları inşaatı sırasında çok miktarda eski eser ortaya çıkmıştır.
- 24.08.1983'te mevcut sit sınırlarının, alanın korunması için yeterli olmadığını bildiren bir uzman raporu, Koruma Yüksek Kurulu'na sunulmuştur.
- 26.04.1984'te Karantina Adası 1. Derece Arkeolojik Sit Alanına dahil edilmiş; ancak 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı içerisinde bulunan Liman ve Mendirek, sit alanından çıkarılmıştır.
- 06.08.1992 tarihinde, 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı sınırları genişletilmiştir. Bu karara, Urla Belediye Başkanı karşı oy kullanmıştır.
- 07.03.1995 / 5761 sayılı Koruma Kurulu Kararıyla, Klazomenai antik kenti lagün ve nekropol alanları, 3.derece Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir. Sit sınırlarının yeniden belirlendiği ve Yüksek Kurul'un, bu kararın yeniden değerlendirilmesini talep ettiği anlaşılmaktadır. Bu karara, Urla Belediyesi yalnızca reel bulguların göz önünde tutulması ve halkın mağdur edilmemesi istemi ile karşı oy kullanmıştır.

Süreç içinde antik yerleşmede pek çok tahribat ve kaçak yapılaşma gerçekleştiği gözlemiştir. Bu tahribatlar aşağıdaki tabloda aktarılmaktadır.

Saptanan Tahribat ve Kaçak Yapılaşmalar	
14.02.1992	Karantina Adası'nda Sağlık Bakanlığı'nca yapılan tesislerin inşaatı sırasında 1. ve 3 Derece Arkeolojik Sit Alanlarında tahribatların gerçekleştirildiği anlaşılmıştır.
16.02.1993	1. Derece Arkeolojik Sit Alanı içerisinde kalan Akropol Tepe'de kaçak inşaatlar tespit edilmiş, bu inşaatlar için tasfiye kararı alınmıştır.
15.01.1991	Kültür Bakanlığı temsilcisi tarafından hazırlanarak Koruma Yüksek Kuruluna iletilen uzman raporunda, Karantina Adası'nda Sağlık Bakanlığı'nca yapılan inşaat ve plaj düzenlemelerinin, parsel sahiplerinin maddi çıkar kayıpları nedeniyle mağdur edildiği düşüncesini yarattığı, halkın kültür varlıklarına yönelik bir karşı tavır içinde bulunduğu ve Karantina Adası'ndaki uygulamalar emsal gösterilerek diğer alanlarda da tahribat tehlikesinin oluştuğu ifade edilmektedir. Bu uzman raporu üzerine Yüksek Kurul, konunun yerinde incelenmesini kararlaştırmıştır.
28.02.1991	Yerinde incelemeler sonucu alınan kararda, çok sayıda kaçak inşaatın gözlendiği ve bu inşaatlar hakkında yasal işlem başlatılması istenmiştir.
01.08.1991	Kurul uzmanlarınca alanda gerçekleştirilen yerinde incelemeler sonucunda, Klazomenai Antik kentinin 3. Derece arkeolojik sit alanı olarak tescilli olan nekropol alanında, 2. Konut inşaatlarında sondaj kazılarının müze denetiminde, ancak ana kayaya inilmeden yapıldığı belirtilmiştir. Ayrıca Evrenkaya Mevkii 3. Derece Arkeolojik Sit Alanında kaçak bir tavuk çiftliğinin kurulduğu ve 1. Derece Arkeolojik Sit Alanında da kaçak inşaatların tespit edildiği aktarılmıştır.

Klazomenai antik yerleşmesi 3. Derece Arkeolojik Sit Alanında kalan bölgelerde müze denetiminde sondaj yapılması koşuluyla yapılaşmaya izin verildiği aşağıdaki tabloda yer alan iki örnekte görülmektedir.

3. Derece arkeolojik sit alanında müze denetiminde 2. konut yapılaşmaları	
14.02.1985	5 ada 46 parselde müze denetiminde temel kazısı yapılması koşuluyla 2 katlı yapı inşaatı, Kurulca uygun görülmüş ve yapılaşma gerçekleşmiştir
1994-96	Bu süreçte Berktur Yapı Kooperatifi 3. Derece Arkeolojik Sit Alanında inşaatlarını tamamlamış; hafriyatlar sırasında Koruma Kuruluna bildirilen arkeolojik eser çıkmamıştır.



Şekil 1 Klazomenai Antik Kenti 1.ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı Sınırları

Değerlendirme: Aktarılmakta olan süreç sonrasında yukarıdaki şemada gösterildiği üzere;

- İmar planları yoluyla 3. Derece arkeolojik sit alanlarının üzerinde yoğun olarak konut ve 2. Konut gelişmelerinin gerçekleştiği (sarı taralı bölge),
- Bu yapılaşma süreçlerinde Müze denetiminin yetersiz kaldığı
- Özellikle Karantina Adası'ndaki sağlık tesisinin inşaatı sırasında arkeolojik değerlerin tahrip edildiği,
- Antik yerleşmenin çevresinde yer alan arkeolojik alanların büyük ölçüde site devletin il sınırlarında yer alan etkileşim bölgeleri olduğu bütünsel değerlendirmesinden uzaklaşıldığı ve
- Sonuç olarak antik site devletinin yalnızca 1. Derece arkeolojik sit alanı ilan edilen bölgenin içerisinde kalan alan olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır.

Seferihisar Teos Antik Yerleşmesi:

İzmir'in Seferihisar İlçesi'ne 5 kilometre uzaklıktaki Sığacık Köyü'nün bir kilometre güneyinde deniz kenarında bulunan Teos, M.Ö. 1000 yıllarında İon kolonisi olarak kurulmuştur. Kurucusu Dionysos'un oğlu Athames olarak bilinmektedir. Teos'ta en önemli antik eser olarak bilinen, antik dünyanın en büyük Dionysos Tapınağıdır.

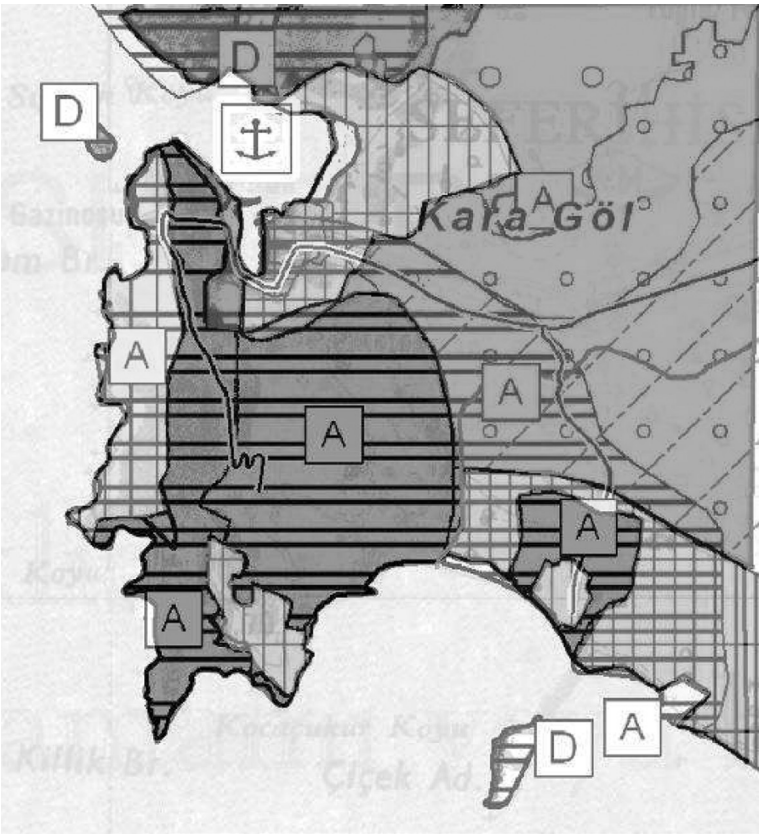
Seferihisar, İzmir kent merkezine oldukça yakın konumuyla İzmir ve çevresi için önemli bir 2. Konut alanı haline gelmiştir. Bu nedenle Teos antik yerleşmesinin 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak saptanan bölgelerinde yoğun ikinci konut yapılaşması gözlenmektedir. 1980 ve 1990'lı yıllarda gerçekleşen inşaatlarda, arkeolojik bulguların ortaya çıktığına dair Müze raporlarının olukça az sayıda olduğu gözlenmektedir. Teos antik yerleşiminin, tespit ve tescil süreci şu şekilde gerçekleşmiştir:

- 12.12.1980 tarihinde A-2584 sayılı karar ile Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir.
- 27.06.1991 tarihinde Teos Antik kenti sit sınırları, Yüksek Kurul'un sit irdeleme talebi üzerine yapılan çalışmalar sonucunda kesinlik kazanmıştır.
- 14.05.1992'de onaylı sit sınırları daraltılmış ve 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanları yeniden belirlenmiştir.
- 06.10.1995-5929 sayılı İzmir 1 No.lu Koruma Kurulu kararı ile Seferihisar'da bulunan Teos Antik kenti Metropolis Alanı, Metropolis kullanımının az yoğunluk göstermesi nedeniyle İkinci Derece Arkeolojik Sit Alanından 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı'na dönüştürülmüştür.
- 16.04.1998- 7143 sayılı kararla Seferihisar Doğal ve Arkeolojik Sit Alanları için Geçiş Dönemi Yapılaşma Koşulları belirlenmiştir.
- 20.03.2002- 9814 sayılı kararla Seferihisar Sığacık 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı ve Akkum 1. Derece Doğal Sit Alanları için Koruma Amaçlı İmar Planı kabul edilmiştir.

Antik yerleşmede özellikle 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı kapsamında gerçekleştirilen 2. Konut yapılaşmaları aşağıdaki tabloda aktarılmaktadır:

3. Derece arkeolojik sit alanında müze denetiminde 2. konut yapılaşmaları	
12.01.1989	Sit sınırları için yeniden irdeleme çalışması yapılmıştır. Bu sırada çeşitli yapı kooperatifleri, Koruma Kurulu'na başvurmuşlardır. Kooperatifler tarafından, onaylı sit sınırlarının irdelemesinin devam ettiği gerekçesi dikkate alınmadan, inşaat çalışmalarına başlanmıştır.
19.07.1989	Kaçak 2. konut inşaatlarının durdurulması ve belediye hakkında yasal soruşturma açılması yönünde karar alınmıştır.
26.02.1991	Akarca Bölgesi'nde yer alan ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı sınırları içerisinde yer alan İstur-Setur Yapı Kooperatileri'ne müze denetiminde sondaj çalışması yapılması koşuluyla izin verilmiştir.
6.12.1990	Sığacık Killik Mahallesi 83 ada 21 parsel ve 87 ada 4 parselde kalan Ayemsan Kooperatifi için mevzii imar planı onaylanmıştır. Ancak bu siteye ait alanda bir Tümülüs ortaya çıkmıştır. Tümülüs korunacak şekilde Mevzi Plan düzeltilerek onaylanmıştır. Mevzi planda TAKS-KAKS oranı 0.15-0.30 olarak belirlenmiştir. Aynı şekilde 83 ada 24, 87 ada 10, 11, 12 parseller de, 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı içerisinde parçacı yaklaşımlarla yapılaşmaya açılmış ve 2. Konut adalarına dönüşmüştür.
27.09.1990	Teos antik kenti yakınlarındaki Ak-Ege Yapı Kooperatifi inşaatları sırasında arkeolojik eserlerin ortaya çıktığı ve tahrip edildiği saptanarak yasal soruşturma başlatılması istenmiştir.
5.10.1989	Niyazioğlu, Ege, Bankacılar, Mavi Teos Kooperatifleri inşaatları ile ilgili ihbarlar gerçekleştirilmiştir. Koruma Kurulu bu ihbarlar üzerine yeniden sınır irdelemesi istemiştir.
?? 1990	Seferihisar Hıdırlık Mevkii 3. Derece arkeolojik sit alanı içersinde yer alan bölge için yerleşim planı ve mimari projeler Kurulca uygun bulunmuş ve alan müze denetiminde yapılaşmıştır.

22.08.1990	Hocatepe Mevkii 3. Derece Arkeolojik Sit Alanında 272 ada 40, 41, 152, 68 parsellerde yapılaşma istemine karşın, 68 parselde bulunan tümülüsün korunması ve TAKS-KAKS oranı 0.15-0.30 olmak üzere müze denetiminde 2. konut yapılaşmasına izin verilmiştir.
22.10.1990	Kurul kararı doğrultusunda yapılan yerinde incelemeler sonucunda 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı üzerinde bulunan SER-TUR Yapı Kooperatifinin, kurul görüşü alınmaksızın inşaatlarını tamamlamış olduğunun anlaşıldığı, Kurul'a rapor edilmiştir.
15.02.1990	S.S. Bankacılar Yapı Kooperatifi tarafından 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı üzerinde inşaatı gerçekleştirilen 2. konut bölgesinde, Belediyesi'nce kooperatife aktarılan sit sınırlarının yanlış olduğu saptanmıştır. Bu konuda idari kovuşturma açılmıştır. İdare Mahkemesi'nde görüşülen dava, Bankacılar Yapı Kooperatifi lehine sonuçlanmıştır.
25.01.1990	Ardacan Yapı Kooperatifi 272 ada 38 ve 42 parsellerde, arkeolojik niteliğin korunması için belirli düzenlemeler istenerek 0.20-0.30 TAKS-KAKS oranlarında yapılaşmaya izin verilen mevzi plan onaylanmıştır. Bu kooperatif arsası içerisinde bulunan bir kısım alan 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir.
?? 1990	Güneşköy Yapı Kooperatifi arsası içerisinde 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak tescil edilmiş olan tümülüsler dışında kalan alanlara inşaat izni verilmiştir. Aynı şekilde AK-Ege kooperatifi içerisinde de Tümülüsler bulunmaktadır. Her iki 2. Konut kooperatifinin de mevzi planları onaylanmıştır.



Şekil 2 Teos Antik Kenti 1.ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı Sınırları

Değerlendirme: Aktarılmakta olan süreç sonrasında yukarıdaki şemada gösterildiği üzere;

- Mevzi imar planları yoluyla 3. Derece arkeolojik sit alanlarının üzerinde yoğun olarak konut ve 2. Konut gelişmelerinin gerçekleştiği (sarı taralı bölge)
- Antik yerleşmenin çevresindeki kıyı alanlarının tamamıyla 2. konut olarak yapılaşma gösterdiği,
- Bu yapılaşma süreçlerinde Müze denetiminin yetersiz kaldığı,
- Antik yerleşmenin çevresinde yer alan arkeolojik alanların büyük ölçüde site devletin il sınırlarında yer alan etkileşim bölgeleri olduğu bütünsel değerlendirmesinden uzaklaşıldığı,
- Sit derecelerinin düşürülmesi sonucunda 3. Derece arkeolojik sit alanında kalan bölgelerin konut yapılaşmasına açıldığı ve
- Sonuç olarak antik site devletinin yalnızca 1. Derece arkeolojik sit alanı ilan edilen bölgenin içerisinde kalan alan olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır.

Muğla Örneği[2] (Bodrum ve Datça Yarımadaları)

Datça Burgaz Eski Knidos Antik Yerleşmesi:

Datça Burgaz, Muğla İli, Datça İlçesi, İskele Mahallesi'nin 2 km kuzeydoğusundaki Dalacak Burnu ve çevresinde yer almaktadır (Tuna, 1995). Eski Knidos'un (Datça) yer aldığı Reşadiye Yarımadası, Tekir'den Bencik'teki kıstağa kadar yaklaşık 64 km uzunluğunda olup dağlıktır. Sulanabilir araziler de mevcuttur. Bunlardan en büyük olanı, yarımadanın ortasındaki kıstağın güneybatısında bulunmaktadır. Eski Knidos, Burgaz'da lokalize edilmektedir. Datça Ovası ve vadisi oldukça verimlidir. Zeytin ağaçlarının yanı sıra çeşitli meyve ağaçları da mevcuttur. Su kaynakları açısından zengin olduğu gözlenmiştir. Dolayısıyla yerleşme için oldukça elverişlidir. Bu açıdan araştırmacılar, Klasik Dönem Knidos'unun Burgaz'da (Datça) olma ihtimali üzerinde durmaktadır. Kentin kuzeydoğusunda yapılan çalışmalarda modern kanalizasyon sistemine ait borunun, dolguları tahrip ettiği gözlenmiştir (Bean ve Cook, 1952).

Antik Yerleşmede Tespit ve Tescile Yönelik Kurul Kararları	
14.10.1978 A-1362	Muğla ili genelinde yapılan tespit-tescil çalışması kapsamında arkeolojik sit alanı olarak tescil edilmiştir.
03.12.1983 A-30	1. ve 2. Derece Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir.
24.02.1984	1.ve 2. Derece Arkeolojik Sit Alanında, kısmi 3. Derece Arkeolojik Site dönüştürmeler olmuştur.
27.09.1989	Kanalizasyon çalışmaları sırasında ortaya çıkan kalıntılar nedeniyle bir kısım 3. Derece Arkeolojik Sit alanı, 1. Dereceye dönüştürülmüştür.
22.12.1993	Sit sınırları yeniden belirlenmiş ve genişletilmiş, kentin üretim alanları ortaya çıkmıştır.
14.09.1994	Sit sınırları yeni bir irdelemeden geçmiş ve kesinlik kazanmıştır.

[2] Bu bölüm kapsamında, korunma süreçleri incelenen antik yerleşmelerle ilgili olarak aktarılan bilgiler Muğla Koruma Bölge Kurulu'nda Eylül, 2009 döneminde gerçekleştirilen arşiv araştırması sonucunda elde edilmiştir.

1. Derece Arkeolojik Sit Alanı olan 153 adada yer alan 121, 123, 137, 139, 140, 143, 147, 149, 15, 160, 177, 178, 184, 185, 186 numaralı parsel sahipleri, idari yargıya başvurarak alınan sit kararına itiraz etmişlerdir. 220 ve 236 no.lu adaların 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı'nda kalan kısmına yönelik itirazlar yapılmıştır. Yine 14.09.1994 tarihinde 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı içerisinde iki adet dairesel alan (tepe), 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir. 2001 yılında bu kararlara da itiraz edilerek, sit derecesi 1.Derece Arkeolojik Sit Alanından, 3.Derece Arkeolojik Sit Alanına dönüştürülmüştür. İtirazlara yönelik süreç, aşağıda aktarılmaktadır.

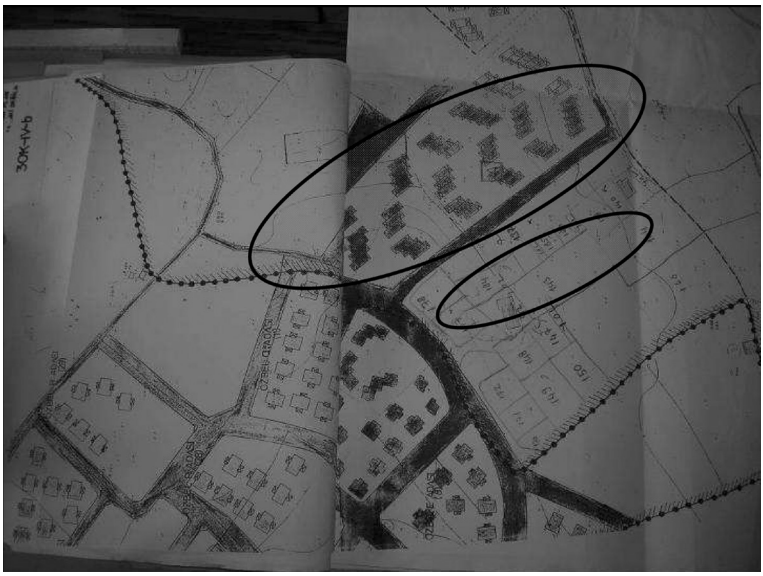
14.09.1994 Sonrasında Sit Kararına İtirazlar- Yargı Süreci – Bilirkişi Kurumu	
153 ada 170, 171, 172 parseller	Dava bakanlık lehine sonuçlanmıştır.
153 ada 177 parsel	Bulgu yoğunluğunun bu parsele uzanmadığını belirten Bilirkişi Raporu doğrultusunda parselin sit derecesi, 1. Dereceden 3. Dereceye düşürülmüştür. Sonuç olarak 2001 yılında, parselde müze denetimli temel kazısı yapılması şartıyla iskân izni verilmiştir.
153 ada 137 parsel	Bulgu yoğunluğunun bu parsele uzanmadığını belirten Bilirkişi Raporu doğrultusunda parselin sit derecesi 1. Dereceden 3. Dereceye düşürülmüş ve 2005 yılında Turizm Tesis Alanı olarak yapılaşma gerçekleşmiştir.
153 ada 143 parsel	Bulgu yoğunluğunun bu parsele uzanmadığını belirten Bilirkişi Raporu doğrultusunda parselin sit derecesi 1. Dereceden 3. Dereceye düşürülmüş ve parselde iskan (konut) uygun görülmüştür.
121, 123, 139, 147, 149, 15, 160, 177, 178, 184, 185, 186	Davalar bakanlık lehine sonuçlanmıştır.
3. Derece Arkeolojik Sit Alanı İçerisinde Yer Alan 2 Adet daire şeklinde 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı	Bu alanların (antik nekropol alanı) bulunduğu alanda erozyonun fazla olması nedeniyle arkeolojik bulguların daha fazla yüzeye vurduklarını, diğer bölgelerden farklı özellik göstermediğini belirten bilirkişi raporu ile sit dereceleri 2001 yılında 1'den 3'e dönüştürülmüş ve alanda konut kullanım kararı uygun görülmüştür..
220 ada 70 ve 78 parseller	Sit dereceleri yargı kararıyla 1. Dereceden 3. Dereceye düşürülerek konut kullanımı uygun görülmüştür.
220 ada 119 ve 79 parseller	220 ada 70 ve 78 parseller için verilen derece düşürmesi kararı emsal gösterilerek parsel sahipleri arasında eşitsizlik yaratıldığı gerekçesiyle yapılan itiraz sonucu bu parsellerde de sit derecesi 3. Derece olarak değiştirilmiştir.
220 ada 49 parsel	Sit derecesi yargı kararıyla 1. Dereceden indirilerek 3. Derece olarak değiştirilmiş ve konut kullanımı uygun görülmüştür.
220 ada 68 parsel	Sit derecesi yargı kararıyla 1. Dereceden indirilerek 3. Derece olarak değiştirilmiş ve konut kullanımı uygun görülmüştür.
236 ada 2 parsel	Sit derecesi yargı kararıyla 1. Dereceden indirilerek 3. Derece olarak değiştirilmiş ve konut kullanımı uygun görülmüştür.

Datça Burgaz Eski Knidos yerleşmesinde Kurul uzmanlarının ve kazı raporlarının belirttiği doğrultuda antik kentin en yoğun kalıntılarının gözlendiği ve kesinlikle 1. derece arkeolojik sit alanı olarak korunması gereken 153 no'lu yapı adasının bir bölümü, 24.02.1984 tarihli ve 154 sayılı İzmir 2 No.lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararıyla 1. dereceden 3.derece arkeolojik sit alanına dönüştürülmüştür.

1988 yılında İzmir 2 No.lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, eski 153 ada 79 ve 132 parsel (bugünkü 322 ada 3 ve 321 ada 1 parseller) üzerinde Gökova Güneş Sitesi'nin inşa-

atına izin veren Mevzii İmar Planını onaylamış; 1991 Yılında Datça Belediyesi tarafından yapı kullanma izni verilmiştir.

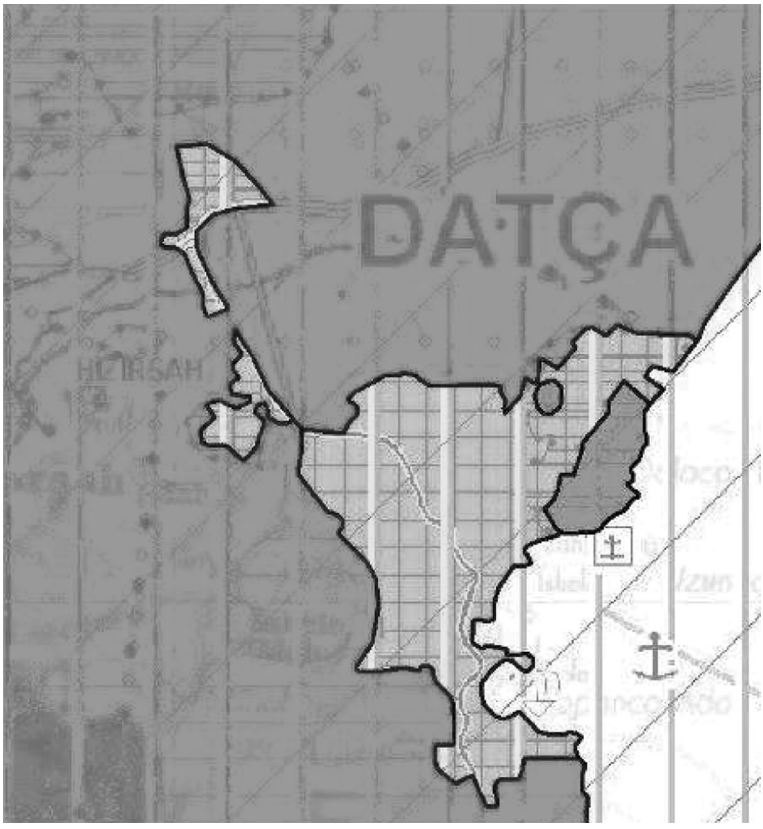
İzmir 2 No.lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 14.09.1994 / 4151 sayılı kararıyla sit alanı sınırlarının yeniden irdelenmesi çalışmalarının başlatılması ertesinde, bu sitenin bulunduğu parseller yeniden 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir.



Şekil 3 1. Derece arkeolojik sit alanı içerisindeki Gökova Güneş Sitesi ve 153 adadaki davalı parselleri gösteren harita

Antik Yerleşme ve Çevresi İçin Geliştirilen Plan Kararları

Gökova Güneş Sitesi Mevzi İmar Planı	1988 yılında Kurulca onaylı	3. derece arkeolojik sit alanı konut alanına dönüştürülmüştür.
ÖÇKK'nın 1/1000 ölçekli uygulama imar planı	10.02.2004 tarihinde onaylı	1. ve 2. Derece arkeolojik sit alanı sınırları dışında kalan alan 3 derece arkeolojik sit alanlarında, (müze denetiminde bulguya rastlanamaması durumunda) TAKS: 0.15, KAKS: 0.30 olmak üzere düşük yoğunluklu konut alanı plan kararıyla yapılaşma olanağı verilmiştir.
Geçiş Dönemi Yapılaşma Koşulları	10.02.2004 tarihine dek	Sit dereceleri yargı kararıyla düşürülen parseller bu yapılaşma koşulları altında konut kullanımına dönüşmüşlerdir. Tablo 1.1'de aktarılan parsellerden hiçbirinde temel hafriyatı sırasında bulguya rastlandığı rapor edilmemiştir.



Şekil 3 Datça Burgaz Eski Knidos Antik Kenti 1.ve 3. Derece Sit Alanı Sınırları

Değerlendirme: Aktarılmakta olan süreçte sonrasında yukarıdaki şemada gösterildiği üzere;

- Sit derecelerinin dönem dönem değiştirilmesi nedeniyle 1. Derece arkeolojik sit alanı içerisinde dahi 2. konut yapılaşmalarının gerçekleştiği görülmüştür.
- 1. Derece arkeolojik sit alanında parseli bulunan vatandaşların yargı yoluyla karara itiraz ettikleri ve bilirkişi görüşleri doğrultusunda sit derecelerinin düşürülerek, yapılaşmaya izin verildiği görülmektedir.
- 3. Derece arkeolojik sit alanları üzerinde yoğun olarak konut ve 2. konut gelişmelerinin gerçekleştiği (sarı taralı bölge) anlaşılmaktadır,
- Antik yerleşmenin çevresindeki kıyı alanlarının tamamıyla 2. konut olarak yapılaşma gösterdiği,
- Bu yapılaşma süreçlerinde Müze denetiminin etkisiz ve yetersiz kaldığı (1. Derece arkeolojik sit alanında dahi bir 2. konut sitesinin yapılaşabildiği görülmüştür.)

• Antik yerleşmenin çevresinde yer alan arkeolojik alanların büyük ölçüde site devletinin il sınırlarında yer alan etkileşim bölgeleri olduğu bütünsel değerlendirmesinden uzaklaşıldığı,

• ve Sonuç olarak bu örnekte de antik site devletinin yalnızca 1. Derece arkeolojik sit alanı ilan edilen bölgenin içerisinde kalan alan olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır.

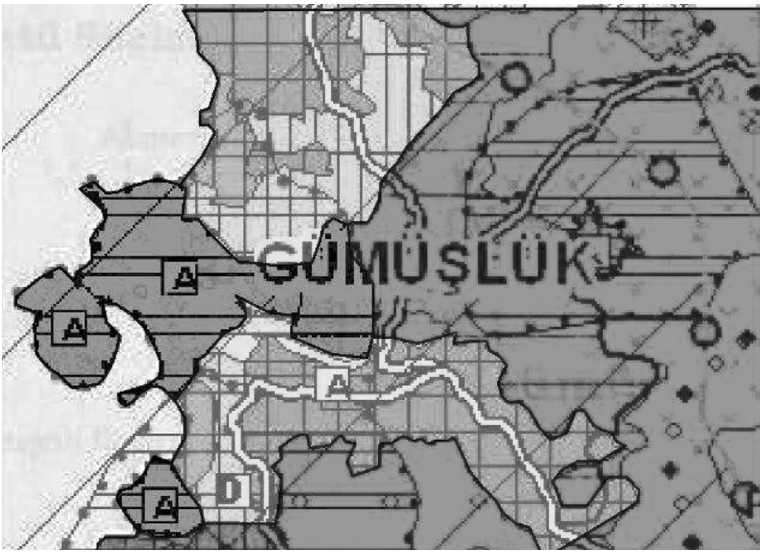
Bodrum Gümüşlük - Myndos Antik Yerleşmesi:

Myndos, Muğla İli'ne bağlı Bodrum İlçesi'nin batısında bulunan Gümüşlük Köyü arazisi içinde yer almaktadır. 14.10.1978 yılında A-1362 sayılı kararla Muğla ili genelinde gerçekleştirilen sit irdeleme çalışmaları sonuçları doğrultusunda Myndos Antik Yerleşimi tespit edilmiş ve arkeolojik sit alanı olarak tescillenmiştir. 27.03.2004'te Muğla Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca onanan Koruma Amaçlı İmar Planı (KAİP) yapımı çalışmaları sırasındaki tespitler doğrultusunda, Myndos Antik Yerleşimi 1. ve 3. Derece arkeolojik sit alanlarında genişletmeler yapılmıştır.

Myndos Antik Yerleşimi, Gümüşlük Mevkii'ndeki doğal ve arkeolojik sit alanlarının korunmasını amaçlayan KAİPnın onaylanması sonrasında yatırım-koruma ikilemine konu olmuştur. KAİP öncesinde 18.10.1995 / 5202 sayılı kararla onaylanan Turgutreis Gümüşlük Mevzi İmar Planı ile yapılaşan bölge, KAİP ile gelen imar haklarını azımsamış ve plan kararlarına çeşitli itirazlar olmuştur. Aşağıdaki tabloda plana yargı yoluyla yapılan itirazlardan bir bölümü aktarılmaktadır:

Yargıya Giden Parseller	Koruma Statüsü	İtiraz Gerekçesi	Sonuç
1055 ve 1057 parseller	3. Derece arkeolojik sit alanında kalmakta, 1995 yılında Müze denetiminde temel kazısında bulguya rastlanmadığı için yapılaşma (konut kullanımı) gerçekleşmiş.	2005 yılında parsellerinin bir bölümünden geçen 12 m.'lik yola köy dokusuna uymadığı gerekçesi ile itiraz etmişler.	Yargı, itiraz konusu imar yolunun kazı-dolgu gerektirmesinin sakınca yaratabileceği yönündeki bilirkişi raporuna dayanarak yolun iptaline karar vermiştir.
2266 ve 2267 parseller	3. Derece arkeolojik sit alanında kalmakta.	Mevzi imar planıyla TAKS ve KAKS oranları 0.15-0.30 olarak belirlenmişken KAİP ile bu oranların 0.10-0.20'ye düşürülmesine karşı çıkılmıştır.	2006 yılında Yargı davanın reddine karar vermiştir.
228 ada 1 parsel	3. Derece arkeolojik sit alanında kalmakta	KAİP'da, bitişiğinde kalan Mars Mabedi Ören Yeri düzenlemesi için parselin otopark olarak ayrılmasına karşı çıkılmıştır.	2006 yılında İdari Mahkemesi "otopark alanının kapasitesinin gerekenden çok fazla olduğu" yönündeki Bilirkişi Raporu doğrultusunda, kararı iptal etmiştir. Bakanlık temyize gitmiş ve 2009 yılında Danıştay tarafından Bakanlık haklı bulunarak İdare Mahkemesi kararı iptal edilmiştir.

Myndos antik yerleşiminin yer aldığı bölge 03.07.1987 yılında onaylanan Bodrum Karatoprak Çevre Düzeni planı sınırları içerisinde kalmaktadır. Bu planda antik yerleşimin çevresi konut ve turizm alanı olarak gösterilmektedir. Ancak günümüzde Karatoprak Çevre Düzeni planı da iptal edilmiştir. Bölgenin bütüncül bir çevre düzeni bulunmamaktadır.



Şekil 4 Gümüşlük Myndos Antik Kenti 1.ve 3. Derece Sit Alanı Sınırları

Değerlendirme: Aktarılmakta olan süreç sonrasında yukarıdaki şemada gösterildiği üzere;

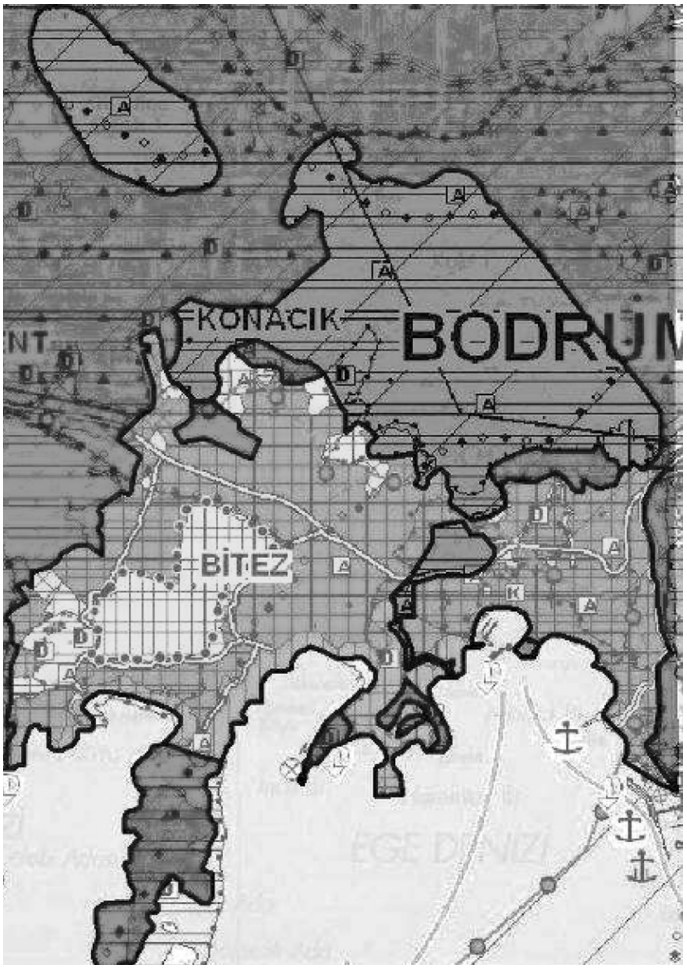
- Mevzi imar planları yoluyla 3. Derece arkeolojik sit alanlarının üzerinde yoğun olarak konut ve 2. Konut gelişmelerinin gerçekleştiği (sarı taralı bölge),
- Antik yerleşmenin çevresindeki kıyı alanlarının tamamıyla 2. konut olarak yapılaşma gösterdiği,
- Bu yapılaşma süreçlerinde Müze denetiminin yetersiz kaldığı
- Mevzi imar planı ve/veya geçiş dönemi yapılaşma koşullarıyla belirlenen imar haklarının yetersiz görülmesi nedeniyle KAİP'na karşı çokça dava açıldığı,
- Antik yerleşmenin çevresinde yer alan arkeolojik alanların büyük ölçüde site devletinin il sınırlarında yer alan etkileşim bölgeleri olduğu bütünsel değerlendirmesinden uzaklaşıldığı ve
- Sonuç olarak antik site devletinin yalnızca 1. Derece arkeolojik sit alanı ilan edilen bölgenin içerisinde kalan alan olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır.

Bodrum Merkez – Halikarnasos Antik Yerleşmesi

14.10.1978 tarihinde Muğla il genelinde gerçekleştirilen çalışmalar kapsamında A-1362 sayılı kararla Bodrum Merkez Halikarnasos antik yerleşmesi, arkeolojik sit alanı olarak tescil edil-

miştir. 25.10.1989 tarihinde Bodrum Merkez 74 ada 33 parselde yer alan Yapı Kooperatifinin inşaatı sırasında antik mezarlar ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine 06.06.1990 / 149 sayılı İzmir 2 No.lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararı ile Bodrum Kuzey İlave İmar Planı onaylanmış ve bu alanda 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı sınırları genişletilmiştir. 23.11.2000 tarihinde Muğla Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, Bodrum Merkez Halikarnasos Antik kenti sit sınırlarını yeniden genişletmiştir.

Bodrum'da kentsel sit alanı olarak tescilli bulunan Bodrum merkez yerleşmesinin yeraltında bulunan Halikarnasos antik kentinde, sit sınırlarına dair itirazların bulunmadığı görülmektedir. Gümüşlük-Myndos antik yerleşimi örneğinde olduğu üzere itirazlar Bodrum Merkez Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu'nun gerçekleştirilmesiyle bazı bölgelerde sit kararlarının değiştirilmesi sonucunda ortaya çıkmıştır.



Şekil 5 Bodrum Halikarnasos Antik Kenti 1.ve 3. Derece Sit Alanı Sınırları

Alt katmanlarında Halikarnasos antik yerleşmesi stadyumunun bulunduğu tespit edilen, bugünkü Bodrum küçük sanayi sitesindeki tüm parseller, 3. Derece arkeolojik sit alanından Muğla Kültür ve Tabiar Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 10.06.2003 2434 sayılı kararıyla 1. Derece arkeolojik sit kararına dönüştürülmüş; parsel sahipleri tarafından, bu alandan başka bir alana taşınmaları yönündeki karara, idari yargıya başvurulmak suretiyle itiraz edilmiştir. Bodrum gibi yüksek rantlı bir yerleşmenin merkezinde yer alan bir alanı terk etmek istemedikleri anlaşılmaktadır.

Muğla Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu uzmanları tarafından, yerleşmede, Koruma Kurulu kararlarının iptali için yargıya başvurunun, oldukça fazla sayıda olduğu belirtilmiştir. Öte yandan Halikarnasos antik yerleşmesinde 3. Derece arkeolojik sit alanı olarak tescillenen bölgelerde müze denetiminde yapılan temel hafriyatlarından, hemen hiç bir arkeolojik eserin çıktığı bilgisinin kendilerine ulaşmadığını; bu durumun oldukça düşündürücü olduğu da vurgulanmıştır. Halikarnasos antik yerleşmesi ile üzerinde yer alan Bodrum kentsel sit alanını çevreleyen bölgeler, tamamen 2. konut ve turizm tesisi yatırımlarına açılmak üzere planlanmış durumdadır.

Değerlendirme: Aktarılmakta olan süreç sonrasında yukarıdaki şemada gösterildiği üzere;

- Halikarnasos antik yerleşmesinin çevresinin olduğu gibi 2. konut ve turizm alanlarıyla çevrildiği (sarı taralı bölge),
- 3 derece arkeolojik sit alanlarındaki yapılaşma süreçlerinde Müze denetiminin yetersiz kaldığı
- Koruma Amaçlı İmar Planına karşı çok sayıda dava açıldığı,
- Antik yerleşmenin çevresinde yer alan arkeolojik alanların büyük ölçüde site devletinin il sınırlarında yer alan etkileşim bölgeleri olduğu bütünsel değerlendirmesinden uzaklaşıldığı
- ve Sonuç olarak antik site devletinin yalnızca 1. Derece arkeolojik sit alanı ilan edilen bölgenin içerisinde kalan alan olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır.

Milas Ören – Keramos Antik Yerleşmesi:

Keramos antik yerleşmesi Muğla İli'nin güneybatısında; Milas İlçesi'ne bağlı Ören'de yer alır. Milas'tan araba ile 1 saat içinde Ören Köyü'ne ulaşılabilmektedir. Yaklaşık 600 m yüksekliğindeki Kıran Dağı'nın geçit verdiği yerde akan Karaçay, platodan aşağı yönelerek denize ulaştığı yerde bir delta yapar. Nehrin kaynağı platodadır. Su, yeraltı yolları vasıtasıyla denize dökülür. Karaçay'ın biriktirdiği alüvyon ovasının bir köşesinde yer alan Keramos'un başlangıçta büyük olasılıkla deniz kenarında kurulduğu düşünülmektedir. Keramos'un batısında kıyı, çakıllı sahiller ve aralarında yer alan ekili ovalarla kaplıdır. Doğusunda ise Akbük'e kadar geçiş izni vermeyen Kıran Dağı yükselir. Halikarnassos ile Idyma kentlerinin ortasında yer alan Keramos'un, Stratonikeia'ya, Panamara'dan geçen bir yol ile bağlandığı bilinmektedir (Tay Rapor, bt.).

Milas ilçesi Ören Beldesi'nde yer alan Keramos antik kenti, bugünkü Ören yerleşmesinin yeraltı katmanında bulunmaktadır. Antik kent, yüzyıllardan günümüze yerleşim görmeyi sürdürebilmesi bağlamında da incelenmeye değer olan önemli bir arkeolojik bölgedir.

Keramos antik kenti de GEEYAK'ın 14.10.1978 / A-1362 sayılı kararı ile 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak tescil edilmiştir. Daha sonra İzmir 2 No.lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 24.02.1988 / 96 sayılı kararıyla Keramos antik kenti sınırları belirlenmiştir. 06.01.1994 tarihinde Ören Yerleşmesi 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca onaylanmıştır. Bu tarihten sonra Ören, 3. Derece Arkeolojik Sit Alanını kapsayan veya etki alanı içerisinde kalan bölgeler için onaylanan planlar şu şekilde sıralanabilir:

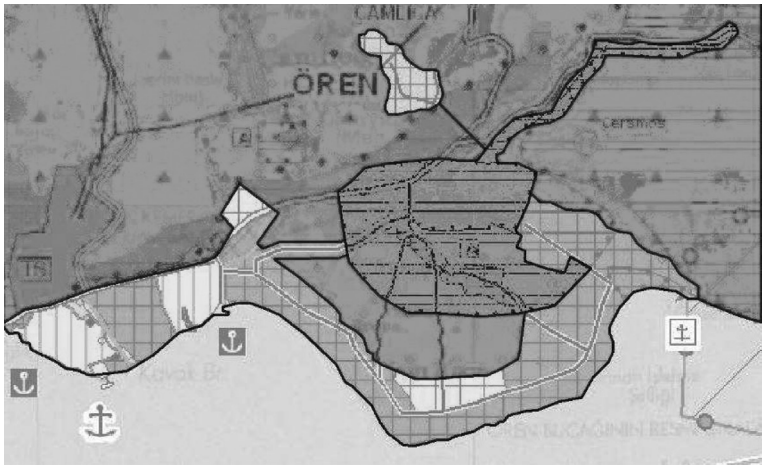
- Ören 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı, İzmir 2 No.lu Koruma Kurulu'nun 21.11.1990 / 1623 sayılı kararıyla onaylanmıştır.
- 01.04.1992 / 2587 sayılı kararla, Toplu Konut Alanı ve Sanayi Sitesi İmar Planı onaylanmıştır.
- 23.10.1996 / 6197 sayılı kararla, 1/1000 ölçekli anayol kenarında cep otopark düzenlemesi, yapı nizam düzenlemesi, yol ve yeşil alan düzenlemesine ilişkin plan revizyonu onaylanmıştır.
- 12.01.2000 / 9073 sayılı kararla, Ören Koruma Amaçlı İmar Planının (KAİP) hazırlatılması kararı alınmış; 20.07.2001 / 514 sayılı kararla, Ören 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı KAİP onaylanmıştır.

Mevcutta üzerinde Ören yerleşmesi bulunan antik Keramos kentinin korunması amacıyla, 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak belirlenen kısımlara ilişkin Ören Belde Belediyesi'nce hazırlanan imar planları ve revizyonların 19.05.2004 / 3255 sayılı Muğla Koruma Kurul kararı ile onaylanmasından başlayarak, çeşitli arazi kullanım kararı değişikliklerinin yapıldığı görülmektedir. Bununla beraber alandaki imar uygulamaları sırasında arkeolojik bulgulara rastlandığına dair her hangi bir bilginin, Koruma Kurulu'na ulaşmadığı da anlaşılmaktadır. Bu anlamda Keramos antik kenti günümüz kentinin gereksinim duyduğu kentsel kullanımlarla- koruma arasındaki ikilemin gözlendiği bir örnek durumundadır.

Ören Belde Belediyesi tarafından 28.08.2009 tarihinde Muğla Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na gönderilen yazıda, "06.01.1994 tarihinde onaylanan Çevre Düzeni Planı kapsamında kentsel yerleşme alanı içerisinde kalan, ancak günümüze kadar alt ölçekli imar planlarında yer almayan alanları değerlendirmek istediklerini" belirtilmektedir. Bu bölgelerde, Keramos antik yerleşmesini içeren 3. Derece Arkeolojik Sit Alanları yer almaktadır. Tarımsal alanlar olarak kullanılan bu alanların 2. konut ve turizm kullanımına açılması tartışılmaktadır. Ayrıca Muğla Koruma Kurulu'nun 18.04.2008 / 3960 sayılı kararıyla, 3. Derece Arkeolojik Sit Alanlarını kapsayan alanda, konut alanlarında TAKS-KAKS= 0.15-0.30, ticaret alanlarında ise TAKS-KAKS = 0.20-0.40 yapı yoğunluğu kararları uygun bulunmuştur.

Keramos arkeolojik yerleşmesine ilişkin diğer önemli bir karar ise, 2004 yılında Muğla Koruma Kurulu tarafından alınmıştır. 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı içerisinde yoğun yapılaşma gösteren ve antik kent üzerinde günümüze kadar kesintisiz olarak süregelen yaşam ve bu yaşamı kanıtlayan, yerleşmenin simgesi haline gelmiş sivil mimarlık örneklerinin bulunduğu yerleşim alanı, yapıların-bölgenin terk edilmeden yaşamını sürdürebilmesine olanak verilmesi gerekçe gösterilerek 1. Derece Arkeolojik Sit Alanından 2. Derece Arkeolojik Sit Alanına dönüştürül-

müştür. Ayrıca yine aynı karar kapsamında 1. ve 2. Derece Arkeolojik Sit Alanları içerisinde tespit-tescil çalışmalarının yapılması karara bağlanmıştır.



Şekil 6 Ören Keramos Antik Kenti 1.ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı Sınırları

Değerlendirme: Aktarılmakta olan süreç sonrasında yukarıdaki şemada gösterildiği üzere;

- Keramos antik yerleşmesinin bir bölümünün günümüz kentinin yer altı katmanlarında yer aldığı, bu nedenle 3. Derece arkeolojik sit alanında imar kararlarının günümüz kentinin gereksinimlerine yönelik olarak verildiği,
- 1. ve 3. Derece arkeolojik sit alanları arasındaki boşluğun dahi 2. konut alanlarıyla doldurulmuş olduğu ve Müze denetiminin yetersiz kaldığı
- Antik yerleşmenin çevresinde yer alan arkeolojik alanların büyük ölçüde site devletinin il sınırlarında yer alan etkileşim bölgeleri olduğu bütünsel değerlendirmesinden uzaklaşıldığı anlaşılmaktadır.

Sonuç ve Değerlendirme:

Gerçekleştirilen incelemeler sonucunda, ülkemizde Şekil 9'da şematize edildiği biçimiyle; antik yerleşme ve kırsal alanı arasındaki ilişkiyi anlamaya yönelik tespit-tescil çalışmalarının gerçekleştirilmediği, bulguya dayalı olarak 1. derece arkeolojik sit sınıfının tespit edildiği ve kenti var eden üretim alanlarının da yer aldığı kentsel saçaklanma bölgelerininse ancak 3. derece arkeolojik sit alanı olarak değerlendirildiği anlaşılmaktadır.

Bütünsel değerlendirmeden uzak yaklaşımlar nedeniyle sonuç olarak;

tarımsal alan (tarla) köy kent aktarım ilişkisi,

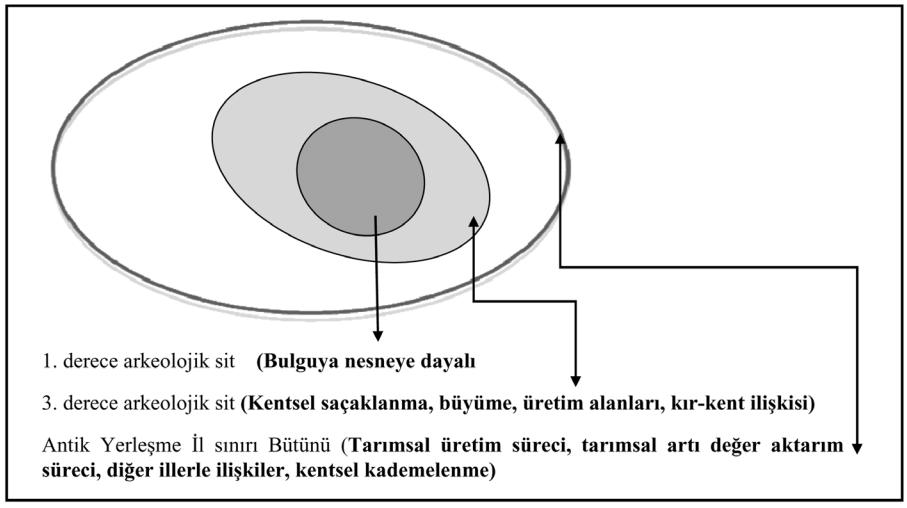
- tarımsal üretim süreci,
- tarım etkinliklerinin tarımsal teraslar vb. mekandaki izdüşümleri,

- tarımsal nitelikli barınma/servis yapıları,
- üretim araçları,
- kentsel savunma sistemleri,
- kentsel kademelenme,
- kentler arası ilişki ağları,
- bölge içi savunma sistemleri

ve bu yapıların birbirleri ile kurdukları ilişkilere dair bilgilerin yok olduğu görülmektedir..

Bu bağlamda örneklerin incelenmesi sonucunda ortaya çıkan şu saptamaların yinelenerek vurgulanması gerekmektedir:

- Ülkemizde koruma yaklaşımlarının bütüncül değerlendirmelerden uzak olduğu,
- 3. Derece arkeolojik sit kategorisinin, Müze denetimi yoluyla, bir imar ve yapılaşma izni olarak algılandığı,
- Son dönemde Çevre Düzeni Planları içinde kalan arkeolojik alanlara ilişkin hazırlanan Mevzi Planları yoluyla yapılaşmaların meşru hale getirilmiş olduğu,
- Yargı denetimi ve bilirkişilik kurumunun, süreçte önemli rol oynadığı,
- Sit dereceleri ve alan sınırlarını değiştiren Koruma Kurulu kararlarının, kimi zamanlarda yapılaşmalar için fırsat yaratmakta olduğu,
- Koruma Kurullarının yaklaşımlarının üyelerinin tutum ve duruşları bağlamında değişim gösterdiği,
- 3. Derece Arkeolojik Sit alanlarının üzerinde yoğun olarak konut ve 2. konut gelişmelerinin gerçekleştiği. Sit derecelerinin düşürülmesi sonucunda 3. Derece Arkeolojik Sit alanında kalan bölgelerin konut yapılaşmasına açıldığı,



• Antik yerleşmelerin çevresindeki kıyı alanlarının tamamıyla 2. konut biçiminde yapılaşma gösterdiği,

• Yapılaşma süreçlerinde Arkeoloji Müzelerinin denetiminin yetersiz kaldığı

• Antik yerleşmenin çevresinde yer alan arkeolojik alanların büyük ölçüde site devletinin il sınırlarında yer alan etkileşim bölgeleri olduğu bütünsel değerlendirmesinden uzaklaşıldığı,

• Kıyıda konumlanan antik kentlerin sit sınırlarının belirlenmesinde kıyının turizm kullanım önceliğinin dikkate alınması nedeniyle kıyı ve denizle kurduğu ilişkiyi yansıtan mekansal bilginin tahrip edildiği, dolgular nedeniyle antik kıyı çizgisinin okunamaz hale geldiği, antik kıyı yapılarının yok olduğu, sit sınırlarının antik kenti kıyıdan içeride kalan kentler olarak tespit ve tescil ettiği,

• Sonuç olarak antik site devletinin yalnızca 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı ilan edilen bölgeden ibaretmiş gibi bilgi ürettiği, bulguları bu çerçevede değerlendirdiği ve çıkarsamalar yaptığı,

• Kıyı bölgelerinde özellikle 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı 3. derece arkeolojik sit alanlarının turizm yatırımlarından ziyade ikinci konut gelişimiyle tahrip edildiği, bu durumun da en az turizm yatırımlarına konu olmaları kadar düşündürücü ve olumsuz bir nitelik taşıdığı

görülmektedir.

Koruma politikalarının temelini oluşturan tarihsel bilginin nasıl korunacağı konusundaki araçsal tartışmaların, öncelikle araştırma nesnesinin doğru biçimde tespiti üzerine inşa edilmesi gerektiği açıktır. Bu bağlamda, antik dönem bilgisi üzerine kurulu uğraş alanlarını, öncelikle bilimsel bilginin doğru ve güvenilir tespitine dair mücadeleye davet ediyoruz.

Kaynaklar

Tuna, N. (1995). "Türkiye Arkeolojik Yerleşmeleri Raporu". http://www.tayproject.org/TAYages.fm$Retrieve?CagNo=5259&html=ages_detail_t.html&layout=web Erişim tarihi Eylül, 2009.

Bean ve Cook, (1952). "Türkiye Arkeolojik Yerleşmeleri Raporu". http://www.tayproject.org/TAYages.fm$Retrieve?CagNo=5259&html=ages_detail_t.html&layout=web Erişim tarihi Eylül, 2009.

"Türkiye Arkeolojik Yerleşmeleri Raporu" Klazomenai Antik Yerleşmesi. http://www.tayproject.org/TAYmaster.fm$Retrieve?YerlesmeNo=3028&html=masterdetail.html&layout=web

İZMİR'DE KENTLEŞME SÜRECİNİ ETKİLEYEN YÜKSEK YAPI GELİŞİMİNİN AKTÖRLER TEMELLİNDE İNCELENMESİ

NURAY ÇOLAK

Giriş

Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı PLN 5002 Planning Design dersi kapsamında 2008-2009 öğretim yılında İzmir kentleşme süreci aktörler temelinde incelenmiştir. Cumhuriyet öncesi ve sonrası dönemler örnek tartışma konuları üzerinden incelenerek aktörlerin etkileri ve söylemleri analiz edilmeye çalışılmıştır. Çalışmada 1980 sonrası dönemde kent gündeminde yer alan Galleria Alışveriş Merkezi'nin inşası, Kordon yolu projesi, İnciraltı, Konak Pier Alışveriş Merkezi'nin inşası ve barınma konuları incelenmiş ancak İzmir'deki yüksek yapıların gelişimi proje kapsamında incelenememiştir. Bu çalışma ile proje dersinin kısıtlı zamanı içinde araştırmanın içinde yer alamamış yüksek yapı gelişiminin aktörler temelinde incelenmesi hedeflenmiştir.

İzmir'de konut meselesi Cumhuriyetin kuruluşundan beri biçim değiştirse de kent gündeminde yerini korumuştur. Kurtuluş Savaşı'nın ardından yaşanan iskân meselesi ile başlayan süreçte konut sorununun çözümüne yönelik gerçekleştirilen her uygulama İzmir kentleşme sürecini de belirlemiştir.

1990 sonrası İzmir'de, Türkiye'deki tüm büyük kentlerde olduğu gibi lüks konut üretiminin artış göstermiştir. Bu artış özellikle Sahilevleri ve Narlıdere üzere, gibi 1950'lerin görece küçük sayfiye yerleşimlerinin hızla dönüşmelerine yol açmıştır. Bu bölgelerdeki ilk dönüşümler, imara açık küçük ve az sayıdaki parselin yapılaşması, düşük nitelikteki eski yazlıkların el değiştirmeleri ve son olarak da tarımsal nitelikteki arazilerin imara açılması şeklinde gerçekleşmiştir (Güner, 2006).

"Punta Residence," "Aksoy Residence (İzmir Aksoy Galleria)", "Gürel Residence" gibi yüksek katlı bloklarda lüks konut tipi ise Alsancak'ta ticari-kültürel merkezinde yer almıştır. Otopark Teşvik Yönetmeliği'nden faydalanılarak gerçekleştirilen bu projeler mevcut imar koşullarının çok üzerinde yapılaşma izinleri alarak kent merkezinde önemli yoğunluk artışı yaratmaktadırlar.

Bu bildirinin amacı, İzmir kentleşme sürecini doğrudan etkileyen yüksek yapıların gelişimlerinin, yatırımcı, mülk sahibi, müşteri/kullanıcı, vb. aktörler çerçevesinde incelenmesidir. Çalışma sonucunda "Yüksek yapıların kentin gelişimi açısından getireceği sorunlar nedir?", "neyi koruyor/savunuyor? ve "şehir plancıları olarak bizler yüksek yapılara karşı kentte neyi korumalı/savunmalıyız?" sorularına cevap bulunmaktır. İzmir'deki bir kısmı henüz proje olan yatırımlar üzerinden konu tartışılacaktır.

Kentleşme sürecini etkileyen aktörler ile aktörlerin söylemlerinin araştırılmasında Dokuz Eylül Üniversite Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda üretilen önceki çalışmalar, İzmir Belediyesi arşivleri, İzmir Milli Kütüphanesi arşivleri, İzmir Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi (APİKAM), TMMOB Şehir Plancıları Odası arşivleri ile Yeni Asır Gazetesi ve TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi internet arşivleri kullanılacaktır.

İzmir'de Yüksek Yapıların Gelişimi

İzmir kent merkezinde yer alan iki katlı sakız tipi yapılar 1945 sonrasında yerini 8-9 katlı yapılarla modernleşmiş (!) 1990 sonrasında ise yüksek yapılar bölgede inşa edilmeye başlanmıştır.

Bu çalışmada İzmir Alsancak'ta yer alan bazılar henüz proje aşamasında olan, bazıları tamamlanmış, bazıları ise gerçekleştirilememiş projeler üzerinden kentte gelişmeyi etkileyen/belirleyen aktörlerin söylemleri analiz edilmeye çalışılacaktır.

Gerçekleştirilmiş projelerden Ege Palas ve Kıbrıs Şehitleri Caddesinde inşa edilen "residence"lar, gerçekleştirilememiş bir proje olarak Dünya Ticaret Merkezi ve proje sürecinde olan Özgörkey gökdelen projelerinin gelişim süreçleri ve aktörlerin söylemleri analiz edilmeye çalışılacaktır.

İzmir'de yüksek yapıların kent merkezinde gelişiminde en etkili isimlerden biri kuşkusuz İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Burhan Özfatura'dır. Gökdelenlere izin vereceğini açıklayarak



Alsancak 1971 (Kaynak: Yeni Asır Gazetesi - 07.10.2009)

süreci başlatan Özfatura, gökdelenlerle İzmir'in "ticaret merkezi olacağını" savunmuştur. Birinci Kordon başta olmak üzere kentte Güzelyalı, Bayraklı, Basmane gibi semtlerinde gökdelen iş merkezleri kurulması amacıyla plan değişiklikleri gerçekleştirilmiştir. Özfatura gökdelenlerin yeşil alanların çoğalmasına da yardımcı olacağını iddia etmiştir. Söz konusu yapılara karşı yapılan eleştiriler ve açılan davalar karşısında ''İzmir'in önünü istemezükçüler tıkıyor'' diyerek, ''istemezükçüler'' sözcüğünü literatüre kazandırmıştır.

Planlarda yapılan değişikliklerin yanı sıra "Çok Katlı Otopark Yapımını Teşvik Yönetmeliği" olarak bilinen İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 01.12.1994 tarihli meclis kararı ile otopark yapımı karşılığında yüksek yapı yapma olanağı verilmiştir. Alsancak'ta pek çok yapı bu haktan yararlanarak yüksek yapı inşa hakkı elde etmiştir.

İzmir'de ilk yüksek yapı örneği –halen İzmir'in en yüksek yapısı olan -Hilton otelidir. Dünya ticaret merkezi dava dosyasında yer alan ruhsatın Hilton Oteli'ne ait olduğu iddialarının gündeme gelmesi ile beraber 28.08.2009 tarihli Gözlem Gazetesi'nde Burhan Özfatura tarafından yazılan köşe yazısında yaptığı açıklamada "Hilton Oteli İzmir'in ilk gökdelenidir. O tarihte; bu tip binaların mimarisi/statik hesapları/sıhhi tesisat, elektrik vb. projeleri konusunda; ne belediyemizde ne de meslek odalarında yeterince yetişmiş eleman yoktu.

Bu konuda deneyim sahibi Mimar Cengiz Bektaş'ı davet ettik. Gökdelenler konusunda bürokratlarımızı /Meclis üyelerimizi/ meslek odaları mensuplarını vb grupları detaylı olarak bilgilendirdi.

Sonra, Hilton projesini hazırlayan ekip geldi. Aynı şekilde çok detaylı açıklamalar yaptılar. Hazırlıklar tamamlanınca ruhsatı ben imzaladım. Genel olarak ruhsat yetkisi ilçe belediyelerine aittir. Ancak 3030 sayılı yasa, Büyükşehir'e ait gayrimenkuller için bu yetkiyi bize vermektedir. (Nitekim bu ruhsata ne Konak Belediyesi, ne Yüksel Çakmur ne de başka birisi itiraz etmedi..)" diyerek Hilton Oteli'nin inşa süreci özetlemektedir.



Alsancak'ta Yüksek Yapılar (Kaynak: Milliyet Ege –09.07.2009)

Hilton Oteli inşa edilmiş, yeni yüksek yapı projeleri gündemde iken İzmir Büyükşehir Belediyesi 1995 yılında "Yüksek Yapılar Yönetmeliği"ni ilgili meslek odaları ile beraber hazırlamıştır. 1996 yılında yürürlüğe giren yönetmelik doğrultusunda ilgili meslek odalarının yer aldığı Yüksek Yapılar inceleme kurulu kurulmuş, 13 katı geçen yapılar "yüksek yapı" olarak tanımlanmış, projelerin Kurul'un onayından geçmesi zorunlu hale getirilmiştir. TMMOB'a bağlı Şehir Plancıları, Mimarlar, Makine Mühendisleri, Jeofizik Mühendisleri, İnşaat Mühendisleri, Elektrik Mühendisleri ve Jeoloji Mühendisleri odaları kurulda yer almaktadır. Ancak bu durum kentte gündeme gelen yüksek yapı projeleri ile ilgili tartışmaların ya da davaların oluşmasını engellememiştir. Yüksek yapı yapımına olanak veren plan değişikliklerine karşı Kurul'un onayından geçmiş olan projeler için de Odalar tarafından açılmış davalar bulunmaktadır. Bu yönetmelik ile yapıların sağlaması gereken minimum koşullar -yüksek yapı yapılabilmesi için parsel büyüklüğünün en az 3000 olması, çekme mesafelerinin 15 m gibi- belirlenmiştir.

1990 sonrası İzmir'de gündeme gelen projelerin büyük çoğunluğu sivil toplum kuruluşları ve meslek odalarının karşı çıkışıyla karşılaşmış, bazı projeler durdurulmuş, bazıları uzun süren davalar nedeniyle sürüncemede kalmış, bazıları mahkemelerin iptal kararlarına rağmen gerçekleştirilmiştir.

Karşıt görüşler nedeniyle gerçekleştirilmeyen projeler ise kent gündeminde her zaman yer almış ve almaya devam etmektedir. Kentte gündeme gelen her yeni projede yaşan tecrübeler hem projeleri destekleyenler hem de karşı çıkanlar tarafından hatırlatılmaktadır. Projelere karşı çıkanlar "istemezukçular" olarak nitelendirilerek İzmir'in gelişimini engellemekle suçlanmaktadırlar.

07.04.2007 tarihinde Sabah Gazetesi'nde yer alan Hıncal Uluç'un "Dostu az, düşmanı çok kent.. İzmir!.." başlıklı köşe yazısında "Efes harap.. Kapalı.. Mercür harap.. Kapalı.. Yerlerine yenisi yapılmıyor. Yapılanlar aleyhine de yığınla dava.. Kapatma kararları çıkıyor.. İşte Ege Palas.. İşte dünyanın en güzel otellerinden İnciraltı`ndaki Özdilekler`in oteli.. Hilton`un karşısında bir harabe var. Özgörkeyler otel yapacak. Kent hem bir leşten kurtulacak, hem de dev bir ihtiyaca bir çözüm daha.. Hayır.. Ona da izin yok. Ona da bir yığın dava.. İzmir`in dostu olduklarını iddia edenler, İzmir`i geliştirecek her, ama her şeye karşı çıkıp, dava üstüne dava açıyorlar." diyerek İzmir'e gelen kişilerin konaklayacakları alanların olmadığı belirtiliyor. Uluç yazısının devamında "İzmir`in modern bir kent olması yolunda atılan ama önleri `istemezükçüler` tarafından kesilen, idare mahkemelerinde süründürülen, yapımı geciktirilerek `bire çıkacakların maliyeti ona yükseltilen`, kentin ortasında çirkinlik abideleri olarak bırakılan ya da hala kapatılma, yıkılma tehdidi altında tutulan yatırımlardan ilk akla gelenler şunlar…" diyerek Kordon Yolu, Dünya Ticaret Merkezi, Ege Palas Oteli, İnciraltı'nda inşa edilmiş olan Crown Plaza[1] sıralanmaktadır.

[1] İnciraltı'nda yer alan Crown Plaza, Özdilek Alışveriş merkezi ve otelden oluşan bir yapıdır. 1999 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 1. Derece Sit alanı kararı almış olduğu bölgede, açılan davalar devam ederken yerel seçimlerden 1 gün önce 16.4.1999 tarihinde Balçova Belediyesinden inşaat ruhsatı almış ve 11.6.1999 tarihinde de inşaata başlamıştır. Emsal oranını %150 olarak belirleyerek 3 katına çıkaran değişiklikle inşa edilen yapı, bölgedeki tek yüksek yapı olarak İnciraltı bölgesinde yer almaktadır.

Ege Palas Otelinin İnşa Süreci

Ege Palas otelinin inşa süreci oldukça uzun ve karmaşık bir süreçtir pek çok kurum ve kişinin dâhil olduğu süreç sonunda yüksek yapı inşa edilmesinin ardından geçen yaklaşık 10 yılın ardından halen tartışılmaktadır.

Alsancak Cumhuriyet Bulvarı'nda yer alan Ege Palas Oteli tescilli karşısı bir parselde inşa edilmiştir. Otel için ilk ruhsat 13 Ocak 1987 tarihinde Konak Belediyesi'nden alınmıştır. Bir yıl sonra (21.01.1988) ise otelin gabarisi İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 61 m'ye çıkarılmıştır. Konak Belediye Meclisi 29 Haziran 1990 tarihinde aldığı karar ile yapı yüksekliğini 9,80 m'ye düşürür. Ancak bu karara karşı arsa sahipleri Mazhar Zorlu, Kemal Zorlu ve Hafız Zorlu (Alsancak Turizm AŞ) tarafından 17 Ekim 1990 tarihinde iptal istemi ile dava açmışlardır. İzmir Valiliği bu aşamada sürece dâhil olarak Konak Belediye Meclisinin yapı yüksekliğini 9,80 m düşüren kararını iptal etmiştir. 18 Kasım 1991 tarihinde İzmir 1. İdare Mahkemesi inşaat ruhsatının iptaline ilişkin Belediye Meclis kararının iptaline karar vermiştir. Ancak temyiz edilen dava sonucu 24 Şubat 1998 tarihinde kesinleşen karar ile Zorlu (Alsancak Turizm AŞ tarafından açılan davanın reddedilmiştir (İzmir Barosu, 2000).

1987-1998 tarihleri arasında yaşanan bu uzun süreç sonunda 5 Şubat 1999 Konak Belediye Meclisi yapının gabarisini tekrar 61 m olarak belirlemiştir. Konak Belediye Meclisi tarafından alınan bu karar 2 Mart 1999 tarihinde Büyükşehir Belediyesince de onaylanarak yapılan plan değişikliği askıya çıkarılmıştır.18 Nisan seçimleri öncesi alınan bu kararlar ile dava süreçleri devam ederken inşa edilmiş olan yapı yasallaştırılmaya çalışılmıştır (İzmir Barosu, 2000). 1990 yılında yapı gabarisinin 9,80 m'ye düşürülmesi kararı alındığı dönemde yapı bu yüksekliği henüz aşmamışken, dava sürecinde her yapılan kat kaçak olduğu gerekçesi ile mühürlenmiş olduğu halde inşa çalışmalarına devam edilmiş, yapının açılışı 1993 yılında dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından gerçekleştirilmiştir (Gedizlioğlu, 2001).

1999 tarihinde yapılan plan değişikliği TMMOB Mimarlar Odası ve TMMOB Makine Mühendisleri Odası tarafından açılan davada 1 Mart 2000 tarihinde alınan karar ile iptal edilmiştir (İzmir 1.İdare Mahkemesi, 2000).

Söz konusu yapı tescilli parsel karşısında yer aldığından Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından yapılan değişikliklerin Kurul tarafından onaylanması gerekmektedir. Kurul onayı yapılması aşamasında evrakta sahtecilik yapıldığı gerekçesi ile dönemin Kurul Müdürü ve başvuru sahibi yatırımcı hapis cezası almıştır. Söz konusu iddia Kurul gündeminde otel yapısının 9,80 m yüksekliğinde 3 katlı olarak yer almasına ve bu şekli onaylanmasının ardından dosyadaki projenin 61 m yüksekliğindeki proje ile değiştirilmesidir. Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun 27.12.1995 tarihli kararı ile ilgililerin cezalandırılmasına karar verilmiştir. Hapis cezası alan kişilerden biri de Mazhar Zorlu olmuştur.

Mahkeme kararı sonrası Aralık 2006'da Konak Belediyesi tarafından söz konusu parselde yapı yüksekliğini 9,80 m olarak belirleyen plan değişikliği Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Müdürlüğü gündemine gelmiş, Kurul, Ege Palas otelinin yapımından sonra Alsancak'da 6.80 ile 30 metre yüksekliğinde yapılaşmaların oluşması nedeniyle bölgede, arazi kullanım, ulaşım

ve yoğunluk değişiklikleri saptandığını belirterek Gündoğdu Meydanı ile Alsancak (Vahap Özaltay) Meydanı arasındaki alan bütünü ele alınarak, bir planlama çalışması yapıldıktan sonra konuyu değerlendirebileceği kararı almış, söz konusu yapı için verilmiş ruhsatın iptali sürecini başlatmamış olmuşlardır.

1993 yılında hizmete giren otel bu süreç sonunda yapılan plan değişiklikleri ile yasal statü kazanmıştır.

Kemal Zorlu'nun İdare Mahkemesinin kararına yönelik açıklaması 20.06.2000 tarihli Hürriyet Gazetesi Ege ekinde yer alan "Ege Palas ve hukuk süreci" başlıklı haberde yer alan açıklamasında karara itiraz ettiklerini belirterek "Bu konuda mutabakat yıllar önce sağlanmıştı. Prosedür gecikti. Ege Palas İzmir'in kimliği için olumlu birçok katkısı var. Kararın Danıştay'da düzeleceğine inanıyorum. İtirazımızda, halen bu bölgenin içinde yaşadığı gerçek ile tespit edilen durum arasında büyük farklar olduğunu belirttik. 9 yıl önceki bilirkişi raporunda trafiği taşımaz deniliyordu. Trafiği taşımaz dedikleri Kıbrıs Şehitleri Caddesi yaya yolu oldu. Birinci Kordon trafiğe kapandı. İkinci Kordon'da trafik akışında hiçbir sorun yok. Ege Palas sayesinde Alsancak turizm merkezi oldu. İddia edildiği gibi Ege Palas parsel üzerinde değil'' diyerek kanunsuz bir işlem yapılmadığını söylemiştir. Bir takım çevrelerin kendilerine ve sermayeye karşı tutum içinde olduğunu söyleyen Zorlu, ''Mazhar Zorlu'ya hapis cezası aldırdık diye övünenler var. Bu kişiler Mazhar Zorlu'ya kamu vicdanında ceza aldırabildi mi? Ben endişe taşımıyorum. Yanlış hesap Bağdat'tan döner. Bazı konulara girmek istemiyorum. Çünkü yanlış anlaşılabilir. Yargı süreci bittikten sonra düşüncelerimi ifade edeceğim'' demiştir.

Yatırımcılar, arsa sahibi olarak, yapı ile ilgili 61 m'lik bir gabari talebinde bulunmadıklarını 9,80 m'lik gabariye razı oldukları halde Büyükşehir Belediye Başkanı Burhan Özfatura tarafından zorlandıklarını ifade etmişlerdir. Burhan Özfatura da bu iddiaları kabul etmiştir. (Gedizlioğlu, 2001).

Vatan Gazetesi'nin 16.10.2006 tarihli haberinde İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 21 katlı otelin 18 katının yıkılarak 3 kata indirilmesini kabul edilmesi ile ilgili olarak Aziz Kocaoğlu'nun "Meclisin yargı kararına uymaktan başka alternatifi olmadığını" söylediği yer almaktadır. Habere göre Kocaoğlu "Proje ruhsat alırken hem Mimarlar Odası hem İnşaat Mühendisleri Odası vize vermiş. Sonra mahkemeye başvurdular. Yıkımla ilgili yasal süreç tabii ki başlayacak. Ancak burada her türlü izni ve ruhsatı olan binadan söz ettiğimizi de kimse unutmasın. Konak Belediyesi'nin bina sahiplerine tazminat ödemesi bile söz konusu olabilir. Bizim için kritik bir konu" demiştir.

Kıbrıs Şehitleri Caddesinde İnşa Edilen "Residence"Lar

İzmir kent merkezinde yer alan yüksek yapıların konaklama ya da konut –ya da yeni terimi ile rezidans- fonksiyonunda olduğu görülmektedir. Konut sunum biçimi olarak günümüze kadar izlemiş olduğumuz gecekondu, yapsat, kooperatifler yeni taleplere cevap verebilecek durumda değildir. Özellikle üst gelir grubuna hitap eden konutların "gated community" olarak tanımlanan kapalı siteler ya da rezidanslar olarak oluştuğunu İzmir'de de gözlemlemekteyiz.

"Kapalı siteler" kentin hemen dışında tarım ya da orman alanlarına inşa edilirken rezidanslar kentin merkezinde gökdelenler biçiminde ortaya çıkmaktadır. Tekeli'nin tanımladığı biçimiyle "kendini dışlayanlar"ın oluşturduğu talep kentte büyük parçalar haline büyüme yaratırken değiştirme/dönüştürme projelerinin de gündeme gelmesine neden olmaktadır (Tekeli, 2008). Bu değişim/dönüşüm projeleri kentin gelişim sürecini belirlerken, kentte etkin olan aktörlerin "taraf"larını net olarak göstermek durumda kaldıkları çatışma konularını da ortaya çıkarmaktadır.

Rezidans projeleri hem yatırımcı hem de medya tarafından "yaşam alanı" olarak tanımlanmakta, projeler "prestijli yaşam alanları" vaat etmektedir. Son yıllarda artan bu yaklaşım yerel basında yer alan haberlerde de görülmektedir. Ayrıca rezidanslar sadece metropoliten kentlerde değil Anadolu'nun pek çok kentinde görülmeye başlanmıştır. Milliyet Gazetesi Emlak ekinin 22.08.2008 tarihli "Türkiye'nin orta yeri rezidans" başlıklı haberinde "Önce Bodrum ve Antalya gibi turistik kentlerde sayıları hızla artan rezidans projeleri, daha sonra İzmit, Bursa, Konya gibi Anadolu kentleriyle Trakya'nın gelişime en açık yerleşim bölgesi olarak gösterilen Çorlu'da yükselmeye başladı. Kahramanmaraş'ta 6 ay önce temeli atılan Maraş Park Residence'ın Kahramanmaraşlılardan gördüğü ilgi ise rezidans trendinin Türkiye'deki geleceğinin ne kadar parlak olduğunu gösteren en iyi işaret..." olarak durum özetlenmekte ve bahsedilen projeler tanıtılmaktadır. Proje tanıtımlarında yüksek güvenlik önlemleri ve spor alanı, çocuk bahçesi, otopark gibi donatılara yapılan vurgu dikkat çekicidir.

09.05.2005 tarihli Yeni Asır Gazetesi "İzmir, ilk akıllı binasına kavuşuyor" başlıklı haberde Hilton Otelinin karşısında inşa edilen farklı büyüklükte 90 daireyi içeren Gürel Rezidans'ın "sahip olduğu güvenlik sistemleri ve barındıracağı komplekslerle yalnızca ev değil bir yaşam alanı" sunduğu vurgulanıyor ve "Bir şehre sinerji sağlayan alanlardan biri de simgesel, olağanüstü ve sıra dışı binalardır. İzmir için bunlardan biri de Gürel Rezidans olacak" iddiası yer alıyor.

Hürriyet Gazetesi Emlak ekinde 04.08.2008 tarihinde yer alan haberde ise İzmir'deki projeler "İzmir lüks proje açlığını gideriyor" başlığıyla yer alıyor. İzmir Emlak Komisyoncuları Odası Başkanı Mesut Güleroğlu,, İzmir'in yeni konut bölgelerini hakkında yaptığı değerlendirmede Narlıdere'nin özelliklerine vurgu yaparak lüks konutların bu bölgede yer aldığını belirtiyor. Güleroğlu "Şu an yatırım yapılması elzem olan İzmir'e, İstanbul yatırımcısını bekliyoruz. … Dışarıdan gelecek bir yatırımcının bir koyup üç alması mümkün" diyerek İzmir'deki konut yatırımının kârlı olabileceği alanları sıralarken Alsancak'ı rezidanslar için adres olarak gösteriyor.

Yeni Asır Gazetesi'nde 22.05.2009 tarihinde yayınlanan Gülengül Uslu'nun köşe yazısının başlığı ise "Apartmanlar out rezidanslar in!". Rezidansların, modern yaşamın yeni trendlerinden biri olduğu belirtilerek, İzmir'in gökdelenlerle henüz tanışma arifesinde olduğu vurgulanmıştır. Uslu, Aksoy Plaza'da 15 aile yaşamını sürdürmeye başlamış olduğunu belirterek Alsancak Kıbrıs Şehitleri Caddesi üzerinde inşa edilen Punta Rezidans ve Port Rezidans projelerini de örnek göstererek "artık apartmanlar, villalar out rezidanslar in oldu" diyerek yeni eğilimleri tanımlamıştır.

Kıbrıs Şehitleri Caddesi üzerinde yer alan yapılardan bir kısmı "çok katlı otopark yapımını teşvik yönetmeliği" doğrultusunda bir kısmı plan değişiklikleri ile inşa edilmiştir. Alsancak

Kıbrıs Şehitleri Caddesi üzerinde yer alan Aksoy Plaza 1999 yılında Yüksek Yapılar İnceleme Kurulu'nun gündemine gelmiştir. Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi tarafından olumsuz görüş verilmesine karşın onaylanan proje inşa edilmiştir.

Dünya Ticaret Merkezinin İnşa Süreci

1989 yılında dönemin İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Yüksel Çakmur tarafından bir yarışma organize edilerek Basmane'deki eski otobüs garajı arazisi için proje üretilmesini sağlamıştır ancak 1994 seçimlerinde Burhan Özfatura'nın belediye başkanı olması ile proje iptal edilmiştir. Farklı bir proje ile Güçbirliği ve EGS Holding "Dünya Ticaret Merkezi" inşa etmek üzere arsayı satın almıştır. 1998 tarihinde temel atılmış ancak Yüksel Çakmur tarafından açılan dava ile yürütmeyi durdurma kararı alınmıştır. Proje hala gerçekleştirilememiştir.

Güçbirliği Holding'in TMSF'ye devri ile sürece bu kurum da dahil olmuş, konu daha da karmaşık bir hale gelmiştir. Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu arsayı satma kararı almış, karara İzmir Büyükşehir Belediyesi arazinin belediyenin mülkiyetinde olduğu gerekçesi ile itiraz etmiştir. Büyükşehir Belediyesi tarafından projenin sahipleri ile anlaşılarak yapılan son imar düzenlemesi de Yüksel Çakmur'un açtığı dava ile karşılaşmıştır. Son olarak hazırlanan değişiklik ile alanda alışveriş merkezi ve belediye hizmet alanı fonksiyonları yer alacaktır.

Dünya ticaret merkezinin inşa sürecinde yatırımcılar Güçbirliği ve EGS Holdingtir. Büyükşehir Belediyesi'nden alınan ruhsat ile başlayan inşaat, İzmir eski Büyükşehir Belediye Başkanı Yüksel Çakmur ve meclis üyelerinden oluşan bir grubun açtığı dava neticesinde durdurulmuş ancak yatırımcılar bu süreçte temel inşaatını ve Kahramanlardaki otoparkı inşa etmişlerdir.

8 Ağustos 2009 tarihli Zaman Gazetesi'nde yer alan röportajda Güçbirliği Holding'in yönetim kurulu Kemal Zorlu söz konusu alan için "orası İzmir'in yüz karası ve ayıbı olan bir yerdir" diyerek arsayı alım sürecinde yapılan ihaleyi anlatarak "Fiyat farkına ilaveten yarın öbür gün laf olur, dedikodu olur diye Kahramanlar'a 37 bin 500 metre kare bir otopark yaptık. 42 kilometre kazık çaktık" demiştir.



Dünya Ticaret Merkezi Çukuru

İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu ise konu ile ilgili olarak "Geri alma konusu dahil birçok alternatif artık masamızın üzerinde. Burada Güçbirliği ile EGS bir yatırım yapmışlar. Güçbirliği, ilk gün attığı imzanın arkasında olduğunu söylüyor. Geçmiş dönemi irdelemek, geçmişin yanlışlarını yeniden gündeme getirme noktasında değiliz. Burada bir anlaşma yapılmış. Kimilerine göre doğru, kimilerine göre yanlış. Sonuçta yapılmış. Bu İzmirlinin serveti, belediyenin serveti... İzmirlinin servetinin bir an önce değerlendirilmesi gerekir." karmaşık bir süreç yaşandığını ancak sorunu çözmek amacında olduklarını belirtmiştir (Kocaoğlu, 2007).

Konu sık sık yerel gazetelerinde köşe yazılarında yer almaktadır. Kentte gündeme gelen her yatırım ile ilgili tartışmalarda hatırlatılan konulardan biri olmuştur. bu yazılardan biri 20.11.2007 tarihinde Yeni Asır Gazetesi'nde yayınlanan Soner GÖKSEL köşe yazısında şu şekilde yer almıştır:

"İzmir'in makûs talihidir. Ne zaman bir adım öne çıkmak için, önemli bir projeye imza atmaya kalkışsa, birileri ya sesini duyurup şöhret olmak için veya oradan beklediği bazı siyasi ve "duygusal" rantlar için hemen mahkemelere koşarlar. Bu sebepten, İzmirlinin birleşerek ürettiği projelerin sonu hüsranla bitmiştir."

Özgörkey

Özgörkey Şirketler Grubu'nun Çankaya Gaziosmanpaşa Caddesi üzerindeki eski 4 katlı tütün deposunu yıkarak yerine gökdelen inşa etmek için plan değişikliği talep etmektedir. Tescilli yapı bitişiği olan parselin yakında yer alan Hilton Oteli ve Gürel Plaza emsal gösterilerek yüksek yapı yapılmak istenmektedir.

Konak Belediye Meclisi'nin değişikliği onaylaması ile Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu gündemine gelmiştir. Kurul, projeyi incelemiş, kilisenin görünüşünü engellemeyecek biçimde çekme mesafesinin artırılması, bina girişinin kilise tarafında yer almaması gibi koşullarla projenin değiştirilmesini önermiş, öneriler yatırımcı tarafından projeye aktarılarak Kurul onayından geçmiştir.

Konunun gündeme gelmesi ile 21.11.2008 tarihli Cumhuriyet Ege Gazetesi'nde yer alan habere göre Mimarlar Odası İzmir Şube Başkanı Hasan Topal, 1994 yılında alınan



Özgörkey (Kaynak: Cumhuriyet Ege – 21.11.2008)

kararın ardından kentte çok katlı yapıların sayılarının hızla arttığını, bu alanlarda sorunlarla karşılaştıklarını söylemiş, parsel bazında ayrıcalıklı olarak değişiklik yapılmasının, imar yasasına uygun olmadığını vurgulamıştır. Topal, "Şu anda kentin merkezinde yapılmış olanların çoğu, Ege Palas Oteli, Crown Plaza hukuken sorunlu yapılardır. Diğer gökdelenler dava konusu olmadığı için hukuki bir yaptırım bulunmuyor. İmar kanunu, planlarda adil ve eşitlikçi olma zorunluluğu getirmiştir. Kişilere ayrıcalıklı imar hakları yaratılması çarpık ve yanlıştır" demiştir.

Aynı haberde İzmir Büyükşehir Belediyesi İmar Komisyonu Başkanı Bilgin Erünal yüksek kata izin vermek için inşaatın yapılacağı alanın bin 500 metre ve 3 bin metrenin altında olmaması gerektiğini, aynı zamanda yapıya Anıtlar Kurulu'nun izin vermesi gerektiğini söylediği belirtilerek Erünal'ın "Belirlenen kriterlerin oluşması durumunda izin vermek zorunda kalıyoruz. Bakışımız olumsuz olsa da arsa sahibinin kazanılmış hakları nedeniyle olumlu olmak zorunda kalıyoruz. İsteyen herkes yüksek kat yapamaz. Belirli kriterleri yerine getirmesi gerekiyor" açıklamasına yer verilmiştir.

Yüksek Yapılar Yönetmeliği'ne uygun olmadı yetkililerce de belirtilen proje İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nin gündemindedir.

Değerlendirme

Yüksek yapıların İzmir'de "yeni kent merkezi" olarak belirlenen bölgede inşa edilmesi nazım planlarda ve uygulama imar planlarında yer almaktadır. Buna karşın yeni kent merkezi olarak adlandırılan bölgenin altyapı, üst yapı yetersizlikler vb gibi nedenlerle yatırımcılar bölgeyi tercih etmemekte kent merkezine yönelik taleplerini gündemde tutmaktadırlar.

Yatırımcıların taleplerine siyasilerden olumlu yanıtlar gelmesi isse kentte kurumlarla meslek odalarını karşı karşıya getirmektedir. Şehir plancıları hem kent merkezinde yüksek yapı inşa etme olanağı sağlayan plan değişikliklerini hazırlayarak hem de meslek odası olarak dava açarak iki tarafta da yer almaktadır.

Kamu yararı kavramı ekseninde gerçekleştirilen tartışmalarda yatırımcılar ekonomik kazanca vurgu yaparken meslek odaları plan değişikliklerinin yaratacağı etkilere vurgu yapmaktadırlar.

Ancak özellikle kamu mülkleri üzerinde – Hilton ve Dünya Ticaret Merkezi örneklerinde olduğu gibi – kişilere özel değişikliklerle rant yaratılması, bu rantın kamuya dönüşünün de sağlanmaması en temel sorunlardan biridir. Yapılan her plan değişikliği çevresindeki alan için emsal teşkil etmektedir. Böylesi bir süreç ise toplumda güçlü olanın imar hakkını aldığı kanısını oluşturmaktadır. Dava açan meslek odaları ise çeşitli çıkarlar peşinde olmakla suçlanmakta, İzmir'de yaşanan ekonomik sorunların sorumlusu olarak gösterilmektedirler.

Her ne kadar uygulanmakta olan "Yüksek Yapılar Yönetmeliği" meslek odalarının katılımını ön planda tutan bir yaklaşımla hazırlanmışsa da sonuçta meslek odalarının "uygun değildir" görüşü verdiği projeler onaylanmaktadır. Belediye bürokratlarının yönetmeliklere aykırı olduğunu belirttikleri plan değişiklikleri ise belediye meclislerinde kabul edilmektedir. Yetkisi olmayan şehir plancılarının sürece seyirci kalmak dışında yapabileceği fazla bir şey de yoktur.

İzmir kent merkezinde siyasi ve ekonomik gücü sahip kimselerin gökdelen yapma hakkı elde ettiği bir ortamda planlamaya güven duyulması oldukça güç olmaktadır. ege palas örneğinde olduğu gibi kesinleşmiş yargı kararlarının varlığı bile süreci etkilememekte neticede yapılar inşa edilmekte ve Cumhurbaşkanlarının katıldıkları törenlerle hizmete girmektedir. Böyle bir ortamda şehir plancısı neyi koruyabilir? ya da neyi savunabilir?

Umutsuz bir yaklaşımla yapılacak bir şey olmadığı söylenebilir. Kamu yararının, şehircilik ilkelerinin, yasaların, yönetmeliklerin anlamlarının olmadığı bir ortamda plancının temel dayanaklarından yoksun kaldığı ortadadır.

Kaynakça

Bilirkişi Raporu, 1992/1327 (İzmir 3. İdare Mahkemesi Şubat 16, 1992).

Çolak, N. (2009). İzmir Kentleşme Sürecinde Aktörler ve Rasyonelleri: Barınma. Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir: yayınlanmamış rapor.

DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü. (ty). Habitat II Dünya Deneyimleri Kapsamında İzmir Bağlamına Nasıl Bakılabilir: Bir Gelişmenin Anatomisi. İzmir: yayınlanmamış rapor.

Gedizlioğlu, L. (2001). İzmir Ege Palas Oteli. (298), 52-53.

Güner, D. (2006). İzmir'de Modern Konut Mimarlığı 1950-2006. Planlama (3), 123-140.

İzmir 1.İdare Mahkemesinin 01.03.2000 gün ve 99/307 sayılı Kararı, 1999/136 (İzmir 1.İdare Mahkemesi 2000).

İzmir Barosu. (2000). İzmir Barosu 1998-2000 Dönemi Çalışma Raporu. Baro/Ülke ve Hukuk. İzmir: İzmir Barosu Başkanlığı.

Kocaoğlu, A. (2007, 10 28). Çürük dişleri çekeceğiz. (D. Sipahi, Röportajı Yapan)

Mimarlar Odası İzmir Şubesi Kent ve Çevre Komisyonu. (1992). "Konak - Galleria" Raporu. İzmir: Ege Mimarlık.

Tekeli, İ. (2008). İ. S. Derneği (Dü.), İzmir'de 80'li Yıllardan Günümüze, Konut ve Mimarlık Kültürü. içinde İzmir: yayınlanmamış sempozyum bildirisi.

Türk Dil Kurumu Sözlüğü. (tarih yok). Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlüğü. Mayıs 19, 2009 tarihinde Türk Dil Kurumu: www.tdk.org.tr adresinden alındı

1. GÜN 2A. OTURUM
TARİHİ KENT MERKEZLERİNİ KORUMAK: UYGULAMA ÖRNEKLERİ
Moderatör: Prof. Dr. EMEL GÖKSU

ULUSLARARASI MEVZUATLAR VE TARİHİ KENTLERİ KORUMA

SAADET GÜNER, MAHMUT AYDIN, Dr. ALİ KAZIM ÖZ-Kültürel Mirasın Dostları Derneği (KUMID)

TARİHİ KENT MERKEZLERİNİN PLANLANARAK KORUNMASI: İZMİR KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

GÜLNUR VURUŞKAN-Şehir Plancısı, İzmir Konak Belediyesi, MEMNUNE BAHÇIVAN-Şehir Plancısı, İzmir Konak Belediyesi, NEHİR YÜKSEL-Şehir Plancısı, İzmir Konak Belediyesi, NEJLA BAYSAN-Yüksek Şehir Plancısı İzmir Konak Belediyesi, ZEKİ YILDIRIM-Şehir Plancısı, İzmir Karabağlar Belediyesi

KENTSEL MEKANLARIN YENİDEN DEĞERLENDİRME SÜRECİNDE TARİHİ KAMUSAL ALANLARIN KORUNMASI ÜZERİNE BİR İNCELEME: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ

EMİNE TAYYARE KARAOĞLU-Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü Yıldız Teknik Üniversitesi Kentsel Mekan Organizasyonu Ve Tasarım Yüksek Lisans Programı Yıldız Teknik Üniversitesi Şehircilik Doktora Programı İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü
ZÜLFİYE KESKİN YILDIZ-Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü İstanbul Teknik Üniversitesi Gayrimenkul Geliştirme Yüksek Lisans Programı İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü

ULUSLARARASI MEVZUATLAR VE TARİHİ KENTLERİ KORUMA

SAADET GÜNER, MAHMUT AYDIN, Dr. ALİ KAZIM ÖZ

Kültürel Mirasın Dostları Derneği (KUMID)

I. Avrupa Birliği Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi (2006-2007)

1. Projenin Gerekçesi:

Dünya'daki gelişmelere paralel olarak ülkemizde de "kültür varlıklarının, korunmasında bilimsel temeli olan sürdürülebilir modellerin geliştirilmesi konusunda giderek yaygınlaşan bir eğilimin varlığından söz edebiliriz. Bu arayışı yalnızca Avrupa Birliği mevzuatının gereği olan uyum süreciyle özdeşleştirmenin de doğru olmadığı kanısındayız. Çarpık şehirleşmenin, kültürel ve çevre kirliliğinin ve özellikle kültürel yozlaşmanın getirdiği sıkıntıların baskısı, yeni çıkış yollarının bulunması konusunda toplumumuzu yeni arayışlar içine girmeye yöneltmiştir. Ülkemizin kültür varlıklarının zenginliği, çeşitliliği diğer dünya ülkeleriyle karşılaştırılmayacak düzeydedir; aynı şekilde sağlıklı ve sürdürülebilir çözümler için karşılaştığımız sorunlar da temelde farklılık göstermektedir. Bu nedenle başka yerlerden alınacak çözüm modellerini olduğu gibi ülkemize aktarmak doğru bir seçim olmayacağı gibi, mutlaka ülkemizin yapılanmasına, koşullarına ve kültür varlıklarımızın sayı, nitelik ve önemine uygun yeni çözüm yollarının geliştirilmesi gerekir. Ancak ülkemize özgü geliştirilecek olan çözüm yollarının uluslararası çağdaş yaklaşım ve uygulama ilkeleriyle uyum sağlayarak örtüşmesi gerekir. Bu da çözüm arayışı içine girdiğimiz bu süreçte, dünyada bu kapsamda geliştirilmiş olan her türlü düşünce sistemi, bilgi ve kuralların ciddi bir şekilde incelenerek özde anlaşılması gereğini beraberinde getirmektedir"(Özdoğan, 2007)

Dünyada kültürel miras ve koruması konusunda geliştirilmiş olan düşünce sistemi, kavramlar, yaklaşımlar, bilgiler, kurallar, yaptırımlar hiç kuşkusuz bu konuda çalışmalar yürüten Birleşmiş Milletler Eğitim-Bilim ve Kültür Organizasyonu (UNESCO) Avrupa Konseyi (COE), Avrupa Birliği (AB) Kültürel Varlıkların Restorasyonu ve Korunması Çalışması için Uluslararası Merkez (ICCROM) …vb gibi devletlerarası kuruluşların (IGOs) yanı sıra Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (ICOMOS), Uluslararası Müzeler Konseyi (ICOM)…vb gibi uluslararası sivil toplum kuruluşları (NGOs) tarafından yayınlanan, tüzükler, yönetmelikler, anlaşmalar, kararlar,

yönergelerin yanı sıra ilke kararları, tavsiyeler, görüşler, açıklamalar, toplantı sonuçları..vb.nın içeriğinde yer almaktadır.

Kültürel mirasın korunmasında hukukun ve yasaların önemi yaklaşık yüz yıl öncesinde Madrid Konferansı Tavsiye Kararları: Altıncı Uluslararası Mimarlar Kongresi (RIBA,1904) de (Turuncel, Şakar 1904) dile getirilmiştir. Bu yaklaşımın kabul görmesinin ardından devletlerarası kuruluşlar ve uluslararası sivil kuruluşlar, yayınladıkları anlaşmaları, tüzükleri, tavsiyeleri sonuç belgelerini …vb devletlerin kabulüne ve dikkatine sunmuşlardır.

AB hukukunda (Altıntaş 2007) ve uluslar arası hukukta, taraf devletin imzaladığı ve usulüne uygun olarak yürürlüğe giren anlaşmalar, adı geçen kurumlar tarafından yayınlanan kararlar, konsey kararları, tüzükler, yönetmelikler "bağlayıcı mevzuat" olarak nitelendirilir. Bu tür uluslar arası mevzuatlar ya taraf devletin doğrudan "iç hukuku" olarak dikkate alınır ya da taraf devletten söz konusu metinlere göre iç hukukunda gerekli düzenlemeleri yapması beklenir. Adı geçen kuruluşların yayınladıkları ilke kararları, tavsiyeler, görüşler, açıklamalar, toplantı sonuçları..vb bağlayıcı özelliği bulunmayan tasarruflardır.

Koruma çalışmalarında bağlayıcı olmayan uluslararası mevzuatın genellikle ileride çıkarılacak yasal/bağlayıcı bir mevzuatın ayak sesleri olduğu öngörüsü ile dikkate alınması önerilir. Uluslararası bağlayıcı mevzuatlarda, başlangıçta yayınlanan bu tür bağlayıcı olmayan mevzuatlara atıf yapıldığı da gözardı edilmemelidir. Bağlayıcı olan ve olmayan mevzuatlar bildiri metnine bundan böyle kısaca "uluslararası mevzuat olarak" adlandırılacaktır.

Anılan uluslararası kuruluşlar tarafından yayınlanan uluslararası mevzuat; hiç kuşkusuz kuruluşa üye olması veya anlaşmayı imzalayarak yürürlüğü koyması nedeniyle "taraf devlet" sıfatını kazanan Türkiye'deki kültürel miras koruma çalışmalarında da dikkate alınmak zorundadır.

Buna karşın, ülkemizde söz konusu uluslararası mevzuatların İngilizcelerinin toplu olarak sunulduğu tek yayının Sayın Emre Madran ve Nimet Özgönül'ün Ortadoğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi yayınlarından çıkan (1999) "International Documents Regarding the Preservation of Cultural Heritage and Natural Heritage" olduğu bilinmektedir.

Anılan uluslararası mevzuatların ne yazık ki çok azı Türkçeye kazandırılmıştır. Bunlar bir araya getirilmeyi bekleyen; Resmi Gazete'de yayınlanan uluslararası anlaşmaların Türkçe metinleri, bazı bilim insanlarımız tarafından gönüllü olarak Türkçe'ye tercüme edilen ve ICOMOS Türkiye Ulusal Komitesi web sayfasında yayınlanan birkaç önemli tüzük ve yönetmelikler, COE, Türkiye'nin Web sayfasında yayınlanan anlaşmalar serisinde bulunan metinlerdir. Bunlardan başka TMMOB-Türkiye Mimarlar Odası Genel Merkezinin süreli yayını "Belgeler/Uluslararası Belgeler Föyü" ve web sayfası ağırlıklı olarak mimarlık konusunda yayınlanmış uluslararası mevzuatların Türkçelerine ulaşılabilecek önemli bir kaynak olarak bilinmektedir.

Sonuç olarak;

- ülkemizde kültürel miras koruması konusunda eğitim gören, eğitim veren, görev alan, uygulayan ve karar veren hedef kitle için uluslararası mevzuatı konusunda Türkçe kaynak sunulması,

• hedef kitle arasında kültürel mirasın korunmasında dikkate alınması gereken uluslararası ölçütler hakkında farkındalık yaratılması,

• bu sayede ülkemizin yapılanmasına, koşullarına ve kültür varlıklarımızın sayı, nitelik ve önemine uygun, uluslararası çağdaş yaklaşım ve uygulama ilkeleriyle uyum sağlayarak örtüşen yeni çözüm yollarının geliştirilmesi,

amacıyla Avrupa Birliği Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi (2006-2007) yürütülüp başarıyla tamamlanmıştır.

2. Proje Hakkında Genel Bilgi:

Sivil Toplum Diyalogu-AB Bilgi Köprüleri Programı çerçevesinde açılan AB hibesi kapsamında proje sahibi olarak Kültürel Mirasın Dostları Derneği (KÜMİD) Dokuz Eylül Üniversitesi (DEU), İzmir ortaklığında "AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi " başlıklı bir projeyi Aralık 2006-2007 tarihleri arasında başarıyla yürütmüştür.. Avrupa Birliği Genel Sekreterliği (ABGS) tarafından izlenen Merkezi Finans ve İhale Birimi (MFİB) tarafından değerlendirilip sonuçlandırılan Projeye, Programda hibe verilen 28 proje arasından en başarılı 8 proje arasında yer verilmiştir.

Projede, tercüme çalışmaları, DEU Fen Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji Bölümü ve Mütercim Tercümanlık Bölümü Lisans Üstü ve Doktora öğrencileri tarafından adı geçen bölümlerin öğretim üyelerinin koordinasyonu ve Proje Bilim Kurulunun danışmanlığında yürütülmüştür.

Türkçeye tercüme edilen mevzuatlar, 24 Eylül 2007 tarihi itibariyle AB Kültür Mevzuatının tamamını (http://www.europa.eu.int/eur-lex/lex/en/repert/1640) ve topluluk müktesebatının "Kültür-Kültürel Miras" bölümünü içeren ve UNESCO, COE, ICOMOS, ICOM vb. uluslar arası kuruluşlar tarafından yayınlanan yazılı belgelerinde ve web sayfalarında toplumun bilgisine sunulan diğer uluslararası mevzuatları içermektedir.

Projede; hedef kitlenin;

• kültürel miras koruma kavramının tarihi sürecini yakından izleyebilmesi için 1877 (Artar, Yıldırım, SPAB 1877) ve 24 Eylül 2007 tarihleri arasından yayınlanan uluslararası mevzuat,

• Kültürel miras koruması ve çevrenin yadsınamaz ilişkisine dikkatini çekebilmek için "Doğal Peyzajların Korunması İçin Oluşturulan Belirleme ve Değerlendirme Kartına İlişkin Tavsiye Kararı NO: R (79) 9, COE 1979" gibi çevre ile ilgili birkaç önemli uluslararası mevzuat

Türkçeye kazandırılmıştır.

Son olarak Türkçeye tercüme edilen ve Proje çıktılarında yayınlanan uluslar arası metinlerin "resmi çeviri" olarak değerlendirilmemesi önemle vurgulanmaktadır. Bu nedenle herhangi kuşkulu bir durumla karşılaşıldığında, anlaşmazlıkta başvurulacak özgün İngilizce metne kolaylıkla ulaşılabilmesi için yayınlardaki her Türkçe mevzuat başlığının altında o mevzuatın özgün İngilizce başlığı yazılmıştır

Yaklaşık 2000 sayfa 300 adet olan söz konusu Türkçe mevzuatların tamamı KÜMİD'in web sayfasında (http://www.kumid.eu, http://www.kumid.eu/euproject) bir bölümü ise Proje kapsamında basılan AB Kültürel Miras Mevzuatı başlıklı iki ciltlik kitapta yayınlanmaktadır.

Proje kapsamına Türkçeye kazandırılan mevzuatlar; Proje kapsamında oluşturulan Uzmanlar Kurulu tarafından hızla incelenmiş ve sonunda Uzman Raporu: Uluslararası Mevzuatlar Işığında Türk Eğitim Sisteminde Kültürel Miras Ve Koruma: Genel Değerlendirmeler Ve Öneriler: başlıklı bir Uzman Raporu hazırlanmıştır. Anılan rapor KÜMİD'in web sayfasında ve adı geçen kitapta yayınlanmaktadır. (KUMID Uzman Raporu 2007)

Proje sürecide kültür-kültürel miras ve koruma konusunda dil birliği oluşturmak amacıyla "Ortak Terim Havuzu İngilizce-Türkçe" (yaklaşık 200 kelime) hazırlanmış olup anılan proje çıktılarında yayınlanmıştır.

Çevirilerin ücretsiz yayın hakkı KÜMİD'e ait olduğundan web sayfasından veya kitaptan ulaşılan Türkçe metinler kaynak belirtilerek kullanılabilir.

KÜMİD Üyesi ve Proje Bilimsel Danışmanı Prof. Dr. Mehmet Özdoğan 'ın Proje için kaleme aldığı "Sunuş" yazısında dile getirdiği gibi, "Avrupa Birliği, Avrupa Konseyi, UNESCO, ICOMOS, ICOM gibi uluslararası kurumların koruma ile ilgili mevzuatları ve ilgili belgelerinin dilimize kazandırılmış olması, bu konudaki büyük bir açığı kapatmaktadır. Proje yayınlarının hedef kitlesini akademisyenlerle sınırlı görmek doğru değildir; bunlar zaten konuyla ilgili bilim insanlarımızın bilgisi dahilindedir. Ancak giderek sayıları artan ve kültür varlıklarına ilgi duyan sivil toplum örgütleri ve bunlarla birlikte çalışan genç uzmanların yanı sıra eğitim gören, karar veren, görev alan, uygulayanların söz konusu mevzuatı toplu ve Türkçe olarak bulabileceği bir kaynak Proje ile ilk kez sunulmuştur. Her ne kadar Proje yayınlarıyla tüm uluslararası mevzuatı kapsadığımız gibi bir iddia yoksa da, bunu en azından bir başlangıç olarak görmekteyiz ve çağdaş dünyayı herkesin anlamasına yönelik bu tür çabaların sürdürülmesi gerektiği düşüncesindeyiz". (Özdoğan 2007)

3.Projenin Sürdürülebilirliği:

1. Yeni yayınlanmış veya Proje sırasında çevrilmemiş uluslararası mevzuatların Türkçe'ye çevrilmesi ve bunların doğruluğunun denetimi KUMID sınırlı olanakları ve üyelerinin gönüllü çalışmayla devam ettirilmektedir. Yeni Türkçe metinlerin 2010 yılının ikinci yarısında KUMID web sayfasında yayınlanması planlanmaktadır.
2. KUMID üyeleri 2007-2008 yıllarında adı geçen projenin sürdürülebilirliği gereğince yeni bir çalışma başlatmıştır. Çalışmada "AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi" kapsamında Türkçeye tercüme edilen ve bir kısmı "bağlayıcı iç hukuk" olarak kabul edilen söz konusu uluslar arası mevzuatların her birinin içeriği; kültürel miras korumasını doğrudan ilgilendiren (arkeoloji, mimarlık, kentsel planlama, restorasyon güzel sanatlar, müzecilik…gibi) ve dolaylı olarak ilgilendiren (ekonomi, maliye, hukuk, ulusal, bölgesel, kentsel kalkınma planlamaları, dış ticaret, istatistik, turizm, teknoloji..gibi) alanlar kapsamında sınıflandırılarak incelenmiştir. Çalışmada ayrıca söz konusu uluslar arası mevzuatlar ulusal uygulamalar ve mevzuatlarla karşılaştırılarak mevcut sorunların tespiti yapılmış ve alternatif çözüm önerileri getirilmiştir.

Çalışma; sonuçlanıncaya kadar geçici olarak "Uluslararası Mevzuat Işığında Kültür Mirasımızın Korunmasına Yönelik Olarak KÜMİD'in Taslak Yaklaşımları ve Çözüm Önerileri 2007-2010" başlığı altında yürütülmektedir.

Çalışmanın ilk aşamasında tespit edilen taslak yaklaşımlar ve çözüm önerileri KÜMİD üyesi Yrd. Doç. S. Sultan Karaoğlu'nun girişimiyle ve Rektörlük Makamının ev sahipliğinde ilk kez, İnönü Üniversitesinde, (Malatya), 6 Nisan 2009'da düzenlenen bir konferansta kültürel mirasın korunması ile doğrudan ve dolaylı olarak ilgilenen disiplinlerdeki bilim adamları ve öğrencilerle paylaşılmış ve görüş alışverişinde bulunulmuştur. Konferans katılımcılarından alınan geri dönüşlerde paylaşılan taslak yaklaşım ve çözüm önerilerin kabul edilebilir olduğu görülmüştür.

Çalışma ilk kez Beykent Üniversitesi Stratejik Araştırmalar Merkezinin (İstanbul) 21. Yüzyılda Ulusal Savunma başlıklı 2. Uluslararası Strateji ve Güvenlik Çalışmaları Sempozyumunda bilim dünyasına resmen sunulmuştur. (16-17 Nisan 2009) "KÜMİD'in "Savaşlar ve Kültürel Miras" başlıklı bildirisinde silahlı çatışmalarda kültürel mirasın korunmasına yönelik uluslararası mevzuat ağırlıklı olarak dikkate alınarak, kültürel mirasın korunması konusunda Türkiye'deki mevcut sorunların tespiti yapılmış ve çözüm önerileri getirilmiştir. Ulusal ve uluslararası alda önde gelen askeri, politik stratejistlerin katıldığı sempozyumda katılımcılardan elde edilen geri dönüşler çalışmanın doğru yolda olduğunu gösteren işaretler olarak değerlendirilmektedir.

"Uluslararası Mevzuat Işığında Kültür Mirasımızın Korunmasına Yönelik Olarak KUMID'in Taslak Yaklaşımları ve Çözüm Önerileri 2007-2010" başlıklı çalışmanın olgunlaştırılması, ilgili disiplinlerin yeni katkılarının derlenmesi amacıyla 2010-2011 yılında da muhtelif ulusal ve uluslar arası etkinliklere sunulması planlanmaktadır.

Bu nedenle KÜMİD; adı geçen ve halen devam eden çalışmasını "Tarihi Kentler" bölümünde irdeleyerek yukarıda belirtilen amaç gereğince, ülkemizin seçkin plancılarının, koruma uzmanlarının katılacağı TMMOB, Şehir Plancıları Odasının düzenlediği 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 33. Kolokyumu (6-8 Kasım 2009)'na sunma cesaretini göstermiştir.

II. Uluslararası Mevzuatlar Ve Tarihi Kentleri Koruma

1. Neden Uluslararası Mevzuat?

a.Kültür varlıklarımızın korunmasında dikkate alınması gereken bağlayıcı olan ve olmayan uluslararası mevzuatın önemi Bildirinin I.1. Bölümünde açıklanmıştı. Bu bölümde uluslararası mevzuat konusunda altı çizilmesi gereken bazı hususlar vurgulanmıştır.

Koruma uygulamasında bağlayıcılığı bulunan mevzuatlara uyulması, bağlayıcı olmayan mevzuatlara uygulamada dikkat edilmesi ilkesi daima hatırlanmalıdır.

Uluslar arası mevzuat konusunda dikkate alınması gereken bir başka husus ise yayınlanan mevzuatla ortaya atılan bazı ilkelerin döneminde "doğru" kabul edildiği, ancak zaman içinde bu doğrudan uzaklaşıldığı diğer bir değişle "doğru"nun "yanlış"a dönüşmesi nedeniyle yanlışı düzeltecek yeni bir ilkenin yeni bir mevzuatla ortaya çıkarılmasıdır. Örneğin kamusal ve özel yapım çalışmalarının tehdit ettiği bir yapının eski konumuna benzer bir alana taşınmasını ileri

süren ilke (Katkıcı, Uygur, UNESCO 1968) zaman içinde günümüzde de kabul gören "yerinde koruma/çevresi ile birlikte koruma "ya ve "tehdit edici unsurların" yapıdan uzaklaştırılması ilkesine dönüşmüştür. Bu nedenle uluslar arası mevzuatların kültür mirasının korunmasında "doğru" veya "kesin kabul"ünün zaman içindeki koşullar ve uygulama sonuçları içinde değerlendirilmesi gerekir. Bu durumda yayınlanan her uluslar arası mevzuat ülkemizde de dikkate izlenmeli mevzuatta çekince koyulacak veya açıklama getirilecek ilkelerin, yaklaşımların görülmesi halinde ulusal/uluslararası kuruluşlarla toplantılar düzenleyerek mevzuata getirilen çekinceler/görüşler dünya kamu oyuyla paylaşılmalıdır. (Örnek San Antonio Bildirgesi, Dalyan, Yıldırım ICOMOS 1996)

İkinci ve en önemli husus uluslararası mevzuatta "kültürel miras ile ilgili haklar ve sorumlulukların" giderek insan hakları konumuna çıkarılmasıdır. "Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi 1950"deki insan hakları başlıklarının 2. Maddesinde derç edilen metne benzer şekilde yakın dönemde yayınlanan uluslar arası mevzuatta "kültürel miras hakkının kullanılması yalnızca demokratik toplumda kamu çıkarlarını ve diğerlerinin hak ve özgürlüklerini korumak için gerekli olan kısıtlamalara tabi tutulur" ifadesi yer almaktadır. (Erdil, Şakar, COE 2005)

Türkiye Cumhuriyeti uluslararası anlaşmalardan doğan yükümlülükleri, çağdaş dünyayı yakalama arzusu ve AB üyelik süreci nedeniyle; koruma konusundaki ulusal mevzuatlarını uluslar arası mevzuata uyumlu haline getirecek önemli adımlar atmıştır. Ayrıca Karar verici kurumlarında, yüksek eğitimini ülkesinde veya yurt dışında dünyaca tanınınmış koruma ve bilim uzmanlarından alan, yüksek eğitimli, genç, dinamik yeni nesil kadrolar istihdam etmektedir. Buna karşın; kültürel mirasın korunması ile ilgili kurumlar, yetkililer, uzmanlar ve hizmet sağlayıcılar arasında iş birliği ve koordinasyon eksikliği, yetki belirsizliği, küreselleşme nedeniyle ekonomik faydanın korumadan öncelikli hale gelmesi, her alandaki koruma eğitimi ve kamu farkındalığı yetersizliği, şahsi ve kurumsal önceliklerin, siyasi dayatmaların (İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009) toplumsal önceliklerin ve koruma yaklaşımın üstüne çıkarılması..vb gibi nedenlerden ötürü koruma uygulamasında ciddi sorunlarla karşılaşılmaktadır. Bu sorunlar zaman zaman uluslar arası anlaşmazlıklar, tehditler olarak da karşımıza çıkmaktadır. (Örneğin İstanbul'un UNESCO Dünya Miras Listesinden çıkarılması sorunu)

Bu nedenlerden ötürü bildiride uluslar arası mevzuatlar ışığında çalışılmasına odaklanılmıştır.

b. "Tarihi Kentler Tüzüğü, 1987"'nin yirmi iki yıldan günümüze kadar çoğalan yeni kanıtlar temelinde güncelleştirilmesi ve tarihi kentlerin korunması alanındaki uzmanlara yönelik bir rehberin düzenlenmesi amacıyla "Tarihi Kentler Uluslararası Bilim Komitesinin Çalışma Toplantısı (CIVVIH-ICOMOS)" 8-9 Mayıs 2009'da Atina'da gerçekleştirildi.

Bu toplantıda (yeni bir) Tarihi Kentler Tüzüğü oluşturulması için başlangıç formu olarak önceden yayınlanmış tüm ilgili kuramsal metinleri dikkate alan ve sadece uzmanlara değil aynı zamanda bölgesel organlara, politik ve devlet kurumlarının karar verici merkezlerine hitap edecek bir "tarihi metin" oluşturulmasına ve tam bir rehber metni taslağı yazılmasına oy birliği ile karar verildi.

Alınan karara göre, rehber metinler, önerilmiş politika ve stratejilerin yanı sıra tanımları, değişikliklerin, prensiplerin durumlarını içerecektir. Bundan başka, önceki metinlerde gösterilmeyen

veya yeterince analiz edilmemiş, temel unsurları kapsayacaktır. (Örneğin taşınabilir, taşınamaz varlıklar, çevresel varlıklar, sürdürülebilir kalkınma, kentsel alanın tanımı, şehir ve topraklarının topluluğu içinde tarihi kent anlayışı, korumaya katkı sağlayacak tampon bölge, yönetim planlarının hazırlanması ihtiyacı).

Ayrıca, rehber metinler genel prensiplerle başladıktan sonra tarihi kentlerin gelişim sürecinde kaçınılmaz olarak değişikliğe uğrayacaktır. (Örneğin, yeni çevresel teknolojiler, yeni altyapılar, yeni gelişmeler) Genel değerlendirmeler ve işaretler şunlardır. Ekonomik güç sorunu, yoksulluk, bu olguların karşılaştırılmasının yolları, sosyal katılımcılık konusu, ve miras konusunda sosyal bilinç nasıl oluşturulur.)

Bu kararda ifade edilen "önceden yayınlanmış tüm kuramsal metinlerin" ağırlıklı olarak uluslararası mevzuatları işaret ettiği, "önerilmiş politika, strateji, ve prensiplerin" ise ağırlıklı olarak uluslar arası mevzuatların ilgili maddelerinde yer aldığı aşikardır.

Bu gerekçeler kapsamında; bildiride tarihi kentlerin korunması uluslararası mevzuatlar ışığında ele alınmıştır.

2.Neden Tarihi Kent? "Geleceğin kenti tarihsel zenginliğini temsil etmeli ve vurgulamalıdır. Kentsel politikaların geçmiş hataların düzeltilmesi ve "kentsel krizi" önlemek için tekrar gözden geçirildiği bir zamanda şehirsel dokunun şekillenmesinde rolü olanlar tekrar tarihi merkezlere odaklanmışken, geleceğin kentinin yaratılışında geçmişin öneminin kavranması her zamankinden fazla önemlidir". (Akın, Alatepeli, COE 2000)

"Endüstrileşmeyi izleyen kentsel, sosyal, ekonomik, politik, kültürel,çevresel, iklimsel..vb. değişimlerin etkisiyle günümüzde tarihi kentler tehdit altındadır, ihmal edilmekte, harap olmakta ve hatta yok edilmektedirler". (Ahunbay, ICOMOS 1987)

"Oysa tarihi kentler günümüz modern insanlarının geçmişlerinin köklerine ilişkin görsel bağlantılardır. Geçmişin bu canlı var oluşu insan oğlunun hem bireysel hem de sosyal bir varlık olarak temel dengesi için gereklidir. Tarihi kentler sonsuz bir varlıktır ve yerine konulamaz. Bu nedenle tarihi kentler korunmalıdır".(Turuncel, Şakar, Bruges 1975)

Bu gerekçeler ışığında bildiride tarihi kentlerin korunması konusuna yer verilmiştir.

3. Bildiri Metni Hakkında Açıklama: "Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Mevzuat Işığında Kültür Mirasımızın Korunmasına Yönelik Olarak KUMID'in Taslak Yaklaşımları ve Çözüm Önerileri 2007-2010)" başlıklı çalışmada kültürel miras konusunda yayınlanmış AB Kültür Mevzuatı ve AB müktesebatı içinde mütalaa edilen diğer uluslararası mevzuatın çok büyük bir bölümü (300 adet 2000 sayfa) ilk kez Türkçe olarak okunmakta, ilgili disiplinlere ve bu disiplinlerin muhtelif bileşenlerine göre incelenmektedir.

Çalışma henüz tamamlanmadığından ve mevzuatların içeriğinin tüm toplumla katılımcılarla doğrudan paylaşılması amaçlandığından ve Tercümelerin ücretsiz yayın hakkı KÜMİD'de verildiğinden bildiri metninde ve sunumda mümkün olduğunca yorum yapmaktan kaçınılmış mevzuatın Türkçe'si özetlenerek veya "aynen" bildiride kullanılmıştır.

Koruma konusunda çalışan seçkin bilim insanlarımız, uzmanlarımız söz konusu mevzuatlarda vücut bulan ilkeleri sık sık gündeme getirdikleri halde, bu ilkelere akademisyenler ve konunun

uzmanları kadar, koruma konusunda karar veren, hizmet ve eğitim sağlayan kurum/kuruluşlarca da yeterince dikkate alındığını söylemek güçtür. Bildiride uluslararası mevzuatların orijinal metinlerinin kullanılmasıyla, topluma koruma konusunda ileri sürülen ancak göz ardı edilen uluslararası yaklaşım ve ilkelerin içlerinin boş olmadığını, bunların dayandığı yasal uluslararası kanıtların (anlaşma, sözleşme tüzük vb.) var olduğunu hatırlatmak ve bu belgelerden bazılarına Türkiye'nin taraf olmasına nedeniyle uygulama yükümlülüğü altına girdiğini anımsatmaktır.

III. Tarihi Kentleri Koruma-Planlama-Öncelikli Öneriler

1.Tarihi Kentleri Koruma: Tarihi Kentleri koruma ilkelerini içeren uluslararası mevzuatlar genellikle yerel yönetimlerin rolünü belirlemekte ve daha önce saptanmış ilkeleri tarihi kentlerin korunması ile ilişkilendirmektedir. (Artar, Yıldırım, COE 1971) (Ahunbay COE, 1975), Ahunbay ICOMOS 1987) Diğer bir değişle tarihi kentlerin barındırdığı, arkeolojik mimari, doğal ve somut olmayan kültürel mirasın..vb korunması için özel/ayrıcalıklı uluslararası mevzuat yayınlanmamıştır. Bu nedenle tarihi kentlerin ev sahipliği yaptığı tüm kültürel miras yeni bir mevzuat yayınlanıncaya kadar ulusal mevzuatlar ve yayınlanmış olan uluslar arası mevzuatların koyduğu ilke ve yükümlülükler göz önüne alınarak korunmalıdır. Bu nedenle tarihi kentlerin yerel yönetimleri sabit ve devamlı kadrolarla korumanın uluslar arası ölçütleri hakkında asgari bilgi sahibi olmalı ve yayınlanan her uluslararası ve ulusal mevzuatı düzenli olarak izlemelidirler

Dünyada örneklerin gördüğümüz gibi; çağdaş ölçütlerle ve bir plan dahilinde, devamlı kadrolarla korunmuş, sürekli bakım yapılan tarihi bir kent yine planlı bir tanıtımla cazibe merkezi haline gelebilir ve her türlü kalkınmanın buluştuğu ve halkının refah içinde yaşadığı bir cennet olabilir..

2. Korumanın Ana Bileşeni: PLANLAMA/ SWOT Analizi: Bağlayıcı olmayan ve olan mevzuatlarda kültürel mirasın ulusal bölgesel ve kalkınma planlamaları ve kentsel planlamalarla korunması, bütün planlama yasalarının kültürel mirasın korunması hususunu kapsaması ilkesi bağlayıcı bir şekilde belirtilmektedir. Mevzuatlarda mirasın/anıtların korunmalarına ve uygun kullanımlarına sebep olan önlemlerin sadece kalkınma planlarıyla ilişkili olmadığını aynı zamanda bu planların bir bileşenini de oluşturduğunu ifade edilmektedir (Dalyan, Yıldırım, ICOMOS 1967), (Artar, Yıldırım, COE 1969), UNESCO 1972), (Ahunbay COE 1975), (Artar, Yıldırım COE 1977), (Katkıcı, Şakar, COE 1984), (Katkıcı, Uygur, COE 1989) (Dalyan, Yıldırım, COE 1989), (Avrupa Antlaşmaları Serisi 121/1995, ve 143/1992),

1960'lardan itibaren uluslararası yaklaşımlar, son olarak bağlayıcı mevzuatlar arkeolojik sanatsal ve tarihi anıtların, ülkenin doğal zenginliği olmasının yanı sıra "ekonomik kaynakları" olduğunu farz etmeye ve kültürel mirası bu amaçla "özgün" bir şekilde korunması gerektiğine yönelik ilkeler belirlemeye başlamıştır. (Akın, Alatepeleli COE 1966) (Avrupa Antlaşmaları Serisi 121/1995, ve 143/1992) (Mazlum, ICOMOS 1994) Söz konusu mevzuatlarda devamla; üye devletlerdeki yasal ve idari uygulamalar ile koruma ve planlamaya yönelik düzenlemeler arasında uyumsuzluk olasılığını ortadan kaldırmak üzere gözden geçirilmesi gerektiği prensibi yer almaktadır. Planlamada şahsi ve kurumsal çıkarlar, ekonomik fayda beklentisi korumanın/

toplumsal çıkarların önüne geçmemelidir". Bu ilkeler nedeniyle korumanın "Ana Bileşeni"nin "Planlama" olduğu ortaya çıkmaktadır.

Planlı bir koruma yapabilmek için öncelikle "durum tespitine" ihtiyacımız vardır. Bu nedenle, bildirinin bu bölümünde kültürel mirasımızın "Planlama" kapsamında korunabilmesine yönelik durum tespiti yapmak amacıyla bir SWOT analizi hazırlanmıştır. (EK: SWOT Analizi)

3. Öncelikli Öneriler: SWOT analizinde işaret edilen güçlü yönleri, fırsatlardan yararlanacak şekilde kullanarak, zayıflıklarımızı, güçlü yönlere dönüştürecek, tehditleri ise güçlü yanlar ile bütünleştirip fırsatlara dönüştürebilecek eylem planlarıyla kültürel mirasımızı ulusal, bölgesel, kırsal kalkınma planları ve kent planlamasına geri dönülemez bir şekilde dahil ederek planlı bir şekilde koruyabilir ve onları ülkenin "sürdürülebilir kalkınmasında/ekonomik zenginleşmesini tetikleyen bir yatırım aracı olarak kullanabiliriz. Bu nedenle bildirinin bu bölümünde SWOT Analizi esas alınarak, korumada öncelikli konular" için tehditleri göğüsleyeceği, zayıf yönleri iyileştireceği düşünülen "Öncelikli Öneriler" getirilmiştir. Öncelikli önerilerin çıkış noktası olan sorunlar/yaklaşımlar; planlamada genellikle göz ardı edilen uluslararası yaklaşımlar, toplumun tarafından bilinen hatta medyada tartışılan konular ve uluslar arası mevzuatta yer almış olmasına karşın ülkemizde üzerinde konuşulmayan, uluslar arası ilkelerdir. Korumanın nasıl yapılması gerektiğine dair bilimsel ve teknik yönler konu uzmanlarının, bilim adamlarının bilgisi dahilinde bulunduğundan bu yönlere ilişkin önerilerde bulunulmamıştır.

A). "Kültürel Mirasımızın Korunmasında Eşgüdüm Hareketi"nin Başlatılması" Önerisi

T. C. Kültür ve Turizm bakanlığı Türkiye'nin AB'ne üyelik sürecinde kayıtlı 20. Nolu "İşletmeler ve Sanayi Politikaları" başlıklı fasılda "turizm politikalarının oluşturulması ve yürütülmesi" konularından sorumludur.

Turizm politikaları oluşturulurken hiç kuşkusuz bölgelere, yörelere ve kentlere göre odaklanılacak turizm çeşitliliğinin belirlenmesi ve geliştirilmesi gerekecektir. (kültür, inanç, yayla, kış, sağlık, yat, kuş gözlemciliği…vb gibi turizm çeşitliliği). Turizm politikalarının oluşturulması, yalnızca AB'ne üyelik için değil, çağdaş ölçütlerle uyumlu bir planlama, Türkiye'nin uluslar arası anlaşmalardan doğan yükümlülükleri ve özelikle turizm gelirlerimizi artırarak ekonomik refahımızı yükseltmek için kaçınılmazdır.

Bu nedenle özellikle "kültür ve inanç turizmine" ilişkin politika oluşturulmasında farklı ana bileşenler bazında "durum tespiti" için T. C. Kültür ve Turizm bakanlığının himayesinde ve önderliğinde çeşitli alt bileşenler bazında SWOT analizleri yapmak ve önerilerde bulunmak üzere bildiri yazarlarının "Kültürel Mirasımızın Korunmasında Eşgüdüm Hareketi" adını verdiği bir girişimin başlatılması ivedilikle önerilmektedir. Harekete, toplumun tüm kesimleri (engelliler dahil) koruma konusunda karar verenler, hizmet sağlayıcılar, eğitim görenler, eğitim verenler, uygulamacılar, sivil toplum kuruluşları ve meslek odaları temsilcilerinin de yer alacağı geniş bir yelpazede süreklilik gösterecek bir anlayışla başlanmalı ve bu anlayışla yürütülmelidir.

Bu hareketin; diğer ülkelerde örneklerini gördüğümüz ve gelecekte, Ankara Tüzüğü, İstanbul Tüzüğü veya Türkiye Normları gibi adlarla anılacak ve kültürel mirasımızın korunmasında bizlere ve dünyaya rehberlik edecek bir "rehber metnin" oluşturulmasın başlangıç noktası olacağı düşünülmektedir.

B).T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığının "Kültür Varlıklarını Koruma ve Müzelerin Geliştirilmesi " Görevinin Öne Çıkarılması ve Öneriler,

T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığının kültür ve turizmimizi geliştirecek iyi niyetli ve etkin çabalarını kısıtlı ve yetersiz imkanlarla sürdürdüğü düşünülmektedir. Ülkenin GSMH hasılasına %4 gibi büyük denilebilecek bir ölçekte turizm geliri sunan; buna rağmen faaliyetleri için genel bütçeden ve yatırım bütçesinden binde (%0) düzeylerinde çok düşük pay alabilen bir bakanlıktan çok şey beklenmemesi düşüncesi ağırlık kazanmaktadır.

Bu nedenle T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın genel bütçeden ve yatırımlardan aldığı pay arttırılmalı ve turizm gelirlerinden belli bir oranda pay, bakanlık bütçesine doğrudan aktarılmalıdır.

2008 Yılı Bakanlık Taslak bütçesini incelediğimizde; kültür varlıklarımızı koruma ve müzelerin geliştirilmesi görevini üstlenen Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğüne ayrılan payın çok düşük olduğu, en yüksek payın Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğüne ayrıldığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı için genel bütçeden ve yatırım bütçesinden yükseltilecek pay oranı bakanlığın diğer işlevlerine değil doğrudan kültürel varlıklarını korumaya ve müze işlevlerine yöneltilmelidir.

Son olarak Bakanlığın Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğünde karar vericilerin/üst düzey yöneticilerin kültür varlıklarının korunması ile doğrudan ilişkili disiplinlerden oluşturulması yaklaşımı ciddi olarak benimsenmelidir. Söz konusu makamlara kültür varlıklarının korunması ile dolaylı olarak ilgili ile disiplinlerde (ekonomi, siyasal, istatistik, …vb) yüksek eğitim görmüş kişiler getirilecekse onların mutlaka koruma ile ilgili yüksek lisans eğitimi veya uzun süreli yenileştirme eğitimi, hizmet içi eğitim alması ilkesi getirilmelidir..

C)."Kültürel Mirasın, Tüm İnsanlığın Ortak Mirası Olması ve Kültürel Miras Hakkının Giderek İnsan Hakları Boyutuna Getirilmesi" Yaklaşımı ve Öncelikli Öneriler:

Türkiye taraf olduğu Avrupa Kültür Anlaşması (Avrupa Anlaşmaları Serisi COE 18/1954) kendi kontrolü altında bulunan kültürel varlıkları Avrupa'nın ortak kültürel değerlerinin ayrılmaz bir parçası olarak kabul etmeyi, korumak için gerekli önlemleri almayı ve onların araştırılmasını kolaylaştırmayı taahhüt etmiştir. Zaman içinde yayınlanan ve bağlayıcı olan veya olmayan tüm mevzuatlarda bu yaklaşıma yer verilmektedir. Son dönemdeki uluslararası mevzuatlarda ise "kültürel miras" hakkının "insan hakları" boyutuna taşınması için adımlar atıldığı bilinmektedir. (Erdil, Şakar COE 2005)

Her iki yaklaşımın, her nerede bulunursa bulunsun, kültürel mirasının korunması için insanlığa güçlü sorumluluklar yüklediği düşünülmektedir. Irak'ta Afganistan'da, Balkanlarda yağmalanan, yok edilen kültürel mirasın, İran'daki büyük depremde tamamen yok olan Bam Kalesinin ardından tüm dünyada duyulan büyük acı, bir şeyler yapma isteği ve yapılanlar bu sorumluluğun güçlü bir örneğidir.

Ancak bu yaklaşımın "bir ulusun mirası üzerindeki kararlar verme erkinin dış çevrelere aktarılmasına yol açacağı kaygısı" bazı ülkeler ve kuruluşlar tarafından dile getirilmektedir. (Dalyan,Yıldırım, ICOMOS 1996). Bildirinin yazarları da bu kaygının ayırdındadırlar. Uluslararası

anlaşmalardan doğan kültür mirası koruma yükümlülüğünü yerine getirmeyen ülkeler için, bu yaklaşımın gelecekte o ülkelere hatırlatılıp dış müdahalede bulunulup bulunamayacağı "Kültürel Miras Korumasında Risk Yönetimi" kapsamında daima göz önünde bulundurulacak parametreler arasında tutulmasında fayda olduğu düşünülmektedir.

Son olarak önce kültürel mirasımızı öncelikle kendimizin koruması gerektiği; şayet koruyamazsak bugün ülkemizin taraf olduğu insan hakları ihlallerinin arasına yakın gelecekte "kültürel miras hakkı ihlallerinin" de katılabileceği tehdidini "Kültürel Miras Korumasında Risk Yönetimi" gereğince göz ardı edilmemelidir.

D) Planlamada Arkeolojik Miras, Mimari Miras- Öneriler

i.Planlamada Arkeolojik Miras-Öncelikli Öneriler: Uluslararası yükümlülüklerimiz kapsamında arkeolojik mirasa ilişkin envanter, haritaların tamamlanmalı, ve "kültür-ekonomik gelişme istatistikleri" hazırlanmalıdır.(Dalyan, Yıldırım, AB 1995),

Bütün planlama yasaları kültürel mirasın korunması hususunu kapsamalıdır. (Artar, Yıldırım, COE 1969), (Katkıcı, Uygur, COE 1989), (UNESCO 1972), (Avrupa Antlaşmaları Serisi 121/ 1995, ve 143/1992) Arkeolojik mirasına olumsuz etki yapması muhtemel büyük bayındırlık, kalkınma planları, kentsel dönüşüm projeleri değiştirilmeli, çevrenin üzerindeki etkilerin değerlendirilmesi (ÇED Raporu) ve bunun sonucunda alınacak kararlarda, arkeoloji alanlarının ve durumlarının tam bir şekilde dikkate alınmasını sağlanmalıdır. (Avrupa Antlaşmaları Serisi 143/1992); Büyük bayındırlık, kalkınma, kentsel dönüşüm muhtelif safhalarına, idari işlemlerine, danışmanlıklarına arkeologların katılımını sağlayarak arkeolojinin gereksinimleri ile kalkınma planları uyumlaştırılmalı, bütünleştirilmeli ve planlama işlemlerine arkeolojik bakış açısının (şeklen ve hukuken) dikkate alınması zorunlu kılınmalıdır. (Katkıcı, Şakar COE 1984), Katkıcı, Uygur 1989)

"Atina Tüzüğü 1933" (Erdil, Şakar; ICOMOS 1933) ilk kez, ikamet,dinlenme/eğlence (recreation), iş, ulaşım bileşenlerinin yanı sıra tarihi mirası da içine alarak çağdaş "kent planlaması" yaklaşımını gündeme getirmiştir. Günümüz kent planlamasında da kullanılan bu parametrelere ilave olarak kent planlaması arkeolojik mirası da bütünleştirerek, bütünleşik koruma (Erdil, Şakar; COE 1975), kent silüeti (Dalyan, Yıldırım; COE 1989) /koruyucu bölge (etkileşim geçiş alanı/buffer zone) gibi yeni ilkeler dikkate alınarak yapılmalıdır (Ahunbay; COE 1975), (Erdil, Şakar; ICOMOS 2005).

"Planlamacıların kararları arkeolojik mirası geri çevrilemez olarak etkileyebilir. Arkeolojik kalıntılar bir kere zarar görürse yeri doldurulamaz. (Akın, COE 2000) Bu nedenle sürekli bakım, koruma ve yönetime olan gereksinim ilkesi göz önüne alınarak, eğer kazıdan sonra gerekli bakım, koruma ve yönetim sağlanamayacaksa, arkeolojik miras kazılarak ortaya çıkarılmamalı ve açıkta bırakılmamalıdır. (Avrupa Antlaşmaları Serisi 143/1992), (Ahunbay;,ICOMOS 1990). Geleceğin arkeologlarının araştırması için kazı yapılan arkeolojik alanlarda yedek (rezerv) alanları bırakılmalıdır. (Artar, Yıldırım; COE 1969), (Avrupa Antlaşmaları Serisi, 143/1992) Bir kentsel planda arkeolojik potansiyel belirlendikten sonra arkeolog, plancı ve geliştirici arasında üç taraflı bir şekilde müzakereler yürütülmeli ve geliştirme planında arkeolojik kalıntıların zarar görmesini

engelleyecek değişikliklerin yapılması sağlanmalıdır. (Katkıcı COE 1984 ve 1989). Bu nedenle kent planlaması yapılırken plan için yalnızca şehir plancılarının imzası yeterli görülmemeli, o kentte en az 5 yıl görev yapan veya o kent üzerinde en az 5 yıl araştırma yapan arkeologların imzalarının istenmesine yönelik düzenlemeler getirilmelidir. Koruma kurullarındaki kararlarda ise mutlaka kurulda bulunan arkeologların imzasının aranmasına yönelik düzenlemeler yapılmalıdır

Planlamada, arkeolojik kazıların tehlike altında olmayan sitler yerine kentsel büyüme, arazi kullanımı değişimi, soygun ve doğal bozulma gibi etkenlerden zarar gören alanlarda yapılması tercih edilmelidir. (Ahunbay ICOMOS 1990) Kentsel planlamada ve uygulamada tüm taraflar gömülü kalıntılar üzerinde yapılaşmanın etkisini azaltmak için önlemler almanın mümkün olup olmadığını göz önünde bulundurulmalıdır. (Örneğin özel tasarlanmış temeller kullanılarak veya bodrum katı yapmayarak) Kazı için güçlü ve açıkça tanımlanmış araştırma temellerinin olmadığı ve bu gibi kazıların tamamen finanse edilmediği durumlarda bu önlemlerin alınması kazıların yapılmasına tercih edilir. (Akın, Alatepeli; COE 2000).

Planlayıcılar, uygulayıcılar ve müteahhitler arasındaki iş birliğini kolaylaştırarak Avrupa kentsel arkeoloji mirasını koruma ve geliştirme amacını taşıyan ve planlayıcılar, kamu yetkililerinin, mimar ve müteahhitlerin son olarak arkeologların rolünü düzenleyen Avrupa İyi Uygulama Kodu" Arkeoloji ve Kent Projesi, COE, 2000, kentsel planlamada dikkate alınmalıdır. (Akın, Alatepeli; COE 2000).

Planlamada arkeolojik mirasın doğal afetlerden hava kirliliğinden, yasa dışı kazı ve ticaretin tehdidinden koruyacak ölçütler dikkate alınmalıdır. (Artar, Yıldırım; COE 1993) (Erdil, Şakar; COE 1988), (Akın, Alatepeli, UNESCO 1970)

ii. Planlamada Mimari Miras-Öncelikli Öneriler: Tüm planlamalar mimarlık mirasının korunmasını hesaba katmalıdır. (Avrupa Antlaşmaları Serisi 121/1995) Planlama yönetmelikleri artan yoğunlukları caydırıcı rol oynamalı ve yeni gelişme yerine iyileştirme çalışmaları özendirilmelidir. Nüfus azalmasını denetlemek ve eski yapıların bozulmasını önlemek amacıyla yeni etkinliklerin ekonomik çöküntü içinde bulunan bölgelerde yerleşmesini teşvik edebilir. (Ahunbay; COE, 1975) Anıtların korunması, özellikle de tarihi kent ve semtlerde şehirlerin imarı için gerçekleştirilen iyi tasarlanmış tüm planların kesin şartı olmalıdır. (Katkıcı, Uygur; COE 1989), Anıtın çevresindeki yapıların uygunsuz bir şekilde yalnız bırakılmasına veya çevresinin niteliği, kütlesi, rengi ve üslubuyla rahatsız edici yapılarla sarılmasına engel olunmalıdır. (Ahunbay, ICOMOS 1931)

"Atina Tüzüğü 1933" (Erdil, Şakar, ICOMOS 1933) ilk kez, ikamet,dinlenme/eğlence (recreation), iş, ulaşım bileşenlerinin yanı sıra tarihi mirası da içine alarak çağdaş "kent planlaması" yaklaşımını gündeme getirmiştir. Günümüzde de kent planlamasında da kullanılan bu parametrelere ilave olarak kent planlaması bütünleşik koruma (Erdil COE 1975), kent silüeti (Dalyan, Yıldırım, COE 1989) /koruyucu bölge (etkileşim geçiş alanı/buffer zone) gibi yeni ilkeler dikkate alınarak yapılmalıdır (Ahunbay COE 1975) (Erdil Şakar,, ICOMOS 2005). Kent planlamasında eğer koruma altına alınan binaların mevcut konumu kent gelişimini engelliyorsa, ana akış yollarını değiştirmek ve hatta mevcut merkezi bölgeleri değiştirmek gibi radikal tedbirler alınmalıdır.

Estetik kaygısıyla geçmişteki bina tiplerinin tarihi alanlardaki yeni yapılara uygulanmasına hiçbir şekilde müsamaha gösterilmemelidir. (Erdil, Şakar; ICOMOS 1933) (Örneğin Bodrum tüm koylarındaki yapılaşmada Bodrum'un eski yerleşmelerindeki mimariyi tekrarlamak). Bütün yeniden yapım işlemlerinden (A priori) tamamen vazgeçilmelidir. (Erder, ICOMOS 1964)

Kentsel planlamada; sosyal adalet, nüfus dağılımı, kentsel gelişimin, etkinliklerinin ve turizmin odak noktalarının eski bölgelerin üzerindeki baskıyı hafifletecek şekilde dağıtılması, kent planlarından ve olası değişikliklerden, kısıtlamalardan (koruyucu bölgeye giriş yasakları gibi) halkın bilgilendirilmesi dikkate alınmalıdır. (Ahunbay; COE 1975) Yetkililerin ekonomik baskılara ve motorlu trafiğin gereklerine boyun eğmesi, yanlış kullanılan çağdaş teknoloji, aceleye getirilen restorasyon, hızla yapılan kazılar, arsa ve mal spekülasyonu, hata ve ihmalkarlık en dikkatlice yapılmış planları bile boşa çıkarır". (Erdil, Şakar; COE 1975) Bu nedenle ülkemizde sıkça rastlanan "Cumhuriyet bayramına yetişecek, şu toplantı öncesi açılacak gibi" gerekçelerle aceleye getirilen tarihi yapı restorasyonlarından ve arkeolojik kazılardan kaçınılmalıdır.

Şehirlerin büyümesi aynı zamanda yeni bir tür bina yapısının oluşmasına da yol açmıştır: Apartman binaları. Bu yapılar büyük Avrupa şehirlerinin baskın özelliği haline gelmiştir. Apartman inşaatına yönelik yenilemeler için ön şart; tarihi alanları yeni inşaatlar için gerekli bir bütünleyici unsur olarak görmede gösterilecek siyasi kararlılık ve yerel nüfusun orada kalmasını sağlamaya öncelik vermektir. (Artar, Yıldırım; COE 1976)

Mimari mirasın kirlilikle hızlanan fiziksel bozulmasını engellemek için kirleticilerin ve özellikle sülfürdiyoksit ve nitrojen oksitlerin salınımlarını sıkı bir şekilde azaltılmasını hedefleyen yönetmeliklerin çıkarılması, bu tür endüstriyel yatırımların koruma altına alınan alanın yakınında inşa edilmemesi, önemli anıtların veya büyük ören yerlerinin yakın çevresinde motorlu araç trafiğini azaltmaya, hatta tamamen kaldırmaya yönelik kentsel planlama ve trafik politikaları hayata geçirilmelidir. (Erdil, Şakar, COE 1988),

Sürekli bakımın tarihi bir kentin ve kentsel alanların başarılı olarak korunmasının genel anahtarı olduğu daima hatırlanmalıdır. (Ahunbay ICOMOS 1997)

AB'ne uyum politikalarında mekanlardaki fiziksel yapılanmanın kültürel boyutu ve kalitesi göz önünde bulundurulmalıdır. Kültürel miras ve mimarinin geliştirilmesi amacını güden kurumlar arasında iş birliğinin sağlanması gerekir. (Katkıcı, Uygur; AB 2001)

Koruma planlamasında doğal afetler, hava kirliliği ve yasadışı kazı ve kültürel nesne dolaşımı gibi tehditler dikkate alınmalıdır. Planlamada arkeolojik mirasın doğal afetlerden hava kirliliğinden, yasa dışı kazı ve ticaretin tehdidinden koruyacak ölçütler dikkate alınmalıdır. (Artar, Yıldırım; COE 1993) (Erdil, Şakar; COE 1989), (Akın, Alatepeli, UNESCO 1970)

E).Planlamada Koruma İle İlgili Yeni Yapıların İnşaat Alanlarının Tespiti-Öneriler

Planlamada koruma ile ilgili yeni yapıların (arşiv, müze, müze depoları,..vb) inşaat yeri, muhakkak sel, su baskını, deprem riski taşımayan alanlarda tespit edilmelidir. Bu risklerle karşı karşıya olan yapılar, varsa, acilen boşaltılmalı ve barındırdığı eserler güvenli bölgelere, mekânlara kaldırılmalıdır.

Örneğin, 2009 Eylül ayında İstanbul'da yaşanan sel felaketinde İkitelli taraflarında, dere yataklarının hemen yanı başındaki bir çayırın üzerinde kurulu korumasız yapılarda muhafaza edilen Osmanlı arşivleri yaşanan büyük selden şans eseri kurtulmuştur.

İstanbul Kağıthane'de Osmanlı Arşivleri Binasının inşa edilmesi planlanan parselin Devlet Su İşleri Bölge Müdürlüğü (DSİ) nin 17 Aralık 2008 günü 617 sayılı yazısı gereğince '4373 sayılı Taşkın Sulara ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanunu'" kapsamına alınan alanda bulunduğu" bildirildiğinden, (Bayrakçı 2009) bu parselde yeni arşiv binası yapılmamalıdır.

F).Planlamada Diğer Kültür Miraslarımızın Korunması-Öneriler: Son dönem yaklaşımlarla planlama ile koruma altına alınması gereken kültürel mirasların arasına alınan Antik Gösteri Mekanları, (Katkıcı, Uygur, COE 1997), (Akın; Alatepeli; COE 1992-2002) Kırsal Mimari Miras, (Dalyan, Yıldırım COE, 1989) Geleneksel Mimari Miras, (Ahunbay, ICOMOS 1999), Endüstriyel, Teknik ve İnşaat Mühendisliği Mirası, (Daylan, Yıldırım COE 1990), Tarihi Ahşap Yapılar, (Ahunbay ICOMOS 1999), XX. Yüzyıl Mimari Mirası (Daylan; Yıldırım; COE 1991), Sualtı Kültür Mirası (Ahunbay ICOMOS, 1996), (Erdil; Şakar; UNESCO 2001), Tarihi Bahçeler (Dalyan, Yıldırım; ICOMOS-IFLA 1982) Geleneksel El Sanatları, (Artar; Yıldırım; COE 1986),(Avrupa Anlaşmaları Serisi 121/1985) koruması korunacak bina ve alanlarının tespiti bu konuda yayınlanmış uluslararası mevzuat ışığında yapılmalıdır.

Planlamada bu mirasların doğal afetlerden hava kirliliğinden, yasa dışı kazı ve ticaretin tehdidinden koruyacak ölçütler dikkate alınmalıdır. (Artar, Yıldırım; COE 1993) (Erdil, Şakar; COE 1989), (Akın, Alatepeli, UNESCO 1970)

Son olarak tarihi kentte /yaşayan toplumların gelenek, göreneklerini, yemeklerini..vb içeren somut olmayan kültürel mirası Türkiye'nin de taraf olduğu UNESCO Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi, 2003 kapsamında korunmalıdır.

G). Planlamada Turizm ve Öncelikli-Öneriler: Turizmin ve artan ziyaretçi sayısının korunacak alanlara yoğun baskısı ve ekonomik fayda ilişkisinde koruma öne çıkarılmalıdır. Örneğin arkeolojik alanların halka acılısında, özellikle çok sayıda ziyaretçinin kabulü için kurulan yapısal düzenlemelerin, bu tur alanların ve çevresinin arkeolojik ve bilimsel niteliklerini olumsuz etkilememesi sağlanmalıdır. Korunan varlıkların halk tarafından ziyaret edilmesine müsaade edilirken bu varlıkları ve çevrelerinin tarihsel özelliklerine zarar vermemesi sağlanmalıdır. (Avrupa Anlaşmaları Serisi 143/1992) (Avrupa Anlaşmaları Serisi 121/1995)

H).Planlamada Sosyal Adalet- Öncelikli Öneriler: Bütünleşik koruma duyarlı restorasyon yöntemlerinin kullanılması ve uygun işlevlerin doğru seçilmesi ile sağlanır. Tarih boyunca kentlerin ve bazen köylerin merkezleri çürümeye terkedilmiş ve varoşlara dönüşmüşledir. Bu merkezlerdeki çürümeye sosyal adalet ruhu ile yaklaşılmalı ve düşük gelirli sakinler bu bölgelerden ayrılmaya zorlanmamalıdır. (Erdil, Şakar; COE 1975)

"Mimarlık veya tarih acısından önemli binaların ve yörelerin restorasyon, uygulama ve bakım giderlerinin karşılanmasına katkıda bulunmak amacıyla özel mülk sahiplerine de parasal destek ve devletten yardım sunulmalıdır". (Ahunbay, COE 1975), (Akın,Alatepeli; COE 1966)

"Mimarlık mirasının bir bölümünü oluşturan bir yapı kompleksinin iyileştirilmesi yalnızca mal sahipleri ve kiracıları değil, o bölgede canlılığı sağlayan ve koruyan zanaatkar, tüccar ve yüklenicileri de ilgilendirir. Kamu yetkilileri restore edilmiş ve iyileştirilmiş bölgelerdeki sakinlerin artan kiraları ödeyememeleri, orayı terk etmek zorunda bırakılmaları gibi sonuçlar veren serbest piyasa yasalarını önlemek için, düşük maliyetli yerleşmelerde zaten yaptıkları gibi, ekonomik etkenlerin etkisini azaltmak üzere araya girmelidirler. Parasal müdahaleler, kira üst sınırlarının sabitleştirilmesiyle bağlantılı olarak mal sahiplerine yapılacak restorasyon giderleri yardımı ile, eski ve yeni kiralar arasındaki farkı tümüyle, ya da kısmen karşılayacak bicimde kiracılara yapılacak para yardımı arasında bir denge oluşturmayı hedef almalıdır". (Ahunbay COE 1975)

I.Planlamada Yerel Yönetimler-Öncelikli Öneriler: 5226 sayılı kanun ve ilgili diğer uluslararası mevzuatlar ışığında (Artar, Yıldırım; COE 1971), (Ahunbay ICOMOS 1987) Ulusal Kalkınma Planlarının hazırlanmasında kurulan kültür ihtisas komisyonlarında ilgili bakanlık ve kamu kurum ve kuruluşlarının yanı sıra yerel yönetimleri temsilen bir kuruluşun örneğin Tarihi Kentler Birliğinin de yer alması sağlanmalıdır. (Rapor DPT, 2006) Bölgesel, kırsal kalkınma ve kentsel planlama programlarının hazırlanması aşamasında yerel yönetim temsilcilerinin de görüşlerine başvurulmalıdır.

Tarihi kentlerin yöneticileri uluslararası mevzuatlarla kendilerine yüklenen görevleri yerine getirmelidirler. Örneğin, yangın veya doğal afetlerde kültürel mirasın korunması konusunda itfaiyecilerin eğitimi (Artar, Yıldırım; COE 1993) tarihi kentlerdeki eski mahallere rahatsız edici reklam afis, tabelaların asılmaması, (Artar, Yıldırım; COE 1971), (Erdil, Şakar, ICOMOS 1978), halkın eğitimine ve bilinçlendirilmesine ilişkin faaliyetler (Avrupa Antlaşmaları Serisi, 143/1992 ve 121/1985)

Uluslararası mevzuatlardan kaynaklanan yükümlülükler gereği tarihi kent olsun olmasın tüm kent yöneticilerine (belediye başkanlarına) ve ekibine göreve seçilmesinin hemen ardından kültürel miras koruma eğitimi verilmelidir. Bu eğitim için İl Kültür Turizm Müdürlüklerine veya Tarihi Kentler Birliğine sorumluluk verecek düzenlemeler yapılmalıdır.

İ).Planlamada Eğitim-Mesleki Nitelikler- Öncelikli Öneriler: Kültürel mirasın korunmasında eğitim ve mesleki niteliklerin önemi 1900 lü yılların başında fark edilmiştir: (Turucel, Şakar; RİBA 1904) Ülkemizde koruma ilgili eğitimlerde sorun ve eksikler devam etmektedir.

AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesinin diğer bir çıktısı olan Uzman Raporu: Uluslararası Mevzuatlar Işığında Türk Eğitim Sisteminde Kültürel Miras Ve Koruma: Genel Değerlendirmeler Ve Öneriler"de beğitim konusu biraz daha geniş incelenmiş (KUMID Uzman Raporu 2006), Korumada Eğitim/Mesleki Nitelikler başlıklı çalışmamız devam etmektedir. Bu nedenle bu bölümde ilk olarak Arkeoloji-Planlama ilişkisinde sıkça karşılaşılan sorunlar nedeniyle Arkeoloji-Planlama eğitimi üzerine öncelikli öneriler getirilmiştir. İkinci olarak, planlama-ekonomi-koruma ilişkisi ve bu konudaki uluslararası yaklaşımlar gözetilerek ekonomi eğitimi hakkında önerilerde bulunulmuştur. Son bölümde ise yakın geçmişte ileri sürülen bir yaklaşım olmasına rağmen uluslararası alanda hemen uygulamaya geçilen müze yönetimi/pazarla-halkla ilişkiler (kültür dinlence yönetimi) konusunda öneriler sunulmuştur.

i.Arkeoloji Eğitimi/Mesleki Nitelikler-Öncelikli Öneriler: Arkeolojk mirasın temel eğitimin veya ileri meslek eğitiminin belirli aşamalarında, arkeologlar, plancılar ve arazi kullanımı ve gelişimi ile ilgili diğer kişilerin, arkeoloji ile planlama ve idari ve yasal uygulama arasındaki ilişkiyi daha iyi anlayabilmek ve takdir edebilmek için bir araya getirilmesi sağlanmalıdır. Kaynaklar elverdiğince personel değişimi de yapılmalıdır. (Katkıcı, Şakar; COE 1984). Bu ilke ışığında; üniversitelerin arkeoloji bölümlerinin son sınıf öğrencilerine mutlaka bir planlama çalışmasında staj yapmasını sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır. Üniversitelerin Planlama bölümü öğrencilerinin eğitimleri süresince en azından bir kez bir arkeolojik alanın planlanması dönem ödevi olarak verilmeli bu ödev sırasında arkeoloji bölümleri ile çalışması sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır.

"Üniversitelerdeki arkeoloji eğitiminin amacı belirlenirken, koruma politikalarında vurgunun kazıdan yerinde korumaya doğru değiştiği göz önüne alınarak" (Ahunbay ICOMOS 1990) öğrencilere koruma politikası konusundaki bilgi-becerisini güçlendirecek eğitim verilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Arkeoloji eğitiminde çağdaş gelişmelere paralel olarak Kentsel Arkeoloji, Endüstri Dönemi Arkeolojisi, JeoArkeoloji gibi alanlarda branşlaşmaya gidilmelidir.

Arkeolojik mirasın korunması yalnız arkeolojik tekniklerin uygulanması ile başarılamaz. Daha geniş mesleki ve bilimsel birikime ve becerilere ihtiyaç vardır. (teknoloji bilgisi, bilgisayar kullanımı, vb). (Ahunbay ICOMOS 1990). Uluslar arası mevzuat; kentsel, bölgesel, ulusal planlamada büyük bayındırlık projelerinde istihdam edilecek arkeologlardan beklediği görevleri, (bilgi değerlendirme, koruma için varsayım, katma değer, zaman ölçütü ve maliyetler, yapısal kalıntılar, tanıtım ve sergiler, uyuşmazlıklar, ortaklara-basına verilecek bilgi, yayın… vb) olarak belirlemektedir. (Akın,Alatepeli; COE 2000) Arkeologlardan plancıların kullandığı diğer verilerle uyumlu bir temelde arkeolojik veri bankaları ve başka bilgi sunuları (bilgisayara aktarma, kartographi gibi) oluşturmaları beklenmektedir. (Katkıcı, Şakar; COE 1984) Arkeologların bu nitelikleri kazanması için üniversitelerin arkeoloji bölümlerinde gerekli düzenlemeler yapılmalı ve yeterli ortam ve teknolojik donanım sağlanmalıdır.

Meslek liselerinde "Arkeoloji Teknisyeni" yetiştirecek bölümler açılmalıdır. Böylelikle yüksek eğitimli arkeologlar zamanlarını kazıların denetlenmesine, bilimsel araştırmalara ve yayınlara ayırabilirler.

Sonuç olarak yukarıda özetlenen uluslar arası ilkeler ve yaklaşımlar ışığında; kültürel mirasımızı planlama kapsamında koruma için, ülkemizdeki arkeoloji yüksek eğitiminde ve arkeologların resmi ve özel kurumlardaki istihdamında ciddi reformların yapılması ve mesleki eğitime arkeoloji teknisyenliği bölümünün eklenmesinin gerekli olduğu düşünülmektedir.

ii.Planlama Eğitimi-Öncelikli Öneriler: Mimar, şehir planlamacıları, inşaat mühendisleri ve peyjaz tasarımcılarının yüksek eğitim-uzmanlık eğitimi, hizmet içi eğitim ve yenileştirme eğitimine ilişkin ihtiyaç duyulan düzenlemeler yapılmalıdır (Katkıcı, Uygur; COE 1980). Üniversitelerimizin Şehir-Bölge Planlamaları bölümlerinde verilen Ekonomi, Kent ve Bölge Ekonomisi, Kentsel Koruma, Kentsel Tasarım İlke ve Yöntemleri, İmar Hukuku, Planlama Hukuku gibi derslerde Türkiye Cumhuriyeti sınırları içindeki taşınabilir ve taşınamaz kültürel miras'a "kültürel varlık-Assets" olarak yer verilmelidir. Bağlayıcı uluslar arası mevzuata göre şehir ve bölge

planlamasında kültürel mirasın korunması bir başka değişle bütünleşik koruma, ve arkeolojik doktrini şeklen ve hukuken dikkate alınması zorunlu olduğundan bu kavramı pekiştirmek amacıyla bu mirasımız bölüm öğrencilerine öncelikle tanıtılmalı, ilgili uluslararası mevzuatlar ders olarak okutulmalı, yeni yaklaşımlar barındıran uluslararası mevzuatların gelişimi sürekli takip edilmelidir. Söz konusu disiplinlerdeki öğrencilerin arkeoloji bölüm öğrencileriyle birlikte staj yapması, ortak projelerde yer alması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

iii.Ekonomi Eğitimi-Öncelikli Öneriler: "Uluslararası mevzuatlara göre kültürel mirasın korunmasında ve yönetiminde birçok disiplinden (arkeoloji, mimarlık, şehir planlama, sanat tarihi, hukuk, ekonomi, istatistik, mühendislik, dış ticaret, tekstil, maden, jeoloji, ziraat, …vb) yüksek akademik standartlara sahip kişilere gerek vardır" (Ahunbay ICOMOS 1990) ilkesi dikkate alınarak bu bölümde ülkemizdeki ekonomi eğitimlerine ilişkin tavsiyelerde bulunulmuştur.

Kültürel nesneler günümüzde "varlıklar (İngilizce:assets) olarak adlandırılmaktadır. Assets'in sözlük tanımı kısaca " varlık, değerli şey, mal, mülk" tür. Oysa üniversitelerimizin, ekonomi, işletme, idari bilimler fakültelerinde okutulan "Türkiye Ekonomisi" derslerinde Türkiye'nin kültürel mirasına/varlıklarına yer verilmemesi uluslararası yaklaşımların ve Türkiye'nin imzaladığı uluslararası anlaşmalardaki yükümlülüklerinin henüz dikkate alınmadığının ciddi bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir başka değişle adı geçen bölümlerden mezun olanlar Türkiye'nin mısır, buğday, zeytinyağı gibi değerli varlık, mal ve mülklerinin farkında olmasına karşın ülkenin en değerli varlığı olan- ki bunların arasından dokuz tanesi UNESCO Dünya Miras listesine kayıtlıdır-kültürel mirasını tanımadan mezun olmaktadır. Bu durum ise şehirsel ve kırsal gelişim, kentsel, bölgesel, ulusal kalkınma planlamaları ve büyük yatırım programları planlama ve uygulamalarında planlamacılarla birlikte başat görev üstlenen adı geçen bölüm mezunlarının koruma konusunda iş birliği yapacağı farklı disiplinlerdeki (arkeolog, restoratör, mimar, şehir planlamacıları) meslektaşlarıyla öncelikle ortak bir dil geliştirmelerine (Katkıcı, Şakar; COE, 1984) ve ardından beraber çalışmalarındaki eşgüdüme olumsuz etki yapmaktadır. Bu eğitim eksikliği ayrıca AB mevzuatı (Erdil, Şakar, AB 2003) gereği kültürün ekonomik ve toplumsal ve boyutu ile ilgili olarak doğru uygulama alışverişi yapılmasını sağlayacak yöntemlerin geliştirilmesine de olumsuz etki yapacaktır. Bu nedenle adı geçen bölümlerdeki "Türkiye Ekonomisi" derslerine kültürel varlıkları mutlaka ilave edilmelidir. Bu bölümlerde Planlama-Koruma ilişkisini içeren ile ilgi uluslar arası mevzuatlar ders olarak okutulmalıdır.

Son olarak uluslar arası bilim dünyasında kültürel mirasını değerinin arttırılması, değerinin ölçülmesi (ICARE,1991) risk yönetimi (Güner, Küçüközmen 2005) gibi farklı alanlarda bilimsel çalışmalar artarak sürmektedir. Ağırlıklı olarak ekonomi bilimini ilgilendiren bu alanlarda da ülkemizde ilgili disiplinlerde yüksek öğrenim çalışmaları önerilmektedir.

iv.Korumada Yüklenicilerin (Müteahhitlerin ve İşçilerin) Eğitimi-Öncelikli Öneriler: Uluslararası yaklaşımlar, kültürel mirasın tahrip olmasının nedenlerinin arasına "yeni, niteliksiz ve özel yüklenicilerin koruma alanlarındaki, yapılardaki denetlenmemiş çalışmalarını" da eklenmiştir. (Erdil, Şakar ICOMOS 1983), (Örnek Konya Sahip Ata Külliyesi, Ankara Ulus Atatürk Anıtı). Koruma işleri etkin, deneyimli yüklenicilere verilmeli bu mümkün değilse, yüklenicilere ve

işçilerine (Turuncel, Şakar RİBA 1904) ; "çalışmaya başlamadan önce bir eğitim verilmesi önerilmektedir. (Örneğin geleneksel el sanatları zanaat ve yapım tekniklerinin kullanabilecek işçiler, doğal afetlerde, kirlilikle mücadelede çaışacak işçilerin eğitimi, (Ahunbay, COE 1975), (Erdil Şakar COE 1988), (Artar, Yıldırım; COE 1993) (Erdil, Şakar; COE 1989), (Akın, Alatepeli, UNESCO 1970)

v.Müzecilik Yönetimi (Kültür-Dinlence Yönetimi)/Pazarlama-Halkla İlişkiler Eğitimi -Öncelikli Öneriler: Bir ülkedeki müzeler ve yönetimi hiç kuşkusuz ağırlıklı olarak ICOM'un yayınladığı mevzuatlar çerçevesinde yürütülmektedir. Ancak müzelerin görürlüğünü arttırmak, müzelerin hitap ettiği kitlelere erişebilmek ve onları müzelere çekebilmek için uygun pazarlama araçları geliştirmek, müzenin koleksiyonlarını genişletmekten ziyade halka hizmet etmeyi önemsemek, sürekli personel yetiştirerek pazarlama ve halkla iliksilerde profesyonellik oluşturmak amacıyla müzelerde "Pazarlama ve Halkla İlişkiler Uzmanları" istihdam edilmeli bu amaçla ticaret okullarda veya ilgili diğer yüksek öğrenim kurumlarında "kültür-dinlence yönetimi" konusunda bölümler açılmalıdır. (Erdil, Şakar; ICOM 2003) Yakın dönemde yayınlanan bu bağlayıcı olmayan mevzuatın İskoçya'daki müzelerde, Glasgow Müzesi, Askeri Müze..vb) uygulanmaya başlandığı KUMID'in bir AB projesi kapsamında Türkiye'de ağırladığı İskoç müze yetkilileri ve kültür bakanlığı temsilcilerinden öğrenilmiştir. (2007, 2008) İyi tanıtılmış yoğun ziyaretçi çeken bir müzenin varlığı hiç kuşkusuz tüm kentler için ve tarihi kentler için büyük çekim merkezi olacaktır. Ülkemizde Yıldız Teknik Üniversitesi Müzecilik Bölümü (Yüksek Lisan) düzeyinde verilen eğitim programının amaçları arasında Türkiye'de müzeciliğin gelişmesi için "….. "halkla ilişkiler…."alanında uzmanlaşmış personel yetiştirilmesi amacının yer aldığını görmek, müzecilik ve pazarlama konusunda yazılmış bilimsel makaleleri okuyabilmek (Cengiz, 2006) bu konuda geleceğe umutla bakmamıza neden olmaktadır. Bu bölümlerin sayısının bölge üniversitelerinde artırılması, müzecilik yönetimi eğitim programları arasına alınmalı ve müzeler bu yaklaşım ışığında yönetilmelidir.

J). 9. ve 10. Kalkınma Planı Kapsamında ve Öncelikli Öneriler:Bildirini bu bölümünde 9. Kalkınma Planı (2007-2013) temel ilkelerinde yer verilen "Doğal ve kültürel varlıklar ile çevrenin gelecek nesilleri de dikkate alan bir anlayış içinde korunması esastır" ilkelsi hatırlatılarak aşağıdaki öncelikli öneriler getirilmiştir.

1) 9. Kalkınma Planında yer alan 5.Enerji ve Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi, 6. Çevrenin Korunması ve Kentsel Altyapının Geliştirilmesi planlarının uygulanmasında kültürel mirasımızı korumaya yönelik tedbirler mutlaka alınmalıdır. Şahsi ve kurumsal çıkarların ve siyasi dayatmaların kültürel mirasın korunması ilkesinin önüne geçmesi engellenmelidir. Adı geçen Planın 8. Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin Yaygınlaştırılmasına yönelik uygulamaların kültürel mirasın korunmasına yönelik bilgi ve iletişim teknolojilerini de kapsamasına özen gösterilmelidir.

9. 4. Kırsal Kesimde Kalkınmanın Sağlanması hedeflerine varılmak için uygulanacak projelerde kırsal ve küçük yerleşim mirasının korunması gözetilmelidir. Son olarak bu uygulamalar tarihi kentleri veya yakın alanlarını kapsıyorsa söz konusu projelerin tarihi kentleri tehdit etmemesine özel önem gösterilmelidir.

2). Ekonomik-Sosyal Gelişme Eksenindeki "İstihdamın Arttırılması" ekseni ve üç adet alt eksenlerinin uygulanmasının yanı sıra ve "Beşeri Gelişme ve Sosyal Dayanışmanın

Güçlendirilmesi "eksenindeki "1. Eğitim Sisteminin Geliştirilmesi "uygulamasında kültürel mirasın korunmasına katkı sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır.

3) 2013 sonrası için hazırlanacak 10. Kalkınma Programına kültür mirası korunması daha açık bir şekilde yer almalıdır.

Türkiye Cumhuriyetinin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün kurduğu cumhuriyette yaşayan sade vatandaşlar, uzmanlar, karar vericiler, hizmet sağlayıcılar, bizler, hepimiz el birliği ile, Atatürk'ün Prof. Dr. Afet İnan'a verdiği on emirle (1931) UNESCO'nun kuruluş felsefesini hazırladığını (1945) daima hatırda tutarak (Güner 2008) geçmiş yok etmeden geleceği hazırlayabilir, ve ona hizmet etmek için ülkemizi çirkinleştirmeden geliştirebiliriz. Bu ise ancak devletimizin Anayasasında yer verilen "hukuk devleti" niteliğini koruma ve kollamakla mümkün olabilir.

Asla unutulmamalıdır ki aslına uygun olarak restore edilen bir anıt ve orijinal değerlerini geri kazanan bir şehir topluluğu sadece tarihin yaşayan dersleri değil aynı zamanda ulusal gururun görsel/yasal sebepleridir. (Dalyan,Yıldırım; ICOMOS 1967)

EK: SWOT ANALİZİ

Referanslar

Artar P. (Ö. Çevirmen) Yıldırım Y. S.(Ö. Asistan) SPAB 1877: "SPAB Bildirisi: Eski Binaları Koruma Topluluğunun Kuruluşyula Öne Çıkan İlkeler" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 253-255

Turuncel S. (Ö. Çevirmen) Şakar G. (Ö. Asistan) RİBA 1904; "Madrid Konferansı Tavsiye Kararları: Altıncı Uluslar arası Mimarlar Kongresi" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 285-287,

Ahunbay Z. Prof. Dr. (Çeviren), ICOMOS 1931, "Restorasyon Tüzüğü "AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 263-266

Mert E. (Ö. Çevirmen), Şakar G. (Ö. Asistan) ICOMOS 1933, "Atina Tüzüğü: IV. Uluslararası Çağdaş Mimari Kongresi" " AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 267-274,

Avrupa Antlaşmaları Serisi 18/1954, Avrupa Konseyi, Türkiye"Avrupa Kültür Antlaşması COE, 1954 "AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 17-19

Erder C. Prof. Dr. (Çeviren) ICOMOS 1964, "Venedik Tüzüğü", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 278-280

Katkıcı G. (Ö. Çevirmen) Şakar G.(Ö. Asistan), COE 1964, "Arkeoloji ve Planlama Toplantısı Sonuçları," AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 447-450

Akın A. (Ö: Çevirmen) Alatepeli S.(Ö. Asistan) COE 1966, "Eski Eserlerin Yeniden Canlandırılması Hakkında İlke Kararı (66/20) AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 285-287

Dalyan Ş. (Ö. Çevirmen) Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan), ICOMOS 1967 "Quito Normları: Sanatsal ve Mimari Değeri olan Anıt ve Arazilerin Korunması ve Kullanımına İlişkin Toplantının Son Raporu", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 288-302,

Erdil M., (Ö. Çeviren) Şakar G., (Ö. Asistan) COE, 1968 "Lahey Tavsiye Kararı (Tavsiye Kararı D): Anıtların, Tarihi ve Sanatsal Önem Arzeden Bina Grupları ve Alanlarının Etkin Korunması İle İlgili Bölgesel Planlama Kapsamında Alınan İlke Kararları (68/12)", "AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, 303-305

Katkıcı G., (Ö. Çevirmen), Uygur İ. (Ö. Asistan), UNESCO 1968, "Kamusal veya Özel Yapım Çalışmalarınca Tehdit Edilen Kültürel Varlıkların Korunmasına İlişkin Tavsiye Kararı" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 23-32,

Artar P. (Ö. Çevirmen) Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan) COE, 1969 "Avrupa Anlaşma Dizisi NO: 66-Arkeolojik Miras Korunmasına Yönelik Avrupa Sözleşmesi", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 308-312,

Akın A., (Ö. Çevirmen), Alatepeli S. (Ö. Asistan), UNESCO, 1970, Kültürel Varlıkların Yasadışı İthalatının, İhracatının ve El Değiştirmesinin Yasaklanması ve Önlenmesi Anlaşması AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 33-51i

Artar P.(Ö. Çevirmen) Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan) COE, 1971 "Tarihi Öneme Sahip Kentlere İlişkin Split Bildirgesi," AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 313-318

UNESCO 1972; "Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi", 14.02.1983-17959 saylılı resmi gazete AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 52-64

Turuncel S. (Ö. Çevirmen) Şakar G. (Ö. Asistan) Bruges 1975; "Bruges Kararları: Tarihi Kentlerin Rehabilitasyonunu Düzenleyen İlkeler" 12-15 Mayıs 1975:. AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-KUMID web Sayfası

(http://www.kumid.eu, http://www.kumid.eu/euproject,

Erdil M., (Ö. Çeviren) Şakar G., (Ö. Asistan) COE, 1975 "Avrupa Mimari Miras Tüzüğü " AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, 322-326

Ahunbay Z, Prof. Dr. (Çeviren), COE, 1975 "Amsterdam Bildirgesi: Avrupa Mimari Miras Kongresi" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, 327-335,

Artar P. (Ö. Çevirmen), Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan) COE 1976 "Berlin Sempozyumu Kararları: Büyük Avrupa Şehirleri Ve Değişim – Geçmis İçin Gelecek - Avrupa Pilot Projeler Programı, Sempozyum No: 4", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 336-339

Artar P. (Ö. Çevirmen) Yıldırım, Y. S. (Ö. Asistan) COE, 1977 "Granada Talebi: Bölgesel Planlamada Kırsal Mimari, Avrupa Pilot Projeler Sempozyumu NO: 5," AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 342-346,

Erdil M., (Ö. Çeviren) Şakar G. (Ö. Asistan) ICOMOS 1978, "Tarihi Kentlerde Cadde Peyzajı Çalışmaları İle İlgili Sempozyum Kararları" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-KUMID Web Sayfası (http://www.kumid.eu,),

Katkıcı G. (Ö. Çevirmen), Uygur İ, (Ö. Asistan) COE 1980 "Mimarlara Şehir Planlamacılarına İnşaat Mühendislerine ve Peyzaj Tasarımcılarına Yönelik Uzmanlık Eğitimine İlişkin Tavsiye Kararı (80/16)" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 533-535

Dalyan, Ş.(Ö. Çevirmen), Yıldırım. Y. S. (Ö. Asistan) ICOMOS-IFLA, 1982 "Floransa Tüzüğü: Tarihi Bahçeler", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 551, 556

Erdil M. (Ö. Çevirmen) Şakar G. (Ö. Asistan), ICOMOS 1983, "Roma Bildirgesi" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 65-66,

Katkıcı G., (Ö. Çevirmen) Şakar G.(Ö. Asistan) COE 1984, "Arkeoloji ve Planlama Toplantısı Sonuçları", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 447-450,

Avrupa Antlaşmaları Serisi 121/1985, Avrupa Konseyi, Türkiye"Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi, COE, 1985 "AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 363-371,

Artar P. (Ö. Çevirmen), Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan) COE 1986 "Mimari Mirasın Korunmasında Etkili Olan El Sanatları Ticaretinin Geliştirilmesine İlişkin Tavsiye Kararı (86/15) "AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 372-376

Ahunbay, Z, Prof. Dr (Çeviren), ICOMOS 1987, Washington Tüzüğü: Tarihi Kentlerin ve Kentsel alanların Korunması Tüzüğü, AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 377-379,

Erdil M. (Ö. Çevirmen) Şakar G. (Ö. Asistan), COE 1988, "Mimari Mirasın Kirlilikle Hızlanan Fiziksel Bozulması Hakkında Tavsiye Kararı NO: R (88/5)"; AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 385-389,

Katkıcı G. (Ö. Çevirmen) Uygur İ.(Ö. Asistan) COE, 1989 "Arkeolojik Mirasın Şehir ve Ülke Planlama Çalışmaları Çerçevesinde Korunması ve Geliştirilmesine İlişkin (R) 5 Sayılı Tavsiye Kararı", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S.451-458,

Dalyan Ş. (Ö. Çevirmen), Yıldırım. Y. S. (Ö. Asistan) COE, 1989 "Kırsal Mimari Mirasın Korunması ve Değerinin Arttırılması Hakkındaki Tavsiye Kararı NO: R (89) 6," AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 385-389

Dalyan Ş. (Ö. Çevirmen), Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan) ICOMOS 1990, "San Antonio Bildirgesi" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 110-123

Ahunbay Z. Prof. Dr., (Çeviren) ICOMOS 1990 Arkeolojik Mirasın Korunması ve Yönetimi Tüzüğü, AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 459-465

Dalyan Ş, (Ö. Çevirmen), Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan) COE, 1990; "Avrupa'daki Endüstriyel, Teknik ve İnşaat Mühendisliği Mirasının Korunması Ve Muhafazası Hakkında Tavsiye Kararı NO: (R (90) 20") AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 395-399

Dalyan Ş. (Ö. Çevirmen), Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan) COE 1991; Yirminci Yüzyıl Mimari Mirasının Korunması Hakkında Tavsiye Kararı: NO: (91) 13; AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 459-465

ICARE,1991 The International Center for Art Economics, University of Venice, Italy

Avrupa Antlaşmaları Serisi 143/1992, Avrupa Konseyi Türkiye "Avrupa Arkeolojik Mirasın Korunması Sözleşmesi (Değiştirilmiş Şekli) COE, 1992", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 466-473

Akın A. (Ö. Çevirmen), Alatepeli S. (Ö. Asistan) COE 1992-2002, "Avrupa Arkeoloji Planı", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 492-493,

Artar P. (Ö. Çevirmen), Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan) COE 1993 "Doğal Afetlere Karşı Mimari Mirasın Korunmasına İlişkin Tavsiye Kararı (R (93)," AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 406-423,

Mazlum D., Yrd. Doç. Dr. (Çeviren) ICOMOS 1994, "Nara Özgünlük Belgesi, AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 74-77

Dalyan Ş. (Ö.Çevirmen) Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan) AB 1995, "Kültür ve Ekonomik Gelişme Konusundaki İstatistiklerin Teşvik Edilmesi Hakkında Konsey (İlke) Kararı, 31995Y1207(01), (95/C 32701)" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Avrupa Birliği Kültür Mevzuatı 16.40", Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 1, S: 32-33,

Ahunbay Z. Prof. Dr., (Çeviren) ICOMOS 1996, "Sualtı Kültür Mirasının Korunması ve Yönetimi Tüzüğü", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 101-107

Dalyan Ş. (Ö. Çevirmen), Yıldırım Y. S. (Ö. Asistan) ICOMOS 1996, "San Antonio Bildirgesi" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 110-123,

Katkıcı G. (Ö. Çevirmen) Uygur İ. (Ö. Asistan) COE 1997 "Antik Gösteri Mekanlarının Kullanılmasına İlişkin Tüzük," AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 474-484

Akın A. (Ö. Çevirmen), Alatepeli S. (Ö. Asistan) COE 2000 "Avrupa İyi Uygulama Kodu: Arkeoloji ve Kent Projesi," AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 485-491,

Katkıcı G. (Ö. Çevirmen) Uygur İ.(Ö. Asistan) AB 2001, "Kentsel ve Kırsal çevrelerdeki Mimari Kaliteye İlişkin 12 Şubat 2001 Tarihli Konsey İlke Kararı" Avrupa Birliği Kültür Mevzuatı", Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, 32001G0306 (03) (2001/C/73/04)Cilt: 1, S: 32-33,

Erdil M. (Ö. Çevirmen), Şakar G. (Ö. Asistan) UNESCO 2001 "Sualtı Kültür Mirasının Korunması Sözleşmesi", AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 171-193,

Erdil M.(Ö. Çevirmen), Şakar G. (Ö. Asistan) AB 2003, "Kültürün yatay yönleri: Diğer sektörler ve topluluk eylemleriyle birlikteliği arttırma ve kültürün sosyal ve ekonomik boyutları ile ilgili olarak doğru uygulama alış verişinde bulunmak ile ilgili 26 Mayıs 2003 tarihli Konsey İlke Kararı 32003G0611(01)-(2003/C 136/01)" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Avrupa Birliği Kültür Mevzuatı 16.40", Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 1, S: 104-105,

Erdil M. (Ö. Çevirmen) Şakar G. (Ö. Asistan) ICOM 2003; "3. ICOM Uluslararası Komitesi Yıllık Konferans Sonuçları Sonuç Belgesi,CIMUSET, ICTOP VE MPR,2003" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 524-529

Erdil M., (Ö. Çevirmen) Şakar G. (Ö. Asistan), ICOMOS, 2005 "Miras Yapılarının, Ören Yerlerinin ve Alanlarının Muhafaza Edilmesi ile ilgili Xi'an Deklarasyonu" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 240-251

Erdil M. (Ö. Çevirmen), Şakar G. (Ö. Asistan) COE 2005 "Kültürel Mirasın Toplum İçin Değeri Konulu Avrupa Konseyi Çerçeve Sözleşmesi" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: 240-249,

Güner S., Küçüközmen C. C. (Dr.) 2005, "Risk Management to Protect Cultural Heritage in Time of Armed Conflict". 10 th International Congress "Cultural Heritage and New Technologies", (Workshop 10 Archeology and Computer") November 7-10, 2005, Vienna, Austria

Cengiz, E (Araş. Gör). "Müze Pazarlaması: Pazarlama Karması Elemanlarının Müzelere Uyarlanması" Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 15, Sayı 1, 2006, s.87-108

DPT 2006, "Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007 – 2013)", Yayın yeri: http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf (Resmi Gazete 1 Temmuz 2006 Mükerrer / 26215)

Rapor, DPT 2006, "Kültür Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ocak 2006, Dokuzuncu Kalkınma Planı, (2007 – 2013), Devlet Planlama Teşkilatı, (www.kafkas.edu.tr/duyurular/web_katalog/meslek...rpr.../48kultur.pdf,

Özdoğan M., Prof. Dr., 2007, "Sunuş" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 1. S. 2AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi, Avrupa Birliği Kültür Mevzuatı (16.40), Cilt 1. S. XXXI-XXXIVI, Kültürel Mirasın Dostları Derneği,İstanbul, Ekim 2007,

Altıntaş Ö. F. 2007 "Avrupa Birliği Hukukunun Kaynakları" T. C. Adalet Bakanlığı Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü Ankara 5 Nisan 2007,

(http://www.abgm.adalet.gov.tr/dokumanlar/abhkayn.pdf)

KUMID, Uzman Raporu 2007: Uluslararası Mevzuatlar Işığında Türk Eğitim Sisteminde Kültürel Miras Ve Koruma: Genel Değerlendirmeler Ve Öneriler" AB Kültürel Miras Mevzuatı ve Türkiye Projesi-Uluslararası Kültürel Miras Mevzuatı, Kültürel Mirasın Dostları Derneği Yayınları, İstanbul 2007, Cilt: 2, S: XVII-XXXVII

Güner S., 2008, "Savaşlar ve Kültürel Miras" The National Defence in the 21 th Century, The Second International Symposium on Stratejik and Security Studies of the Beykent University, Strategic Reserach Center, 16-17 April 2008, Istanbul, Turkey,

İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009 "Tablo 4.12. Kültür ve Tabiat Varlıkları SWOT (GZTF) Analizi, "Tehditler", 2009, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, Dördüncü Bölüm – SWOT (GZFT) Analizi, S. 368, 15 Haziran 2009,

Yayın Yeri: www.planlama.org/new/images/stories/.../istanbul.../4_swot_analizi.pdf.

Bayrakçı M. (Araştırmacı-Tarihçi), 2009 "DSİ, "Osmanlı Arşivi sele kurban gider" diyor ama dinleyen yok" Habertürk, 16.09.2009, Alınan Kaynak: http://gizlenentarihimiz.blogspot.com/2009/09/dsi-osmanl-arsivi-sele-kurban-gider.html

NOT: Prof. Dr. Zeynep AHUNBAY çevirilerinin ücretsiz dağıtılacak Proje çıktılarında kullanılmasına ve yayınlanmasına yönelik iznini KUMID'in 09.07.2007 tarih GİDEN-TR 2007/55-58 sayılı yazılı talebi üzerine 24.09.2007 tarihinde vermiştir.

Prof. Dr. Cevat ERDER çevirilerinin ücretsiz dağıtılacak Proje çıktılarında kullanılmasına ve yayınlanmasına yönelik iznini KUMID'in 02.07.2007 tarih GİDEN-TR 2007/54-57 sayılı yazılı talebi üzerine 25.07.2007 tarihinde vermiştir.

Yrd. Doç. Dr. Deniz Mazlum çevirilerinin ücretsiz dağıtılacak Proje çıktılarında kullanılmasına ve yayınlanmasına yönelik iznini KUMID'in 02.07.2007 tarih GİDEN-TR 2007/55-58 sayılı yazılı talebi üzerine Temmuz 2007 tarihinde vermiştir.

Türkiye'DEKİ KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASINA İLİŞKİN DURUM TESPİTİ (SWOT ANALİZİ)

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER	FIRSATLAR	TEHDİTLER
Türkiye'nin yer üstü, yer altı topraklarının, sularının, denizlerinin çok zengin ve bir çok farklı medeniyetlerden günümüze ulaşmış mimari, arkeolojik kalıntılarına ve sanat eserlerine, ve doğal sit alanlarına ev sahipliği yapması,	*Envanter, harita, istatistiklerin (kültür-ekonomi istatistikleri) tamamlanmamış, başlanmamış olması, *Bir çok önemli esere tescil verilmemesi, *Doğal sitler için kadastro çalışmalarının tamamlanması, *Özelleştirme nedeniyle bir çok endüstriyel ve kırsal mirasımızın satılması,	*Uluslararası sözleşmelere taraf olunması *Uluslararası kurumlara üye olunması	*Türkiye'nin aktif deprem kuşağında olması, *İklim değişiklikleri nedeniyle, bir çok bölgede artan seller, su baskınları,toprak kaymaları, *Hava kirliliği *Yetersiz donanım ehil kişilerce yapılmayan tamiratlar veya kişisel, ekonomik çıkarlar nedeniyle çıkan yangınlarla kültürel ve doğal mirasların tahrip olması, *UNESCO Dünya Mirası Listesine kayıtlı alan ve yapıların listeden çıkarılması riski,
Arkeolojik ve doğal sit alanlarının varlığı,	*Sit belirleme, derecelendirme ve derece değiştirme sistemindeki, sorunlar, *Korunmayan, üstü ve çevresi kapatılmadan açıkta bırakılan arkeolojik *Bu sitlerde yapılaşma,		Ulusal ve uluslararası tarihi eser kaçakçılığı
Çok farklı, zengin somut olmayan kültürel miras,	*Belgeleme ve istatistiklerin olmaması,		
1960 yıllardan hazırlanan ulusal kalkınma plan ve programlarında, bölgesel kalkınma programlarında doğal ve kültürel varlıklar ile çevrenin gelecek nesilleri de dikkate alan bir anlayış içinde korunmasını esas alan yaklaşım	*Bir çok büyük bayındırlık/yatırım ve kentsel dönüşüm projelerinin doğal ve kültürel varlıkları dikkate almadan planlanması, *Söz konusu projeler planlansa bile uygulamada plandan uzaklaşılma veya ÇED raporunun göz ardı edilmesi, *Bu projeleri hazırlayan ve uygulayan resmi kurum ve özel sektörde arkeolog istihdam edilmemesi,		*Şahsi, kurumsal, çıkarların, ekonomik fayda beklentilerinin koruma ilkesinin önüne çıkarılarak yürütülen projeler, *Merkezi hükümetin [1] veya yerel yöneticilerin siyasi, tercihlerle dayattığı Projeler (Koruma altına alınmış 200 yıllık İstanbul Yemiş çarşısındaki 400 binanın yıkılması, 1986-1988) *Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası mevzuattan doğan yükümlülükleri gereği kültür varlıklarını plan dahilinde korumaması nedeniyle uluslar arası alanda sorgulanan hatta tartışma konusu olan kredibilitesi,

[1] "Tablo 4.12. Kültür ve Tabiat Varlıkları SWOT (GZTF) Analizi, "Tehditler", S. 368, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, Dördüncü Bölüm – SWOT (GZFT) Analizi, S. 368, 15 Haziran 2009, Yayın Yeri: *www.planlama.org/new/images/stories/.../istanbul.../4_swot_analizi.pdf*.

GÜÇLÜ YÖNLER …	ZAYIF YÖNLER….	FIRSATLAR…	TEHDİTLER…
Ulusal mevzuatların uluslar arası mevzuatlarla, yükümlülüklerle uyumlaştırılma çalışmalarının sürdürülmesi,	*Eş zamanlı yapılmaması gecikmelerin yaşanması, *Çıkarılan kanunlara ilişkin yönetmeliklerin geç yayınlanması		
*Türkiye'nin zengin kültür ve doğal varlıkları nedeniyle kültürel ve doğa turizminin cazibe merkezi olması,	*Kültürel, sanatsal faaliyetlerin, gösterilerin ve bunlara ait, tesislerin yetersizliği, iyi tanıtılıp, pazarlanmadığı için cazibe merkezi haline getirilmemiş ulusal müzeler, kent müzeleri *Tanıtım Eksikliği, *Turizm yatırımlarının birkaç bölgeye ve kente yoğunlaşması, *Turizm yatırımlarında ekonomik fayda beklentisinin korumanın önüne geçmesi, bu nedenle yoğun ziyaretçi girişine izin verilmesi *Kültür ve Turizm Bakanlığının Genel bütçeden aldığı payın (2008, %0,37)[2] Genel Bütçe Yatırımlarından aldığı payın (%0,92)[3] çok düşük olması *Bakanlığın 2008 Bütçesinden kültür varlıklarını koruma ve müzelerde sergileme görevini yürüten Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğüne ayırdığı payın (%0,3)[4], çok düşük olması, *Koruma ve Turizm Politikalarının belirlenmemesi	*Özel sektörün yoğun bir şekilde turizm yatırımına yönelmesi, sayı ve nitelik yönünden tamamlanmış büyük yatırımlar, *Turizm için resmi kurumlarca verilen teşvikler, *Toplumun turizmden ekonomik fayda sağlayacağı yönündeki yüksek bilinci, *Turizmin GSMH içindeki Payı nın yüksek olması (2008 yılı için tahmini %5) *Türkiye'nin AB'ne üyeliği süreci	*Kültür mirasımızın korunmamasından ötürü cazibesini yitirmesi nedeniyle kültür turizmine talebin azalması *bağlı olarak turizm gelirlerinin düşmesi
Korumaya yönelik resmi kurumların (Güvenlik güçleri, polis, jandarma..vb dahil), sivil toplum kuruluşlarının meslek odalarının ve uluslararası kuruluşların temsilcilerinin varlığı,	*Kurum personeline yönelik düzenlenmesi gereken hizmet içi eğitim, yenileştirme eğitimlerinin yapılmaması *Koruma ve Turizm Planlamasının olmaması		

[2] Kaynak: T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Web Sitesi, (http//.kultur.gov.tr)

[3] Kaynak: T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Web Sitesi, (http//.kultur.gov.tr)

[4] Kaynak: "T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Web Sitesi, (http//.kultur.gov.tr)

GÜÇLÜ YÖNLER …	ZAYIF YÖNLER….	FIRSATLAR…	TEHDİTLER…
5226 sayılı ulusal kanunda (2004) daha önce kültür ve turizm bakanlığının üzerinde bulunan kültür ve tabiat varlıklarına ilişkin uygulamaların denetlenmesi görevinin ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile belediyeler ve valilikleri kapsamak üzere genişletilmesi	*İl ve ilçe belediyelerinde tarihi-çevre koruma, kültürel mirası koruma ile ilgili birimlerin henüz kurulmaması, *başta arkeologlar olmak üzere yeterli uzman personelin istihdam edilmemesi, *Planlamalara yerel yönetim temsilcilerinin dahil edilmemesi	*Tarihi Kentler Birliği *Koruma Uygulama Denetim Büroları (KUDEB)	
Kalkınma planları, bölgesel programlar hazırlayan uzman kamu kurumlarının varlığı (Devlet Planlama Teşkilatı-DPT).	*Planlamalara yerel yönetim temsilcilerinin dahil edilmemesi		
Resmi kurumlarda yüksek eğitimli, dil bilen, genç ve dinamik personelin istihdamı	*Yeterli sayıda personelin istihdam edilmeyişi *Alt yapı, donanım ve bilgiye erişim eksikliği		
Koruma konusunda dünyaca tanınmış bilim insanlarımızın varlığı,	*Önerilerinin, tavsiyelerinin korumada dikkate alınmaması,		
Mesleki eğitim, meslek yüksek okullarının varlığı	*Kültür varlıklarını koruma konusundaki mesleki eğitime yoğunlaşılmaması, *Koruma, restorasyon konusunda (mimari restorasyon hariç) farklı alanlarda uzmanlaşma yoksunluğu (bronz, taş, metal, resim, tekstil restorasyonu, arkeoloji teknikeri gibi. *gerek duyulduğunda bu konulardaki deneyim ve becerilerin kısa süreli kurslarla kazandırılması,		Yetersiz eğitim nedeniyle korunamayan kültürel miras varlığı
Üniversitelerde Koruma ile doğrudan veya dolaylı olarak ilgili olan disiplinlere ait lisans ve uzmanlık eğitimi veren bölümlerin bulunması,	*Koruma ile ilgili bazı önemli disiplinlerde koruma eğitiminin yetersizliği veya eksikliği *Koruma ilgili diğer disiplinlerle ortaklaşa çalışılmaması, * Koruma, restorasyon konusunda (mimari restorasyon hariç) farklı alanlarda uzmanlaşma yoksunluğu (bronz, taş, metal, resim, tekstil restorasyonu, arkeoloji teknikeri gibi.. * Eğitim kurumlarında altyapı, donanım, malzeme, ekipman, teknoloji eksikliği, *bilimsel çalışmaların yetersiz olması *Uzmanlık kriterlerinin belirlenmemesi,		Yetersiz eğitim nedeniyle korunamayan kültürel miras varlığı
	*Kültürel mirasın korunması ile ilgili kurumlar, yetkililer, uzmanlar ve hizmet sağlayıcılar arasında iş birliği ve koordinasyon eksikliği, yetki belirsizliği,		

GÜÇLÜ YÖNLER …	ZAYIF YÖNLER….	FIRSATLAR…	TEHDİTLER…
Korumanın ihtiyacı olan beden işçiliğinin sağlanacağı iş gücü arz ve talebinin olması,	Koruma çalışmalarında istihdam edilen işçi ve ustalara gerekli mesleki eğitim verilmemesi		
Çarpık kentleşmeden bunalan kent toplumunun çağdaş, planlı, insanca yaşama taleplerine cevap verecek kentlerde yaşama arzusu	Çarpık kentleşme, estetik ve tasarımdan uzak, plansız yoğun yapılaşma,	*Estetik ve tasarımı ön plana öne çıkaran tasarımların ve bu tasarımları hazırlayan uzman kişi, kuruluşların ve onların, meslek örgütlerinin varlığı *Her türlü planlama yapabilen kişi, kuruluşların ve onların, meslek örgütlerinin varlığı,	
Kamu kurumlarından, özel kurumlardan koruma için kaynak aktarımına imkan veren ulusal mevzuatların varlığı,			
Kültüre ve turizme devlet bütçesinden, yatırım bütçesinden pay ayrılması, *Özel sektör desteği için yapısal düzenlemenin varlığı (5228 Sayılı Bazı Kanunlarda ve 178 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (5422)	*Kültür ve Turizm Bakanlığının Genel bütçeden aldığı payın (2008, %0,37) Genel Bütçe Yatırımlarından aldığı payın (%0,92) çok düşük olması *Bakanlığın 2008 Bütçesinden kültür varlıklarını koruma ve müzelerde sergileme görevini yürüten Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğüne ayırdığı payın (%0,3), çok düşük olması, *Özel sektörün tanıtımını artıran kültürel sanatsal faaliyetlere, görünürlüğü daha geç ortaya çıkan kültür varlıklarını koruma çalışmalarından daha fazla destek vermesi,		
Türkiye'nin AB'ne uyum sürecinde olması	*Kişilerde ve uzmanlarda yeterli proje hazırlama ve yönetme deneyimi olmaması	*Uyum için resmi kuruluşlara tahsis edilen yapısal fonların varlığı, *Kültürel mirasın korunmasına ve bölgesel kalkınmaya yönelik, STK'lara, meslek örgütlerine yerel yönetimlere, üniversitelerin başvurularına açık hibe programları, *bu programlara sunularak maddi kaynak sağlanabilecek koruma projelerinin sunulmasının beklentisi,	AB'ne üyeliğin gecikmesi

TARİHİ KENT MERKEZLERİNİN PLANLANARAK KORUNMASI: İZMİR KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

GÜLNUR VURUŞKAN
Şehir Plancısı, İzmir Konak Belediyesi
MEMNUNE BAHÇIVAN
Şehir Plancısı, İzmir Konak Belediyesi
NEHİR YÜKSEL
Şehir Plancısı, İzmir Konak Belediyesi
NEJLA BAYSAN
Yüksek Şehir Plancısı İzmir Konak Belediyesi
ZEKİ YILDIRIM
Şehir Plancısı, İzmir Karabağlar Belediyesi

Kente girmenin, onu anlamanın bir yolu da ona ait, onun için yazılan şiirlerdir; bir anlamda şiirler de koruma çalışmalarımızda bize referans olmaktadır.

OLŞEHR-İ İZMİR'DEN YİRMİ ÜÇ FOTOĞRAF

KOKARYALI	midyeler, kestaneler, iskelede sevinçler...
GÖZTEPE	tramvaylar, dadılar, fasıllar ve faytonlar...
MEKTUPÇU	ikizevler, Hamdi Bey'ler, mürebbiyeler...
ASANSÖR	Moreno ve yağmur, sinegog ve sevdalar...
KARATAŞ	Muallim Mektebi, Yahudi evleri, hamamlar ve boyozlar...
SARIKIŞLA	Devlet-i Ali, kararlar, askerler ve idamlar...
ARAP FIRINI	gevrekçiler, yokuşlar, çivi buzlu akşamlar...
DAMLACIK	sabah çayları, cumbalar, komşuluklar ve çocuklar...
KONAK	iskele, çiçekçiler, simitçiler ve güvercinler...
KEMERALTI	yaşamın ta kendisi, köylüsü-kentlisi, yorgundur nefesi...

VEYSEL ÇIKMAZI	balıkçılar, Dursun'lar, dostluklar, sabaha kadar...
BEYLER SOKAKLARI	sahlepçiler, bozacılar, setreler ve bastonlar...
KESTANE PAZARI	yemciler, urgancılar, tahtacılar, aktarlar...
HAVRA SOKAĞI	kepenkler, ampuller, esnaf, radikalar ve marullar...
İKİÇEŞMELİK	çingene kızları, yumurta topuklar, sarhoşlar, çalgıcılar...
ASMALIMESCİT	börekçiler, ezanlar, her köşede çaycılar...
MEZARLIKBAŞI	sinemalar, çorbacılar, adımbaşı aylaklar...
TİLKİLİK	fırınlar, lokantalar, hiç uyumayanlar...
BASMANE	garaj, gar, dışardanlar, oteller ve umutlar...
PASAPORT	pasajlar ve cafeler, mavnalar ve martılar...
KORDONBOYU	imbatın kucağı, sevginin sıcağı, aşıklar ve şarkılar...
İNHİSARLAR	işçiler ve düdükler, satıcılar, vardiyalar...
DARAĞACI	fabrikalar, basmalar ve pamuklar, ustalar ve sevdalar...

CEM SEYHUN ÜNBAY

Tarihi ve kültürel alanların özellikle de tarihi kent merkezlerinin önem kazandığı günümüzde, bu alanların korunmasına yönelik çabalar da hız kazanmıştır. Kuşkusuz ki toplumsal gelişim büyük ölçüde, geçmiş uygarlıkların birer tanığı, bu toplumların yaratıcılığının somut örnekleri arasında yer alan ve insanlığın sahip çıkması gereken en değerli kültür miraslarından olan tarihi alanların doğru algılanması ve dengeli koruma-kullanma politikalarının oluşturulması ile mümkündür. Koruma politikalarının üretilmesi ve tarihsel dokuların korumasında planlı gelişimin sağlanabilmesi için koruma planlarının yapılması önem arzetmekte ve bu aşamada yerel yönetimlere de büyük görevler düşmektedir.

Bu bağlamda; üzerinde birçok uygarlığın yaşadığı, geçmişten günümüze önemini koruyan ve tarihi kent dokusunu günümüze taşımış olan İzmir'in, zaman içinde yok olma, bozulma, köhneleşme gibi tehlikelerle karşı karşıya kalan kent dokusunun yaşatılabilmesi için; özellikle son on yılda hız kazanan İzmir Büyükşehir Belediyesi, Konak Belediyesi ve tüm ilgili kurumların ortak çabasıyla yürütülen çalışmalardan Konak Belediyesince sürdürülenler ele alınacak ve hazırlanan/hazırlatılan plan-projeler ile bu projelerin uygulaması sırasında yaşanılan güçlükler paylaşılacaktır. Yapılan çalışmalarda; İzmir kent merkezinin bütüncül bir politika çerçevesinde korunması, canlandırılması, toplum yararı esas olmak üzere bu mekanların günümüzdeki gereksinimleri ve turizm potansiyeli dikkate alınarak mevcut kullanıcısı ile birlikte günlük yaşama kazandırılması ana hedef olmuştur.

2008 yılında yürürlüğe giren ve belediye sınırlarını düzenleyen 5747 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile bir kısmı Karabağlar ilçesine dönüşen İzmir'in merkezi konumundaki Konak ilçesi, 2448ha. alanı kapsamaktadır. İlçe yüzölçümünün de yaklaşık 300ha.nı sit alanları oluşturmaktadır. Bu sit alanları sırasıyla;

1. Derece Arkeolojik Sit Alanı: 23ha. (Kadifekale, Agora, Tiyatro, Stadyum, Roma Antik Yolu, Münferit Parseller)

2. Derece Arkeolojik Sit Alanı: 10 ha.(Kadifekale, Agora, Bahribaba Parkı ve civarı)

3. Derece Arkeolojik Sit Alanı: 5ha. (Diana Hamamı)

Kentsel Sit Alanı: 12ha.(Pier, Mimar Kemallettin Caddesi ve çevresi, Kale Arkası Toplu İş-yeri)

Kentsel + 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı: 165ha. (Kemeraltı)

2.Derece Doğal Sit Alanı: 10ha.(Bahribaba parkı ve Kız lisesi civarı, Varyant çevresi)

Arkeolojik ve Doğal Sit Alanı: 5 ha. (Sususzdede)

Tarihi ve 2. Derece Doğal Sit Alanı: 44ha. (Fuar)

Tarihi Sit Alanı: 26ha.+2800m. (Konak Meydanı, Kordon)

İzmir kent merkezini oluşturan Konak ilçesi sit alanlarının 2000'li yılların başına kadar, 1984 yılında onaylanan Kemeraltı İmar Planı dışında, koruma amaçlı imar planı bulunmamaktadır. Kemeraltı bölgesi başta olmak üzere belirtilen tarihten sonra büyük ölçüde yerel yöneticilerin korumaya yaklaşımı ve mevzuattaki değişimin de etkisiyle koruma amaçlı imar planlarının hazırlanması ve uygulanması süreci hız kazanmıştır.

Farklı özelliklere sahip değerleri barındıran söz konusu sit alanlarının korunması, yaşatılması, geliştirilmesi ve bu alanları çevreleyen kentsel doku ile bütünlüğünün korunması amacıyla, bu alanların bir kısmına yönelik Belediyece hazırlanan ya da hazırlatılan koruma amaçlı imar planları tamamlanarak yürürlüğe girmiş, bir kısmının da plan çalışmaları halen sürdürülmektedir.

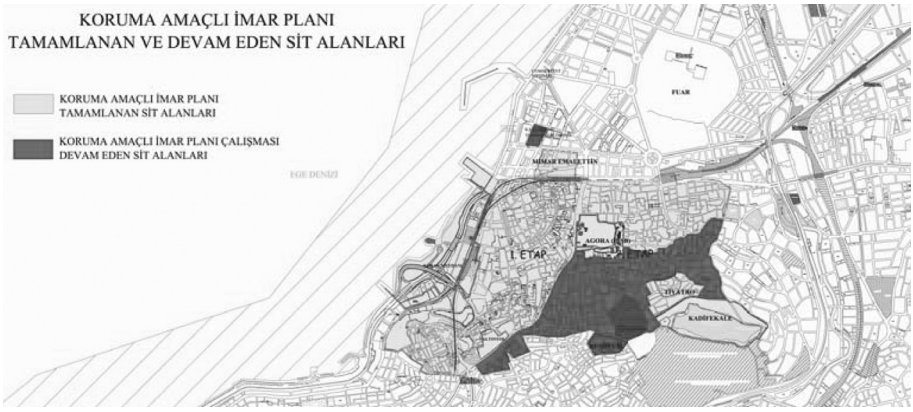


Koruma Amaçlı İmar Planı ile Revizyonu tamamlanarak yürürlüğe giren planlar:

- Kemeraltı 1.Etap Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı	88ha.
- Kemeraltı 2.Etap 1.Bölge Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı	36ha.
- Mimar Kemalettin Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı	2ha.
- Konak Tarihi Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı	26ha.
- Agora ve Çevresi Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı	8ha.
- Kadifekale-Tiyatro ve Çevresi Koruma Amaçlı İmar Planı	18ha.
TOPLAM	178ha.

Koruma Amaçlı İmar Planı süreci devam eden planlar:

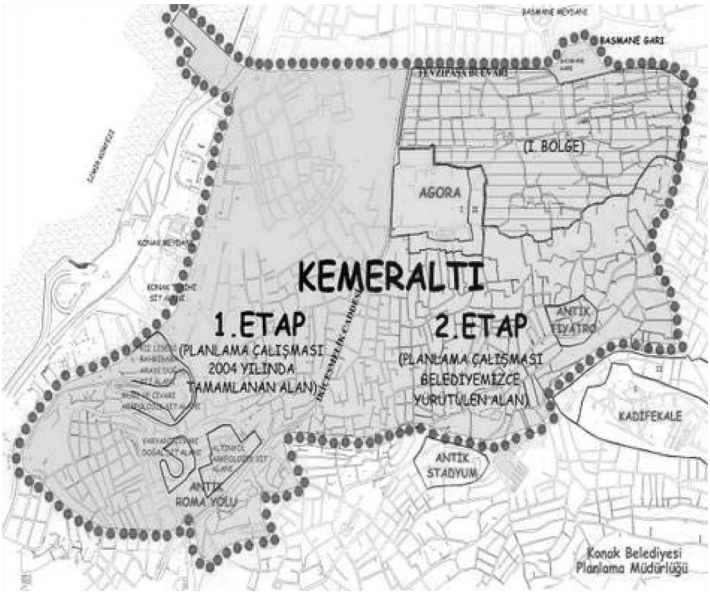
- Kale Arkası Toplu İşyeri Koruma Amaçlı İmar Planı	1ha.
- Kemeraltı 2.Etap 2.Bölge Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı	61ha



Görülebileceği gibi ilçe bütünündeki sit alanlarının büyük bir kısmının koruma amaçlı imar planı tamamlanmıştır. Bu planların hazırlanma ve onay süreci ile karşılaşılan sorunlar ise kısaca şu şekilde özetlenebilir:

Kemeraltı Bölgesi Koruma Amaçlı İmar Planları

Kemeraltı, 8000 yıllık İzmir'in, tarihine dokunabildiğimiz, geçmişten günümüze gelen ticari kimliğinin yanı sıra, yüzyıllardır kentin konuklarını ağırlamış hanları, otelleri ve farklı renkten, farklı dinden insanları kucaklamış camileri, türbeleri, havraları ve kiliseleri; Türk, Rum, Levanten, Cumhuriyet dönemi yapıları ile çok kültürlülüğü bir zenginlik olarak günümüze ulaştırarak yaşatabilmiş önemli geleneksel kent merkezlerimizdendir. Şaire 'Ninemizin şalı, dedemizin bastonu, çocuğumuzun elinde şekerdir, yaşamın ta kendisidir KEMERALTI" dedirten Kemeraltı bölgesi, İzmir tarihinin bir özetini sunmaktadır.



İlk kez 1978 yılında Kentsel Sit Alanı olarak belirlenen ve 1984 yılında koruma amaçlı imar planı yapılan Kemeraltı bölgesi, İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunca 2002 yılında Kemeraltı Kentsel+3.Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak ilan edilmiştir. Yaklaşık 1500 adet tescilli yapının bulunduğu 272ha. alanı içeren söz konusu Kemeraltı sit alanı ve çevresinin bütününe ilişkin, öncelikle İzmir Büyükşehir Belediyesince 1/5000 ölçekli Konak-Kemeraltı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı hazırlanmış, İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu ve İzmir Büyükşehir Belediye Meclisince uygun bulunarak onaylanmış ve 2002 yılında yürürlüğe girmiştir.

1984 yılı onaylı 1/1000 ölçekli Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planının yetersizliği nedeniyle revize edilmesi gerekliliği ortaya çıkmış ve bu kapsamda Konak Belediyesince 1/1000 ölçekli plan çalışmalarına başlanmıştır. Bu doğrultuda, koruma planlarının detay ölçekte analiz çalışması gerektirmesi ve kapsamlı planlar olmaları nedeniyle söz konusu Kemeraltı bölgesi, 1/1000 ölçekli plan çalışmaları sırasında fiziki yapısı ve içerdiği kullanımlar dikkate alınarak iki ana bölgeye ayrılmış ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı planları da bu bölgeler esas alınarak hazırlanmıştır.

88ha.lık alanı kapsayan Kemeraltı 1.Etap bölgesine yönelik ihale yöntemi ile Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'ne hazırlatılan 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı, ilgili mevzuat kapsamında İzmir Büyükşehir Belediye Meclisince uygun bulunarak 2005 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

İzmir'in ticaret merkezi olmasının yanı sıra, sivil ve anıtsal mimari örneklerinin yoğunluğu ve kent içindeki özel statüsü nedeniyle hem konut ve kültür hem de turizm işlevi açısından son derece güçlü bir potansiyele sahip olan Kemeraltı 1.Etap bölgesinin plan çalışması sırasında, tescilli yapıların güncellenmesi sürecinin uzunluğu planın sıkıntısını oluşturmuştur. Her ne ka-

dar yasada o dönemde toplantı zorunluluğu olmasa da, planın çeşitli aşamalarında plana katılımı amaçlayan toplantılar gerçekleştirilmiştir. Yapılan analizler doğrultusunda ve iletilen görüşler dikkate alınarak ana kararların verildiği 1/1000 ile, parsel ölçeğindeki kararların aktarıldığı 1/500 olmak üzere iki ayrı ölçekte plan hazırlanmıştır. 1/1000 ölçekte; ana kullanım kararları verilmiş, geleneksel kullanımların ve kentsel dokunun korunabilmesi amacıyla belirlenen plan alt bölgeleri gösterilmiştir. 1/500 ölçekli Yerleşim Planında ise, plan notları ile belirlenen yapılaşma koşullarına göre kitleler belirlenmiştir. Aynı zamanda plan yapım sürecinin uzunluğu dikkate alınarak planla eşgüdümlü olacak şekilde küçük uygulama projeleri de koordineli olarak gerçekleştirilmiştir.

Yine Kemaraltı 2. Etap bölgesinin çok geniş olması nedeniyle bozulma riski yüksek olan 36ha.lık 1.Bölge olarak adlandırılan kısmına yönelik 1/1000 ölçekli koruma amaçlı revizyon imar planı da, Konak Belediyesince hazırlanarak 2009 yılı mart ayında yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu planda amaç, tarihi kent dokusunun, geçmişte sahip olduğu ve hatta bugün de izleri yakalanan mekansal bütünlüğünün ve mimari dilinin olabildiğince sosyal boyutuyla



Abacıoğlu Hanı Düzenlemesi-1



Abacıoğlu Hanı Düzenlemesi-2



Kavaflar Çarşısı Düzenlemesi-1

birlikte korunmasını, gelişmesini, tanınmasını, yaşamasını, geleceğe taşınmasını sağlamak olmuştur. Planlama alanının sahip olduğu potansiyel ve hala süregelen geleneksel kimliği, anıtsal yapılar ile büyük yapıların varlığı, konut ve ticaret dışı farklı fonksiyonların alana gelmesi için önemli avantajını oluşturmuştur. Plan kararları ile, taşıt trafiği azaltılarak yaya öncelikli ulaşım sisteminin kurulması öngörülmüş, kamusal alanların oluşturulması ile çevre kalitesinin arttırılması ve yükseltilmesi hedeflenmiştir. Fiziksel yıpranmanın giderilmesi amacıyla, nitelikli yapılar içinde daha çok bozulmuş olanlar, plan kararlarıyla öncelikli müdahale edilecek yapılar olarak belirlenmiş ve işlevlendirilerek kent bütününe hizmet verecek şekilde ticaret, kültür ve eğitim merkezlerine dönüşümünü sağlayacak plan kararları üretilmiştir. Planla eşgüdümlü olacak şekilde, alanın kültürel birikiminden yola çıkılarak alternatifli gezi güzergahları ve yine planla birlikte 1/200 ölçeğe inen kentsel tasarım bölgeleri oluşturulmuştur. Parsel ölçeğine inen kararlar üretilirken, bir yandan da plana altlık oluşruran bilgilerin güncellenmesi ile karşılaşılan sorunların çözümünü öngören esneklik sağlanmaya çalışılmıştır. Aynı zamanda



Kavaflar Çarşısı Düzenlemesi-2



Kavaflar Çarşısı Düzenlemesi-3



926 Sokak Düzenlemesi-1

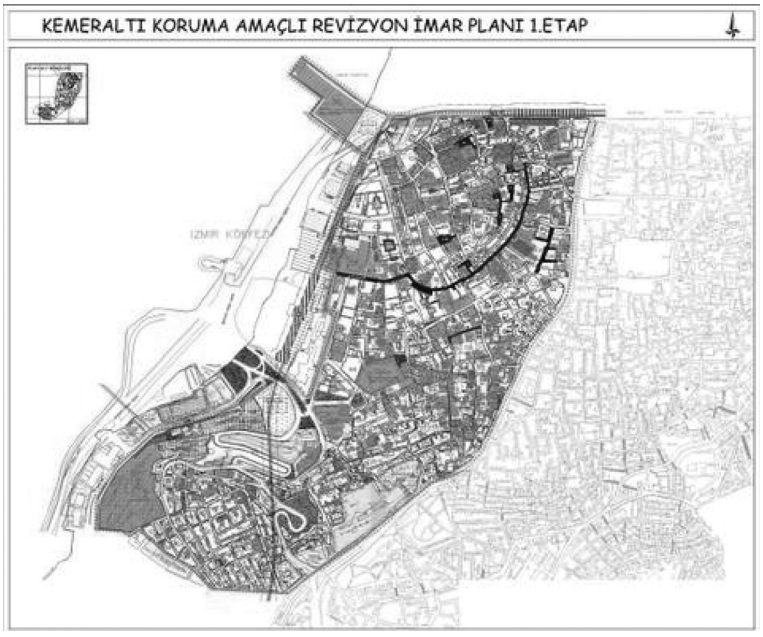
plan çalışması sırasında, İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'ndan tescil bilgileri temin edilmiş ve Kurulla birlikte yürütülen arazi çalışmaları ile tescil bilgileri güncellenmiştir. Yapılan çalışma ile henüz tescil işlemi yapılmamış birçok tarihi değerin bulunduğu tespit edilmiştir. Planlama aşamasının bir sorunu da, kadastral verilerin halihazır ile uyumsuzluğu olmuştur. Örneğin; mevcut kitleler ile parselin kadastrali arasında 3-4 metreye varan kaymaların olduğu tespit edilmiştir. Bu ve benzeri teknik sorunlar plan notları ile çözümlenmeye çalışılmıştır.

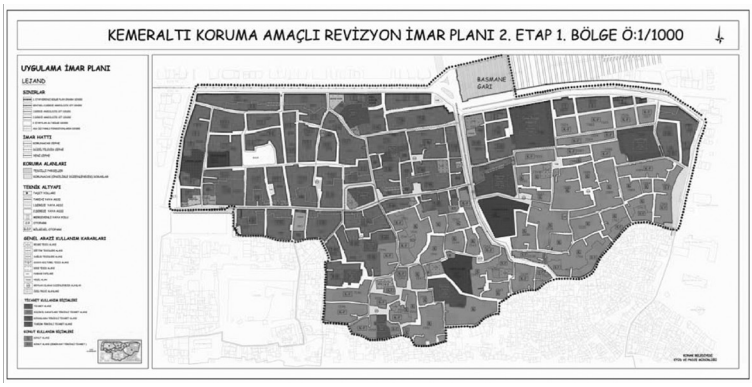


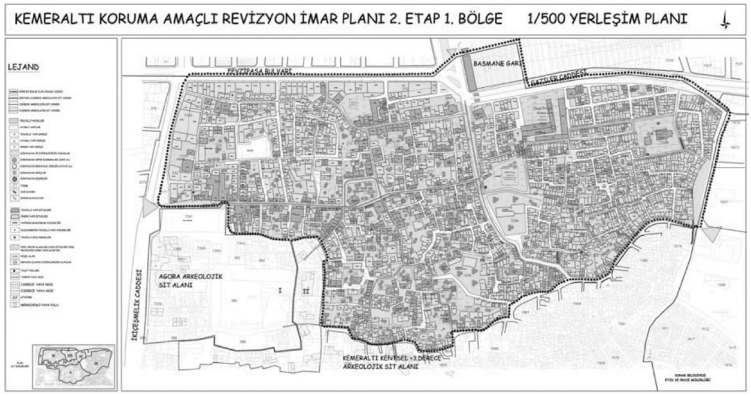
926 Sokak Düzenlemesi-2

Kemeraltı 2. Etap'ın kalan kısma yönelik plan çalışmaları da Belediyece yürütülmektedir

Söz konusu planların hazırlanması sürecinin en büyük sorunlarını; alanın çok geniş olması, tescil bilgilerinin güncellenmesi sürecinin uzunluğu ve kadastral bilgiler ile hâlihazır bilgiler arasındaki uyumsuzluk oluşturmaktadır.









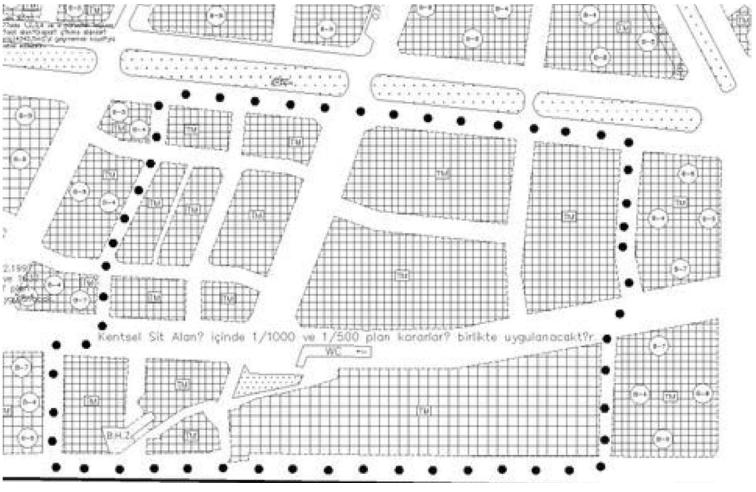
Oteller Sokağı Düzenlemesi-1



Oteller Sokağı Düzenlemesi-2

Mimar Kemalettin Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı

İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 21.06.2002 yılında sınırları genişletilen ve genellikle Erken Cumhuriyet Dönemi ticaret yapılarının yer aldığı Mimar Kemalettin Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı, 2003'te onaylanarak yürürlüğe girmiştir.



Mimar Kemalettin Koruma Amaçlı İmar Planı



Mimar Kemalettin Koruma Amaçlı İmar Planı



Mimar Kemalettin Düzenleme Sonrası-1

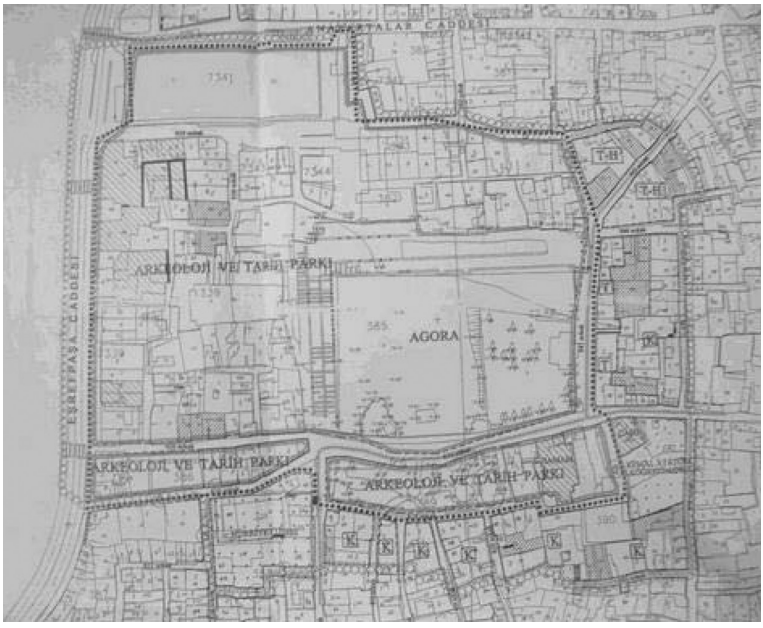
Plan ile parsel ölçeğine inen kararlar üretilmiş, tarihi dokunun algılanabilirliğini sağlamayabilmek amacıyla tescilli yapılar dikkate alınarak diğer parsellere yönelik gabari kararları geliştirilmiştir. Ayrıca, mevcutta söz konusu sit alanını ikiye bölen taşıt yolu, yaya yolu olarak belirlenmiştir. Ancak, taşıt yolunun yayalaştırılmasına yönelik projenin uygulaması sırasında kullanıcıların direnciyle karşılaşılmış, ancak uzlaşma ile yayalaştırılma ve caddenin işlevlendirilmesi kullanıcı ve mülk sahiplerince benimsenmiştir. Yine görsel kirliliğe yol açan bina cephelerindeki reklam panoları, tabelalar ve yer üstünde bulunan elektrik hatlarının projelendirilmesi ile tarihi dokunun algılanabilirliği sağlanmıştır.

Konak Tarihi Sit Alanı ve Çevresi Koruma Amaçlı İmar Planı:

İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 20.01.1994 tarihinde sit alanı ilan edilen Konak Tarihi Sit Alanına yönelik Koruma Amaçlı İmar Planı da İzmir Büyükşehir Belediyesince hazırlanarak 2005 yılında onaylanmıştır. Bu planla tarihi sit alanı meydan düzenlemesine olanak verecek şekilde Özel Proje Alanı olarak belirlenmiştir.

Konak meydanı proje uygulaması ile; özellikle geleneksel merkezle kıyı arasındaki geçmiş izlerinin sembolik olarak günümüze taşınmasını amaçlayan düzenlemeler yapılmıştır.

Söz konusu planlama alanının bir kısmının Kıyı Kanunu kapsamında olmasına bağlı olarak farklı bir kurumun yetki alanında kalması onama sürecinin uzun olmasına neden olmuştur.



Agora ve Çevresi Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı

Agora ve Çevresi Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı:

İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 30.01.2002 tarihinde sınırları yeniden belirlenen Agora 1. ve 2. Derece Arkeolojik Sit Alanına yönelik Agora ve Çevresi Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı, İzmir Büyükşehir Belediyesince hazırlanarak 2005'te onaylanmıştır.

Bu planın uygulama aşamasındaki en önemli sorunu, yerleşik doku ile arkeolojik alanın algılanabilmesi için plan kararıyla getirilen arkeoloji ve tarih parkına yönelik yapılacak kamulaştırma ve kamulaştırmaya ilişkin bürokratik ve hukuki süreçtir.

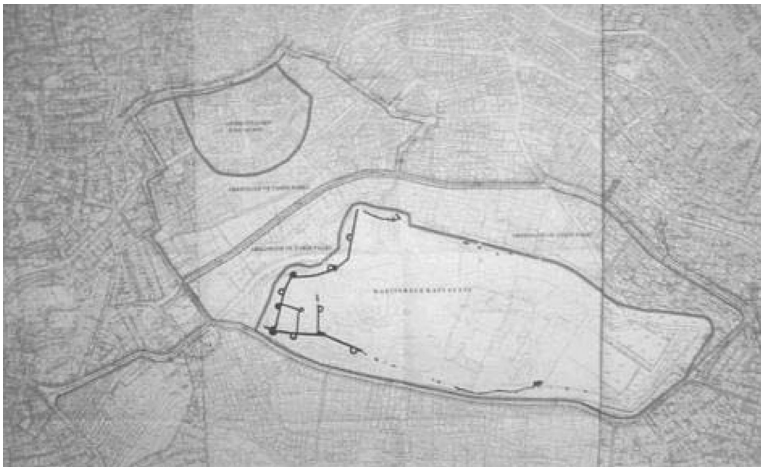
Kadifekale-Tiyatro ve Çevresi Koruma Amaçlı imar Planı:

İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 04.11.2004 tarihinde sınırları yeniden belirlenen Kadifekale 1. ve 2.Derece Arkeolojik Sit Alanı ile Tiyatro 1.Derece Arkeolojik Sit Alanına yönelik Kadifekale-Tiyatro ve Çevresi Koruma Amaçlı İmar Planı, İzmir Büyükşehir Belediyesince hazırlanarak 2008'de onaylanmıştır.

Bu bölgenin açmazı da arkeolojik sit alanları üzerindeki yoğun yapılaşma ve buna bağlı uygulama güçlüğüdür.

Kale Arkası Toplu İşyeri Kentsel Sit Alanı:

Kendine özgü mimarisi ile İzmir'in 1930'lı yıllarda inşa edilen toplu işyeri örneği olan, erken Cumhuriyet dönemi planlama ve yapı üretim anlayışını yansıtan bu bölgenin 'Kentsel Sit Alanı olarak ilan edilmesinden sonra koruma amaçlı imar planı çalışmalarına başlanmış ve tamamlanma aşamasına gelmiştir.



Kadifekale-Tiyatro ve Çevresi Koruma Amaçlı İmar Planı



Kale Arkası ve Çevresi Genel Görünüm-1

Alanın analiz ve anket çalışmaları sonucu ortaya çıkan potansiyelleri dikkate alınarak, çevresiyle ve çevre sit alanlarındaki plan kararlarıyla da bütünleşen işlevlendirilmiş ve yaşayan kentsel bir mekan oluşturulması planlanmaktadır.

Tüm bu koruma amaçlı revizyon imar planı ve uygulamaları ile söz konusu alanların tarih boyunca barındırdığı arkeolojik, tarihsel ve kültürel oluşumunun tekrar kente kazandırılması ve kent yaşamı ile bağının kurulması, var olan tescilli yapı stoğunun değerlendirilmesi, çevreyle uyumlu ve kültürel değeri olan yapı ve alanların kazanımı, uygun işlevler verilerek mekan kalitesinin yükseltilmesi amaçlanmaktadır. Bu amaçla hazırlanan planların teknik sürecini; plana altlık oluşturacak verilerin güncellemesinin getirdiği zorlukların aşılması, bir önceki planların



Kale Arkası ve Çevresi Genel Görünüm-2



Havagazı Fabrikası Düzenlemesi

sorunlarının ve teknik-sosyal altyapı eksikliklerinin giderilmesi, araç ve yaya dolaşımının düzenlenmesi, bölgenin nitelikleriyle uyumlu tasarım ölçütlerinin ve rehberlerinin oluşturulması, yeni yapılaşma koşullarının belirlenmesi oluşturmuştur.

Planların hazırlanması sırasında karşılaşılan sorunların çözümü ile uygulama aşamasındaki katılıma yönelik sorunlar planın hayata geçme sürecinin uzamasına neden olmuştur.

Plan hazırlama sırasındaki sorunlar:

- Halihazır ile kadastral bilgiler arasındaki uyumsuzluk,
- Tarihi yapıların arşiv belgelerine ulaşabilmedeki sorunlar,
- Tarihi yapıların envanterlenmemiş olmasından kaynaklanan sorunlar,
- Tescil bilgilerinin güncel olmamasından kaynaklanan sorunlar,
- Mevcut plan kararları (planlama alanı ve çevresine ilişkin mevcut plan kararları) ile uygulamalarının oluşturduğu baskı,
- Fiziki planın, sosyal ve ekonomik gelişimi sağlayabilecek kararları üretmedeki yetersizliği
- Bürokratik işlem süreci

Uygulama sırasındaki sıkıntılar:

- Bürokratik işlem süreci
- İlgili kurumlar arası koordinasyonu sağlama sorunu
- Plan uygulama aracı olan 18.maddenin kullanılamaması nedeniyle oluşan kamulaştırma yükü

- Sit alanlarındaki özel mülk oranının daha fazla olması nedeniyle kamunun müdahale gücünün kısıtlanması
- Kullanıcıların ikna süreci
- Rantın yüksek olduğu kent merkezlerinde ruhsatlı binaların müktesep hakkından kaynaklanan sorunlar
- Koruma planları ile getirilen gabari (düşük gabari) kararlarının uygulamasındaki sorunlar

Koruma amaçlı imar planı kapsamında ele alınmasalar bile, 50 civarında eskimeye yüz tutmuş Cumhuriyet dönemi sanayi yapısının bulunduğu Alsancak Liman bölgesine ilişkin hazırlanan Yeni Kent Merkezi imar planlarında, bu yapılar genellikle Özel Proje Alanı (ÖPA) olarak değerlendirilmiştir. Örneğin, bu bölgede yer alan Tarihi Havagazı Fabrikası, İzmir Büyükşehir Belediyesince hazırlanan proje kapsamında açık hava organizasyonlarına hizmet edecek şekilde kültür merkezi, Sümerbank ise eğitim tesisi olarak düzenlenmesiyle İzmir Kent bütününe hizmet eden alanlara dönüştürülmüştür. Yine, Alsancak bölgesindeki eski itfaiye binasının İzmir Kent Arşivi ve Müzesi'ne dönüştürülmesiyle bir yandan tarihi yapılar korunmuş, bir yandan da kente hizmet eden yeni alanlar yaratılmıştır.

Sonuç olarak; hazırlanmış ve hazırlanacak tüm koruma amaçlı imar planlarının hayata geçirilebilmesi; konunun yasal, yönetsel, ekonomik ve teknik yönleri ile birlikte değerlendirilmesi, sürecin etaplanması sonucunda kademeli olarak parsel ölçeğine inen kararların oluşturulması, tasarım kriterlerinin belirlenmesi ve katılımın sağlanması ile mümkündür.

Leal Spengler'in de dediği gibi; "Kent merkezi görülebilecek bir yer değil, yaşanabilecek bir yer olmalı."

KENTSEL MEKANLARIN YENİDEN DEĞERLENDİRME SÜRECİNDE TARİHİ KAMUSAL ALANLARIN KORUNMASI ÜZERİNE BİR İNCELEME: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ

EMİNE TAYYARE KARAOĞLU

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü Yıldız Teknik Üniversitesi Kentsel Mekan Organizasyonu Ve Tasarım Yüksek Lisans Programı Yıldız Teknik Üniversitesi Şehircilik Doktora Programı İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü

ZÜLFİYE KESKİN YILDIZ

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü İstanbul Teknik Üniversitesi Gayrimenkul Geliştirme Yüksek Lisans Programı İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü

Giriş

Kentler sürekli bir değişim ve dönüşüm içerisindedirler. Bu değişim fiziksel, ekonomik, sosyal ve siyasal boyutlarda olmakta ve her zaman etkisini kent mekanında göstermektedir. Tarihten günümüze kadar bakıldığında, insanların yerleşik hayata geçmesiyle verimli topraklara kurulan kentlerde tarım ön plana çıkarken, ticaretin yoğunlaştığı yerlerde su kenarlarının önem kazandığı görülmektedir. Sanayi devrimiyle birlikte kitlesel üretim yapan fabrikalar, toplu konutlar vb. kent mekanına girerken, postmodernizm ile birlikte ise, teknolojinin etkisini gösterdiği tüketim mekanları oluşmuştur.

Dolayısıyla; kentsel mekan, her zaman kentsel sistemin en önemli öğesi olma özelliğini korumuştur. İnsanlar yaşayabilecekleri bir çevre yaratmak için sürekli çalışmışlar; kentsel mekanların, geçmişten günümüze kadar, kendi ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmesini sağlamışlardır.

Kentsel mekan yalnızca olayların geçtiği yer olarak değil, toplumsal yapı üzerindeki belirli etkilerin kaynağı olarak da değerlendirilmelidir. (Gottdiener, 2001: 251). Toplumsal anlamda kentlilerin toplanıp, buluşabildikleri, sosyal yaşam olgusunun gerçekleştiği en önemli mekanlar ise, kamusal alanlardır. Kamusal alanlar, fiziksel olarak bir kentin kimliğini yansıtan, sosyal ve

kültürel olarak da kentlinin kimliğini yansıttığı alanlardır. Dolayısıyla kamusal alan-kullanıcı ilişkisi çok önemlidir. Kamusal alana anlam atfetme, onu algılama ve sahiplenme açılarından, koruma konusunda etkilidir.

Kentsel biçime konu olan kentsel mekan ve dolayısıyla kamusal alan insanlık tarihi boyunca, değişen ve çeşitlenen ihtiyaçlar ve istekler doğrultusunda sürekli olarak değişime, gelişime ya da dönüşüme uğramıştır. Bu değişim, gelişim ya da dönüşümleri keskin çizgilerle dönemlere ayırmak güçtür ancak temel değişimlere bakıldığında modern öncesi dönem, modernizm ve postmodernizm olarak bir ayrım yapılabilmektedir. Kent mekanında birbirine benzeme, kimlik kaybı, anlam değişmesi gibi konular özellikle modernizm sonrası ortaya çıktığından, modernizm ve postmodernizm dönemlerinin, kent mekanlarına etkileri büyüktür.

Bu çalışmada; yukarıda bahsedilen genel çerçeve, sorunlar, potansiyeller ve özellikler bağlamında; "Kentsel Mekanların Yeniden Değerlendirme Sürecinde Tarihi Kamusal Alanların Korunması" konusu incelenmeye çalışılacaktır. Kavramsal çerçeve olarak; kent mekanı, kamusal alan, kamusal alanın önemi, tarihi kamusal alanların önemi ve korunması gerekliliği konularına değinilerek özellikle son 30 yılda meydana gelen gelişmeler sonucunda literatürümüze giren kentsel dönüşüm, kentsel yenileme, yeniden işlevlendirme ve yeniden değerlendirme süreçlerine kısaca değinilecektir. Bu çalışma ile özellikle, kamu yararı ve bunun karşısındaki rant baskısı olgularının, tarihi kentsel kamusal alanlara etkisi üzerinde durulacaktır.

Kentsel Mekan

Yukarıda da değinildiği gibi, kentsel mekan insan ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmiş ve sürekli değişime uğramıştır. Bu değişim sonucu da kentsel mekanda farklı kimlikler ortaya çıkmıştır. Kkamusal alanları da kapsayan kentsel mekanların değişim sürecini ve kimliklerini modernizm öncesi dönem, modern dönem ve postmodern dönem olmak üzere üç başlık altında toplamak mümkündür.

Modernizm Dönemi Öncesinde Kentsel Mekan

Modernizm öncesinde kentlerin fiziksel yapısına bakıldığında genellikle surlarla çevrilmiş oldukları görülmektedir. Dış saldırılara karşı korunmak amaçlı inşa edilen surlar aynı zamanda kentlerin kapalı karakterlerinin ve kırsal çevre ile farklılıklarının simgesidir. İlk yerleşmelerin yer seçimlerindeki en önemli etkenler verimli topraklar ya da su kenarı yerleşimleri olmuştur. Mekansal açıdan ve mekanın kimliği açısından geleneksel yerleşmelere bakıldığında, organik bir yapı görmek mümkündür. Kentlerin fiziksel kimliğini oluşturmada tekil öğeler olan konutlar ya da diğer yapılar, o yerleşime özgün malzeme ile o coğrafyaya uyumlu olarak yapılmışlardır. Dolayısıyla, o yere özgünlükten söz edilebilmektedir. Böylece, kente kimliğini veren mekansal özellikler sayesinde, kendine özgü anlamı olan yerleşimler üretebilmektedir.

Modernizm Döneminde Kentsel Mekan

Sanayi devrimine kadar gelenekselliğini, coğrafyaya uygunluğunu, o yere özgünlüğünü büyük ölçüde koruyan kent kimliği, modernizm ile birlikte farklı bir hal almıştır.

Aslında, binlerce yıl boyunca, kent planlama; kralları, kardinalleri, belediye başkanları ve yerleşim sakinlerini meşgul etmiştir. Ancak sadece modern dönemde kent planlama kabul edilen bir uzmanlık ve iyi tanımlanmış bir çalışma alanı olarak kabul edilmiştir. (Legates ve Stout, 1996: 300)

Kent; patlamalı kentsel büyümeyle, kırdan kente yoğun bir göçle, sanayileşmeyle, makineleşmeyle, mimari çevrede büyük bir değişimle ve kentsel politik hareketlerle huzursuz ve karmaşık bir ilişki içinde varlığını sürdürmüştür. Dev ölçekte kentleşmenin psikolojik, sosyolojik, teknolojik, organizasyonel, politik sorunlarıyla başa çıkma konusundaki acil ihtiyaç, modernist hareketlerin ortaya çıkmasına neden olan "toprak" olmuştur. Modernizm "kentlerin sanatı" olduğundan, doğal meskenini de "kentlerde" bulmuştur. (Harvey, 1996: 39). Dolayısıyla kent mekanı ve kentsel kamusal mekan anlam değiştirmeye başlamıştır.

Savaş sonrasında taktikler ve koşullar ülkeden ülkeye değişmekle birlikte, her yerde eğilim; savaş döneminin kitle üretimi ve planlama de-neyimini, dev bir yeniden inşa ve yeniden yapılanma programını başlat-manın aracı olarak görmek yönünde olmuştur. Kentsel dokunun yeniden inşası, yeniden biçimlendirilip yenilenmesi, bu projenin ana unsurlarından biri haline gelmiştir. (Harvey, 1996: 87)

Sanayi devrimi ile birlikte üretim koşullarının değişmesi, kent mekanına yeni alanların girmesine neden olmuştur. Ancak bu dönemde de, kent kıyısı önemini korumuş, özellikle liman bölgelerinin, hammaddenin ya da nihai ürünün aktarıldığı alanlar olarak önemi artmıştır.

Modern kent planlama anlayışında; kentlerin düzenlenmesinde bir tek düzelik, homojenlik, ilkelere bağlılık egemendir. Kent kendi içinde; çalışma bölgeleri, oturma bölgeleri, kamusal alanlar şeklinde ayrılmıştır. (Karakurt, 2006:7). Jacobs'a göre de; kentlerin yeniden yapılandırılan parçaları ve kentin ötesine yayılan sonu olmayan yeni gelişmeler, kentleri ve kırı tekdüze biçimde şekillendirmektedir. Bu öyle bir yapıdır ki, büyük kentlerin kalitesi, ihtiyaçları, avantajları ve davranışları, diğer durgun yerleşmelerin kalitesi, ihtiyaçları, avantajları ve davranışları ile ayırt edilememektedir. (Jacobs, 1996:63). Dolayısıyla kent mekanında tektipleşme bu dönemde başlamıştır.

Kent planlama olabildiğince, en başından beri kentin tüm sorunlarını ve endişelerini ele almıştır. Bu sorunların başında iç ve uluslar arası göç, sanayi işçi sınıfının ortaya çıkması ve kalıcı kentsel sınıf altı, Avrupa ve Amerika'nın endüstriyel olarak ileri ülkeleri ile Latin Amerika, Asya ve Afrika'nın az gelişmiş ülkeleri arasında kaynakların eşit olmayan küresel ayrımı vb. durumlar gelmektedir. Sanayi kentinin sefaletine ve düzensizliğine karşılık olarak, her kesimden Avrupalı ve Amerikalı uzmanlar (peyzaj mimarları, yerleşimdeki çalışanlar, kamu sağlığı memurları, resmi arazi kullanım uzmanları, hayırseverler, seçkin yerel memurlar, iş liderleri) kentlerin daha sağlıklı, daha güzel, daha etkili, daha yönetilebilir, hatta daha insancıl olabilmesi için neler yapılabileceğini sorgulamaya başlamışlardır. (Legates ve Stout, 1996: 300)

Modernizmdeki önemli gelişmelerin biri de, kent ütopyalarıdır.

Kentin fiziksel yapısına bakıldığında sonu olmayan ve geniş bir alana yayılan konutlar, sadece fabrikalarla ve demiryolu alanlarıyla kesintiye uğramaktadırlar. Bütün aileler çok dar bir sokağa

ya da güneş ışığının kesinlikle girmediği kirli bahçelere bakan, bir ya da iki hava almayan odada kalabalık içinde yaşamaktadır. (Fishman, 1996: 26). Bu karamsar kent yapısına çözüm olarak, ütopyaların birçoğu toplumsal bütünleşmeyi sağlamak amacıyla, kolektifliği savunmuş ve bunu yaratmak amacıyla ortak kamusal alanlar, hatta birlikte yemek yeme, eğlenme mekanları oluşturulmuştur. Dolayısıyla kent ütopyalarında kamusal alanın önemi vurgulanmıştır.

20. yy.ın ideal kentinin, modern teknolojinin güzelliğini ve gücünü yansıtan ve sosyal adaletin en aydınlanmış fikirlerini yansıtan kent mi olduğu sorusuna, 1890 ve 1930 yılları arasında Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright ve Le Corbusier cevap aramaya çalışmışlardır. (Fishman, 1996: 21). Plancıların, ütopyalarını gerçekleştirirken dikkate aldıkları en önemli dinamiklerden biri teknoloji ve teknolojinin zaman ve mekanda yarattığı hızlı değişim ve gelişim olmuştur. Böylece plancılar, artık zamanın geçmiş zaman olmadığını, teknolojiye ayak uydurarak gelenekselden farklılaşması gerektiğini savunmuşlardır. Bu değişim hiç kuşkusuz kentin kamusal alanlarına da yansımıştır.

Modernizmin toplumsal bütünleşmeyi sağlama amacı doğrultusunda, daha çok mimari ölçekte ve uygulamaya dönük bakıldığında kitlesel üretimle birlikte, kitlesel malzemenin kullanılması, kitlesel yapıların üretilmesine neden olduğu ve modernizmin temel felsefesi olan basitlik, bütünlük ve en önemlisi işlevselciliğin, yapılara da yansıyarak, insan duygusunu ve boyutunu aşan bir çevre oluşturulduğu görülmektedir.

Postmodernizm Döneminde Kentsel Mekan

1970'lerin sonunda kapitalist sistemde önemli ölçüde değişim yaşanmıştır. Neo-liberal birikim stratejileri ön plana çıkmaya başlamıştır. Ayrıca, 1980'lerden sonra tüm dünyada enformasyon sektöründe önemli ölçüde ilerleme yaşanmıştır. Neo-liberal kent politikaları, teknolojideki gelişmeler ve küreselleşmenin etkisiyle beraber, yerel ölçekte giderek "kentsel bölgeler" in önem kazanması söz konusu olmuştur. Küreselleşme ve bu bağlamda yerelin önem kazanması, kentlerde ve dolayısıyla da planlama anlayışında önemli değişikliklere neden olmuştur.

İletişim ağları bilginin değişik kanallarla hızlı ve etkili akışını sağlarken, yeni teknolojilerle beslenen ulaşım ağları üretim merkezleri arasındaki ilişkilerin hızını olanaklı kılmıştır. Kentler tüm bu oluşumlar içinde artık sadece mal ve hizmet üretiminin değil, bilginin ve yeniliklerin üretildiği merkezlerdir. Bu anlamda bilgi tabanlı ekonomiye geçiş sürecinde bilgi en önemli üretim faktörü olurken, ekonominin motorunu da kentler oluşturmaktadır. (Kayasu ve Yaşar, 2003: 21)

Bilgi ekonomisine geçiş süreci kentlerin göreli önemlerini de etkilemektedir. Önemli etkileşim noktalarındaki küresel ve bölgesel merkezlerin önemi artarken, bu kanallara erişim olanakları azalan yerelliklerin kentsel kademelenmedeki önemi de giderek azalmaktadır. (Kayasu ve Yaşar, 2003: 22)

Küreselleşme ile beraber kentler arasındaki rekabet, kentlerin yarışabilirlik, farklı olma, yaratıcılık gibi bir takım özelliklere sahip olmasını gerektirmektedir. Kentler, sermaye birikim sürecindeki yeni gelişmelerle beraber, eski üretim mekanı olmaktan çıkarak hizmetler sektörünün kendine yer seçtiği yeni prestij mekanları olma özelliğine kavuşmuşlardır. Ancak, özellikle son yıllarda

küresel bağlamda önem kazanan sürdürülebilir bir kentsel yaşam ortamı sağlayabilme çabaları, kentlerin büyüme ve gelişmelerinin yönlendirilmesinde gözardı edilemeyecek boyut kazanmıştır. Tüm bu gelişmeler planlama süreçlerinde de bir takım yeni yapılanmaları beraberinde getirmiştir. Planlama anlayışının çağın gereksinimlerine yanıt verebilir niteliğe kavuşabilmesi gerekliliği doğmuştur.

Neo-liberal birikim stratejilerinin ön plana çıkması ve yerelin önem kazanmasıyla beraber, asıl önemli olan konu, kentlerin küresel talepleri karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılarak yarışabilirliklerini arttırmak olmuştur. Bu nedenle kentlerin yarışabilirliğini arttıracak projelere öncelik verilmiştir. Neo-liberalizm ve küreselleşme süreciyle beraber, hareketli sermayenin kentlere çekilmesi ve bunun için kentlerin kendine özgü değerlerinin ortaya çıkarılması hedefleri doğrultusunda kent merkezleri gündeme gelmiş ve kent merkezlerinde bir dönüşüm süreci başlamıştır. Bu dönemde kentsel dönüşüm kavramı, bir kentsel politika olarak gündeme gelmiştir.

1970'lerde sanayinin kent dışına çıkması ile boşalan sanayi alanlarına kent ekonomisine katkı sağlaması amacıyla yeni işlevler kazandırılarak dönüştürülmesi hedeflenmiştir. Bu sayede merkezdeki çöküntü alanlarını iyileştirmeye yönelik dönüşüm projeleri büyük önem kazanmıştır.

Kentsel dönüşüm kavramı çok farklı biçimlerde sunulmuştur: Kentsel canlandırma, kentsel yenileme, kentsel yenileşme, kentsel iyileştirme, kentsel yeniden değerlendirme vb. Tüm bu kavramların en can alıcı noktası, kent mekanı üzerine yoğunlaşmalarıdır.

Kentsel Dönüşüm ve Kentsel Mekan

Sözü edilen tüm süreç ve politikaların odaklandığı tek bir nokta vardır ki, bu da kent mekanıdır. Kent mekanına bakıldığında; modernizme bir tepki olarak ortaya çıkan postmodernizm süreciyle, modernizmin basitliği, bütünlüğü ve işlevselciliği eleştirilmiştir. Böylece planlamaya en büyük tehdit oluşmuştur: Parçacıllık. Kent mekanları birbirinden bağımsız parçalar olarak tasarlanmışlar ve birbirinden kopuk, ilişkisiz bir çevre oluşmuştur. Modernizmin tersine insan duygusu üretimde kullanılmak istenmiş, ancak zamanın ekonomik şartları yoksulların isteklerini karşılayamayınca; planlama yerine tasarım, herkes için tasarım yerine sadece üst gelir grubunun zevk ve isteklerine göre tasarım gündeme gelmiştir. Tabi, bu süreç içerisinde zamanın planlaması da önem kazanmıştır. Nitekim zaman hızla ilerlemekte, bununla eşgüdümlü olarak teknoloji de hızla gelişmektedir. Gelişen teknoloji, ulaşım ve iletişim olanaklarını arttırmıştır. Böylece küreselleşme denilen bir sürece girilmiştir. Küreselleşmenin etkisi ile beraber, giderek "kentsel bölgeler" önem kazanmaya başlamıştır. Bu doğrultuda, yerelin önem kazanmasıyla kentlerde ve dolayısıyla planlama anlayışında önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Günümüzde kentler arasında rekabet, kentlerin yarışabilirlik, farklı olma ve yaratıcılık gibi bir takım özelliklerle ön plana çıkması sözkonusu olmaktadır. Dolayısıyla, dünyadaki küresel sisteme eklemlenme yarışı içinde, kentlerin kendi kimlikleri ve özgünlükleri ile yer almaları gerekmektedir.

Aslında kentsel dönüşümü gerekli kılan ayaklardan biri de küreselleşme olmuştur. Küreselleşme; dünyanın bir yerinde belirli bir grup tarafından beğenilen bir tasarımın, dünyanın diğer ucundaki gruplar tarafından da beğenilmesine yol açmış, böylece mal ve hizmetlerin dünya üzerinde do-

laşımı, tasarımın da dolaşımını sağlamış ve tüm kentlerin, aynı özellikteki beğenilerin üretildiği yerler olmalarına neden olmuştur. Bu beğeniler bazı yerlerde eskiye dönüş olarak nostaljik bir çevre yaratırken, bazı yerlerde de özellikle kentsel dönüşüm adı altında lüks konutlar, alışveriş merkezleri, oteller vb. yapılar inşa ederek oluşturulmuştur. Postmodernizmin bu boyutunda da kentin coğrafyası ve diğer özelliklerine uygun kent kimliği yaratma ihmal edilmiştir. Aslında, postmodernizm sürecinde mekan kendi içinde salt aynı kalmamıştır. Zenginler ile yoksullar arasında artan gelir farklılığı, mekan farklılığına neden olmuştur. Zenginler kapalı sitelerde, lüks konutlarda yaşarken, kentin diğer bir yüzü gecekondulaşmaya mahkum olmuştur. Bu de kent kimliğinin açıkça görülür olan, ancak görülmek istenmeyen bir yüzü olmuştur.

Dolayısıyla dünya giderek kentleşirken, kent kimliklerinin korunması da farklı bir şekilde algılanmıştır. Günümüzde gelinen nokta, tüketim ile özdeşleşen kent kimliği yaratmaktır. Dolayısıyla tüketim kültürü aynı kalıplara sokulurken, kentsel mekanlar, buna koşut olarak kent kimliği de bir örnekleşmektedir.

Bu, yeryüzünde kentlerin birçoğunda yaşanan benzer bir yapılaşma ve değişimdir. Aynı tarz yapı teknolojisi, aynı tarz tasarımların sonucu, aynı tarz yapılaşma ve birbirine benzeme durumu meydana gelmektedir. Sürekli değişen çevre içerisinde kent kimliğinin kaybolması demek, o kentin okunamaması, algılanamaması demektir ki, bu da kentlinin kenti sahiplenememe duygusuna yol açmaktadır. Bu da yeryüzünde giderek kaybolmakta olan doğal, kültürel ve tarihi miras için dikkate alınması gereken bir sorundur.

Tarihsel süreci kısaca özetlenen kentsel mekanın en önemli bileşenlerinin arasında ise tarihi kent merkezleri ve kamusal alanlar bulunmaktadır. Çünkü kentsel dönüşüm baskısının kendini en çok hissettirdiği mekanlar da, bu mekanlardır.

Tarihi Kent Merkezleri

Yukarıda sözü edilen bu değişim ve dönüşümden en çok etkilenen mekanlar kent merkezleri olmuştur. Kent merkezleri tarih boyunca önemli mekanlar olmuşlardır. Küreselleşmede yapısı gereği, en önemli kent mekanlarına gözünü diktiğine göre, kent merkezleri küreselleşmenin odağı olmuştur.

Kent merkezleri önemlidir; çünkü, kenti yaşatan, kente dinamik bir yapı kazandıran mekanlardır. Sosyal, kültürel ve ekonomik aktiviteler yoğun olarak bu mekanlarda bulunmaktadır.

Göçer'e göre de; kent merkezleri, belirli bir etki alanı içinde, o alandaki yaşayan nüfusun ekonomik, yönetsel, teknik, kültürel gereksinimlerini karşılayacak olan donatıların toplandığı alanlardır. Kent merkezleri donatı ve hizmetlerin toplandığı bir merkez ile, bu donatı ve hizmetlerden yararlananların oluşturduğu bir sistemdir. (Göçer, 1990). Dolayısıyla kent merkezleri, toplumun tümünü ilgilendiren, bir bakıma kamusal alanlardır.

Merkezin kent içindeki etkin rolünü ve önemini açıklayabilmek için "beyin", "kalp", "kente yaşam veren organ" gibi deyimler kullanılmaktadır. Doruk noktasına ulaşan arsa değerleri, çalışan kesimin oluşturduğu yüksek yoğunluklar, yaya ve taşıt trafiğinin oluşturduğu güçlükler gibi etmenler merkezi tanımlamada başvurulan göstergelerdir. (Cengiz, 1984)

Kent merkezleri gündüz nüfusunun, etkinliklerinin, iletişimin ve yüzyüze etkileşimin, alınan kararların, yapılan işlerin, yaratılan değerlerin, ulaşımın, yapılaşmanın ve altyapı ağlarının en yoğun; kiralar, arazi fiyatları ve vergi gelirlerinin en yüksek olduğu kentsel alanlardır. (Cengiz, 1984). Bu nedenle de her dönem boyunca, her toplum kesimi için önemli olan alanlardır.

Kent merkezleri, çekici olan yanlarının yanı sıra, olumsuzlukları da bünyesinde taşımaktadır. Kent merkezlerindeki ekonomik yeniden yapılanma, nüfus hareketleri, fiziksel eskime, yoksulluk ve ona bağlı sosyal sorunlar, kent merkezi sorunlarını oluşturmaktadır. Kent merkezleri, bir yandan fiziksel eskime yaşarken, bir yandan da yerel, ülkesel ve küresel etkilerle sürekli bir değişim içerisindedir. Kentlerin nüfuslarının artması ve kentsel alanların genişlemesi, giderek artan oranda kentsel yenileşme alanlarını ortaya çıkartmaktadır.

Büyüyen kentlerde nüfus, merkezden kent dışına doğru kaymakta ve kent merkezleri terk edilmektedir. Tüm bu nedenlerden dolayı, günümüz kentlerinde eskime, yıpranma, hava ve deniz kirliliği gibi fiziksel sorunlar ve sınıflar arası çatışmalar gibi sosyal problemler oluşmaktadır.

1980'lere gelindiğinde pek çok kent merkezinin yeniden bir cazibe alanı haline gelerek finans, hukuk ve bilişim sektörlerinin yer seçiminde tercih edilen, ofis, eğlence ve konaklama işlevlerince desteklenen bir yoğunlaşma ve dönüşüme sahne olduğu gözlenmektedir. Bu dönemde dönüşümü destekleyen etkenler, modernleşme sürecindeki kentsel düzenlemelere getirilen eleştirilerle paralellik göstermektedir. Yani bu dönemde, bölgelerin tarihi kimliği ve buna bağlı olarak ortaya konabilecek mekansal ilişkiler başlıca cazibe nedeni olarak görülmektedir. İletişim teknolojisinde yaşanan gelişmeler sonucu iş için gerekli insan hareketinin ivmesinde görülen azalma da diğer bir etken olarak göze çarpmaktadır. Bütün bunlara ek olarak ortaya çıkan dönüşümün yeni bir rant alanı yaratmaya başlaması bu bölgelerin pazarlanmasında etkili olmuştur (Lynch, 1972).

Bu süreç sonucunda gelişmiş ülkelerde kent merkezlerinin büyümesiyle birlikte değişen işlevler ve işlevler arası ilişkiler, kentlerin pazar ekonomisi doğrultusunda fiziksel, sosyal ve en önemlisi de ekonomik açılardan tekrar canlandırılmaları gereksinimini ortaya çıkarmıştır. Özellikle eski niteliklerini kaybetmeye başlayan merkezlerin yeniden canlandırılması ve nitelikli hale getirilmesi amaçlanmış ve bir yenileme süreci başlamıştır (Ergun, 2003). Kent rantlarından sağlanan kazancın, kent yönetimleri ve özel sektör için giderek en önemli kriter olarak ortaya çıkması, büyük kent merkezlerinde hareketlenmeye neden olmuştur. Merkezi iş alanlarının kentte yer değiştirmesi, yeni ekonomik sektörlerin kentte yer edinmeye başlaması ile kentsel projeler de gündeme gelmeye başlamıştır.

Eski kent merkezlerinin giderek kimliksizleşmesi, korunamaması ve zamanla köhnemeye terk edilmesi üzerine, eski kent merkezlerinin yeniden yapılanması ve tarihsel mekanların geri kazanılması son zamanlarda önemli hale gelmiştir. Kentsel yenileşme, koruma ve canlandırma gibi uygulamalar ile eski kent merkezlerinde yeni yapılanmalar söz konusu olmakta, bu kapsamda konut ve işyeri fonksiyonları çoğu zaman değişmekte, bunun yerine yeni ihtiyaçlar çerçevesinde yeni kullanım biçimleri ortaya çıkmaktadır.

Kent merkezlerinin veya kent içinin eski ekonomik ve sosyal canlılığını kazanması veya yaşadığı bazı sorunları aşması açısından izlenen bir diğer strateji ise kültür temelli bir kent ekonomisi

yaratma hedefidir. Seyahat, kültür ve eğlenceye dair yeni tüketim ihtiyaçlarını karşılamak üzere bazı yeni kentsel tüketim mekanları oluşmaktadır. Restoranlar, cafe-bar ve butik oteller, sanat galerileri gibi yerler gerek emlak piyasası açısından gerekse reklam, satış ve eğlence sektörleri açısından cazip hale gelmektedir. Dolayısıyla kamusal mekanlar, her kesimi bir araya getirebilen bir nitelikten uzaklaşarak, özel grupların kontrolüne girmektedirler. Ayrıca bu mekanlarda görsel tüketim öne çıkmaktadır (Şen, 2006:68).

Kamusal Alanlar

Kent merkezlerinin, küreselleşme sürecinde en önemli mekanlar olduğundan yukarıda bahsedilmişti. Kent merkezlerinin ise, en önemli parçaları kamusal alanlardır. Çünkü kamusal alanlar, bir kenti tanımlayan, algılanmasını sağlayan mekanlardır.

Kamusal alan kavramı incelendiğinde; kamu terimi birbiriyle yakından ilişkili iki duruma işaret etmektedir:

1. Kamu alanı herkes tarafından görülebilir, duyulabilir ve mümkün olan en geniş açıklığa sahiptir,
2. Kamu alanı, özel olarak bize ait olandan ayrı, hepimiz için ortak olan bir dünyayı ifade etmektedir. (Arendt, 1998: 92) Dolayısıyla bir ortaklıktan, paydaşlıktan söz etmek mümkündür.

Bu ortak alan, herkesin kullandığı bir alan olduğundan fikirlerin, eylemlerin, davranışların üretildiği, paylaşıldığı ve tüketildiği bir alan olma özelliğini de beraberinde getirir. Bu alanlar herkesin eşitçe erişebildiği, birbirlerinin özgürlüklerini ve güvenliklerini kısıtlamadan hareket olanaklarını sağladıkları ölçüde kollektifdirler. Ve sosyal olarak bakıldığında, kamusal alan bu durumda "kentsel mekan" haline gelir.

Kkamusal alanlar; bir kentteki çok farklı açık ve kapalı kamusal yerler; kentsel toplantı, miting gösteri meydanlarından, mahallelerle ve tarihi eserlerle çevrili ortak alanlar, yürümeye açık tüm sokak ve pasajlardan, çarsı pazar ve alışveriş merkezlerine, halka açık deniz kıyılarından, sokak aralarına, çocukların sokaktaki oyun alanlarından, futbol sahalarına, kültür ve sanat gösterisi, sergi ve tartışma yapılan yerlerden kitap evi ve okuma topluluklarına, sosyal etkinlikte bulunan vakıf ve benzeri mekanlardan, halk evlerine; kafe ve kulüplerden gösteri merkezine dek uzanır." (Özbek, 2004: 446)

Yani yukarıda ifade edilen tanım, objektif bir ifadedir. Ancak şu da bir gerçektir ki; kamusal alanın anlamı son yıllarda, özellikle postmodernizm ile birlikte, sözkonusu tanım ile çelişkili duruma gelmiştir. Önceden kamusal alan denilince akla gelen kentsel mekan sokak ve meydan iken, artık eskinin kamusal alanı olarak nitelendirebileceğimiz bu mekanların bir çoğu gezilmekten korkulan, sadece ulaşım için bir aktarma noktası olarak kullanılan mekanlar haline gelmiştir. Kamusal alan kavramına konu olan yeni mekanlar ise büyük sitelerin içindeki sadece o sitedeki kişilere özel donatı alanları, fuar alanları ve de en önemlisi alışveriş merkezleri olmuştur.

Zukin'e göre; kamusal alanlar fiziksel olarak, coğrafi ve sembolik merkezler olarak, yabancıların kalabalığa karıştığı toplanma noktaları olarak önemlidirler. Örneğin birçok Amerikalı, altkentlerde

doğmakta ve büyümekte, zamanımızın egemen kamusal mekanları olarak alışveriş merkezlerini kabul etmektedirler. 1980 ve 1990'lar boyunca, alışveriş merkezleri kamu kurumlarının özel mülkiyet üzerinde gerçek görevini yapabildiğinin kanıtı olarak otel, postane, hatta okul alanları haline gelmiştir. (Zukin, 1996: 142)

Büyük alışveriş merkezleri bir kentin neredeyse tüm fonksiyonlarını içerisinde barındırmaktadır. Sanatın ve eğlencenin gündelik hayata karıştığı, her konut grubunun kendi çekim kutbu olan yüzme havuzu klübünün etrafında ışıldadığı devasa alışveriş merkezleridir. Tenis kortları, ibadet yerleri, kibar butikleri, kütüphaneler…En basit kış sporları bile alışveriş merkezinin evrenselci modelinde yer almaktadır. Bu alışveriş merkezlerinde yalnızca ayakkabı bağından uçak biletine kadar her şey satın alınmakla kalınmamakta, aynı zamanda sigorta şirketleri ve sinemalar, bankalar ya da sağlık hizmetleri, briç klübü, sanat sergisi de bulunmaktadır. Önemli bir diğer özelliği de saate bağlı kalınmamasıdır. Gezinti yerleri tıpkı sokaklar gibi, haftanın yedi günü açıktır. Alışveriş merkezleri yalnızca emeğin ve paranın değil, mevsimlerin de ortadan kaybolduğu tüm gerçek yaşamın yüceltilmesidir. (Baudrillard, 1997: 20-22)

Böylece kamusal mekanlar, kamusal alanın kimliği ve anlamı değiştikçe, aşamalı olarak daha az kamusal hale gelmektedirler. Güvenlik için yükseltilen ilgi, en fazla fark edilen görsel özelliklere ilham vermiştir: duvarlar, özel güvenlik korumaları ve gözetim altında korunan mekan. Altı çizilen varsayım, kar getiren kamudur (paying public). Bu kamu, kamusal mekanı görsel tüketimin bir objesi olarak değerlendirir (Zukin, 1996: 137). Yani kar getiren kamu, kamu yararının önüne geçerken, kar getiren yapılaşma da kamusal alanın önüne geçmektedir.

Böylece, burada önemli bir kavram daha öne çıkmaktadır: Kamu yararı. Kamu yararının kim ya da kimler için olduğu da önemlidir. Sonuçta, belirli bir grup için kar getirecek yatırım da, -bu grubun kamu sayılması durumunda-, kamu yararı olarak ifade edilebilir. Burada da önem kazanan kavram "üstün kamu yararı" ilkesidir. Yani sadece belirli bir grubun değil, orada yaşayan ya da orayı kullanan toplumun büyük çoğunluğunun yararı için mekanı kullanmak önemlidir. Bu noktada, son zamanlarda uygulanan ya da tasarlanan kentsel dönüşüm projeleri ya da yapılanmaların "kamu yararı"na mı, yoksa "üstün kamu yararı"na mı hizmet ettiğini bir kez daha gözden geçirmek gerekmektedir.

Tarihsel değerler ve özellikle tarihi kamusal alanlar, son yıllarda süregelen spekülatif amaçlı kar elde etme olgusuna hizmet edecek en önemli mekanlar olarak görülmektedir. Bu açıdan bakıldığında, eskiyen ya da eskimeye mahkum edilen kent mekanları, potansiyel dönüşüm alanları olarak görülmektedir. Özellikle kullanılmayan ya da kapasitesinin altında kullanılan kent limanları ve çevresi, kent merkezlerine yakınlıkları da göz önüne alındıklarında, küreselleşmenin tüketim mekanları olarak cazip kamusal alanlardır. Limanda yapılan işlerin nitelikleri, teknolojinin de ilerlemesi ile değişirken, bu mekanların ne olarak yeniden işlevlendirileceği, merkezi ve yerel yönetim kadar özel sektörlerin ve yatırımcıların da ilgisini çekmekte, hatta "kamu yararı" ya da "spekülatif amaç" konusunda çoğu kurum ya da kişiyi karşı karşıya getirebilmektedir. Dolayısıyla, kentsel dönüşüm projeleri, dönüşüm alanlarının ekonomik, sosyal, fiziksel ve çevresel yapısının uzun vadeli olarak iyileştirilmesini hedeflemekten çok, farklı çıkar grupları için bir gelir kaynağına dönüşmeye başlamıştır.

Ancak şu bir gerçektir ki; kamusal alanlar kentlerin gerçek sahibi olan kentliler tarafından geliştirilmesi gereken alanlardır. Kamusal alanlar, toplumsal yapının, kültürel çeşitliliğin ve tarihsel sürecin yansıtıldığı sürece yaşanılabilir mekanlar olmaktadır.

Tarihi kent merkezlerinin yeniden canlandırılmasının kentsel yenileşme açısından önemi ülkemizde de giderek daha fazla anlaşılmaktadır. Ancak, ülkemizin sosyo-ekonomik koşullarının yetersizliğinden dolayı, bu doğrultudaki geniş çaplı uygulamalar kısıtlı kalmaktadır.

Kentsel yenileşme çalışmalarında kent merkezlerindeki işlevini yitiren eski sanayi ve liman alanları, öncelikli işlevlendirilen alanlar olarak dikkat çekmeye başlamıştır. Bu alanların projelerle kent yönetimlerinin prestij mekanları olarak yeniden işlevlendirilme süreçleri gündeme gelmiştir. Kent yönetimleri bu projelerden yeni bir kentsel imaj, prestij sağlamayı beklerken, diğer taraftan kısmen projelere dahil olan özel sektör de rant beklentisi içine girmiştir (Erden,2003).

Kentsel Dönüşümün Önemi

Kentsel dönüşüm projeleri, kentin eskimiş, köhneleşmiş ve giderek çöküntü alanı haline gelen bölgelerinin mekansal, sosyal ve ekonomik olarak kente kazandırılmasında, tarihsel değerlere sahip alanların korunarak sürdürülebilirliğinin sağlanmasında kullanılan etkili bir planlama aracıdır. Kentsel dönüşüm, kentin bu sorunlu bölgelerine yeni işlevler vererek yeniden canlandırmayı ve bunun sürdürülebilirliğini sağlamayı amaçlayan bir planlama sürecidir. Dönüşüm projeleri sayesinde, ekonomik anlamda bir değer kazanma söz konusu olmaktadır. Yani kentsel dönüşüm projeleri uygulanan alanlarda yaşanan yenileşme süreci, o alanın yakın ve uzak çevre ekonomisine destek sağlar. Bu değer artışıyla beraber çöküntü alanlarında sosyal ve mekansal anlamda da bir iyileşme sağlanır.

Kentsel dönüşüm projeleri üst ölçekte, kentin genel vizyon ve hedeflerini göz önünde bulundurdukları ve bütüncül bir planlama yaklaşımı altında ele alındıkları sürece başarılı olurlar. Aksi takdirde parçacı yaklaşım sonunda ortaya yeni kentsel sorunlar çıkabilir. Kentin belirli bir alanında geliştirilen projelerin, üst ölçekte yer alan stratejik planın hedef ve ilkeleri doğrultusunda kararlaştırılmış eylem alanları olarak belirlenmeleri ve birbirleriyle entegre bir şekilde ele alınmaları gerekmektedir. Dolayısıyla kentsel dönüşüm projelerinin hepsi bir "başarı hikayesi" değildir.

Türkiye'de Kentsel Dönüşüm

Kentsel dönüşüm uygulamalarının ülkemizdeki durumuna bakıldığında, daha çok "başarısızlık" hikayelerinden bahsetmek mümkün olacaktır.

Kentsel dönüşüm kavramının Türkiye'deki uygulamaları, dışardan aldığımız bir çok yenilikte olduğu gibi, içerdiği anlayış derinliğinden yoksun bir şekilde kullanıldığı görülmektedir. Türkiye'de ise bu projelerin, böyle bir vizyondan yoksun tasarım ağırlıklı tüketim konuları olarak ele alındığı görülmektedir. (Sökmen, 2003: 47).

Son yıllarda, kentsel dönüşüm projelerini konu alan yasalar çıkartılmıştır. Ancak, çıkartılan yasalar ve üzerinde tartışılmakta olan "Dönüşüm Alanları Hakkında Kanun Tasarısı" kentsel dönüşüm sürecini kapsamlı bir şekilde içermemektedir.

22 Haziran 2006'da TBMM'ye gönderilen ve henüz yasalaşmayan Dönüşüm Alanları Hakkında Kanun Tasarısı'nda "...imar planı bulunsun veya bulunmasın kentsel ve kırsal tüm alanlarda bilim, teknik, sanat ve sağlık kurallarına uygun olarak, afetlere ve kentsel risklere duyarlı yaşam çevrelerinin oluşturulması için veya fiziki köhneme ve sosyal ve teknik altyapının yetersiz ve niteliksiz olduğu alanların iyileştirme, tasfiye, yenileme ve gelişimini sağlamak üzere dönüşüm alanlarının tespitine ve dönüşümün gerçekleştirilmesine dair her türlü iş ve işlemler ile ilke ve esasların belirlenmesi" amaçlanmaktadır.

"Dönüşüm Alanları Hakkında Kanun Tasarısı" genellikle şu şekilde eleştirilmektedir:

- Dönüşüm alanının hangi ölçütlere göre belirleneceği yer almamakla birlikte sadece dönüşüm alanının büyüklüğü için bir alt değer (5 hektar) belirlenmekle yetinilmiştir, üst sınırın hangi büyüklüğe kadar olabileceği belli değildir. (Uzun, 2006: 51)

- Dönüşüm alanlarındaki planlarla üst ölçek planların uyumu aranmamaktadır. (Uzun, 2006: 52)

- Kentsel dönüşüm sürecinde ne meslek odaları ve üniversiteler ne de STK'ların 'katılım'ından söz edilmiştir. Bu kurumların ve uzman kişilerin göz ardı edilmesi, bir bakıma kamu yararının, bilim ve tekniğin de önemsenmemesi anlamına gelmektedir. Bu hususun bilinçli ve iyi niyetli olmayan bir anlayışın ürünü olduğu, böylelikle iç ve dış yatırımcıların kararları doğrultusunda sürecin şekilleneceği düşünülmektedir. (Mutlu, 2007:80)

- Bölgede kiracı olan yoksul halkın barınma hakkının sağlanmasına yönelik hiçbir bağlayıcı hüküm getirilmediği, sadece nerede ve nasıl sağlanacağı da belli olmayan sosyal konutlardan yararlanabilecekleri belirtilmiştir. (Mutlu, 2007:81,82)

- Tasarının kamu yararından çok ayrıcalıklı inşaat şirketlerinin çıkarları için hazırlandığı konusunda da eleştiriler bulunmaktadır. Burada oluşacak rantın kamuya geri dönmeyeceğinden, gecekondusunu az bir miktara kamulaştıran insanların, fiyatları çok fazla olan evlere sahip olamayacaklarından bahsedilmektedir.

Dolayısıyla, "Dönüşüm Alanları Hakkında Kanun Tasarısı"na getirilen bu eleştiriler, aslında "kentsel dönüşüm" kavramının da tam olarak kavranamadığı anlamına gelmektedir. Tasarıda geçen "...afetlere ve kentsel risklere duyarlı yaşam çevrelerinin oluşturulması..." hedefinin yerine, aslında afet ya da kentsel risk içermeyen ancak yüksek gelir getirebilecek yaşam çevrelerinin oluşturulması gündeme gelmektedir ve bu durum da çoğu zaman kamu yararını arka plana itmektedir.

Türkiye'nin giderek hızlanan ekonomik büyüme ve dünyaya açılma süreçleriyle beraber, ülkenin içinden geçmekte olduğu gelişme sürecinden kaynaklanan sosyal ve ekonomik sorunlar, kentsel dönüşüm sürecine de yansımaktadır. Çoğu zaman, kentsel gelişmeyi, sanayi ve istihdam olanaklarının geliştirilmesi olarak algılamanın yanlışlığı, tarihi ve geleneksel kent dokularının bozulmasını, hatta yok olmasını beraberinde getirmektedir. Bu nedenle, kentlerin sanayi ve istihdam olanaklarının yanı sıra, sosyal, kültürel ve mekansal açıdan sahip olduğu farklılıklarının ve değerlerinin korunması öncelikli öneme sahiptir. (Yirmibeşoğlu ve Yiğiter, 2003: 31).

Yeniden Değerlendirme

Kentsel dönüşümün bir başka boyutu da yeniden değerlendirme – revalorizasyon'dur. Tarihi varlığın, eski değerinin canlandırılması, bu değerin kendisine yeniden yüklenmesi,"tarihi" ortaya çıkarması, okunabilir, görülebilir, algılanabilir hale getirilmesi anlamına gelmektedir. Geleneksel mekan değerlerinin onarılarak, sıhhileştirilerek günümüzün gereksinimlerine cevap verecek şekilde donatılarak yeniden kullanılmasıdır (Arabacıoğlu ve Aydemir, 2007:207).

Günümüzde artık dondurarak koruma anlayışından uzaklaşılmakta ve çağın gereklerini yerine getirerek yaşatma fikri yaygınlaşmaktadır. Tarihi kent dokularının, yapıldıkları dönemin yaşam felsefesini ve tarzını, sosyo- ekonomik yapısını yansıtmalarının yanı sıra, günümüz ihtiyaçlarına da cevap verecek bir fonksiyon kazandırılmaları ile yaşatılmaları söz konusudur.

Tarihi kent merkezlerinin yok olmasını önlemenin bir yolu olarak, bu alanların uygun fonksiyon değişiklikleri ile yeniden yaşatılması ve toplum yaşamına katılması gerekmektedir. Eski kent merkezlerinin kültürel, ekonomik ve sosyal boyutlarıyla bir bütün olarak ele alınması ve yeni kentsel işlevler kazandırılarak yaşatılması önemli olmaktadır.

Haydarpaşa Limanı Ve Garı Dönüşüm Projelerine Bakış

Konumu ve Özellikleri

Haydarpaşa Bölgesi, İstanbul'un Anadolu Yakası'nda, Kadıköy ve Üsküdar İlçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Etki alanı ise Tarihi yarımada, Beyoğlu, hatta tüm İstanbul'a kadar yayılmaktadır. Haydarpaşa Bölgesi'nin kuzeyinde yer alan I. Ordu Komutanlığı Karargahı olan Selimiye Kışlası, Marmara Üniversitesi Tıp Fakültesi, Haydarpaşa Askeri Hastanesi, Gülhane Askeri Tıp Akademisi ve Haydarpaşa Gar Binası bölgenin kimliği ve işlevi açısından belirleyici ve önemli kamusal alanlardır.



Genel Görünüm

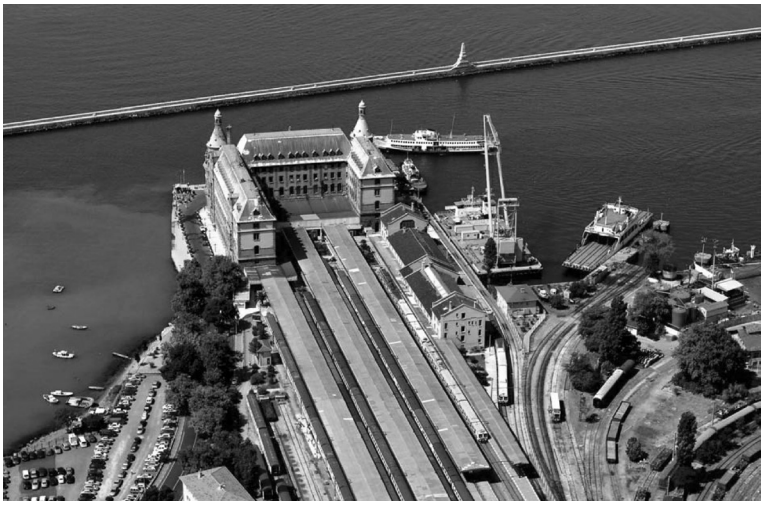
Haydarpaşa Bölgesi karayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım potansiyellerinin iç içe geçtiği bir alandır. Bölgedeki en önemli karayolu ulaşım aksı, metropolün doğu ve batı yakasını bağlayan E-5 (D-100) karayoludur. Alana ana girişler, E-5 karayolu, Üsküdar – Harem sahil yolu, Dr. Eyüp Aksoy Caddesi, Tıbbiye Caddeleri ile sağlanmaktadır. İstanbul kent içi ulaşım sorununun çözümüne yönelik çeşitli raylı sistem projeleri geliştirilmiştir. Kentin toplu taşıma ihtiyacını karşılamak üzere; banliyö, metro, hafif metro ve tramvay gibi raylı sistem şebekeleri bulunmaktadır. Ayrıca denizyolu ulaşımı olarak da üç adet iskele, bir adet deniz otobüsü iskelesi ve deniz motorları işletmeleri bulunmaktadır.

Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı yaklaşık 100 hektar alan olup, geri sahası ile birlikte ise yaklaşık 270 hektar alandır. Alansal arazi kullanımına bakıldığında en fazla alanı yaklaşık %20 ile askeri alanlar kaplamaktadır.

Tarihsel Süreç

Haydarpaşa olarak bilinen semtin adını nereden aldığı konusunda çeşitli varsayımlar bulunmaktadır. Mevacib defterlerine göre, 1533'te vezirliğe yükseltilen Hadım Haydar Paşa'nın bahçesi bu bölgede olduğundan, semt onun adını almıştır. Bir başka varsayım, III. Selim'in vezirlerinden Haydarpaşa'nın burada bir kışla yaptırdığı ve semtin adının kışladan geldiğidir. 1594 tarihli bir mevacib defterinde "Bağçei Haydarpaşa" adı geçtiğine göre ilk varsayım daha doğru olarak gözükmektedir. Fenerbahçe'ye kadar bağ ve bahçelerle kaplı Kadıköy ile birlikte Haydarpaşa Çayırı şehir çevresindeki önemli mesirelerden birisi olduğu gibi, aynı zamanda ordu ve saray atlarının da beslendiği bir yerdir. (İBB, 2009)

Haydarpaşa Garı ve Limanı: Haydarpaşa ve çevresinin tarihteki en önemli değişimi 1873'te İstanbul İzmit demiryolu hattının hizmete girmesiyle olmuştur. Çayırı âdeta ikiye bölen demiryolu hattının sonucunda Haydarpaşa Koyu'nun kuzey kısmında bir gar binası inşa edilmiştir.



Haydarpaşa Garı

Daha sonra 1899 - 1903 arasında deniz doldurularak depolama alanları iki silo ve açıkta bir mendirek ilavesiyle bir liman oluşturulmuştur. Bu arada Alman sermayesiyle inşa edilen Bağdat demiryoluna görkemli bir başlangıç yaratmak arzusuyla eski gar binasının biraz ötesine Alman neorönesans stilinde yeni bir gar binası yapılmıştır. (İBB, 2009)

Haydarpaşa Garı, İstanbul'un Anadolu yakasından başlayan ve Anadolu'da farklı noktalara dağılan demiryolu ağının merkez noktasıdır. Haydarpaşa Garı, Anadolu demiryolların sıfır noktasıdır. (İBB, 2009)

Burada büyük bir liman yapılması zorunluluğu ve düşüncesi, demiryolu hattının ulaşıma açılmasından sonra ortaya çıkmıştır. 1880'lerin sonlarında Anadolu demiryolları hatlarının Ankara ve Anadolu içlerine doğru uzanmasından sonra, İstanbul'un yük ve yolcu taşımacılığının en önemli noktalarından biri haline gelen Haydarpaşa'da, II. Abdülhamid'in fermanıyla inşaatına 1899'da başlanan liman 1903' te işletmeye açılmıştır. (İBB, 2009)

Karayollarının gelişkin olmadığı dönemlerde, İstanbul'dan Anadolu'ya yolcu ve asker sevkıyatı, Cumhuriyet'ten sonra memurların, devlet ve işadamlarının Ankara'ya gidiş gelişleri ve İstanbul'un tüm Anadolu ile demiryolu bağlantısı hep Haydarpaşa Garı'ndan olmuştur. Bu yüzden gar, bir dönemin filmlerinde ve edebiyatında ayrılık ve kavuşma sahnelerinin değişmez dekoru olmuştur. (İBB, 2009)

I. Dünya Savaşı sırasında Haydarpaşa Garı ordunun en önemli ikmal ve sevkıyat noktalarından biri olmuştur. 1915'te sabotaj sonucu cephane vagonlarının infilakı çok büyük can ve mal kaybına neden olmuştur. (İBB, 2009)

Mütareke yıllarında Haydarpaşa Çayırı'nın tekrar askeri faaliyetlere sahne olduğu görülür. Bu arada 1922'de Haydarpaşa çevresinde çıkan bir yangında 100'den fazla bina yanmıştır. Cumhuriyet sonrası Haydarpaşa Çayırı'ndan arta kalanlar ile gar ve liman tesisleri, İbrahimağa,



Haydarpaşa Limanı

Yeldeğirmeni, Talimhane ve Söğütlüçeşme ile birlikte 1930'da Rasim Paşa Mahallesi adı altında bir araya getirilmişlerdir. (İBB, 2009)

1938'de hazırlanan Kadıköy ve civarı için imar planı etüdünde Haydarpaşa Çayırı'ndan kalan yerlerde Devlet Demiryolları memurları için ufak bir mahalle ile İbrahim ağa yönünden Üsküdar'a doğru geniş bir cadde önerilmiştir. Daha sonra Fransız plancı Prost ise 1939 tarihli bir raporunda mevcutlara ilave olarak Sarayburnu Haydarpaşa arasında da feribot işletilmesi gereğinden söz etmiştir. Daha sonraki yıllarda Haydarpaşa Limanı genişletilmiş, Haydarpaşa çevresi de hastane, okul gibi kamu kullanımlarıyla dolmuştur. (İBB, 2009)

Haydarpaşa İskelesi: Haydarpaşa Garının çevresindeki Milli mimarinin ünlü mimarlarından Vedat Tek tarafından 1915 yılında inşa edilen, Kütahya çinileriyle süslenmiş, İstanbul Şehir Hatları vapur işletmesine ait Haydarpaşa İskelesi Osmanlı döneminin son eserlerindendir (İBB, 2009)

Mekteb-i Tıbbıye Şahane: Mekteb-i Tıbbıye binasının mimari tasarımı dönemin en tanınmış mimarları olan Alexandro Vallaury ve Raimondo D'Aronco'ya aittir.1895 yılında temeli atılmıştır. Tıbbiye Caddesi'nde yer alan görkemli Tıbbiye Mektebi binasında 1934 yılında Haydarpaşa Erkek Lisesi adıyla öğrenime açılmıştır.1984-1985 yılında Marmara üniversitesine tahsis edilmiştir. (İBB, 2009)

Haydarpaşa Numune Hastanesi: Haydarpaşa'daki Mekteb-i Tıbbıye-i Şahane (Askeri Tıbbiye) binasının yapımına başladıktan (1894) bir süre sonra tahminen 1901'de hemen karşısına okulun hastanesi olmak üzere beş pavyonun inşaatına başlanmıştır. Yapım çalışmaları, Rieder Paşa nezaretinde, hassa mimarı D'Aronco tarafından yürütülmüştür.1909'da, askeri ve sivil tıbbiyeler birleştirilerek Tıp Fakültesi kurulmuş ve Tıp Fakültesi'nin 1933'te Avrupa yakasına taşınması üzerine ana bina Milli Eğitim Bakanlığına, hastane olarak kullanılan pavyonlar da Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığına devredilmiştir. Bugün, Sağlık Bakanlığı'na bağlı, tam teşekküllü bir eğitim hastanesi olarak faaliyetini sürdürmektedir. (İBB, 2009)

Selimiye Kışlası: Selimiye Kışlası'nın yapılışı ve günümüze ulaşan biçimin alışı oldukça uzun bir tarihi süreç içinde olmuştur. Selimiye Kışlasının yapımına 1800'de başlanmıştır olup, bitim tarihi bilinmemektedir. Kabakçı Mustafa isyanında yıkılan kışlanın yeniden ve tümüyle kagir olarak yapımı 1825-1827'dir. Selimiye Kışlası yapıldığı günden bu yana, İstanbul'a özellikle deniz yoluyla gelenleri etkileyen ve kente özgün bir siluet ve görüntü katan anıtsal bir mimarı yapıdır. (İBB, 2009)

Yasal Çerçeve

Haydarpaşa gibi önemli bir bölgenin planlama sürecinin temelini oluşturan yasal sürece bakıldığında, başlıca üç yasadan söz etmek mümkündür.

5234 Sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" (Kabul Tarihi: 17.09.2004)

"Geçici Madde 5. Mülkiyeti Hazineye ait İstanbul İli, Üsküdar İlçesi, Selimiye ve İhsaniye mahallelerinde bulunan ve Haydarpaşa Limanı olarak kullanılan taşınmazları, üzerindeki muhdesatı ile birlikte ödenmiş sermayesine ilave edilmek üzere, Ulaştırma Bakanlığının ilgili kuruluşu

olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne bedelsiz olarak devretmeye Maliye Bakanı yetkilidir.

Bu taşınmaz mallarla ilgili olarak imar mevzuatındaki kısıtlamalar ile plân ve parselasyon işlemlerindeki askı, ilân ve itirazlara dair sürelere ilişkin hükümlere tâbi olmaksızın, her ölçekteki imar plânını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye, re'sen onaylamaya ve her türlü ruhsatı vermeye Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkilidir. Plân hazırlama ve onaylama işlemleri Bayındırlık ve İskân Bakanlığının uygun görülen birimince, ruhsat ve plân uygulama işlemleri ise Bayındırlık ve İskân Bakanlığı il teşkilatınca yerine getirilir. Kesinleşen plânlar ilgili belediyelere tebliğ edilir. Bu plânların uygulanması zorunludur.

Bu maddenin birinci fıkrasının uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemeye Maliye ve Ulaştırma Bakanlıkları, ikinci fıkrasının uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemeye ise Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkilidir."

Bu kanun aslında "Haydarpaşa Yasası" olarak kamuoyuna yansımıştır. Bu yasa ile Haydarpaşa bölgesindeki tüm imar, ruhsat ve proje onaylarının Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na bağlanması sağlanmıştır.

5335 Sayılı "Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" (Kabul Tarihi: 21.04.2005)

"Madde 32. T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü mülkiyetindeki işletmecilik fazlası taşınmazların satılarak veya devredilerek satış veya devir bedellerinin yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakım ve onarımı ile iyileştirilmesinde kullanılması kaydıyla, taşınmazların satış veya devrine T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu yetkilidir...

...TCDD Genel Müdürlüğü, taşınmazlarının satışı ve değerlendirilmesi uygun görülen yerler için 4.1.2002 tarihli ve 4734 sayılı Kanuna tâbi olmaksızın, 28.7.1981 tarihli ve 2499 sayılı Kanuna tâbi ekspertiz şirketlerine rayiç bedel tespit ettirmeye, gerçek ve özel hukuk kişilerine her ölçekteki imar planlarını yaptırmaya, ilan, reklam, proje, kontrollük, danışmanlık veya pazarlama gibi konularda hizmet satın almaya ve bütün bu giderler için satılan ve değerlendirilen taşınmazların tahsil edilen bedellerinin %2'sini geçmemek üzere bu bedellerden ödeme yapmaya ytkilidir."

Bu kanun ile de TCDD'ye, alana ilişkin plan yaptırma yetkisi verilmiştir.

5793 Sayılı "Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" (Kabul Tarihi: 24.07.2008)

" Madde 43. ...Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) Genel Müdürlüğü'nün mülkiyetindeki taşınmazlardan yatırım planları, işletmecilik esasları ve bu konuda oluşturulacak komisyonun teknik değerlendirmesi dikkate alınarak işletmecilik fazlası taşınmazların belirlenmesine ve bu taşınmazların satışına karar verilmesine TCDD Yönetim Kurulu yetkilidir...

...İmar planında TCDD alanı veya TCDD hizmet alanı olarak ayrılan taşınmazlar ancak imar planı değişikliği yapılarak satışa konu edilebilir. Satış bedelleri TCDD tarafından yeni demiryolu

inşaatı ve mevcut demiryollarının bakımı, onarımı ve iyileştirilmesi ile demiryolu araçlarının temininde kullanılır...

...Satışı ve değerlendirilmesi yapılacak taşınmazlar, TCDD Genel Müdürlüğü tarafından çevre imar bütünlüğünü bozmamak kaydıyla yapılan veya yaptırılan her ölçekteki imar ve parselasyon planları, büyükşehir belediye sınırları içerisinde kalan alanlar için büyükşehir belediye meclisi tarafından, ..., planların belediyelere veya valiliğe intikal ettiği tarihten itibaren üç ay içerisinde aynen veya değiştirilerek onaylanması suretiyle yürürlüğe girer. Üç ay içerisinde onaylanmayan planlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından re'sen yürürlüğe konulur...

...Ayrıca, TCDD'ye ait işletmecilik fazlası taşınmazlardan TCDD Yönetim Kurulunca uygun görülenler 4046 sayılı Kanun çerçevesinde özelleştirilmek üzere Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bildirilir...Özelleştirme uygulamaları sonucunda elde edilecek gelirler, özelleştirme giderleri düşüldükten sonra tahsilini izleyen on beş gün içerisinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca TCDD Genel Müdürlüğüne aktarılır."

Bu kanuna eleştiriler şu yönde olmuştur: TCDD'nin mülkiyetindeki "işletmecilik fazlası taşınmazların devredilmesi veya satılması" aslında inisiyatife dayalı bir kavram olmuştur.

Ayrıca, TCDD, DLH, DHMİ ve karayollarına ait tüm taşınmazların Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na tesliminin söz konusu olması ile kamu yararı için kullanılacak kamusal alanların özelleştirilmesinin önü açılmış olmuştur.

Koruma Kurulu Kararları

Alana ilişkin TCDD tarafından bir proje oluşturulmuş ve bu projeye ilişkin İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 20.07.2005 gün 438 sayılı kararında bu bölgenin planlanmasına ışık tutacak etmenler olabilecek bir takım kararlar almıştır. Bölgenin tanımlı bir alan olması, kültür ve tabiat varlıklarının korunması, yeni yapılaşma ile bu simgelerin nasıl etkileneceğinin ortaya konması, yapılaşma sınırı, otopark ihtiyacının çözümlenmesi, donatı standartlarına uyulması gibi...

Ayrıca; Kadıköy İlçesi 54 pafta, 240 ada, 1 parsel sayılı yerde bulunan Haydarpaşa Garı ve çevresi İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun 26.04.2006 gün ve 85 sayılı kararıyla "Kentsel ve Tarihi Sit" olarak tescil edilmiştir.

Plan Çalışmaları

Haydarpaşa Bölgesi'ne ilişkin, kentsel dönüşüm odaklı çalışmalar 2005 yılında önem kazanmıştır. 17.09. 2004 gün ve 5234 sayılı kanundan sonra gündeme gelen, "Haydarpaşa Garı ve Limanı Dönüşüm Projesi", çok katlı yapıları öngören tasarımıyla, kamuoyuna "Manhattan Projesi" olarak yansımıştır. Bu projede plan yetkisi TCDD'de olup, proje Çalık Grubu'na yaptırılmıştır.

Proje, yaklaşık 130 ha.'lık alanı kapsamakta olup, yaklaşık 34 ha.'lık deniz alanının doldurulmasını öngörmektedir. Yap- işlet- devret modeli ile ihale edilmesi düşünülen bu proje; yat limanı, yat klübü, cruies gemi limanı, 5 yıldızlı oteller, kongre merkezi, fuar alanı, ticaret alanı, alışveriş merkezi, ofis, konut vb. kullanımları içermektedir.

Çok fazla inşaat alanı ve yapı yüksekliği kullanımları ile eleştirilen proje, aynı zamanda korunması gereken tarihi dokuya önem vermemesi ve sahili kamuya kapaması yönleriyle de tepki almıştır. Bu plan, koruma kurulundan geçmemiştir.

Bundan sonraki ikinci büyük proje ise Mimar Şefik Birkiye'nin Brüksel'deki mimarlık şirketi tarafından hazırlanmış ve kamuoyuna "Venedik Projesi" olarak yansımıştır. Bu proje ise yaklaşık 220 ha.'lık bir alanı kaplamakta ve bir önceki proje ile kıyaslandığında, aynı yoğunluktaki yapılaşmanın dikeyde değil, yatayda verildiği görülmektedir. Konut, ofis, otel, alışveriş merkezi, kongre merkezi, fuar alanı, marina gibi kullanımları içeren bu proje, Venedik tarzı kanallar ile tasarlanmıştır.

Bölgeye ilişkin koruma amaçlı plan çalışmaları ise 30.11.2007'de Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile bir protokol imzalaması ile başlamıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü arasındaki bu protokolün konusu "1/5000 ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı" ve "1/1000 ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı"nın yapımı ve işbirliği esaslarının belirlenmesi olmuştur.

Protokolün amacı içerisinde, "...tarihsel süreç içerisinde imparatorluklara başkentlik yapmış olan, geçmişte ve yakın geçmişteki hızlı şehirleşme ve göç olgusuyla karşı karşıya kalarak tahribata uğramasına rağmen, bugün sahip olduğu eşsiz tarihi, kültürel ve doğal peyzaj öz değerleri ile bir dünya kenti potansiyeli taşıyan İstanbul'un; küreselleşme sürecinde dünya metropolleri kademelenmesi içinde hak ettiği yeri alabilmesi amacıyla alansal ve fonksiyonel yönlerden bütüncül kalitesinin sağlanması gerekliliği..." vurgulanmıştır.

Protokole göre; planın yapımı İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin sorumluluğunda yürütülecek olup, plan yapımının her aşamasında Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün teknik elemanlarının katılımı sağlanacaktır. Plan yapım aşamasında da ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerinin alınması hedeflenmiştir. Planın yapımı tamamlanınca ilgili KTVK Kurulları'na sunulacak ve gerekli görüldüğü halde düzeltmeler yapıldıktan sonra Bakanlığın onayı ile yürürlüğe girecektir.

Bu protokol meclis ve İBB Başkanı tarafından onaylanmış ve İBB Şehir Planlama Müdürlüğü planlama çalışmalarını 2008 yılında başlatmıştır. Meclis ve İBB Başkanı tarafından onaylanmış ve Şehir Planlama Müdürlüğü'ndeki teknik elemanlar buradaki analitik çalışmalara başlamışlardır. Alanın özellikli bir bölge olması nedeniyle, birçok akademisyenden ve çeşitli meslek gruplarından oluşan bir danışma kurulu oluşturulmuştur. Danışma kurulu ile birlikte planlamayı yapan ekip sürekli periyodik toplantılar yaparak gerek analitik gerek sentez çalışması sürecinde birlikte çalışmışlardır. 2008 Ağustos'ta Şehir Planlama Müdürlüğü bir arama konferansı düzenlemiş ve bu toplantıda katılımcılar hemen hemen bölge ile ilgili olabilecek birçok kurumu kapsamıştır. Böylece alana ilişkin analizler ve plan hakkında görüş ve önerilerin alınması sağlanmıştır. Bu arama toplantısının da sonucunda Haydarpaşa'nın vizyonunun ne olması gerektiği bir bakıma belirlenmiştir.

"Dünya, ülke ve metropol bütününde Haydarpaşa Garı ve çevresindeki tüm kültür varlıklarıyla birlikte bir anlatısı olan, kentsel belleği oluşturan öğeleri öne çıkaran, İstanbul'un yaşamsal ve evrensel çekiciliğini arttıran, çevresiyle bütünleşik bir içerik ve tasarım ile yılın her zamanı, gece ve gündüz yaşayan, dinamik, özgün, yaratıcı etkinlikler ile ekonomik sürdürülebilirliğe sahip evrensel bir buluşma mekanı olarak Haydarpaşa" slogan ile bir bakıma Haydarpaşa'nın kimliği de sunulmuştur. Böylece İstanbul'un küresel arenada yarışabilmesi için öne çıkarılan mekanlardan biri olacaktır.

2009'un başlarında analitik etüd, sentez ve raporlar tamamlanmış ve plan yapımı için çalışmalara başlanılmıştır. Şu anda planlama süreci devam etmektedir.

Değerlendirme ve Sonuç

Bu çalışmada; yukarıda bahsedilen genel çerçeve, sorunlar, potansiyeller ve özellikler bağlamında; "Kentsel Mekanların Yeniden Değerlendirme Sürecinde Tarihi Kamusal Alanların Korunması" konusu incelenmeye çalışılmıştır. Kavramsal çerçeve olarak; kentsel mekan, kentsel mekanın tarihsel süreci, kent merkezi, tarihi kent merkezi, kamusal alan, tarihi kamusal alanların önemi ve korunması gerekliliği konularına değinilerek özellikle son 30 yılda meydana gelen gelişmeler sonucunda literatürümüze giren kentsel dönüşüm, kentsel yenileme, yeniden işlevlendirme ve yeniden değerlendirme süreçlerine kısaca değinilmiştir.

Kuşkusuz Türkiye'de bu değişimlerden etkilenen en önemli kent İstanbul, en önemli bölgeler ise tarihi kentsel alanlardır. Bu açıdan, merkezi bir konumda olma özelliği, tarihi simgeleri, odakları, yolları ve bölgeleri barındırması, liman, gar gibi ulaşım çeşitliliğinin olması, kısacası coğrafi ve stratejik önemi dolayısıyla, son yıllarda da yeniden işlevlendirilmesi gündemde olan "Haydarpaşa" örneği incelenmiştir. Konumunun, tarihinin, sosyal ve ekonomik özelliklerinin verdiği kimliğinin yanı sıra, Haydarpaşa'nın mekansal gelişim süreci içerisinde, planlama süreci ve gündemdeki projeler eleştirel bir bakış açısı ile ele alınmıştır.

Aslında önemli olan nokta alanın bir "kamusal alan" olduğu gerçeğini unutmamak ve yıllardan beri bu özelliğini koruyan alanın yanlış politikalar ile yitirilmesinin önüne geçmektedir.

Haydarpaşa gibi özellikli bir bölgeden maksimum gelir elde etme fikri TCDD'yi harekete geçirmiştir. TCDD buradan kazandığı geliri, diğer projelerde kullanmak amacıyla, Manhattan Projesi, Venedik Projesi gibi adlarla anılan tasarımlar yaptırmıştır. Burada dikkate alınmayan nokta; zaten Haydarpaşa'nın tarihi, kültürel, sosyal ve ekonomik dokusuyla bir kimliğinin olduğu ve dünyadaki herhangi bir kente benzemesinin aslında kimlik kaybı olacağı noktasıdır. Küreselleşme sonucu dünyanın heryerine yayılan tasarım anlayışı, giderek kentleri birbirine benzetmektedir. Dolayısıyla Haydarpaşa için de bu yaklaşımların etkisinde kalınmıştır.

Bu projelerden sonra İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından sürdürülen koruma amaçlı plan çalışmaları katılımcı bir çerçeve ile başlamış olup, plan süreci devam etmektedir. Bu çalışmalarda Haydarpaşa'nın geçmişten gelen kimliğinin, günümüzdeki tarihi doku ile korunarak ve bütünleştirilerek, sürdürülebilirliğinin sağlanması için en uygun kullanım kararlarını vermek ve bu kararları verirken de "kamu yararı" ilkesini benimsemek en doğru yaklaşım olacaktır.

Haydarpaşa gibi önemli tarihi kamusal alanın yeniden değerlendirilmesi sürecinde, kamu yararı doğrultusunda bir gelişim kararı izlemek gereklidir. Çünkü bu gibi kentsel mekanların spekülatif baskılar lehine dönüşmesi fiziksel, sosyal ve kültürel anlamda geri dönülemez kararların alınmasına ve bu kararların mekanı biçimlendirmesine neden olmaktadır. Ayrıca, kamusal alanların her kesime açık olması, rant yaratma kaygısı ile değil, tüm kesimlerin kent ve kentin yarattığı olanaklardan yararlanması ile sağlanabilecektir. Böylece kentler, yaşanabilir ve insancıl mekanlar haline gelecektir.

Ülkemizde özelleştirme politikaları genellikle kamu yararına yönelik olan alanların, kamuya kapatılarak, spekülatif amaçlı kullanılması ve bazı kesimlerin yararına kullanılması şeklindedir. Dolayısıyla da Haydarpaşa gibi özellikli bir bölgenin eskiden olduğu gibi kamu yararına yönelik kullanılması esas olmalıdır. Bu alandaki tarihi, kültürel ve doğal değerlerin korunarak toplum yararına kullanılabilirliğinin sağlanması ve gelecek kuşaklara aktarılma olanağının oluşturulması alınması gereken en önemli karardır. Bu nedenle alana ilişkin spekülatif kar değil, kamu yararı düşünülmelidir. Çünkü, plan çalışmasının vizyonunda da belirtildiği gibi kimlikli bir yerleşmeyi sağlamak, ancak İstanbul gibi yapılaşmanın sağlıksız olduğu bir alanda, kamuya açık nitelikli yapılaşmalar sağlayarak mümkün olur. Böylece, bu yapılaşmalar sıkışmış kentin nefes almasını da sağlayacaktır.

Fiziksel açıdan ele alındığında, Haydarpaşa gibi tarihi kentsel alanların çok pahalı ve değerli olması, ofisler, lüks konutlar ya da alışveriş merkezleri gibi mekanların burada yer seçmesine neden olmaktadır. Yani küresel tüketimin gerektirdiği ihtiyaçlarla donanmış birbirine benzer kimlikte mekanlar üretilmekte, kıyılarda (ya da kentin diğer bölgelerinde) birbirine benzer, "kopyala-yapıştır" projeler yapılmaktadır. Bu mekanlar sosyal açıdan belirli bir tüketici grubuna hizmet eder. Dolayısıyla kentsel yapıdaki ikili ayrım kaçınılmazdır. Duruma kültürel açıdan bakıldığında ise gelenekselliğin hiçbir özelliğini taşımayan, yeni bir "küresel kültür" oluşturulmaktadır.

Sonuç olarak, bu çalışma ile özellikle, kamu yararı ve bunun karşısındaki rant baskısı olgularının, tarihi kamusal alanlara etkisi üzerinde durulmuştur. Yukarıda bahsedilen kavramlar çerçevesinde ele alınan Haydarpaşa bölgesinin, bir yerin tarihine, ruhuna yani kimliğine dayanan bir planlama ve tasarım yaklaşımları ve stratejileri bağlamında ele alınması gerekliliği vurgulanmaktadır. Çünkü, tarihsel, kültürel ve doğal sürdürülebilir alanlar yaratan, kamusal alan kullanımı ile sosyal iletişimi arttıran stratejiler, bir kentin kaliteli imajını koruyan ya da yaratabilen etkenlerdir.

Kaynakça

Arabacıoğlu, P. ve Aydemir, I., 2007, "Tarihi Çevrelerde Yeniden Değerlendirme Kavramı", Megaron, YTÜ Mim. Fak. E-Dergisi, Cilt:2, Sayı:4

Arendt, H., 1994, "İnsanlık Durumu", İletişim Yayıncılık, İstanbul

Baudrillard, J., 1997, Tüketim Toplumu, Ayrıntı Yayınları, İstanbul

Cengiz, H., 1984, Ekonomik İşlevlerin Büyük Şehirsel Merkezlerde Desantralizasyon Olanakları, Doktora Tezi, YTÜ, İstanbul

Erden, Y. D., 2003, Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, Doktora Tezi, MSÜ, İstanbul

Ergun, N., 2003, "İstanbul Şehir Merkezi Yakın Çevresinde Kullanım ve Kullanıcı Farklılaşması", Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSU, İstanbul

Fishman, R., 1996, "Urban Utopias: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright ve Le Corbusier", Readings in Planning Theory içinde, Campbell, S. And Fainstein S.S. (der), Blackwell Publishing

Gottdiener, M., 2001, "Mekan Kuramı Üzerine Tartışma: Kentsel Praksise Doğru", Praksis Dergisi 2001 Sayısı

Göçer, O., 1990, Metropoliten Planlama, YTÜ Yayınları, İstanbul

Harvey, D., 1996, Postmodernliğin Durumu, Metis Yayınları

Jacobs, J., 1996, "The Death and Life of Great American Cities", Readings in Planning Theory içinde, Campbell, S. And Fainstein S.S. (der), Blackwell Publishing

Karakurt, E., 2006, "Kentsel Mekanı Düzenleme Önerileri: Modern Kent Planlama Anlayışı ve Postmodern Kent Planlama Anlayışı", Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı 26, Ocak – Haziran 2006

Legates, T. L. ve Stout F., 1996, "Modernism and Early Urban Planning, 1870-1940", The City Reader içinde, Legates, T. L. ve Stout F. (der), Routledge Publishing

Lynch, K., 1972, "What Time Is This Place?"('dan aktarılan); Koçyiğit, R. G., Arslaner, F., 2003, "Tarihi Kent Merkezlerinde Dönüşümü Yönlendiren Öğeler: Galata Örneği", Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu; MSU; İstanbul

Mutlu, S., 2007, Türkiye'de Yaşanan Gecekondu Süreci ve Çözüm Arayışları: Ankara Örneği, SBE, Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara

Özbek, M., 2004, Kamusal Alan, Hil Yayınları, İstanbul

Sökmen, P., 2003, "Kentsel Dönüşüm İçin Kaynak Yaratıcı Sürdürülebilir Bir Planlama Çevresi", Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Bildiriler, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul

Şen, B., 2006, "Ekonomik Gelişmenin Kültürel Stratejileri: İstanbul Kent Merkezleri ve Tarihi Kentsel Alanların Yeniden Yapılandırılması"; Planlama Dergisi Sayı:2006/2, Şehir Plancıları Odası Yayınları, İstanbul

Uzun, N., 2006, Yeni Yasal Düzenlemeler ve Kentsel Dönüşüme Etkileri, Planlama Dergisi, Sayı:2006/2, Şehir Plancıları Odası Yayınları, İstanbul

Yirmibeşoğlu,F. ve Yiğiter, R. G., 2003, "Kentsel Dönüşüm Sürecinde Yerel Gündem 21'in Rolünün Türkiye'deki Uygulamalar ile Değerlendirilmesi", Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Bildiriler, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul, 2003

Zukin, S., 1996, "Whose Culture, Whose City" The Urban Reader içinde, Le Gates, R.T. ve Stout, F. (der), Routledge Publishing

1. GÜN 2B. OTURUM
HAVZALAR-GLLER-KIRSAL YAPI
Moderatör: YASER GÜNDÜZ

İSTANBUL KENTSEL BÖLGESİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME BAĞLAMINDA HAVZA PLANLAMA VE YÖNETİM YAKLAŞIMI: KÜÇÜKÇEKMECE GÖL HAVZASI ÖRNEĞİ
Dr. HALE MAMUNLU-Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi-Mimarlık Fakültesi-Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

BURDUR GÖLÜ SULAK ALANININ KORUNMASINDA KENTSEL ARAZİ KULLANIM POLİTİKALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ
Yrd. Doç. Dr. ÇİĞDEM ÇİFTÇİ, Yrd. Doç. Dr. H. FİLİZ ALKAN MEŞHUR, Arş. Gör. M. SERHAT YENİCE, Arş. Gör. FADİM YAVUZ ÖZDEMİR-Selçuk Üniversitesi, Mühendislik-mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

KIRSAL SİT ALANLARI: KALKINMA VE KORUMA KARŞITLIĞI BAĞLAMINDA YALIKÖY ÖRNEĞİ
Yrd. Doç. Dr. DİLEK ERDEN ERBEY, TUĞBA BAŞER, SEÇKİN BİLGİN, DOĞACAN ONARAN, SERKAN ŞAHİN, ARDA TÜRKER, AZAT YALÇIN-Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

DOĞAL SİT ALANLARININ ANTALYA KENTİNİN BİYOLOJİK DOKUSUNUN KORUNMASINDAKİ ROLÜ
Arş. Gör. ARZU VURUŞKAN, Prof. Dr. VELİ ORTAÇEŞME-Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü

İSTANBUL KENTSEL BÖLGESİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME BAĞLAMINDA HAVZA PLANLAMA VE YÖNETİM YAKLAŞIMI: KÜÇÜKÇEKMECE GÖL HAVZASI ÖRNEĞİ

Dr. HALE MAMUNLU

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi-Mimarlık Fakültesi-Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Giriş

Ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı İstanbul kentsel bölgesi hızlı nüfus artışıyla beraber, kimi zaman plan kararları dâhilinde, kimi zaman plan kararları haricinde başta su havzaları, orman alanları, doğal ve kültürel sit alanları olmak üzere yakın kırsal alanları içine katarak ve idari sınırlarının dışına doğru taşarak alansal olarak hızla büyümektedir. Büyüyen ve değişen kentin devingen yapısı, politik ve yönetimsel olarak yetki ve koordinasyon karmaşasının artmasına sebep olmaktadır. Bu bağlamda mevcut planlama ve yönetim sistemi, kentsel gelişme dinamikleri karşısında özellikle su havzaları başta olmak üzere, ekolojik değerlerin korunması hususunda yetersiz kalmaktadır. Nitekim 2009 yılı Eylül ayında şiddetli yağışla beraber Ayamama dere yatağındaki yapılaşma işgali nedeniyle meydana gelen sellenmede acı kayıpların yaşanması ekolojik merkezli planlama anlayışının gerekliliğini ve önemini ortaya koymaktadır. Çalışmada İstanbul kentsel bölgesinde sürdürülebilir gelişmenin sağlanması hedefinde, ekolojik ve stratejik bir birim olarak havzaların yenilikçi yaklaşımlarla planlanması ve yönetilmesi önerilmektedir. İstanbul kentsel bölgesinde yer alan ve içme suyu niteliğini yitirdiğinden dolayı 25.05.2006 tarihli İSKİ içme suyu havza yönetmeliği ile koruma kapsamından çıkartılan Küçükçekmece gölü havzası örnek alan olarak seçilmiştir. Uluslararası öneme sahip sayılı sulak alanlarından biri olan son derece değerli bu ekosistem, hassas doğal yapısını göz ardı eden uygulamalar sonucu kirlenerek, Ramsar alanı koruma statüsünü de yitirmiştir. Günümüzde hiçbir koruma statüsü bulunmayan göl havzası, kamu ve özel kuruluşlar tarafından büyük kentsel projeler vb. yeni yatırımlarla doğal taşıma kapasitesinin üzerinde, hızla ve yoğun bir şekilde adeta yağmalanmaktadır. Yaşanan bu sorunsala yönelik çözüm arayışı, araştırmanın çıkış noktasını oluşturmuştur.

İstanbul kentsel bölgesiyle bütünleşmiş, uyumlu ve aynı zamanda kendi yerel potansiyelini koruyarak gelişmiş bir Küçükçekmece gölü havzasının varlığı, sürdürülebilir gelişme bağlamında hem kendisi, hem de İstanbul kentsel bölgesi açısından için son derece önemlidir. Çalışmada havzanın sahip olduğu özgün doğal yapısının nasıl geri kazanılabileceği sorgulanmakla beraber, mekânsal planlama ve yönetim yapısının havzalarda nasıl bir metodolojiyle işlerlik ve etkinlik kazanabileceğine yönelik bir çözüm üretilmek istenmektedir. Bilimsel ve kuramsal araştırma sonucu edinilen bilgiler ışığında geri beslemelerle geliştirilen çalışmanın hipotezi (varsayım); "Küçükçekmece göl havzasının sürdürülebilir gelişmesinin sağlanması hedefinde stratejik mekânsal planlama ve bu sürece eşlik edecek, tamamlayıcı bir mekânsal yönetişim yapısına gereksinim bulunmaktadır. Bu yapı havza ölçeğinde hazırlanacak olan "Alan Yönetim Planı"' rehberliğinde oluşturulabilecektir". Bu bağlamda İstanbul kentsel bölgesi içerisinde öncelikle ve stratejik olarak ele alınması gereken Küçükçekmece gölü havzasında bu süreç tasarlanarak, öneriler geliştirilmektedir.

Sürdürülebilir Gelişme ve Mekânsal Planlama Etkileşimi

Günümüzde küresel ölçekte yaşanan en önemli sorunların başında insan kaynaklı gelişmelerin doğal çevre üzerinde yarattığı baskı ve olumsuz etkileri gelmektedir. Bilimsel araştırmalar özellikle son 30 yıldır insanoğlunun doğa üzerinde yarattığı "ekolojik ayak izi" büyüklüğünün dünyanın biyo kapasitesinin üzerinde olduğuna ve başta su kaynakları olmak üzere doğal kaynaklarımızın bir daha yerine getirilemez biçimde tüketildiğine dikkat çekmektedir. Aynı zamanda doğal döngülerde küresel ısınma, iklim değişikliği, kuraklık vb. değişimlerin yaşanmaya başlaması ile birlikte küresel ölçekte sürdürülebilirlik kaygıları giderek artmaktadır. Böylelikle günümüzde sürdürülebilir gelişme kavramı küresel bir söylem olarak tüm toplumların gündemine girmiştir. Genel olarak başta ekonomik, sosyo-kültürel ve ekolojik alanda dengeli bir gelişmeyi öngören sürdürülebilir gelişme, zamanın koşullarına ve gereksinimlerine göre kendini geliştirmeye ve öğrenmeye açık bir süreçtir.

Sürdürülebilir gelişme, daha sonra gelecek olan nesillerin aynı gelişim imkânları ve potansiyellere sahip olabilmeleri gerektiği bilinciyle bir "konsept" olarak nitelendirilebilir. Bu konsept farklı çeşitlerde, örnek bir yol, temel hak, sözleşme ve politik uzlaşma olarak yorumlanmaya müsaittir (Thierstein,A.;Manfred,M.,1996). Sürdürülebilirlik ekolojik konsept ağırlıklı olarak "kuvvetli sürdürülebilirlik" (strong sustainability) ve sosyo-ekonomik konsept ağırlıklı olarak "zayıf sürdürülebilirlik" (weak sustainability) şeklinde ele alınabilir. Kuvvetli sürdürülebilirlik konseptinde, doğal kapitalin tüm öğelerinin muhafaza edilmesi öngörülmektedir. Doğal kapital yenilenebilir, yenilenemeyen tüm kaynakları ve doğal "taşıma kapasitesi" konusunu kapsamaktadır. Bu konsept statik bir yaklaşımdır ve etkin ekonomik koşullarını içeren dinamik gelişmeyi göz önünde bulundurmamaktadır. Zayıf sürdürülebilirlik konseptinde, yerine konabilirlik sadece doğal kapital içinde değil, aksine tüm toplumsal kapital çerçevesinde değerlendirilmektedir. Toplumsal kapitalden anlaşılması gereken doğal kapitalin (kaynaklar, taşıma kapasitesi) ve insanlar yoluyla üretilen finans, beşeri ve sosyal kapitalin toplamıdır. İnsan yaşama mekânlarının sürdürülebilirlik bağlamında gelecekteki gelişmesine yönelik bu konsept, tüm refahın artması ya

da azalması şeklinde değerlendirilecektir. Toplam refah ve üç boyutlu (ekolojik, ekonomik ve sosyal öğeler) sürdürülebilirlik konseptinin fonksiyonel birlikteliği üzerine olan bilgiler ışığında, insanların yaşama mekanlarına yönelik bu üç boyutun denge durumunda olmasıyla sürdürülebilirlik uygulanabilir hale gelmektedir. Sürdürülebilirlik "izafi" bir kavramdır. Bir yerin sürdürülebilirliği başka bir yere göre daha çok sürdürülebilir olabilir. Sonuç itibariyle sürdürülebilirliğin değerlendirilmesi, hangi uzlaşmaya varılacağı, hangi ve kaç kapitalin yerine konabilirliği gibi konularda karar verecek olan "toplumun değer yargılarıyla ilişkilidir" (Schmid,A.,W.,2003). Sürdürülebilirliğin ekonomik, ekolojik ve toplumsal boyutlarından oluşan üçgen içerisinde "üç öncelik ve üç çatışma" alanı bulunmaktadır. Bu anlamda ekonomik gelişme ve bu gelişmenin adaletli, eşit dağılımı ve bu süreçte ekosistemin niteliğini bozmamak amacıyla, plancının üç çatışma noktasında uzlaştırıcı bir konumda bulunması gerekmektedir (Campbell,S.;1996).

Sürdürülebilir gelişme kavramı mekânsal planlama disiplinine birçok kazanımlar sağlamıştır. Bunlar;

- Sürdürülebilir gelişme çevre, ekonomi ve toplumsal konulara bütünleşik bakış açısının gerekliliğini kuvvetlendirmektedir. Bu demektir ki, konuyla ilgili tüm mekânsal bakış açılarının bütünleşmesi ve oylanması yoluyla kapsamlı mekânsal planlamanın varlığı önemlidir.
- Sürdürülebilir gelişme küresel bakış açısıyla mekânsal planlamayı daha büyük bir mekânsal çerçeve içinde ele almaktadır.
- Sürdürülebilir gelişme uzun süreyi kapsayan vizyonlar ve eylemlerin üzerinde çalışılmasını gerektirmektedir.
- Sürdürülebilir gelişme esasen değer sorgulamalarıyla ilgilenir. Tüm yaşam alanları ve sorumlulukları her zaman için geniş kapsamlı ve zamanla ilişkili olarak ele alan, ağsal biçimde geliştiren bir anlayış önemlidir.
- Sürdürülebilir gelişme ilgili uzmanların karar vericilerle diyalog ortamı içerisinde geleceğe yön verebilmesi için politika ile yakınlığını gerektirmektedir. (Schneider,T.,2003; aktaran Keiner,M.,2005:48).

Sürdürülebilir gelişmenin sağlanmasına yönelik arayışlar ve çağın gelişen koşulları mekânsal planlama ve düzenlemenin ele alışını ve içeriğini etkileyerek, çağdaş ve yenilikçi planlama yaklaşımlarının geliştirilmesini zorunlu kılmıştır.

Sürdürülebilir Gelişmeye Yönelik Havza Ölçeğinde Planlama ve Yönetim Yaklaşımı İnsanoğlunun çeşitli ihtiyaç ve gereksinimleri doğrultusunda, yaşama mekânlarından beklenti ve istekleri de çok çeşitli ve karmaşık olmaktadır. Doğal kaynaklarımız ve yaşama mekânı fonksiyonları genel sistem içerisinde hem karşı karşıyadır ve hem de birbirleriyle ilişkilidir. Yaşama mekânı fonksiyonları insanoğlunun aktivite alanlarıdır ve mekânsal planlama ile etkileşim içerisindedir. Doğal kaynaklarımız ise sınırlı ve çevre koruma kararlarına göre korunmaktadır. Bu noktada mekânsal planlama ile çevre koruma arasında çok hassas bir ilişki ortaya çıkmaktadır. Ekolojik merkezli planlama yaklaşımı mekânsal planlama ile çevre koruma arasında kesişim noktası ve tamamlayıcı olarak yer almaktadır. Mekânsal planlamanın bir alt başlığı olarak yerini almaktadır. Ekolojik merkezli planlama bütünsel bir yaklaşım içerisinde, çevre korumanın disiplinler arası

koordinasyon gereklerini yerine getiren ve aynı zamanda mekânsal gelişmeleri kavrayan, planlama ilkeleri ile ele alan sürdürülebilir gelişme amaçları ve kriterleriyle uygular (Schmid, A.W.,2003). Sürdürülebilir gelişmeye yönelik havza ölçeğinde planlama yaklaşımı mekânsal planlamanın bir alt kolu olan ekolojik merkezli planlama temeline dayanmaktadır. Bu yaklaşım, su kaynakları planlamasının ötesinde, doğal kaynakların her bir disiplin tarafından tek tek ve parçacıl olarak ele alınmasının aksine, sürdürülebilir gelişme hedefinde, doğal sistemlerle, sosyal, ekonomik ve kültürel sistemleri bir arada değerlendiren bütünleşik planlanması ve yönetilmesine yöneliktir.

Havza ölçeğinde yapılan planlamadan amaç, havzada yaşayan insanların gereksinimlerinin karşılanması yanında çevrenin taşıma kapasitesinin aşılmadan kullanılması, gelecek kuşaklara sağlıklı ve geliştirilebilir bir çevrenin bırakılmasıdır. Küresel dünyada artan çevresel duyarlılık; sadece ekonomik büyümeyi hedef edinen plan anlayışını yetersiz bırakmış, ekonomik ve çevresel kaynakları uzlaştıran bir planlama anlayışına duyulan ihtiyaç artmıştır. Bu bağlamda sürdürülebilir kalkınmanın gerektirdiği çevreci ve bütünsel bakış açısı, başta su kaynakları olmak üzere doğal kaynaklar ile insani ihtiyaçları bağdaştırmayı hedef alan "havza ölçeğinde planlama" ile örtüşmektedir (Karasu, M.A.,2007:171-174). Çevreyi ekosistem yaklaşımı çerçevesinde değerlendirmede en önemli araçlardan biri olarak görülen havza planlaması ve yönetimi yaklaşımı, su kaynakları yönetiminin ötesine geçen ve genişleyen kapsamı ile son yıllarda tüm kaynakların ulusal ve uluslar arası düzeyde planlaması ve yönetiminde temel bir araç haline gelmiştir. Çok kullanıcılı ve ülkelerarası havzaların kullanımını düzenlemek, çevresel bozulmadan kaçınmak, sürdürülebilir kalkınmayı ilerletmek, toprak ve su yönetimini bütünleştirmek, doğal kaynaklar, tarım, altyapı ve sosyal hizmetlerin bütünleşik ve optimal gelişimini sağlamak, geniş kapsamlı planlama ve yönetimi sağlamak, bir bölge planlama ve yönetim stratejisi olarak bölgesel gelişme için doğal kaynakları dikkate almak, kırsal gelişmeyi ilerletmek, ülkelerarası işbirliğini oluşturmak ve çevresel boyutu planlama ve yönetimin diğer boyutlarıyla bütünleştirmek gibi hedeflerle tanımlanan havza gelişim planlaması ve yönetimi, çevre duyarlı bir planlama yaklaşımıyla örtüşmektedir (Baycan Levent,T.,1999:29).

Çalışmada mekânsal planlama ve yönetim yapısının havzalarda nasıl bir metodolojiyle işlerlik ve etkinlik kazanabileceğine yönelik bir çözüm üretilmek istenmektedir. Bu bağlamda; havzalarda sürdürülebilir gelişmesinin sağlanması hedefinde "stratejik mekânsal planlama" ve bu sürece eşlik edecek, tamamlayıcı bir "mekânsal yönetişim" yapısına gereksinim bulunduğu ve bu yapının havza ölçeğinde hazırlanacak olan "alan yönetim planları"' rehberliğinde oluşturulabileceği savunulmaktadır.

Kentsel dinamiklerin hızlı ve devingen yapısı karşısında, mekânsal planlamanın çözüm üretebilme ve geleceğe ilişkin kararlar alabilmesi için zamanla daha yenilikçi bir yapıya gereksinim olmuştur. Bu bağlamda daha esnek ve gelişen yaşam koşullarına uyarlanabilen bir süreç planlamasına ihtiyaç duyulması sonucu stratejik planlama yaklaşımı gündeme gelmiştir.

1980'li yıllardan bu yana gelişen planlama yazını ve dünyadaki uygulamalar dikkate alarak stratejik mekânsal planlamaya ait üç temel boyut ortaya konmuştur. Bunlardan ilki olan bağlamsal boyut, stratejik planlamanın ne tür bir bağlam içinde gerçekleştirildiğine işaret eder. Bu bağlamın iki temel bileşeni vardır; küreselleşme çağının yeni zaman-mekân anlayışı ve müza-

kereci demokrasi yönündeki eğilimlerin planlama alanına etki etmesi. İkinci boyut, örgütsel boyuttur. Planlamanın yeni örgütlenme biçimi, müzakere, katılım, koalisyon, iletişim, işbirliği gibi anahtar kavramları gündeme getirmektedir. Son boyut ise yeni amaç ve standartlar boyutudur. (Gedikli,B.,2007:242). Stratejik plan, planlama sürecinin kendi doğal işleyiş ve mantığı içinde kurgulanması gereken bir üst kademe olarak planlamanın önünde olması gereken temel bir yol haritasıdır (Özden,P.;Turgut,S.,2006:21). Yönetsel kararların stratejik planlara bağlı olarak verilmesi, bu planların katılımcı bir anlayışla gerçekleştirilmesi ve kararlardan etkilenen vatandaşlar tarafından gelişmelerin izlenebilmesi, kamu yöneticilerinin karar kalitesini artırır (Toksöz,F.,2008:11). Mekanın özelliklerini, güçlü ve zayıf yönlerini analiz ederek, fırsatlar ve tehditler bağlamında ele alan stratejik planlama ileriye yönelik katılımcı süreçlerde, üzerinde uzlaşılmış vizyon, hedef, eylemler ve buna yönelik araçları üreten ve izleme-değerlendirme yöntemiyle geri beslenen ve gelişen koşullara göre güncellenen bir süreç tasarımıdır.

Bu sürece eşlik eden yönetişim yapısının varlığı başarıya ulaşmada ve uygulamada önem taşımaktadır. Dünyada olduğu gibi Türkiye gündemine girmeye başlayan "yönetişim" yaklaşımı, yerel düzeydeki ilişkilerin niteliğini değiştirmekte ve yönetim anlayışının değişmesini gerektirmektedir. Bu süreç vatandaşlar, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları ve diğer yerel ortaklar arasında yatay ve demokratik bir biçimde örgütlenmiş, yeni ilişkiler sistemi kurulmasını zorunlu kılmaktadır. 2001 yılında Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan "Avrupa Yönetişimi: Beyaz Kitap" adlı çalışmada; yetkilerin AB düzeyinde yürütülme biçimini etkileyen kurallar, süreçler ve davranışlar olarak tanımlamakta ve yönetişimin açıklık, katılımcılık, hesap verebilirlik, etkililik ve tutarlılık olmak üzere beş ilkeden oluştuğu ifade edilmektedir.

Ekonomi ve politika bilimlerinde ortaya çıkan yönetişim kavramı zamanla mekânsal planlamaya da aktarılarak yerini almış ve bu bilimlerden kazanımları olmuştur. Yönetişim kavramı hangi mekânsal sistemi kapsıyorsa o anlamda nitelenmektedir. Örneğin mekânsal (territorial), bölgesel (regional), metropoliten (metropolitan) ve kentsel (urban governance) gibi. Mekânsal yönetişim yönlendirme; kurumlar ve mekân arasında gerçekleşen değişim etkilerini tanımlamaktadır. Bir yönetişim süreci arzu edilen kamusal yararın üretilebilmesine yetecek kadar mümkün olan minimal kolektif büyüklükte başlayabilir. Gelişim süreci şeffaf ve bu işbirlikçi sürece katılmak isteyen ilgililere açık olmalıdır (Thierstein,A.,2004). Mekânsal yönetişim ülkenin idare edilen ve politikalarının uygulandığı hangi mekânını kapsıyorsa ona özgü bir biçimde yönetişim tarzını ifade etmektedir. Kendine has referanslarla rollerin ve sorumlulukların yönetimini farklı düzlemlerde (ülke üstü, ulusal ve ulus altı) dağılımı ile müzakere ve oybirliğiyle yapılaşma süreci temeline dayanmaktadır (OECD,2001:142). Mekânsal yönetişim mekânın özel karakterini ortaya çıkaran bir süreçtir. Bu perspektif ile mekânın karmaşıklığı mekânsal yönetişime çok özel bir karakter oluşturmaktadır. Mekân birçok aktörün bir arada olduğu bir takımdır. Mekânsal yönetişim ise organizasyon ve koordinasyondur. Bu bağlamda mekânın organizasyonu konseptini temel alan bu yaklaşım, kamu ve özel aktörlerin ve onların ilişkileri anahtar öğelerdir. Bu bakış açısıyla, mekânsal yönetişim konusunda yeni mücadele alanları;

a. yönetimin çeşitli düzlemleri (çok düzlemli yönetişim, yatay ilişkiler),

b. mekânsal etkileri olan sektörel politikalar ve

c. yönetimsel ve yönetimsel olmayan organizasyonlar ve vatandaşlar (çok kanallı yönetişim, aktörlerin ve onların mekânlarının yatay ilişkileri) arasında yatay ve düşey işbirliği ve koordinasyondur. Yatay ve düşey koordinasyon; tamamen farklı sorumlulukların, uyumun, tutarlılığın ve mekânın vizyonunun başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlayacaktır. Mekânsal uyum, mekânsal yönetişim eyleminin ufkunu oluşturmaktadır. Mekansal uyum farklı farklı düzlemlerde birbirine entegre olmuş politikaların kamu, özel ve karma aktörler yoluyla aktif katılımın olduğu ve farklı ölçeklerde işlediği bir sürecin sonucudur (Governa,F.; Santangelo,M.,2006). Bu yaklaşım yerleşmelerin kendi yerel potansiyellerini yitirmeden ve özgün yapısını koruyarak farklılık yaratmasına, aynı zamanda kentin/bölgenin bütünüyle uyumlu sürdürülebilir gelişebilmesine yöneliktir.

Havza ölçeğinde hazırlanması önerilen alan yönetim planları; stratejik planlama ve mekânsal yönetişim yaklaşımlarını bir arada içeren planlama sürecini uygulamaya yönelik yenilikçi bir araçtır. Yerel, bölgesel ve ulusal faaliyetler ve uluslararası işbirliği yoluyla dünya çapında sürdürülebilir kalkınmaya ulaşma hedeflerine katkıda bulunmak amacıyla tüm sulak alanların korunması ve akılcı kullanımını sağlamak amacıyla İran'ın Ramsar kentinde 2 Şubat 1971'de hazırlanan Ramsar Sulak Alanlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Bu kapsamda daha sonra İspanya'da yapılan 8. Taraflar Konferansı'nda sulak alanların biyolojik çeşitliliklerinin dünya ölçeğinde korunmasını, akılcı ve sürdürülebilir kullanımını amaçlayan ve planlama aşamasında, planlayıcılara ve uygulayıcılara kolaylık sağlayacak "Sulak Alanlarda Yönetim Planlaması Rehberi" kabul edilmiştir Bu bağlamda taraf ülkeler sulak alanlara yönelik yönetim planlarının hazırlanmasıyla yükümlüdür. Böylelikle insan faaliyetlerinin sulak alanın ekolojik karakteri üzerinde yaptığı etkiler izlenebilecek, aynı zamanda alanın (özellikle yerel halk açısından) sosyo-ekonomik ve kültürel değerler korunarak geliştirilebilecektir.

Türkiye'de de sulak alanların korunması konusunda 1980'li yıllarda dünyadaki gelişmelere paralel olarak özellikle sivil toplum örgütlerinin çabaları yoğunlaşmış ve kamu kurumları üzerinde oluşturulan baskı sonuçlarını vermeye başlamıştır. Nitekim 1991 yılında Çevre Bakanlığı'nın kurulmasıyla birlikte, Bakanlık bünyesinde bir sulak alanlar birimi oluşturulmuş, 1993 yılında Başbakanlık tarafından "Sulak Alanların Korunması Genelgesi" yayımlanmış ve ilk kez sulak alanların korunması hükümet politikası olarak kabul edilmiştir (Erdem,O.,2009). Türkiye, 1994 yılında Uluslararası Ramsar Sözleşmesi'ne taraf olmuş ve hâlihazırda 12 sulak alanı Ramsar Alanı olarak ilan etmiştir (WWF-Türkiye,2009). 17/05/2005 tarihinde Çevre Bakanlığı tarafından imzalanan sulak alanların korunması, geliştirilmesi ve bu konuda görevli kurum ve kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyon esaslarının belirlenmesini amaçlayan Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği'nin 4. maddesinde sulak alan yönetim planı; sulak alanların akılcı kullanımını sağlamak üzere koruma, kullanım, araştırma, izleme ve denetim gibi etkinliklerin ve tedbirlerin tümünü bütüncül bir yaklaşımla tanımlayan planlar olarak tanımlanmaktadır. Bu yönetmelik sulak alanlarda alan yönetim planlarının hazırlanmasını öngörmektedir. Bu bağlamda rehberin 7. maddesine göre; sulak alanlar; doğal olaylar ve insan etkilerine maruz kalan dinamik alanlardır. Biyolojik çeşitliliklerini ve üretkenliklerini (sözleşme tarafından tanımlanmış olan ekolojik karakterleri) devam ettirmek ve sağladıklarının insanlar tarafından akılcı kullanımına olanak

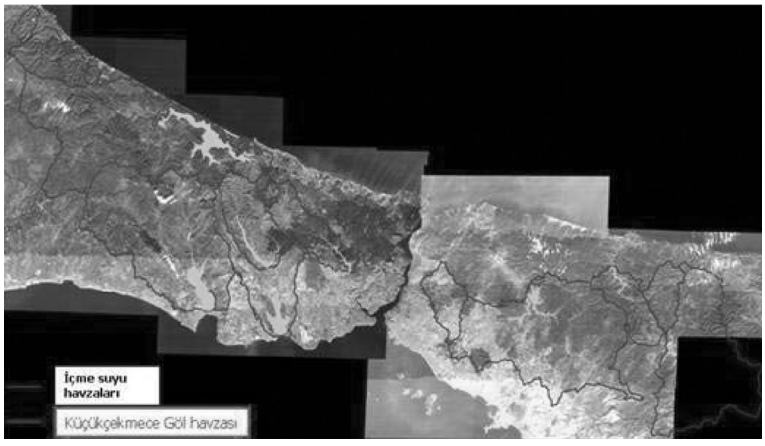
sağlamak için çeşitli yöneticiler, arazi sahipleri, kullanıcılar ve diğer ilgi grupları arasında genel bir uzlaşı sağlamak esastır. "Yönetim Planlaması" süreci bu uzlaşıyı sağlayacak mekanizmayı sağlar. Rehber, Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Listesi'ndeki sulak alanların korunması ve taraf ülke hükümranlık alanlarındaki tüm sulak alanların akılcı kullanımı ve aynı zamanda sulak alanlarda Ramsar Listesi'nde olup olmadığına bakılmaksızın doğal rezervlerin (korunan alanların) oluşturulmasını da içeren yükümlülükleri ile uyumludur. Aynı zamanda alanı esas alan yönetim planlamasının akılcı kullanım planlaması ve yönetimine çok ölçekli yaklaşımın bir unsuru ve entegre havza, kıyı ölçekleri dahil olmak üzere geniş ölçekli ekosistem ve peyzaj planlamasıyla bağlantılı olması gerektiğini dikkate almaktadır. Ramsar Alan Yönetim Planları'nın yerel, bölgesel ve ulusal düzeyde toplumsal gelişme planları ile bütünleştirilmesi gerekliliği üzerinde durulmaktadır. Sulak alanlara yönelik özellikle "havza ölçeğinde" yönetim planlarının hazırlanmasının başarılı bir sonuca götüreceği konusu önemle vurgulanmaktadır. Bu bağlamda entegre havza yönetimine ilişkin alan yönetim planları istenendir.

İstanbul Kentsel Bölge Gelişme Sürecinin Su Havzaları Üzerindeki Etkileri

Türkiye ekonomisinin lokomotif rolünü üstlenen İstanbul kentsel bölgesi, Marmara Bölgesi'nde komşu illerle kaynaşmış bir yapıda yayılarak mekânsal gelişmesini sürdürmektedir. Kent 1950li yıllardan itibaren sanayileşme ile beraber göç olgusu, özel otomobil sayısının artması, otoyolların ve köprülerin inşası, sanayi alanlarının kent merkezinden desantralizasyonu vb. nedenlerle dışa doğru gelişmiştir. Bu oluşumların yanı sıra 1980li yıllarda 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu ile büyük ölçekli toplu konut alanlarının teşvik edilmesi, kent çeperlerindeki yapılaşmaları hızlandırmış, bu alanlarda giderek artan arazi rantı, kaçak yapılaşmalar ve spekülatif hareketlerin gelişmesine neden olmuştur. İstanbul'a yönelik 1980 yılında hazırlanmış olan planının çok çabuk bir sürede yetersiz kaldığı nedeniyle 1995 yılında İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı hazırlanmıştır. Ancak il bütününde hazırlanan bu plan mahkeme kararı ile sadece Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde geçerli olmuştur. Bu bağlamda ildeki planlar bütünlük arz etmemekte, Valilik, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi arasında eşgüdümsüz biçimde planlanmakta ve yönetilmekteydi. Ayrıca 3030 sayılı yasa ile merkezi hükümet ilde bağımsız olarak plan ve yatırım kararı alabilmekteydi. Kent dışı alanların kullanımına dayalı kararlar, gelen talepler doğrultusunda kentsel gelişmeyi öngören mevzii planlar ile verilmekteydi. Bu sürece paralel kaçak yapılaşmalar devam etmiş, bu sorun dönem dönem imar aflarıyla çözülmeye çalışılmıştır. 3290 sayılı Islah İmar Planı ise bu alanlarda kır-kent arası yeni yerleşme dokularına ve ikili yapıya neden olmuştur. Ayrıca ilde 1580 sayılı yasa ile nüfus artışına bağlı olarak Büyükşehir Belediyesi'nden bağımsız olarak plan yapma ve onama yetkisine sahip belde belediyeleri kurulmasına izin verilmiştir. Genellikle kent çeperlerinde ve ağırlıklı olarak su havzaları etrafında yoğunlaşan bu belediyeler günümüzde ilk kademe belediyesi olarak adlandırılmaktadır. İl bütününe yönelik tutarlı bir plan olmamasının yanı sıra, meri planlarla ve bağımsız belediyelerin geliştirdiği kararlarla kentin planlanması sonucunda kent çeperlerinde yağ lekesini andıran yerleşme formları oluşmuştur. İstanbul ilinde üst ölçekli ülke ve bölgesel planların olmadığı bir düzen içerisinde imar planlarıyla sorunlar çözülmeye çalışılmış, ancak

üretilen çözümler yeni sorunlar üreterek katmerleşmiştir. 1950li yıllardan itibaren gelişen bu süreçte ilin sahip olduğu eşsiz doğal yapısı planlama kararlarıyla pek korunamamıştır. Ayrıca ilde deprem gerçeği göz ardı edilmiştir. Bu durum 1999 yılı Marmara Depremi'nde özellikle ilin güney sahillerinde acı kayıplara sebep olmuştur. Depremden sonra ilde depreme daha dayanıklı zemine sahip olan ve orman ve su havzalarını barındıran kuzey alanlarına yönelik yerleşme talebi artmıştır. Yaşanan bu acı deneyim planlama disiplininin kendini revize etmesini gerektiği bilincini arttırmış, deprem odaklı çalışmalar başlatılmıştır. İlin planlanmasında yetki karmaşıklığının azaltılmasına yönelik 2004 yılında 5216 sayılı yasa ile İstanbul ilinin bütününe ilişkin 1/100 000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nın yapılması konusunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi yetkili kılınmıştır.

Ancak mevcut yasal ve yönetsel yapımız bütünlük arz etmemekte ve kentsel bölgedeki planlama sorunlarının çözümünde sorunlar taşımaktadır. Kamu yönetimimizin genel yapısı itibariyle birçok merkezi ve yerel kurum ve kuruluşlar, kendi yetki alanları içerisinde hareket etmektedir. Kurumlar arası yetki karmaşasının yaşanması, idari birimlerin eşgüdümsüz ve koordinasyonsuz çalışmasından kaynaklanan yönetim sorunları kendisini doğal çevre konusunda ve havza ölçeğinde de göstermektedir. Ülkemizde su kaynaklarını ilgilendiren birçok kanun ve yönetmelik bulunmaktadır. Bu bağlamda 831 Sayılı Sular Hakkındaki Kanun, 167 sayılı Yeraltı Suları Kanunu, 6200 Sayılı Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Vazifeleri Kanunu, 2872 Sayılı Çevre Kanunu, 1980 Sayılı Su Ürünleri Kanunu, 7478 Sayılı Köy İçme Suları Hakkındaki Kanun, 3621 Sayılı Kıyı Kanunu, 1593 Sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu, İçme Suyu Havzaları Koruma Yönetmeliği (İSKİ), Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği su kaynaklarını ilgilendiren başlıca kanunlara ve yönetmeliklere örnekler olarak verilebilir. Ayrıca su kaynaklarını toprak kaynaklarından ayrı tutmak mümkün değildir. Gelişen havza planlaması ve yönetimi anlayışı bu bağlamda holistik ele alışı gerektirmektedir. Devlet Planlama Teşkilatı esasen su ve toprak



Harita 1: İstanbul'un Su Havzaları
Kaynak:IMP-2009

kaynaklarının kalkınma hedefleri doğrultusunda planlanmasına yönelik kurumlar ve politikalar arasında eşgüdümü sağlamaya yönelik görevli birimdir. Ancak su kaynakları yönetiminde birçok merkezi yönetim (Çevre ve Orman Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, İç İşleri Bakanlığı), kuruluşları ve yerel yönetimlerin yetki alanına girmektedir. Sınır aşan su kaynakları söz konusu olduğunda Dış İşleri Bakanlığı da sular ile ilgili kararların alınmasında yetkili olmaktadır. Günümüzde su ve toprak kaynaklarının planlanması ve yönetimi görevi bir şekilde ağırlıklı olarak Devlet Su İşleri genel Müdürlüğü'nde toplanmıştır.1954 yılında kurulan Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Çevre ve Orman Bakanlığı'na bağlı bir kuruluştur. Su kaynaklarının planlanması, yönetimi, geliştirilmesi ve işletilmesinden sorumludur. DSİ faaliyetlerini 6200, 167 ve 1053 sayılı kanunlara dayanarak yürütmektedir.

İstanbul'da bulunan başlıca su havzaları Ömerli, Elmalı, Küçükçekmece, Büyükçekmece, Alibeyköy, Terkos, Sazlıdere ve Darlık'tır. Bu havzalar il alanının yaklaşık %60'ını oluşturmaktadır. Ancak kentsel gelişme dinamikleri karşısında korunamayan su havzalarının artan içme su talebini karşılayamaması nedeniyle ilin su temininde komşu illerden, Melen'den getirilmesine yönelik maliyeti yüksek çözüm arayışlarına girilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde bulunan İSKİ su havzalarını korumak, içme suyu temin etmek, atık suları toplamak, arıtmak ve uzaklaştırmak ve dereleri ıslah etmek ile sorumlu kuruluştur. İstanbul ilinde içme suyu havzaları İSKİ tarafından çıkartılmış olan ve aynı kuruluca uygulanan bir yönetmelikle korunmaktadır. Halen yürürlükte olan 25.05.2006 tarihli İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği'ne göre içme suyu havzaları (havza); içme ve kullanma sularının temin edildiği ve edileceği yüzeysel ve yeraltı suyu kaynakları tabii su toplama alanıdır. Bu yönetmelikte içme suyu havzalarında uyulması gereken esaslar belirlenmiştir. Bu bağlamda; yüzey ve yeraltı su kaynaklarının çeşitli yollarla kirlenmesini önlemek amacıyla hazırlanmış olan İçme Suyu Havzaları Koruma ve Kontrol Yönetmeliği çerçevesinde mutlak, kısa, orta ve uzun mesafeli olmak üzere dört adet koruma kuşağı tanımlanmaktadır. İçme Suyu Havzaları Koruma ve Kontrol Yönetmeliği aynı zamanda dereler, kaynak suları ve yeraltı suları konusunda hüküm getirmektedir. İlgili yönetmelikte içme suyu kaynağına önemli miktarda su taşıyan derelerin her iki tarafındaki Çevre Düzeni Planları hazırlanıncaya kadar 100m'lik alan mutlak koruma bandı şartı öngörülmüştür. Kaynak suları ve yeraltı suları için sabit bir koruma kuşağı tanımlanmazken bu konuda koruma alanları oluşturmaya, gerekli önlemleri almaya İSKİ yetkili kılınmıştır. Yeraltı su kaynakları DSİ ve Köy Hizmetleri'nin kontrolü altındadır. İstanbul'un içme suyu havzalarında aynı zamanda merkezi yönetim birimleri ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İlçe ve İlk kademe Belediyeleri, Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü vb. yerel idareler de kanunların kendilerine tanımlamış olduğu çerçevede eşgüdümsüz olarak görevlerini yerine getirmektedirler. Bu bağlamda havzalarda tutarlı planlama kararları alınamamakta, aynı zamanda kontrol ve denetim sağlanamamaktadır.

İstanbul'da bugün sürdürülebilir kentsel gelişmeyi kısıtlayan en önemli konular kentsel yayılmanın su havzaları, tarım alanları gibi doğal alanları tehdit etmesi, doğal afetler için risk oluşturan alanların bir kısmına yerleşilmiş olması, plansız kentsel gelişme, kentsel alanlarda çevre sorunları ile oluşan düşük yaşam kalitesidir (İBB,2006b). İstanbul'un su havzaları üzerinde 8 829,37 ha

düzensiz yapılaşmış konut alanları bulunmaktadır. Bu yapılaşmanın 4 443,5 ha alanı Anadolu yakasında Elmalı ve Ömerli havzalarında, 4 385, 87 ha ı ise Avrupa yakasındaki 6 adet su havzasında yer almaktadır. Darlık barajında düzensiz yapılaşma bulunmamaktadır (İBB,2006a). Havzalarda İmar Kanunu'na istinaden ruhsat verilmiş yapılar, 3194 sayılı yasaya göre yasal iken, çoğunlukla 2560 sayılı İSKİ yasasına aykırı olması nedeniyle yasal değildir. Belediyelerin farklı beklentilerle verdikleri bu ruhsatlara dayanılarak yapılan yapıların, İSKİ tarafından yasal duruma getirilmesi (kısmen ya da tamamen yıkılması) talepleri karşısında belediyeler yeni bir sorunla karşı karşıya kalmaktadır. Belediyeler tarafından bu kaçak yapıların mevzuata uygun hale getirilmesinin(yıkılması) ekonomik bakımdan imkansızlığı, bu konuda belediyelerin yetersizliği, kamuoyunun(belde halkı) muhtemel tepkisi, siyasi beklenti (oy kaygısı) ve benzer belediyelere karşı denetim ve yaptırım eksikliğinin verdiği cesaret gibi hususlar belediyelerin yıkım konusunda duyarsız kalmalarında etkili olan unsurlardır (Şanlısoy,A.,2002:62).Günümüzde Büyükşehir, il, ilçe veya belde sınırları içinden geçen dere yataklarının kesitleri daraltılarak üstleri kapatılmış, hatta bina inşa edilerek çeşitli amaçlı kullanımlar için tahsis edilmiş, otopark veya pazaryerleri yapılarak bu alanlardan faydalanma yoluna gidilmiştir. Sonuçta, yağmur veya eriyen kar suları ile taşan dere yatakları ve sular içinde kalan kent görüntüleri ortaya çıkmaktadır (DPT,2007: 64). 2009 yılı Eylül ayında Ayamama dere yatağının yapılaşması sonucu yaşanan sel felaketinde birçok kişinin hayatını kaybetmesi konunun hassasiyetini ve önemini ortaya koymaktadır.

Küçükçekmece Göl Havzası

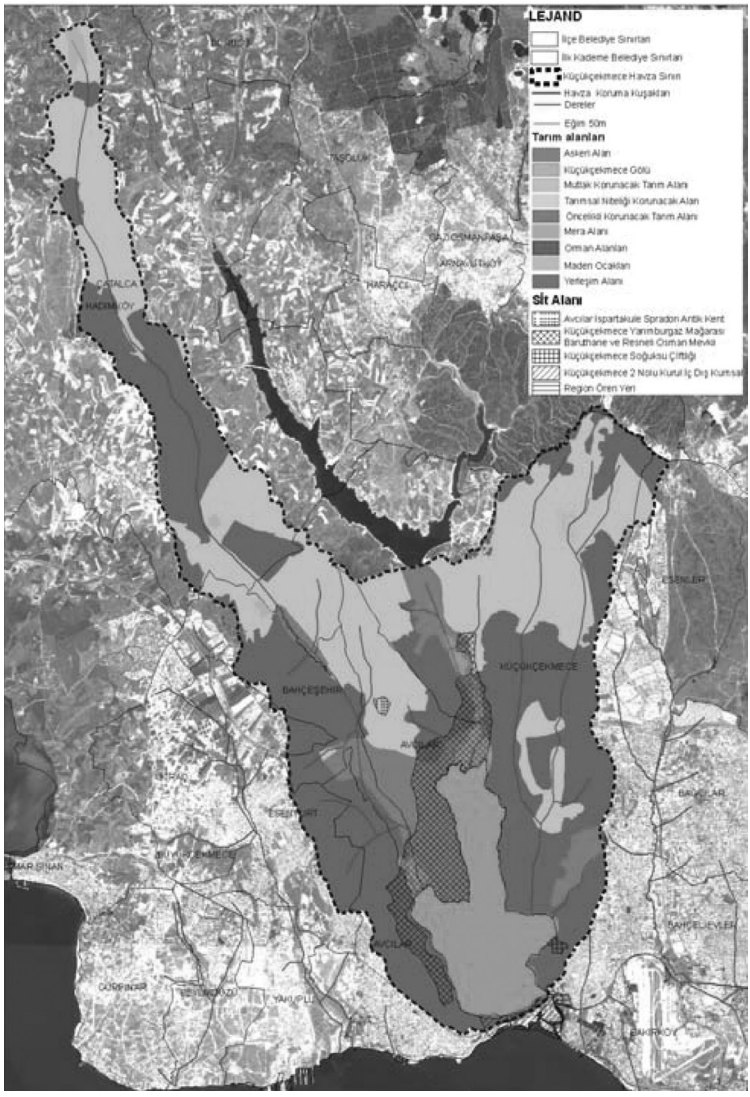
Dünya Doğayı Koruma Vakfı'nın yaptığı çalışmalarla İstanbul'un doğa koruma açısından en önemli noktalarından biri olarak sayılan Küçükçekmece Gölü, dünyada bulunan iki lagün gölünden bir tanesidir. MÖ. ilk yerleşmeleri barındıran, Bizans ve Osmanlı döneminden beri şehrin su ihtiyacını karşılayan, zengin su kaynaklarına ve verimli topraklara sahip olan ve uluslar arası önemli sulak alanlar arasında yer alan Küçükçekmece göl havzası 25.05.2006 tarihli İSKİ içme suyu havza yönetmeliği ile kirlilik nedeniyle içme suyu niteliğini yitirdiğinden dolayı koruma kapsamından çıkartılmıştır. Aynı zamanda kirlilik nedeniyle Ramsar Koruma Alanı statüsünün kaldırılmasıyla günümüzde havzanın bütünün korunmasına yönelik hiç bir planlama kararı bulunmamaktadır.

İstanbul'un Avrupa yakasında yer alan Küçükçekmece göl havzası Sazlıdere, Büyükçekmece ve Alibey havzaları ile sınırlanmıştır. Küçükçekmece göl havzasının il merkezine uzaklığı yaklaşık 23 km'dir. Önemli ana kara ve demiryolu ulaşım aksları bölge içerisinde yer almaktadır. Kuzeyinden TEM (Transit European Motorway), güneyinden ise E-5 karayolu geçmektedir. Edirne-Sirkeci demiryolu hattı ile bağlantısı vardır. Atatürk Havaalanı'na olan uzaklığı ortalama 2 km'dir. Havzanın doğusunda kuzey-güney aksında Prestij Hizmet Aksı (Basın Ekspres Yolu) geçmektedir. Bakırköy ve Avcılar deniz otobüsleri terminalleri de bölgesel ulaşımın önemli parçasını oluşturmaktadır. Eylül 2008 tarihinde trafikte alternatif bir çözüm olarak hizmete sunulan Avcılar-Zincirlikuyu Metrobüs hattı ile il merkezine hızlı ve kısa bir sürede erişilebilmektedir. Dolayısıyla bölge il merkezi ve çevresine erişilebilirliğinin yüksek olmasından dolayı cazibesini korumaktadır. Cumhuriyet tarihinde dönem dönem mübadelelerle gelen göçmen vatandaşların

ağırlıklı olarak yerleştiği bölgede,1980li yıllardan itibaren nüfus artışı yaşanmıştır. E-5 ve TEM otoyollarının yapımı ile beraber çeşitli sanayi faaliyetlerinin desantralizasyonu ve 1986 yılında İkitelli Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulması beraberinde bir çok yatırımı da çekmiştir. Bu duruma bağlı olarak bölgede kaçak yapılaşmalar ve birçok özel ve kamu toplu konut projelerinde artış yaşanmıştır. Havza bütününde ve koruma kuşaklarında birçok kaçak yapı olduğu bilinmektedir. Nisan 2008 tarihinde İstanbul il sınırları içinde 5747 sayılı kanun kapsamında ilçe sınırlarında değişiklik yapılmıştır. Ancak araştırmanın bu tarihten önce başlamış olması ve tüm resmi ve istatistikî verilerin halen eski ilçe sınırlarına göre hazırlanmış olmasından dolayı, çalışma eski ilçe sınırlarına göre hazırlanmıştır. Nüfus artışına bağlı olarak 1987 yılında Bakırköy ilçesinden ayrılarak kurulan Küçükçekmece, havzada en fazla alanı, en fazla nüfusu ve konut alanını barındıran ilçedir. İlçenin 2000 yılı verilerine göre nüfus yoğunluğu 5.556 kişi/ha ile 1928 kişi/ha olan il nüfus yoğunluğu ortalamasının çok üzerindedir.

2004 yılı verilerine göre Küçükçekmece Göl Havzası'nın Küçükçekmece ilçesi sınırları içerisinde kalan kısmında 21 685 adet kaçak yapı mevcuttur. Bunların 2 742 tanesi mutlak mesafeli, 9 848 tanesi kısa mesafeli, 7 072 tanesi ise orta mesafeli koruma kuşaklarında kalmaktadır. Dere koruma kuşaklarında ise 2 023 adet kaçak yapı bulunmaktadır. Havza sınırları içerisinde plansız olarak gelişmiş, altyapısız ve çarpık yapılaşmalar en fazla Firuzköy, Ayazma ve Altınşehir dolaylarındadır. Havzada, planlı gelişmesine rağmen yoğun ve sıkışık yapılaşmanın, kaçak kat çıkma probleminin söz konusu olduğu yerleşmelere ise Kanarya, Cennet ve Gümüşpala örnek verilebilir. Bu alanlardaki yoğun yapılaşma Küçükçekmece Gölü üzerinde büyük bir baskı oluşturmaktadır (İMP,2007). İstanbul İstihdam Raporu (2007)'unda TUİK'in 2002 genel sanayi ve işyerleri sayımı geçici anketleri sonuçlarına göre Küçükçekmece ilçesi üçüncü sırada yer alan en yüksek değere sahip ilçelerdendir. İlçenin doğusunda yer alan bir diğer önemli gelişme aksı da Basın-Ekspres Yolu'dur. Erişilebilirliğin yüksek olması nedeniyle bu aks ve çevresi gelişerek kısa sürede önemli bir ticaret ve hizmet aksına dönüşmüştür.1992 yılında nüfus artışına bağlı olarak Küçükçekmece ilçesinden ayrılarak kurulan Avcılar havzada en fazla nüfusa sahip olan ikinci ilçedir. Yeni gelişen Avcılar ilçesi 1999 yılındaki Marmara Depremi'nde İstanbul'da en çok zarar gören ilçelerin başında gelmektedir. Havza birinci ve ikinci deprem kuşağında yer almaktadır. Bu bağlamda doğadan gelebilecek olumsuzluklara karşı önlem alınarak planlanması gerekmektedir. Havzada ayrıntılı jeolojik etüd isteyen alanlar yaklaşık 46 ha.dır ve havzanın yaklaşık dörtte birini oluşturmaktadır. 1988 yılında Emlankbank tarafından planlı ilk yerleşme örneği olarak kurulan Bahçeşehir beldesi, havzanın içinde kaldığı alanda ekosisteme duyarlı bir yerleşme yapısı oluşturmuştur. Günümüzde Emlakbank tasarrufunda bulunan bu alanlar Başbakanlık Toplu Konut İdaresi'ne (TOKİ) devr edilmiştir. TOKİ havza ve çevresinde son dönemlerde büyük toplu konut projelerini hızlı bir şekilde hayata geçirmektedir. Havzada ikinci büyük alana sahip olan Hadımköy beldesi Eşkinoz deresi üzerinde son dönemlerde artan endüstri faaliyetleri ve yapılaşma ile dikkat çeken bir diğer yerleşmedir. Küçükçekmece Gölü'nün temel kirlilik kaynaklarından biri olan Hadımköy'de endüstri ve lojistik faaliyetlerinin sayısının giderek artması ile havza taşıma kapasitesinin üzerinde yoğun bir kullanıma sebep olmaktadır. Havza içerisinde az bir paya sahip Esenler ve Esenyurt ilçeleri de bölgedeki diğer yerleşmelerle eş dönemli yeni gelişen ilçeler olup, sanayi faaliyetlerinin bulunduğu alanlardır.

"Küçükçekmece Gölü Havzasında Arazi Kullanım Değişimleri ve Su Kalitesi İlişkisi" (Demirci-;Mc.Adams;Alagha;Karakuyu,2006) araştırma projesi verilerine göre; havzada 1963 yılında tarım ve açık/yeşil alanlar havza bütünün %98'ini, konut alanları %1'ini oluşturur ve endüstri alanları ise hiç bulunmazken, 1996 yılında konut alanları hızlı bir şekilde artarak, havzanın %16.92'sini işgal etmektedir. Konut alanları 1996 yılından 2004 yılına değin %42 oranında artarak oranı %24'e yükselmiştir. Endüstri ve ticaret alanlarının oranı %3.7' e yükselirken, tarım alanlarının oranı



Harita 2: Küçükçekmece Göl Havzası Arazi Kullanım
Kaynak: IBB verilerinden yararlanılarak düzenlenmiştir.

%42.2'ye düşmüştür. 2008 yılı İstanbul Büyükşehir Belediyesi verilerine göre Küçükçekmece göl havzası yaklaşık 162,7 ha'lık bir alanı kaplamaktadır. Bu alanın %46'sı (75,7 ha.) yerleşim alanıdır. Kıyı yerleşim bölgesi olarak havza kıyı potansiyeli ve İç-Dış Kumsal Alanı ile çok özel bir konuma sahiptir. Türkiye'nin bilinen en eski yerleşim yerlerinden biri ve I. derece doğal ve arkeolojik sit alanı olan Rhegion ve Yarımburgaz Mağarası ve Spradon Antik Kenti havzada yer almaktadır. Son derece verimli tarım toprakları üzerinde yer alan havza aynı zamanda Batı İstanbul Meraları Önemli Bitki Alanı (ÖBA) içinde kalmaktadır.

Doğal zenginlikleri yıllar içerisinde hızla azalan bölge, çeşitli uluslararası organizasyonların geliştirdiği Hassaslık ve Benzersizlik gibi kriterlerin projeksiyonunda Türkiye'nin 266 Önemli Doğa alanından biridir. Havza endemik çeşitlilik açısından dünyada birçok ülkeden daha zengin olması ve kuş çeşitlerinin göç yolları üzerinde olması sebebiyle kuş çeşitleri açısından da zenginlik taşımasına rağmen herhangi bir koruma statüsüne sahip değildir. Sürekli gelişen ve büyüyen İstanbul'da, şehir merkezinin dışında olmasına rağmen, bağlantı yollarına yakınlığı, çevre ilçelerde barındırdığı ucuz işgücü potansiyeli ve coğrafi zenginlikleri ile çeşitli sektörlerdeki sanayi tesis yatırımlarının gözde mekânı olan Küçükçekmece Gölü havzası günbegün artan bir kirlilik yükü ile karşı karşıyadır (Yüzbaşıoğulları,A.,2004). Bu durumun başlıca sebepleri arasında havzadaki hızlı yapılaşma, evsel ve endüstriyel atık suların derelere ve göle arıtılmadan boşaltılması, Sazlıdere barajının yapılması, Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezi Laboratuarları'nın sıvı atıklarının bir dönem göle boşaltılması, tarımsal kirlilik, kapalı çöp dökme alanlarından sızıntılar, cadde ve otoyollardan kaynaklanan hava kirliliği vb. kirleticiler başlıcaları olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgede İstanbul metropolün kimlik alanları ve Olimpiyat Parkı, Hava Alanı, İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi, Halkalı Konutları, Toptan Ticaret Alanları, otoyollar vb. önemli büyük kentsel projeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Küçükçekmece Gölü'nün temel kirlilik kaynaklarından biri olan Hadımköy'de endüstri ve lojistik faaliyetlerinin sayısının giderek artması, havzadaki doğal kaynakların taşıma kapasitesinin üzerinde bir kullanıma sebep olmaktadır.

Genel Değerlendirme ve İstanbul Kentsel Bölge İçerisinde Küçükçekmece Göl Havzası Planlama ve Yönetim Yaklaşımına İlişkin Öneriler

İstanbul kentsel bölgesi içerisinde yer alan Küçükçekmece göl havzasında sosyo-ekonomik gelişmeler doğal taşıma kapasitesini zorlamaktadır. Erişilebilirliği yüksek olan bu bölgeye özellikle son yıllarda kamu ve özel teşebbüsün olan ilgisi giderek artmaktadır. Kentsel gelişme dinamikleri karşısında yerel yönetimler tarafından son derece karmaşık ve hızlı gelişen bir yapı içerisinde eşgüdümsüz, geleneksel planlama yaklaşımlarıyla, parçacıl, imar planları hazırlanması ve/veya revize edilmesi şeklinde mekâna dair çözümler üretilmeye çabalamaktadır. Çalışmada Küçükçekmece göl havzasının sürdürülebilir gelişmesi bağlamında planlanmasına ve yönetimine ilişkin bir planlama süreci önerilmektedir. Bu yaklaşım havza ölçeğinde alan yönetim planının hazırlanmasını ve bu bağlamda örgütleşme yapısını öngören süreci tanımlayan bir yol haritası niteliğindedir. Mevcut planlama ve yönetim sistemimizdeki kopukluklar ve beliren ihtiyaçlar doğrultusunda, var olan yasal ve yönetsel yapıdaki potansiyellerin değerlendirilmesi ve uyarlanması şeklindedir. Böylelikle mevcut sistemde ortaya çıkan aksaklıkların azaltılması istenmektedir.

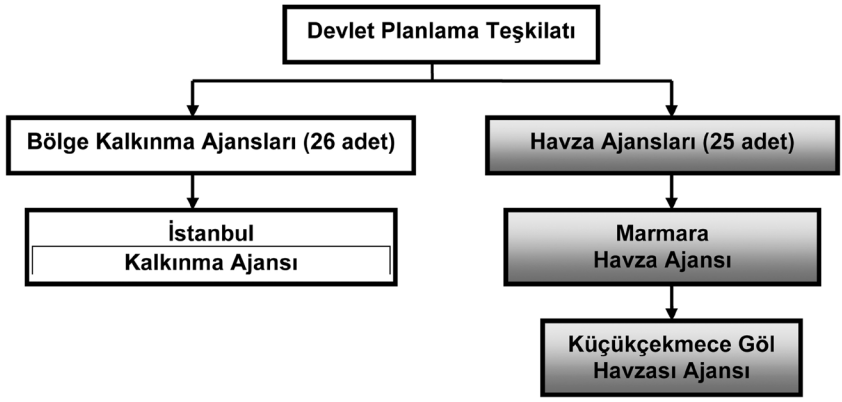
Bu bağlamda çalışma bulgularına dayanarak mekanizmalar ve araçlar üzerine öneriler geliştirilmiştir.

Öneri 1: Mevzuat

Havzalar; üzerinde beşeri yaşamı ihtiva eden ve koruma-korunma-kullanma dengesinin entegre bir biçimde planlanması ve yönetilmesi gereken stratejik birimlerdir. Bu nedenle havzaların sadece içme suyu kaynağı olarak değerlendirilmesi yetersiz kalmaktadır. Böylelikle Küçükçekmece göl havzası vb. içme suyu niteliği taşımayan ancak son derece hassas ekosistemlerin korunarak gelişmesi sağlanabilecektir. Mevzuatımızdaki havza tanımının yeniden yapılması, planlama ve yönetim birimi olarak tanımlanması gerekmektedir.

Öneri 2: Havza Ajanslarının Kurulması (Küçükçekmece Göl Havza Ajansı)

Havzaların entegre planlanmasına ve yönetimine ilişkin uygun politik ve yasal ortamın oluşturulması gerekmektedir. Sürdürülebilir gelişmenin sağlanmasına yönelik birçok farklı kurum ve kuruluşları bir araya getirecek bir yapı ve bu yapıyı yönetebilecek üst bir idari birime ihtiyaç bulunmaktadır. Geliştirilen modelde ülkemizdeki yasal yönetsel yapının sunduğu olanaklardan faydalanarak yeni bir örgütsel yapı tasarlanmıştır. Bu bağlamda çalışmada farklı kurumlar ve politikalar arasında eşgüdümü sağlayacak ve havza ölçeğinde Devlet Planlama Teşkilatı bünyesinde stratejik planların hazırlanmasını yürütecek olan "Havza Ajansları"nın kurulması önerilmektedir. Bu oluşum aynı zamanda doğal çevrenin korunmasına yönelik mevzuatımızdaki kanun ve yönetmelikler arasındaki çakışmaların ve eksikliklerin belirlenerek revize edilmesine, diğer sektörel kararlarla uyumlulaştırılmasına ve birimler arası eşgüdümün sağlanmasına yöneliktir. Havza Ajansları ülke genelinde DSİ tarafından hidrolojik sınırlara göre belirlenmiş olan 25 adet havzada ve alt havzalarda (örn: Küçükçekmece Göl Havzası Ajansı) kurulması tasarlanmaktadır.



Şekil 1: Küçükçekmece Göl Havzası Yönetim Modeli Önerisi

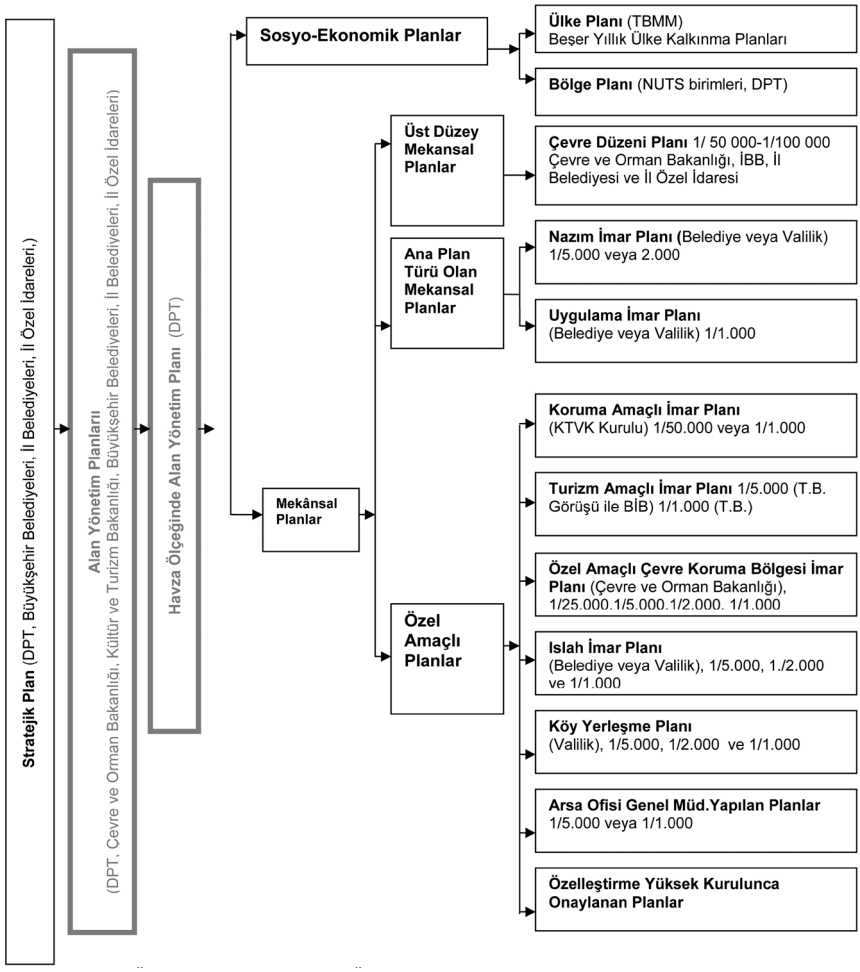
Not: Mamunlu tarafından geliştirilmiştir.

Oluşturulacak olan Havza Ajanslarının Bölge Kalkınma Ajansları ile eşgüdümlü ve koordinasyon içerisinde çalışması öngörülmektedir. Devlet Planlama Teşkilatı'na bağlı olarak stratejik çerçevenin oluşturulmasına yönelik ülkemizde yeni bir bölgesel oluşum olan Bölge Kalkınma Ajansları'nın kurulmakta olduğu bilinmektedir. Avrupa Birliği'ne uyumun bir gereği olarak bölgesel farklılıkları azaltmak ve sürdürülebilir kalkınma hedefinde AB istatistikî sınıflandırması (NUTS)'a uygun olarak ülkemizde yeni İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) yapılmıştır ve Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe girmiştir. Bu bağlamda Türkiye'de 26 adet Kalkınma Ajansı kurulmaya başlanmıştır. Bu birimlerin bölgesel politikaların çerçevesinin belirlenmesinde esas alınması kararlaştırılmıştır. Devlet Planlama Teşkilatı kaynaklarınca 5449 sayılı Kalkınma Ajanslarının Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri Hakkındaki Kanun Genel Gerekçeleri Raporu incelendiğinde; Kalkınma Ajanslarının bölgesel ölçekte sürdürülebilir kalkınmanın sağlanmasına yönelik görevlerinde sosyo-ekonomik konuların ağırlıklı olarak tanımlandığı, doğal çevre boyutunun zayıf kaldığı görülmektedir. Modelde Havza Ajansları'nın Bölge Kalkınma Ajansları'yla eşgüdümlü çalışmasının tasarlanmasının nedeni, doğal çevre boyutundaki bu açığı kapatmak üzeredir. Bir havza ajansı ve/veya alt havza ajansı, bulunduğu alandaki idari dağılıma göre birden fazla Kalkınma Ajansı'yla birlikte çalışabilir. Ayrıca havza ajansları sınır komşusu olduğu ve bağlı bulunduğu üst havza ajanslarıyla koordinasyon içerisinde olmalıdır. Eşgüdümlü bu çalışmanın sonuçlarının Kalkınma Planları'na yansıması istenendir.

5449 sayılı kanun uyarınca 10.11.2008 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla "İstanbul Kalkınma Ajansı"nın kurulması kabul edilmiş ve 22.11.2008 tarihli resmi gazetede ilan edilmiştir. İstanbul Kalkınma Ajansı'nın kurulması önerilen Marmara Havza Ajansı ile eşgüdümlü ve koordinasyon içerisinde çalışarak sürdürülebilir bölgesel gelişmeye yönelik üst düzey politikaların geliştirilmesi, çalışmaların koordinasyonu, izlenmesi ve denetlenmesinde tutarlı bir şekilde hareket edilmesini sağlayacaktır. İstanbul Kalkınma Ajansı'nın aynı zamanda sınır teşkil ettiği komşu havza ajanslarıyla da işbirliği içerisinde çalışması gerekmektedir. Havza Ajansları yatay ve düşey (çok düzlemli) ilişkilerin kurulduğu bir örgütlenme yapısına sahip olmalıdır. Havza ve kalkınma ajanslarının işbirliği içinde hazırlanacak olan bölgesel gelişme stratejileri ve planları, il ve ilçe düzleminde yürütülen uygulama plan çalışmaları için stratejik bir çerçeve oluşturacaktır.

Öneri 3: Havza Ölçeğinde "Alan Yönetim Planları"nın Hazırlanması

Müzakere süreçlerine dayalı olarak geliştirilecek olan alan yönetim planı havzanın sahip olduğu sosyal, kültürel, ekonomik ve ekolojik değerleri ortaya çıkararak sürdürülebilir gelişme hedeflerini ortaya koyan bir rehber niteliğindedir. Alan yönetim planı aynı zamanda havzadaki yöneticilere, yaşayanlara ve diğer paydaşlara uygulamalarda neyi, neden yapılacağı hususunu anlamalarında yardımcı olacaktır. Alan yönetim planı herkesin anlayabileceği açık ve net bir dille yazılmalı ve ilan edilmelidir. Planlama sistemimize yeni giren "stratejik plan" yaklaşımı, sosyo-ekonomik ve mekansal kararların birbiriyle tutarlılığını sağlamaya yönelik bir fırsat sunmaktadır. Bu bağlamda alan yönetim planları çerçeve kararları içeren stratejik planlamanın bir aracı olarak yerini almaktadır. Mevzuatımızda havza ölçeğinde alan yönetim planlarının hazırlanmasının gerekliliği tanımlanmalıdır



Şekil 2: Havza Ölçeğinde Alan Yönetim Planlarının Planlama Sistemimizdeki Yeri

Not: Kaynak: Ünal,Y. (1999); aktaran Ünsal,F (2000)'den güncellenerek Hale Mamunlu tarafından öneri olarak geliştirilmiştir.

Öneri 4: Havza Ölçeğinde Alan Yönetim Planı Hazırlanmasına Yönelik Havza Ajansı Birimleri ve Görevleri

Alan yönetim planlarının üretilmesi sürecini havza ajanslarının başlatması öngörülmektedir. Havza ajansının yürütücüsü alan başkanıdır ve bağlı bulunduğu DPT tarafından atanacaktır. Küçükçekmece göl havzasında alan yönetim planının hazırlanmasına ilişkin yönetim planı taslağının, yetkili idare tarafından atanan alan başkanının eşgüdümünde, alanın niteliğine bağlı olarak farklı meslek gruplarına mensup uzman ve danışmanlardan oluşturulacak bir ekip tarafından başlatılıp, tasarlanması öngörülmektedir.

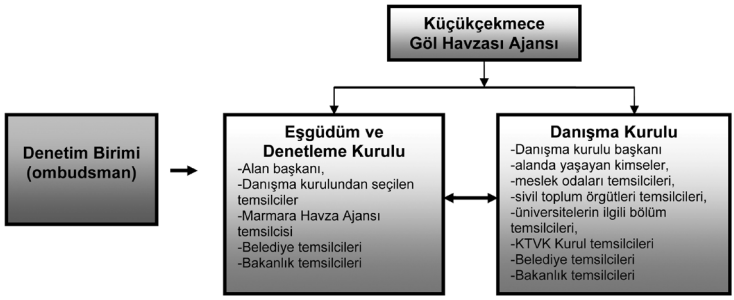
Danışma Kurulu: Alan yönetimine ilişkin yönetim plan taslağının karara bağlanması ve uygulanması konusunda önerilerde bulunmak amacıyla oluşturulan kuruldur. Bu kurulda Danışma Kurulu başkanı, alanda yaşayan kimseler, meslek odaları temsilcileri, sivil toplum örgütleri temsilcileri, üniversitelerin ilgili bölüm temsilcileri, KTVK Kurul temsilcileri, Belediye temsilcileri ve Bakanlık temsilcileri bulunacaktır.

Eşgüdüm ve Denetleme Kurulu: Yönetim planını onaylamak ve uygulanmasını denetlemekle yetkili ve görevli kuruldur. Bu kurulda alan başkanı, danışma kurulundan seçilen temsilciler,- Marmara Havza Ajansı temsilcisi, Belediye temsilcileri, Bakanlık temsilcileri bulunacaktır.

Denetleme birimi: Eşgüdüm ve denetleme kurulunun denetim görevini yürütmek üzere kurulacak bağımsız birim (ombudsman) önerilmektedir.

Ombudsman; anayasa veya yasa ile kurulmuş idareyi yasama organı tarafından denetleyen, taraf tutmayan bağımsız bir görevlidir. Ombudsman, haksızlığı, adaletsizliği, idarenin kötü işleyişini dile getiren özel şikâyetleri ve yakınmaları izler. Bu kurumun soruşturma açmak, eleştirmek, idarenin aksayan yönlerini kamuoyuna açıklamak yetkisi vardır. Ancak kötü davranış ve işleyişleri düzeltmek yetkisi yoktur (Parlak,B.;Sobacı,Z.,2008:283).

Havza Ajansı havzanın doğal taşıma kapasitesini hesaplayarak havzada gerçekleştirilmek istenen her türlü (kamu/özel) plan ve projelerin doğal taşıma kapasitesi ve doğal yapı üzerinde olan etkilerini irdeleyebileceklerdir. Alan yönetim planı rehberliğinde mekânsal ve sektörel plan ve programları havzanın özel karakteristik koruma amaçlarını göz önünde bulunduran bir bakış açısıyla değerlendirilecek ve temel ilkelerle çelişmemesini sağlayacaktır. Bu bağlamda bir plan veya projenin sebep olabilecekleri olumsuz etkileri birbiriyle ilişkilendirilerek ve yasal duruma bakarak belirlenebilecektir. Havzada gerçekleştirilmesi düşünülen bir projenin Stratejik Çevresel Etki Değerlendirmesi (SÇED) yapılması zorunlu olmalıdır. Bu projenin havzanın hassas doğal yapısını göz önünde bulundurması ve diğer proje alanlarını olumsuz anlamda tehdit etmemesi gerekmektedir. Aynı zamanda havzada gerçekleştirilecek plan ve projelerin uygulanması sırasında ekosisteme verilecek zararların azaltılması, biyoçeşitliliğin korunması ve ekolojik restorasyonun gerçekleştirilmesine yönelik telafi/denge önlemleri zorunlu kılınmalıdır. Üst ölçekli doğal koruma



Şekil 3: Alan Yönetim Planı Hazırlama Birimleri Önerisi

Not: Hale Mamunlu tarafından geliştirilmiştir.

alanlarının birbirleriyle tutarlı bir şekilde ekolojik ağ oluşturulması ve sürdürülebilir gelişmeyi sağlaması amaçlanmaktadır.

Öneri 6: Küçükçekmece Göl Havzasına Yönelik Alan Yönetim Planı Hazırlama Süreci

Havza yönetim planlarının, mevzuatımızda stratejik planlar için öngörülen süreye paralel olarak 5 yıllık olarak hazırlanması önerilmektedir. Süreç içerisinde plan revize edilmelidir. Havza yönetim planının hazırlanmasına yönelik altı aşama önerilmektedir. Bunlar;

1. Paydaşları bir araya getirmek ve müzakere süreçlerini oluşturmak
2. Havzanın analizi ve tanımlanması
3. Ortak vizyon-hedef-strateji ve politikalar geliştirmek
4. Uygulamaya yönelik eylem planı
5. İzleme, değerlendirme ve geri besleme
6. Yönetim planının onaylanması.

Havza ölçeğinde alan yönetim planı hazırlama sürecinin Küçükçekmece Göl Havza Ajansı tarafından başlatılıp, tasarlanması öngörülmektedir.

1. Aşama paydaşları bir araya getirmek ve müzakere süreçlerini oluşturmak:

Alan yönetim planının başlıca kullanıcıları; alanının yöneticileri ve onların üst organizasyonları ile havzada yaşayan ve/veya havzayı kullanan paydaşlardır. Alan yönetim planının hazırlık sürecinin en başından itibaren tüm paydaşlarla iletişim kurulmalı ve plan hazırlama sürecine davet edilmelidir. Bu anlamda önemli/anahtar paydaşları belirleme ve onların katılımını teşvik etme yollarının bulunması gerekir. Gelişmekte olan bir toplum olarak demokratikleşme yolunda vatandaşların planlama ve yönetim süreçlerine katılımını teşvik etmek son derece önemlidir. Planlama sürecinin seçilmiş temsilciler yoluyla yürütülmesinin yanı sıra, bu sistemde doğrudan demokrasi hakkının kullanılmasına imkân verilmelidir. Böylelikle yasal boşluklardan dolayı kentsel gelişmelerin bazı çıkar grupları lehine işlemesinin önüne geçilebilmekle beraber, bu durum karşısında seyirci konumuna düşen kimselerin sürece dâhil edilmesi ile yaşadığı çevreye sahip çıkması sağlanabilecektir. Ayrıca havzalardaki gelişmelerin herkes tarafından üstlenilmiş bir vatandaşlık görevi olarak izlenmesi ve kontrol edilmesi sağlanabilecektir.

Küçükçekmece göl havzasında alan yönetim planının hazırlanmasına yönelik paydaşlar;

1. Havzada yaşayan yerel halk (ikamet edenler, çalışanlar, okuyanlar ve ziyaretçiler)
2. Yerel yönetim temsilcileri (2008 yılı eski idari sınırlara göre); (Küçükçekmece Belediyesi, Avcılar Belediyesi, Esenler Belediyesi, Esenyurt Belediyesi, Bahçeşehir İlk Kademe Belediyesi, Hadımköy İlk Kademe Belediyesi)
3. İstanbul Büyükşehir Belediyesi (Şehir Planlama Müdürlüğü, Planlama Müdürlüğü, İmar Müdürlüğü, Harita Müdürlüğü, Koruma Uygulama ve Denetim Müdürlüğü, Kültür ve Tabiat Varlıkları Alan Yönetim Bölümü, İSKİ vb. ilgili temsilciler)
4. Küçükçekmece Göl Havzası Belediyeler Birliği temsilcisi (kurulması önerilen)

5. Havzaya komşu olan Havza Ajans temsilcileri (Sazlıdere, Büyükçekmece ve Alibey havzaları)

6. Marmara Havza Ajansı temsilcisi (kurulması önerilen)

7. İstanbul Kalkınma Ajansı temsilcisi

8. İstanbul Valiliği temsilcisi

9. Kaymakamlıkların temsilcileri (2008 yılı eski idari sınırlara göre); (Küçükçekmece Kaymakamlığı, Avcılar Kaymakamlığı, Esenler Kaymakamlığı, Esenyurt Kaymakamlığı, Bahçeşehir Kaymakamlığı, Hadımköy Kaymakamlığı)

10. İl Özel İdaresi temsilcisi

11. Bakanlıklar temsilcileri; (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı,Sağlık Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı,Ulaştırma Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Adalet Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Maliye Bakanlığı)

12. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu temsilcileri,

13. Köy ve Mahalle muhtarları,

14. Uluslararası çevre organizasyonlarının Türkiye sorumluları (WWF-Türkiye, Doğal Hayatı Koruma Vakfı vb.),

15. Kamu Meslek Kuruluşlarının İstanbul temsilcileri: Ticaret ve Sanayi Odaları, Ziraat Odaları, Esnaf Odaları, Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası vb.

16. Sendika, dernek ve birlik temsilcileri,

17. Kamu ve özel yatırımcılar (TOKİ, KIPTAŞ, vb.),

18. Sivil Toplum kuruluşları

19. İstanbul Üniversitesi Avcılar kampüsü temsilcisi,

20. İkitelli Organize Sanayi Bölgesi temsilcisi,

21. Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezi temsilcisi,

22. İlgili bilim adamları ve uzmanlar,

23. İlgili üniversite temsilcileridir.

Çalışmanın işleyişinde yeni paydaşlar gündeme gelebilecektir. Bu paydaşların da sürece dâhil edilebilmeleri gerekir. Havzada yaşayan kimselerle beraber ortak bir gelecek kurgulama bağlamında doğa koruma gerekliliği ve ekosistem fonksiyonlarının önemi konusunda tüm paydaşların bilgilendirilmesi gerekir. Bu bağlamda bilimsel verilere dayalı olarak doğa koruma amaçlarının neler olduğunun iyi anlaşılması sağlanmalıdır. Havzada hazırlanması tasarlanan yönetim planında amaçların üzerinde en erken aşamadan itibaren anlaşma ve uzlaşmanın sağlanmış olması gerekmektedir. Bu durum davet edilen geniş katılımcıların onayını almış, sonuç planın sahiplenilmiş ve alan için mümkün olan en iyi sonucun gerçekleştirilmesini sağlayacaktır.

2.Aşama havzanın analizi ve tanımlanması:

Mevcut duruma ilişkin analiz ve tanımlama çalışmanın sürecini belirleyecek önemli bir aşamadır. Havzanın öncelikle doğal taşıma kapasitesi hesaplanmalıdır. Kendi ekolojik taşıma kapasite limitlerini tanıyarak, temel kaynakları üzerindeki etkilerini azaltmaları ve kendi çevreleri başta olmak üzere yeryüzündeki diğer alanları etkileyeceklerinin bilincinde olarak alanın taşıma kapasitesinin bilimsel olarak ortaya konması, bu öncelikler arasında seçim yapma koşullarını belirleyecektir. Ekosistemin ve sistemi oluşturan özellikler (biyolojik çeşitliliğin muhafazası, doğallık, nadirlik, kırılganlık, tipiklik durumu) tespit edilmeli, onarım ve/veya restorasyon potansiyeli ve önemli diğer hidrolojik, jeolojik, jeomorfolojik vb. fiziki unsurlar analiz edilmelidir. Havzanın sosyal, ekonomik, kültürel ve politik yapısı da analizler sonucu karakterize edilecektir. Bu çalışma birçok farklı disiplinden ilgili bilim adamları ve konusunda uzman kimselerden oluşan uzmanlar tarafından gerçekleştirilmelidir. Havzaya ilişkin mevcut veri ve bilgilerin bir araya getirilerek, derlenmesi ve irdelenmesi gerekmektedir. Envanter oluşturarak, verilerdeki eksiklikler belirlenmelidir. Eksik verilerin hazırlanmasına yönelik çalışma başlatılmalıdır. Bu yapı içerisinde planlama ve yönetim yapısındaki problemler ve buna yol açan nedenler belirlenmelidir. Alanın sürdürülebilir gelişmesine yönelik ilerlemeleri izleme ve değerlendirebilme anlamında göstergelerin hazırlanmaya başlanması gerekmektedir. Bu verilerin Coğrafi Bilgi Sistemler vb. programlardan ve modellerden faydalanarak hazırlanması yoluyla ileride çeşitli çapraz sorgulamalar yapılabilir. Havzaya ilişkin alan yönetim planı alanın tümünü içermektedir.

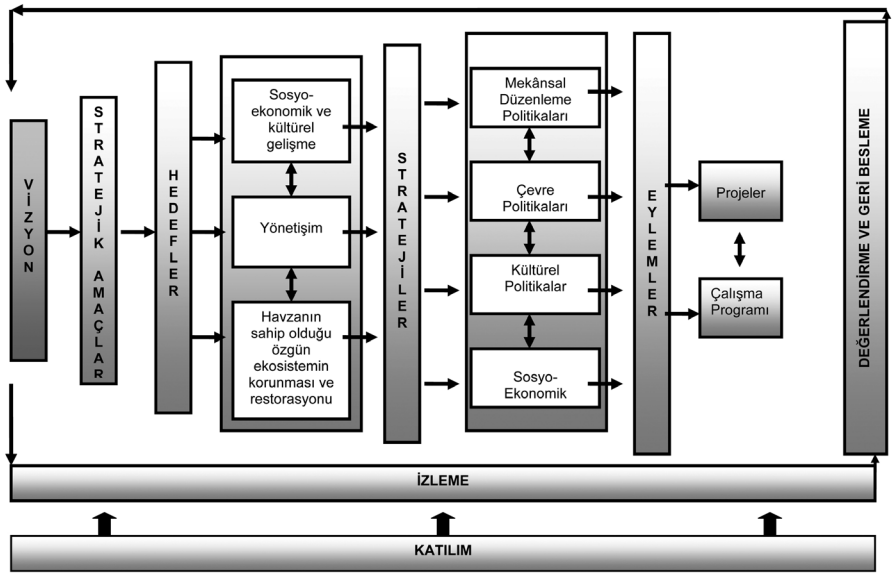
3.Aşama ortak vizyon-hedef-strateji ve politikalar geliştirmek:

Arzu edilen ortak geleceğin kurgulanmasına yönelik vizyon, hedef ve stratejilerin sürdürülebilir gelişme bağlamında doğal kaynakların ve biyoçeşitliliğin korunması konusunda taviz verilmeden koruma-korunma ve kullanma dengesini yakalamaya yönelik olmalıdır. Bu bağlamda havzayı hangi doğal-tarihi ve kültürel özelliklerin özgün kıldığı belirlenmelidir. Havzada yaşayan paydaşların değerlerinin ve duygularının anlaşılması, havzanın geleceği hakkında ne düşündükleri ve ileride nasıl görmek istediklerinin belirlenmesi gerekir. Çalışma grupları oluşturarak müzakere ortamında havzaya ilişkin başlıca problem ve zorluklar olarak neleri düşündükleri ve havzanın fırsatlar/meseleler/tehditler/problemler üzerinde yüksek derecede uzlaşmaya varmaya çalışılmalıdır. Bu anlamda alan yönetim planı hazırlıkları stratejik planlamanın metotlarının kullanılmasına imkân vermektedir. Çalışmada alan yönetim planının oluşturulmasına yönelik gelişmiş ülke deneyimlerinin kuramsal gelişmeleri ışığında bir akış işleyişi önerilmektedir.

Araştırma bulgularına dayanarak havzada sürdürülebilir gelişmenin sağlanmasına yönelik sosyal adalet, hakkaniyet, kamusal yarar ve eşitliğin sağlanması temel stratejik amaçlar arasında olmalıdır. Havzanın İstanbul kentsel bölgesinden bağımsız düşünülmemesi gerekmektedir. Bu bağlamda kentsel bölge bütünü için tasarlanmış sürdürebilirlik gelişme amaçlarının varlığı önem taşımaktadır. Ayrıca imzalanan uluslar arası anlaşmalar ve Avrupa Birliği'ne uyum süreci göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Havzanın kısa vadeli hedefleri arasında gölün tekrar Ramsar koruma alanı kapsamına, orta-uzun vade de Avrupa Birliği Natura 2000 kapsamına alınmasını sağlamak olmalıdır. Küçükçekmece göl havzasının sürdürülebilir gelişmesi bağlamında geliştirilecek hedefler arasında; havzanın sahip olduğu özgün ekosistemin korunması,

ekolojik restorasyon yoluyla geri kazanımı, sosyo-ekonomik ve kültürel gelişme ve bu yapıyı destekleyecek yönetişim yapısının sağlanması ana hedefler arasında olmalıdır. Bu hedeflerin sayısı arttırılabilir. Bu hedeflerin eyleme geçirilmesine yönelik stratejileri hayata geçirecek birbiriyle tutarlı mekânsal, çevresel, kültürel ve sosyo-ekonomik politikaların geliştirilmesi son derece önemlidir. Bu süreçte ihtiyaç duyulan verilerin ve bilginin hazır olması, sorunu ya da ihtiyacı ele almada eylem seçeneklerinin üzerinde düşünülmüş olması ve farklı seçeneklerin uygulama maliyetlerini bilmek zamanı doğru kullanmada faydalı olacaktır. Yerelden çıkan bu çalışmanın sonuçları ülke ve bölge kalkınma planlarına yansımalıdır..

Havzada yer alan dere yataklarındaki yapılaşmaların acilen ıslah edilmesi ve açık-yeşil alanların geri kazanımı gerekmektedir. Havzada bulunan Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezi ile sanayi alanları yeraltı ve yerüstü doğal kaynaklar açısından tehlike teşkil etmektedir. Batı İstanbul Meraları içinde yer alan havzanın sahip olduğu zengin endemik bitki türü varlığı, nadir ve hassas türleri içerdiği, sucul ve sulak alan habitatları, lagün gölü oluşu, kuş göç yolları üzerinde olduğu, doğal ve arkeolojik sit alanları (Yarımburgaz Mağaraları, İç-dış kumsal alanı vb.) bakımından zenginliği, bir kıyı yerleşmesi olduğu, yeraltı ve yerüstü su kaynakları bakımından zenginliği, morfolojik yapısı, birinci ve ikinci derece deprem kuşağında yer aldığı ve vadi yapısının sunmuş olduğu potansiyelleri ve kısıtlamaları göz önünde bulundurularak, değerlendirilmelidir. Bu doğal alanların havza bütününde ağsal olarak birbirleriyle ilişkisini ve sürekliliğini sağlayacak kararlar geliştirilmelidir. Ayrıca havzanın birinci ve ikinci derece deprem kuşağında yer aldığı unutulmamalıdır. Havzada hazırlanacak olan alan yönetim planı, havzada yer alan İç-Dış Kumsal ve Soğuksu Çiftliği doğal sit alanları ile Spradon, Region ve Yarımburgaz vb. arkeolojik sit alanlarını da kapsayarak, doğal bütünlüğü içerisinde entegre biçimde yönetimine yönelik olmalıdır.



Şekil 4: Küçükçekmece Göl Havzası Alan Yönetim Planı Vizyon-Amaç Geliştirme Aşaması

4. Aşama: Uygulamaya Yönelik Eylem Planı Hazırlanması:

Bu aşamada eylemlerin gerçekleştirilmesine yönelik çalışma programının hazırlanması gerekmektedir. Eyleme yönelik kamu-özel vb. ortaklıklar kurulabilir. Koruma-kullanma ve korunma dengesini göz önünde bulunduran uygulamaya yönelik kısa-orta ve uzun vadeye ilişkin çalışma takviminin geliştirilmesi, projelerin belirlenmesi ve bunların nasıl, ne kadar zamanda, kimin sorumluluğunda gerçekleşeceği, teknik ve finans boyutuyla analiz edilerek "eylem plan" nın hazırlanması gerekmektedir. Planın senelik çalışma programları halinde uygulanması ile açık, net ve kolay takip edilebilir olması açısından önemlidir. Mali işlerin paylaştırılması, muhasebesi ve kullanımı şeffaf olmalıdır. Sonuçlarının değerlendirilmesine yönelik çalışma programının işlemesi periyodik olarak izleme yoluyla gözden geçirilmelidir.

5. Aşama: İzleme, Değerlendirme ve Geri Besleme:

Alan yönetim planının uygulamasının izlenmesi, değerlendirilmesi ve geri beslemelerin yapılarak planın revize edilmesini sağlar. Alan yönetim planının hazırlanması havzayı süreç içerisinde izleme ve değerlendirme yoluyla amaca ulaşmada hangi bilgi ve veriye ihtiyaç duyulduğunun belirlenmesine imkân sağlayacaktır. Küçükçekmece Göl Havzası'na yönelik sürdürülebilirlik göstergelerinin oluşturulması izleme sürecinde başlıca önemli ve farklı temaları bir arada ve sistematik bir biçimde ele alarak değerlendirebilme ve ölçebilme açısından faydalı olacaktır. Hazırlanan çalışma yerel kurumlara ve yerel topluluğa inceleme ve yorumlama için sunulmalıdır.

6. Aşama: Havza Ölçeğinde Alan Yönetim Planının Onaylanması:

Eşgüdüm ve Denetleme Kurulu havzada alan yönetim planını onaylamak ve uygulanmasını denetlemekle yetkili ve görevli kuruldur. Oluşturulan yönetim planı her türlü kimsenin görüşüne ve gelişmelere açık bir sürece dayanmaktadır. Bu bağlamda plan izlemelerle ve değerlendirmeler sonucu geri beslemelerle devamlı kendini yenilemektedir.

Öneri 8: Eğitim Merkezleri

Havza Yönetim Planı'nın hazırlık sürecinde yerel halkın ve yöneticilerin eğitilmesi temel amaçlardandır. Havzada yaşayan kimselerin içinde bulundukları doğal ekosistemin farkında olmalarını ve koruma konusunda bilinçlenmelerini sağlayacak bir eğitim merkezinin varlığı yerel halkın konuya sahiplenmelerinde ve katılımında önemli rol oynayacaktır. Bu bağlamda Küçükçekmece göl havzasında yer alan Halkalı Ziraat Mektebi havzanın sahip olduğu ekosistem değerlerini çeşitli uzmanlarla düzenlenecek seminerler, konferanslar, workshoplar, internet ve medya ortamında yayınlar, açık hava yürüyüşleri vb. metotlarla havzanın taşıdığı doğal ve kültürel değerleri halka ve yöneticilere öğreten ve yönetim planının geliştirilmesi konusunda iletişim kurulmasını sağlayan bir eğitim merkezi olarak düşünülebilir. Ayrıca havza içinde yer alan İstanbul Üniversitesi de bu havza planlanması ve yönetimi konusunu destekleyecek olan bölümlerde gençleri eğiterek üzerinde yer aldığı havzada araştırma ve incelemeler yaparak bu sürece destek verebilir.

Öneri 9: Küçükçekmece Göl Havzası Belediyeler Birliği'nin kurulması

Küçükçekmece göl havzası için hazırlanan alan yönetim planı sosyo-ekonomik, ekolojik ve politik kararları içeren bir konsept planıdır. Alan yönetim planı sektörel konseptlerle ve fiziki

planların tutarlılığını sağlamaya yöneliktir. Bu bağlamda alan yönetim planı havzada yer alan yerel yönetimlere çalışmalarında bir rehber olacaktır. Havzada yer alan yerel yönetimlerin birbirleriyle tutarlı hareket edebilmesi bağlamında modelde Anayasa'nın 127. maddesine dayanarak Küçükçekmece Gölü Belediyeler Birliği'nin kurulması önerilmektedir. Bu nedenle mevzuatın geliştirilmesi gerekmektedir. Küçükçekmece Göl Havzası örneğinde geliştirilen planlama sürecinin, ülkemiz sistemine adapte edilmesi istenmektedir ve geliştirilmeye açıktır.

Kaynaklar

ADALET BAKANLIĞI (2008): T.C. Adalet Bakanlığı Resmi Web sayfası, www.adalet.gov.tr

BAYCAN LEVENT, Tüzin (1999):"Sürdürülebilir Bölgesel Kalkınma: Marmara Havzası İçin Bir Yöntem Denemesi", İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul

CAMPBELL, Scott (1996): "Green Cities, Growing Cities, Just Cities?: Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development",Journal of the American Planning Association,62:3,296-312

ÇEVRE VE ORMAN BAKANLIĞI (2009): T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı Resmi Web Sayfası, http: //www.cevreorman.gov.tr

DEMİRCİ ALİ, MCADAMS M. ANDREW, ALAGHA OMAR, KARAKUYU MEHMET (2006): "The Relationship Between Land Use Change and Water Quality in Küçükçekmece Lake- Küçükçekmece Göl Havzasında Arazi Kullanım Değişimleri ve Su Kalitesi İlişkisi", Bildiri- İngilizce, 4. Coğrafi Bilgi Sistemleri Bilişim Günleri, Fatih Üniversitesi, İstanbul

DIE-Devlet İstatistik Enstitüsü Genel Nüfus Sayımı Verileri

DPT (2007): "IX. BYKP Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı Toprak ve Su Kaynaklarının Kullanımı ve Yönetimi Özel İhtisas Komisyonu Raporu", Devlet Planlama Teşkilatı Resmi Web Sayfası, Internet http://ekutup.dpt.gov.tr/imalatsa/tastopra/öik671.pdf

ERDEM, Osman (2009): "Sulak Alanlar- Önemi, Temel Sorunları, Türkiye'nin Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanları", Kuş Araştırmalar Derneği, http://www.kad.org.tr/files/makale/sulakalanlar.pdf

EUROPEAN COMMISSION (2008): "Governance in Europe, European Commission", http://europa.eu.int/comm/governance/index_en.htm, (02.02.2008)

EUROSITE (1999): The European Network of Site Management Organizations, www.eurosite.org

EUROSITE (2004): "Eurosite Management Planning Toolkit, Complementary Guidance, A Handbook for Practitioner", www.eurosite.org

GEDİKLİ, Bahar (2007): "Stratejik Mekansal Planlama: Planlamada Yeni Arayışlar, Yöntemler, Teknikler", Makale, Kentsel Planlama Kuramları, S:229-279, Derleyen: Melih Ersoy,İmge Kitabevi, Ankara

GOVERNA, Francesca; SANTANGEL, Marco (2006): "Territorial governance and territorial cohesion in the European Scenario", International Conference Shaping EU Regional Policy: Economic, Social and Political Pressures 8th and 9th June 2006 – University of Leuven, http://www.regional-studies-assoc.ac.uk/events/leuven06/Governa.pdf

IBB (1980): 1/50 000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Plan (1980); İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Metropoliten Planlama Bürosu Arşivi Dokümanı

İBB (1995): "İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu", İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul

İBB (2001): "İstanbul Büyükçekmece Belediyesi, Bahçeşehir Beldesi,1/5000 Revizyon Nazım İmar Planı Raporu", İstanbul

İBB (2006): "İstanbul Çevre Düzeni Planı Özet Rapor", İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İBB (2006a): "İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu", İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Basılmamış Yayın

İBB (2006b): "İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2007-2011 Stratejik Plan Raporu", İstanbul Büyükşehir Belediyesi Resmi Web Sayfası içinde,stratejikplan@ibb.gov.tr

İMP (2007): "Küçükçekmece Deprem Merkezli Dönüşüm Projesi Analitik Rapor", İstanbul Metropoliten Planlama Bürosu, Bimtaş Grubu, İstanbul

İstanbul İstihdam Raporu (2007)'

İSKİ, (2008): İstanbul Kanalizasyon ve Su İşleri Resmi Web Sayfası, www.iski.gov.tr

İSKİ, İçme suyu Havzaları Yönetmeliği, 2006

İSTANBUL VALİLİĞİ (2007): "İstanbul İstihdam Raporu", T.C. İstanbul Valiliği, İl İstihdam Kurulu, Hazırlayanlar:Hürrem Aksoy, Muammer Çoşkun, Hasip Kurt, Ebru Dicle, Şeyma İpek Köstekli, Recep Seymen, Kenan Göçer, Meryem Koray, Aziz Çelik, Asalettin Arslanoğlu, Tezer palacıoğlu, Gökhan Akman, Hanlar Matbaacılık, Aralık, 2007,İstanbul

KARASU, Mithat Arman (2007): "Bölge Planlamasında Havza Ölçeği", Yerellik ve Politika, Küreselleşme Sürecinde Yerel Demokrasi içinde, Editör Ayşegül Mengi, İmge Kitabevi

KEINER, Marco (2005): "Planungsinstrument einer nachhaltigen Entwicklung", Indikatorenbasiertes Monitoring und Controlling in der Schweiz, Österreich und Deutschlend, Insbrucker Geographische Studien, Band:35, Geographie Innsbruck Selbstverlag,2005

MAMUNLU,Hale (2009): İstanbul Kentsel Bölgesinde Sürdürülebilir Gelişme Bağlamında Havza Planlama ve Yönetimi Yaklaşımı: Küçükçekmece Göl Havzası Örneği, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul

OECD (2001): "OECD Territorial Outlook", Organisation for Economic Co-operation and Development, ISBN 92-64-18602-6 (0401051),Paris

ÖZDEN, P.Pınar; TURGUT, Sırma (2006): "Stratejik Plan Üzerine Birkaç Not", Makale, Kent Gündemi, S:21,TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını,İstanbul

PARLAK, Bekir; Sobacı,Zahid (2008): "Kuram ve Uygulamada Kamu Yönetimi Ulusal ve Küresel Perspektifler", 2. Baskı, Aktüel Yayınları,İstanbul

SCHMID, A.W. (2003): "Raumplanung als Instrument der Nachhaltigkeit", Ders notları, ETH Zürich

SCHNEIDER, T. (2003): "Raumentwicklung im Zeichen der Nachhaltigen Entwicklung ", Forum für Wissen, WSL Birmensdorf, 6. November

ŞANLISOY, ADEM (2002): "İstanbul'daki Su Toplama Havzalarında Yaşanan Sorunlar, Nedenleri ve Çözüm Önerileri", İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

T.C. Anayasası: Türkiye Büyük Millet Meclisi Resmi Web Sayfası içinde, http://www.tbmm.gov.tr

THE RAMSAR CONVENTION ON WETLANDS: http://www.ramsar.org/

THIERSTEIN, Alain (2004): "Urbane Kulturlandschaften-Metropolitan Governance als Chance für nachhaltige Raumentwicklung", Müller, Bernhard; Löb, Stephan; Zimmermann, Karsten (Hrsg.) (2004): Steuerung und Planung im Wandel. Festschrift für Dietrich Fürst. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S:277-296

THIERSTEIN, Alain; WALSER, Manfred (1996): "Stein der Weisen oder Mogelpackung? Sustainable Development als Strategie für Regionen", DISP 125, 32. Jahrgang, Zürich, S:10-17

TOKSÖZ, Fikret (2008): "İyi Yönetişim El Kitabı", Tesev Yayınları, Internet Kaynağı www.tesev.org.tr, (10.10.2008)

TUİK Verileri: T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu; Ankara

WWF-TÜRKİYE (2009): World Wild Fund for Nature-Turkey; Doğal Hayatı Koruma Vakfı- Türkiye Resmi Web Sayfası, http://www.wwf.org.tr

ÜNSAL, Fatma (2000): "Türkiye'de Planlamaya Kentsel Siyaset Çerçevesinde Bir Yaklaşım", MSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehircilik Doktora Tezi,İstanbul

ÜNAL, Yücel (1999): "Türk Hukuku'nda Plan Türleri, Planlar Sıradüzeni, Planlamada Yetki ve Büyükşehir Belediyelerinde Planlamalar", Bildiri Metni, Galatasaray Üniversitesi, Uluslararası Kongre

YÜZBAŞIOĞULLARI, Arıkan (2004): "Bilgi ve Verilerin Çevre Yönetiminde Değerlendirilmesi", Küçükçekmece Gölü ve Havzası İçin Çevre Yönetim Biriminin Oluşturulma Süreci ve Bölgeye Katkıları Çalıştayı, 20-22 Ekim 2004, İstanbul

5449 SAYILI KALKINMA AJANSLARININ KURULUŞU, KOORDİNASYONU VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN GENEL GEREKÇESİ; DPT Resmi Web Sayfası içinde, www.dpt.gov.tr

27/11/2005 RESMİ GAZETE TARİHLİ ALAN YÖNETİMİ İLE ANIT ESER KURULUNUN KURULUŞ VE GÖREVLERİ İLE YÖNETİM ALANLARININ BELİRLENMESİNE İLİŞKİN USUL VE ESASLAR HAKKINDA YÖNETMELİK, Kültür ve Turizm Bakanlığı Resmi Web Sayfası içinde, www.kultur.gov.tr

17/05/2005 RESMİ GAZETE TARİHLİ SULAK ALANLARIN KORUNMASI YÖNETMELİĞİ; Çevre ve Orman Bakanlığı Resmi Web Sayfası içinde, www.cevreorman.gov.tr

BURDUR GÖLÜ SULAK ALANININ KORUNMASINDA KENTSEL ARAZİ KULLANIM POLİTİKALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Yrd. Doç. Dr. ÇİĞDEM ÇİFTÇİ, Yrd. Doç. Dr. H. FİLİZ ALKAN MEŞHUR, Arş. Gör. M. SERHAT YENİCE, Arş. Gör. FADİM YAVUZ ÖZDEMİR

Selçuk Üniversitesi, Mühendislik-mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

Özet

Sulak alanlar, sahip oldukları doğal işlevleriyle yeryüzünün en zengin ve en üretken ekosistemleri olarak kabul edilmektedir. Ekolojik öneme sahip olan Burdur Gölü hem bölgesel hem de kentsel ölçekte ciddi bir çevre baskısı altındadır. Bu sorunsaldan yola çıkılarak çalışmada Burdur Gölü ve çevresindeki kentsel arazi kullanım kararlarının ve politikalarının göle olan etkileri ortaya konmuştur. Bu çerçevede, planlı dönem boyunca Burdur kent makroformunun mekânsal gelişimi göle etkileri açısından tartışılmıştır. Çalışmanın alan araştırması kapsamında ise, Burdur ilinde yaşamakta olan halkın mekânsal davranışlarını ve göle ilişkin yaklaşımlarını anlamaya yönelik olarak gerçekleştirilen anketler değerlendirilmiştir.[1] Saha araştırmasından elde edilen veriler ışığında Burdur Gölü'nün korunmasına ilişkin öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sulak Alan, Arazi Kullanımı, Burdur, Burdur Gölü

1. Sulak Alanların Korunması

Tarih boyunca yerleşim yerlerinin göl ve akarsu kıyılarında kurulmaları bilinen bir gerçektir. Bu anlamda, toplumların gelişiminde sulak alanlar her zaman için önemli bir role sahip olmuştur. Bölge, ülke ve yerel ekonomiye katkılar sağlayan sulak alanlar yakın çevresinde yaşayan halk için de önemli bir yere sahiptir. Ancak, hızlı nüfus artışı, kentleşme ve ekonomik gelişme sahip olunan doğal kaynakların da tahrip edilmesine ve yok olmasına neden olmaktadır. Doğal

[1] Bu çalışmada Burdur kentine ilişkin kullanılan veriler, Selçuk Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 2. Sınıf öğrencilerinin 2008–2009 Öğretim Yılı Planlama Atölyesi 2 dersi kapsamında Burdur'da gerçekleştirdikleri analitik etüt çalışmalarına dayanmaktadır.

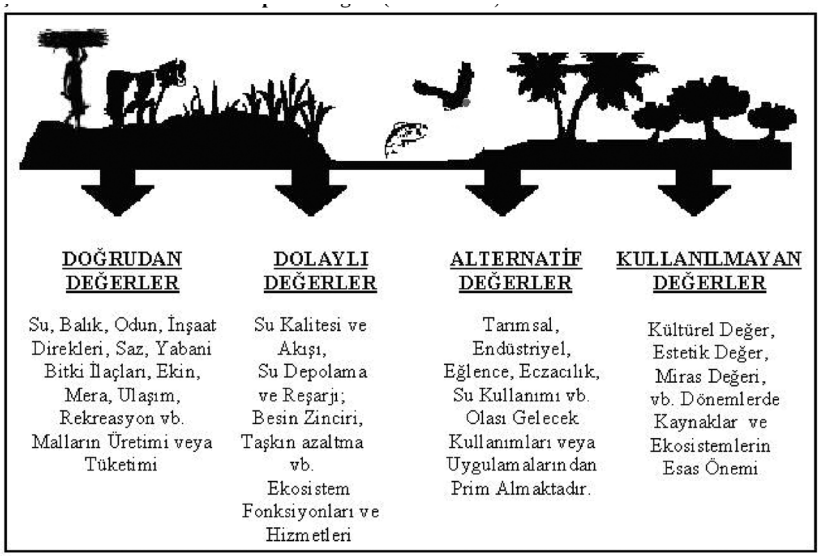
ekosistemde meydana gelen bu bozulma tüm dünyadaki toplumların ve bireylerin karşı karşıya kaldıkları önemli sorunlardandır. Bunun yanı sıra, sürdürülebilir olmayan ve plansız gelişmeler de son yıllardaki küresel çevre felaketlerinin yaşanmasında önemli bir etken olarak gösterilebilir. Günümüzde, dünyanın pek çok ülkesinde bu ekosistemlerin değeri anlaşılmaya başlanmış; bu doğrultuda korunmaları için çeşitli önlemler alınmaktadır.

1.1. Sulak Alan Tanımı

Su ve toprak arasındaki bağ konumundaki sulak alanlar, suyun akışı, besin zinciri ve güneş enerjisinin su, toprak ve bitkilerle karakterize edilen eşsiz bir ekosistemi meydana getirmek için bir arada olduğu geçiş bölgeleridir. Tanım olarak "Sulak Alan" terimi birtakım ortak özelliklere sahip, kıyıdan uzak alanları, kıyı ve deniz yataklarını genel olarak kapsamına almaktadır. Bugüne kadar sulak alanlar için yapılan 50'den fazla tanım içerisinde en geniş tanım Ramsar Sözleşmesi'nde yer almaktadır (Yavuz Özdemir, 2004). Bu tanıma göre;

"Sulak alanlar; doğal veya yapay, sürekli veya geçici, tatlı, acı yada tuzlu, durgun yada akan su kütleleri, gelgit bölgelerinde suların çekildiği dönemlerde derinliği altı metreyi geçmeyen deniz sularını kapsayan bütün sazlık, bataklık, turba ve suyla kaplı alanlardır."

Dünyadaki tatlı su kaynaklarının büyük bir bölümü (buzullar ve yer altı suları hariç) sulak alan tanımı içinde anılmaktadır. Dugan (1990), sulak alanları yedi değişik kategoride tanımlamıştır: haliçler; açık kıyılar; taşkın ovaları; tatlı su bataklıkları; göller; turba alanları ve bataklık ormanları.



Şekil 1: Sulak Alanların Toplam Değeri (IUCN 2003)

1.2. Sulak Alanların İşlev ve Değerleri

Sahip olduğu işlev ve değerleri ile sulak alanlar korunması gereken habitatların başında yer almaktadır. Sulak alanlar seli azaltma, yer altı sularını temin etme, kirletici maddeleri tutma gibi önemli fonksiyonları; balık, odun yakıtı, kereste, taşkın alanlarında tarımda kullanılan zengin tortular, turizm potansiyeli gibi ürünleriyle; kültürel miras ve arkeoloji gibi özellikleri sunmaları yönü ile değerli ekosistemlerdir (IUCN 2003).

1.3. Sulak Alan Sorunları

Sulak alanlar, sürekli olarak insan etkinliklerinin ve dolayısıyla ekonomik ilginin odağı olmuşlardır. Tarih boyunca nehir vadileri, açık kıyılar, taşkın ovaları, göller ve sulak alanlar insanlar için yerleşmeye en uygun olan yerler olarak görülmüştür. Binlerce yıl Mısırlılar, Mezopotamyalılar, Çinliler, Hintliler, Aztekler vb. pek çok topluluk sulak alanlarla iç içe yaşamışlar ve büyük uygarlıklar kurmuşlardır. İnsanlık tarihi kadar eski bu ilişki nedeni ile sulak sahalar yaşam ortamları arasında en yıpratılmış ve tahrip edilmiş yerler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Su toplama havzalarının tamamında insan faaliyetlerinden etkilenen sulak alanlar temelde drenaja, toprak ıslahına, kirlenmeye ve sulak alan türlerinin istismarına kadar çeşitli şekillerde en çok tehdit altında bulunan peyzaj ve ekosistemlerdir (Sevinç 2000). Turner ve diğerlerine göre (2000) bunun başlıca sebepleri:

1. Pek çok sulak alandaki kamusal üretim ve hizmetler
2. Diğer paydaşlardan çıkar sağlayan kullanım dışsallıkları
3. Yönetimin müdahale politikalarındaki tutarsızlıktan kaynaklanan başarısızlıktır (ekonomik kazanç, çevre, doğa koruma, fiziki planlama vd). Bu olumsuz etkiler, yeraltı suları, yüzey suları ve sulak alan vejetasyonunun mekânsal ilişkilerinin öngörüsüz tüketimi ve karmaşıklığı ile ilgilidir (Yavuz Özdemir, 2004)

Türkiye'nin sulak alanları, kendisini besleyen kaynaklar üzerinde inşa edilen barajlar ve sulama amacıyla yönlerinin değiştirilmesi: tarım, sanayi ve evlerden kaynaklanan atıklarla kirlenme: tarım ve yerleşim arazisi kazanmak üzere yürütülen kurutma ve ıslah çalışmaları: aşırı ve yasadışı balıkçılık ve avcılık: canlı türlerinin yumurta ve yavrularının yasadışı toplanması: denetimsiz saz kesimi ve yakılması: lagünlerde balık yetiştiriciliği: tortullaşma ve su yönetimi yapılmayışı ile turizm vb. insan kaynaklı nedenlerle tahrip olmaktadır (Tüzün ve

Sezer, 2002). Ülkemizde 2000 yılına kadar geçen 40 yıl içinde yaklaşık 1.300.000 hektar büyüklüğünde sulak alanın kurutma, kuşaklama, kirletme, ıslah vb. şekillerde ekolojik yapılarının bozularak tahrip edildiği tespit edilmiştir (Demircan, 2000).

1.4. Sulak Alanların Korunmasında Arazi Kullanım Planlamasının Rolü

Arazi kullanımının kontrol altına alınması, uzun vadede merkezi ve dağınık kirlilik kaynaklarını azaltmadaki koruyucu yaklaşımlardan en önemlisidir. Su sistemlerinin korunması, su döngüsünün tamamlanmasına yardımcı olan kritik arazi parçalarının kullanımlarının düzenlenmesine de bağlıdır. Su kaynaklarının korunması yönünde, su kalitesi ve arazinin yerleşmeye açılması

arasında sıkı bir ilişki bulunmakta, yerleşmelerin ortaya çıkışı ile birlikte kirlenmiş suların rezervuarlara ve su kaynaklarına taşınmasına ve buralarda birikmesine yol açan koşullar ortaya çıkmaktadır. Binalar ve yollar; geçirimsiz yüzeyler meydana getirirken, bazı kullanım biçimleri (endüstri alanları, tarımsal faaliyetler, yeterli arıtması olmayan yerleşim alanları vb.) de kirlilik kaynaklarını oluşturmaktadır (Postel 2000 ve Yıldız 1996). Çevre kirliliğinin dışında şehirleşmenin su kaynakları üzerindeki ikinci bir etkisi kıyı yapısının fiziksel olarak değiştirilmesidir. Sığ kıyıların doldurularak imara açılması neticesinde, kıyısal su dolaşımının bozulması biyolojik üretimi etkileyerek büyük ekonomik ve ekolojik zararlara yol açabilmektedir.

1.5. Sulak Alanların Korunmasına İlişkin Yaklaşımlar

Geçmişte, sanayileşmiş ülkelerin ekonomileri sulak alan kaybının bedelini ödeyecek güçte olduğu için bu faydaların yok edilmesi dikkati çekmemiştir. Bir zamanlar sulak alanlar tarafından düzenlenen sel kontrolü, su arıtması gibi fonksiyonlar bugün arttırılan vergilerle, finanse edilen barajlar ve diğer sistemlerle sağlanırken, yok olmaya yüz tutan balık ve diğer sulak alan ürünleri için daha yüksek fiyatlar ödenmiştir. Fakat en sonunda sulak alan kaybının bedeli sanayi toplumu için öyle boyutlara varmıştır ki kalan sulak alanları ekolojik ve ekonomik birimler olarak korumanın önemi kavranmıştır (Dugan 1990). Bunun üzerine pek çok ülkede sulak alanların korunması için bir dizi koruma önlemleri alınmış, ekolojik, sosyal ve ekonomik analizlere dayanan sulak alan programları geliştirilmiştir. Ülkelerdeki bu gelişmelere paralel olarak, uluslararası düzeyde de çalışmalar başlatılmış, pek çok hukuksal düzenleme yapılmıştır. Bunlardan Ramsar Sözleşmesi [2] sadece sulak alanların korunmasına yönelik bir sözleşme olması yönüyle son derece önem taşımaktadır. Ramsar Sözleşmesi'ne Türkiye 1993'te taraf olmuş; farlı zamanlarda Kuş Gölü (Balıkesir), Burdur Gölü, Seyfe Gölü (Kırşehir), Sultan Sazlığı (Kayseri), Göksu Deltası (Mersin), Kızılırmak Deltası, Uluabat Gölü (Bursa), Gediz Deltası, Akyatan Lagünü, Yumurtalık Lagünü (Adana), Meke Gölü (Konya) ve Kızören Obruğu (Konya) olmak üzere 12 sulak alan ekosistemini RAMSAR listesine dâhil ettirmiştir. Türkiye, bu sözleşme ile, başta listeye dâhil ettirdiği sulak alanlar olmak üzere, sınırları dâhilindeki tüm sulak alanları korumayı, geliştirmeyi ve akılcı kullanmayı taahhüt etmiştir.

Su kaynaklarının değerlendirmeye yönelik faaliyetler, öncelikle oluşmuş ihtiyaçların giderilmesini hedefleyen bir niteliğe sahip olması yönü ile "arz yönetimi" olarak tanımlanabilecek uygulamalara yol açmakta ve havzaları korumada yeterli bir yaklaşım sağlanamamaktadır. Entegre sulak alan araştırması bu çeşitli yönetim politikaları arasındaki tutarlılığı sağlamada Ramsar 10. Sözleşmede benimsenen bir yaklaşımdır. Entegre sulak alan araştırması ekonomik değerleme, bütünleşmiş

---

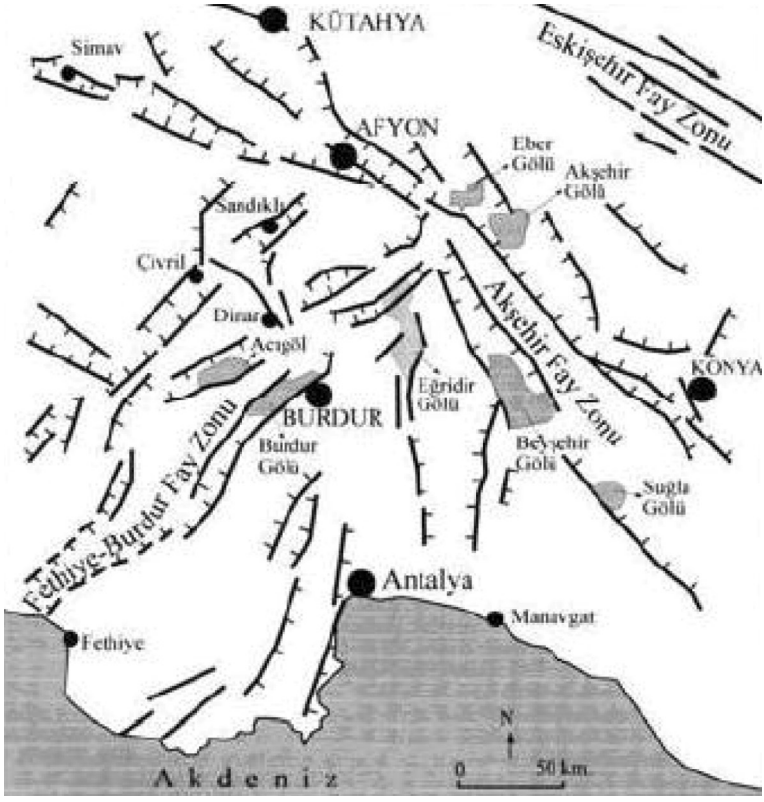
[2] Ramsar Sulak Alan Sözleşmesi (Ramsar, İran, 1971) uluslararası ölçekte tüm sulak alanların akılcı kullanımı ve korunması için yapılmış bir anlaşmadır. Taraftar tüm ülkelerin işbirliği ile dünyanın sürdürülebilir gelişimini sağlamaya yönelik bir dizi ulusal, bölgesel ve yerel eylemleri kapsamaktadır. 2007 yılında 155 üye ülke sayıları 1700'e ulaşan sulak alanı (151 milyon ha) Ramsar sulak Listesi'ne dâhil etmiştir (Ramsar Sözleşme Sekretaryası, 2007). 2008 Ramsar Sulak Alanlar Sözleşmesi 10. Taraflar Konferansı Changwon, Kore Cumhuriyeti'nde yapılmıştır. "Sağlıklı sulak alanlar, Sağlıklı İnsanlar" teması ile insan sağlığı ve sulak alanların fonksiyonları arasındaki bağlantı ve bu konuda atılabilecek olumlu adımların belirlenmesi konusunda yoğunlaşılmıştır.

modelleme, paydaş analizi ve çoklu kriter değerlemenin bir kombinasyonu yapılarak sürdürülebilir kalkınmayı optimize eden sulak alan yönetimi ve politikası ile sağlanabilmektedir.

2. Burdur Gölü Sulak Alanında Kentsel Arazi Kullanım Politikaları

2. 1. Burdur Gölü Sulak Alan Kullanımı ve Özellikleri

246 km^2 yüzey alanına sahip olan Burdur Gölü'nün 108 km^2'si Isparta, 138 km^2'si de Burdur il sınırları içerisinde yer almaktadır (ÇB,2007). Akdeniz Bölgesi Göller Yöresi'nde bulunan araştırma alanı tektonik bir yapı göstermektedir. Bu nedenle göl su seviyesinin değişimleri hidrojeolojik araştırmalara göre klimatik ve tektonik nedenlere bağlıdır. Gölün KD-GB'sında uzun kıyı eksenleri boyunca uzanan fay zonlarında sismisite tarih boyunca yüksek olmuştur. Bunlardan en son 1971 yılında can ve mal kaybının yüksek olduğu büyük bir deprem gerçekleşmiştir. Yer bilimleri araştırmaları Gölün fay hatları boyunca kıyı alanını bataklık ve sazlık karakterinde tanımlamakta olup, kıyı alanını fay zonlarının da etkisiyle oldukça dar olarak betimlemektedir (Yiğitbaşoğlu ve Uğur, 2005).



Şekil 2: Burdur'un Fay Zonları (Yiğitbaşoğlu, 2005)

Burdur Gölü'nün kapalı bir havzada yer almasından dolayı suları bir akarsu veya karstik yolla dış drenaja ulaşamamaktadır. Bu nedenle özellikle yaz mevsimindeki yüksek buharlaşmanın da etkisiyle gölün suyu tuzludur. Göl seviyesinde, iklim değişiklilerine de bağlı olarak bir azalma söz konusudur (Yiğitbaşoğlu ve Uğur, 2005). Burdur Gölü evsel ve sanayi atık suları ve tarımsal drenaj suları nedeniyle azot ve fosfor bakımından kirlenme durumuna göre (Ötrofikasyon) mezotrofik düzeyde kirlidir (ÇB, 1992). Bu nedenle içme ve sulama amaçlı kullanıma uygun değildir.

Özellikle göç dönemlerinde çok sayıda kuş toplanmakta ve göl suları kış aylarında donmadığı için bu kuşların bazıları da kış aylarını Burdur Gölü'nde geçirmektedir. Kendine has doğal bir ekosisteme sahip olan Burdur Gölü tüm bu özellikleriyle dünya çapında ekolojik önemi olan sulak alanların yer aldığı Ramsar listesine dahil edilmiştir.

Bu ekolojik önemine rağmen Burdur Gölü tehdit altında olan sulak alanlar arasındadır. Burdur Gölü'nün en önemli sorunu çevre kirliliğidir. Özellikle Burdur kentinin evsel atıkları ile kent içinde ve kent çevresindeki sanayi tesislerinden kaynaklanan atıksular doğrudan göle gitmektedir. Ayrıca, Gölün kuzeybatısında kurulan Isparta Organize Sanayi Bölgesi'nin atıksuları da yine göle deşarj edilmektedir. Bu süreçte, kirlilik ve su seviyesindeki azalma büyük boyutlara ulaşmıştır.

2.2. Burdur Kent Makro formunun Gelişimi ve Göle Etkileri

Çalışmanın bu bölümü, Burdur kentsel alan üzerinde üretilmiş kent planları eşliğinde, kent makro formunun gelişimi ve Burdur Gölü'ne etkilerine ayrılmıştır. Kentin ilk planlama deneyimi 1948 yılına tarihlenmektedir (Berksan, 1971, Aru 1948, Anonim, 2009).

Kent planlı dönem öncesi Ulu Cami ve yakın çevresinde gelişme göstermiştir. 1936 yılında kentin demiryolu ile tanışması ve istasyonun kentin kuzeyinde bir bölgede yer seçimi, yerleşme makro formunu biçimlendiren önemli bir dinamik olmuştur. İstasyon caddesi, Cumhuriyet meydanı ve resmi kurumların kentin kuzeyinde yer seçmesi, yeni konut ve ticaret bölgelerinin de bu alana doğru gelişimini hızlandırmıştır. Kentin ilk imar planı Kemal Ahmet ARU tarafından hazırlanmış ve 1948 yılında yürürlüğe girmiştir.

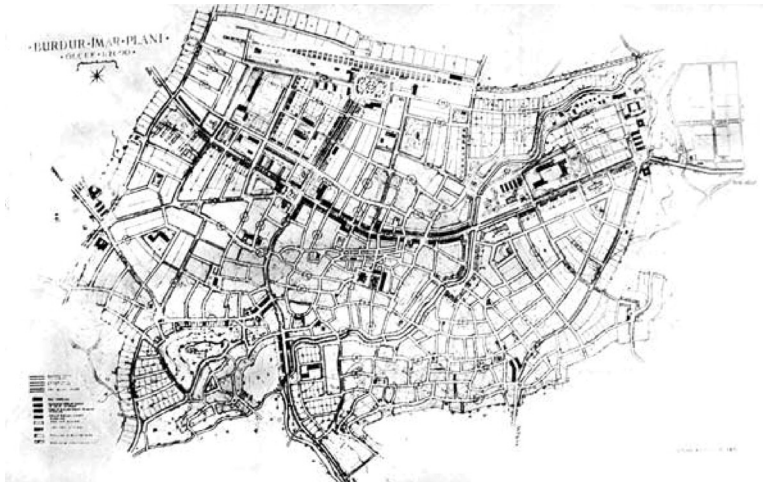


Şekil 3: Tarihsel Süreçte Burdur Kenti Mekânsal Gelişimi

Planlama alanı yaklaşık 280 ha alanı kapsamaktadır. Kentsel gelişme yönü olarak kentin kuzey bölgesi seçilmiştir. Ticaret bölgelerinin de istasyon caddesi ve gazi caddesi üzerinde lineer bir gelişme desenine sahip olacağı öngörülmüştür. 1950'li, yıllarda kentsel nüfus artışının giderek hızlanmasına bağlı olarak yetersiz bulunan plan, çeşitli dönemlerde (1953, 1957, 1963, 1970) değişikliğe uğramıştır. Özellikle 1955'den itibaren Askeri Alay ve Şeker Fabrikası'nın kurulması kent gelişimini derinden etkileyen dinamikler oluşturmuştur. Bu dönemde fabrikada çalışanların barınma ihtiyacını karşılamak amacıyla "İşçi Konutları" yapımı; kentin batıya doğru bir gelişme deseni göstermesini de beraberinde getirmiştir.

1971 Depremi sonrasında Haluk Berksan tarafından kentin ikinci İmar Planı hazırlanmış; 1972 yılında onanarak yürürlüğe girmiştir. Planlama alanı yaklaşık 1200 ha kapsamaktadır. Hedef nüfusu 61.000 kişidir. Kentsel gelişme yönü olarak kentin kuzey-doğu ve güney-batı yönleri seçilmiştir. Konut alanlarında genelde iki katlı yapı nizamı önerilirken; Gazi Caddesi ve Cumhuriyet Caddesi üzerinde 5 kata ulaşan yoğunluk artışları öngörülmüştür. Ancak hızla artan kent nüfusu ile yetersiz duruma gelen plan, 1970'li yılların sonlarına doğru ilave mevzi planlamalar ile uygulanır duruma gelmiştir. Burdur Gölü bu planlama dönemi içerisinde kentsel gelişmeyi yönlendiren önemli faktörler arasında yer almış; kentle gölün buluşturulması hedeflenmiştir. Bu çerçevede üst gelir grubuna yönelik Burdur Gölü kenarındaki Plaj Evleri Mahallesinin oluşumu da bu döneme rastlar. Bununla birlikte sanayileşme hızının en fazla olduğu bu dönem içerisinde Organize Sanayi Bölgesi için kentin kuzey doğusunda yer seçilmiştir. Günümüzde Burdur Organize Sanayi Bölgesi içerisinde gıda, orman, plastik, pişmiş kil ve çimento, tarım alet ve makine gibi sanayi dallarını içinde barındıran 28'i fabrika olmak üzere 45 tesis üretim faaliyetlerini sürdürmektedir.

Kentin üçüncü imar planı ise 1985 yılında İller Bankasına yaptırılmıştır. Hedeflenen nüfus 85000 kişi olmasına karşın; plan 120–150 bin kişi için hazırlanmıştır. Planlama alanı yaklaşık 1800



Şekil 4: Burdur Kent Planı -1948 Kemal Ahmet ARU

ha alanı kapsamaktadır. Kent makroformunun bu dönemde de batı ve kuzey yönlerine doğru gelişimi devam ettirilerek, Burdur Gölüne doğru büyüme öngörülmüştür. Kentin kuzeydoğuda organize sanayi, küçük sanayi sitesi, depolama alanları, otogar alanlarının bulunması diğer plan kararları içerisinde yer almaktadır.

Tablo 1: Plan Dönemlerinde Burdur Kenti Arazi Kullanım Durumu

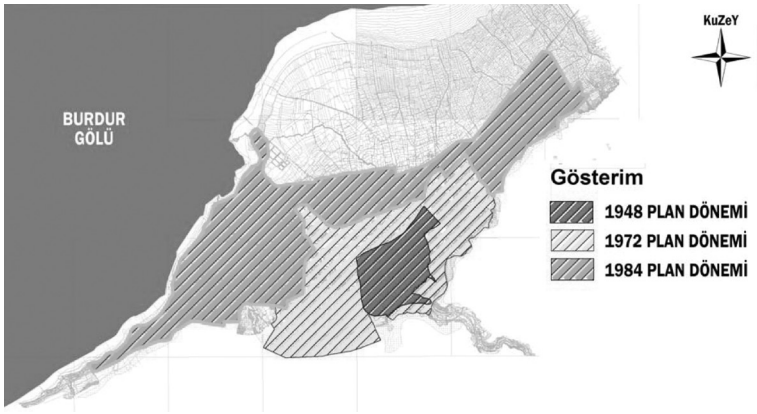
Arazi Kullanım Biçimi	Plan yılları		
	1948 Plânı	1972 Plânı	1985 Plânı
Yerleşme Büyüklüğü (ha)	280	1200	1800
Plân Projeksiyon Nüfusu (kişi)	-	61.000	120.000
Gerçekleşen Nüfus (kişi)	-	56.000	70.000
Brüt Yoğunluk (kişi/ha)		46	38

Kentin zaman içerisinde batı ve kuzey batı yönlerinde geliştirme isteği, Burdur Gölü üzerine olan kentsel baskıların da giderek artmasına sebep olmuştur. Ayıca hedeflenen ancak gerçekleşmeyen nüfus tahminlerine yönelik olarak tarım alanlarının kentsel alanlara dönüşümünü öngören plan kararları; hızlı bir kentsel yayılmayı beraberinde getirerek Burdur Gölü üzerine olan kentsel baskıları giderek arttırmıştır.

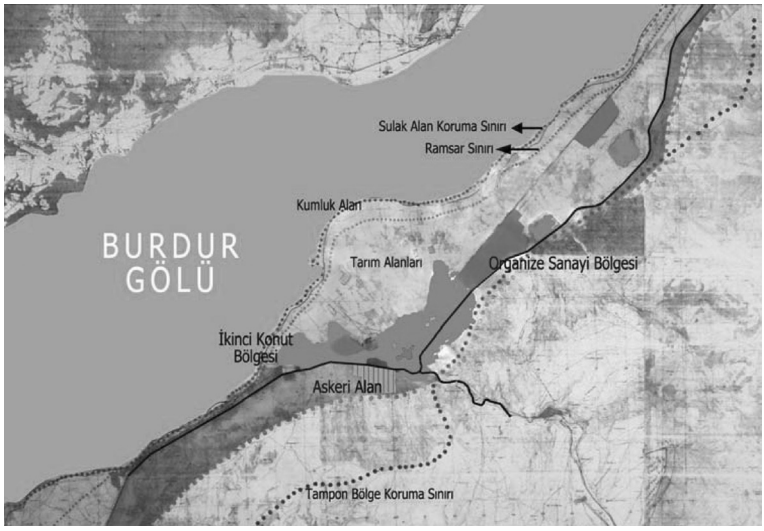
Tablo 2: 2008 Kent Karakter Tablosu *

Arazi kullanımı	Ha	%
Konut	693.3	47.23
Ticaret	58.6	3.99
Sanayi	208.7	14.22
Açık ve yeşil alan	43.3	2.95
Sosyal donatı	92.16	6.28
Ulaşım ve altyapı	333.1	22.69
Diğer	38.9	2.65
Toplam	**1468.06**	**100.00**

* 2008 yılı arazi tespitlerine göre güncellenmiştir.



Şekil 5: Plan Dönemlerine Göre Burdur Kent Makroformunun Gelişimi



Şekil 6: Burdur Kenti Genel Arazi Kullanım Biçimleri



Resim 1:Burdur Gölü Kıyısının Panoramik Görünüşü



Resim 2: Denizli - Burdur Girişindeki Kıyı Kullanımı



Resim 3: Burdur Kent Merkezi - Kıyı İlişkisi

Göl kıyısında verimli tarım arazileri bulunmakta ve yöre halkının geçimi büyük oranda tarıma ve hayvancılığa dayanmaktadır. Lineer bir gelişime sahip olan Burdur kenti için yapılan son imar planında (1985), Burdur Gölü ile kent merkezi arasında, kentin kuzeyinden geçirilen demiryolunun güneybatı doğrultusunda kent gelişimi önerilmiştir. Gölün kıyısında kurulmuş olan Burdur Organize Sanayi Bölgesi (Taş ve Mermer Sanayi, Mobilyacılar Sanayi vd) gölü olumsuz yönde etkilemektedir. Bunun yanı sıra, kent içindeki diğer sanayi kuruluşları da gölün kirlenmesine neden olmaktadır. Havzadaki gölü besleyen dere ve çaylarla birlikte gelen kimyasal maddeler de gölün kirliliğinde diğer bir etkendir. Bunun yanı sıra, göl kıyısında bulunan yerleşim birimleri de gölü kirletici unsurlara sahiptir. Kentin güneybatısında göle yakın alanlarda yapılan çok sayıda bina da göldeki kirlilik sorununu arttırmaktadır. Ortaya konan saptamalar ışığında, Burdur Gölü için hem bölgesel hem de kentsel ölçekte ciddi bir çevre baskısının olduğu gözlenmektedir.

3. Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Çalışmanın alan araştırması, Selçuk Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Planlama Atölyesi 2 dersi kapsamında ikinci sınıf öğrencileri ile birlikte Burdur ilinde yaşamakta olan halkın mekânsal davranışlarını ve göle ilişkin sorunlara yaklaşımlarını anlamaya yönelik olarak 2009 yılının Mart ayında rastgele örneklem yöntemiyle uygulanan anket çalışmasına dayanmaktadır. 226 kişiye uygulanan ankette sorulara verilen yanıtların genel dağılımları SPSS–16.0 istatistik programı ile analiz edilerek değerlendirilmiştir. Çalışma, Burdur kentinin tüm mahallelerini temsil edecek biçimde yapılmıştır. Elde edilen veriler aşağıdaki tablolarla birlikte yorumlanmıştır.

3.1. Alan Kullanıcılarının Bireysel ve Demografik Özellikleri

Tablo 3: Alan Kullanıcılarının Bireysel ve Demografik Özellikleri (%)

Kullanıcı Özellikleri		%	Kullanıcı Özellikleri		%
Cinsiyet	Kadın	30	Doğum Yeri	Burdur	77,8
	Erkek	70		Diğer	22,2
Yaş Grubu	18-25	5,7	Toprak Varlığı	Var	77,8
	26-35	13,2		Yok	22,2
	36-45	37,6			
	46-60	37,3			
	61+	6,2	Meslek Grubu	İşsiz	15
Eğitim Durumu	Okuma-yazma bilmiyor	5,4		Memur	25,7
	İlköğretim	28,8		İşçi	8,9
	Lise	35		Özel sektör	10,7
	Üniversite-Yüksekokul	30		Esnaf	22,5
	Y.Lisans ve Doktora	0,8		Emekli	15
				Çiftçi	2,2
Aylık Gelir Durumu	0-500 TL	5,3	Konut-İşyeri Uzaklığı	0-15 dakika	5,8
	501-750 TL	12,4		15-30 dakika	50
	751-1000 TL	20		30-45 dakika	40,3
	1001-1500 TL	25,6		45-60 dakika	3,1
	1500 ve üzeri	36,7		60 dakika ve üzeri	0,8
Ulaşım Biçimi	Yaya-yürüyerek	4,6	Çalışma Statüsü	Ücretli	24,3
	Bisiklet/Motosiklet	58,4		İşveren	35,8
	Toplu Taşım Araçları	0,8		Kendi Hesabına	4,9
	Özel Araç	14,6		Rantiye	24,8
	Diğer	21,6		Aile	10,2

Burdur kentinde uygulanan ankete katılan kişilerin %30'unu kadınlar, %70'ini ise erkekler oluşturmaktadır. Yaş grupları dağılımına bakıldığında, %37,6'sı 36–45, %37,3'ü ise 46–60 yaş aralığında bulunmakta ve kullanıcıların çoğunluğunu memurlar, esnaflar ve emekliler oluşturmaktadır. Ankete katılan kişilerin yaklaşık %78'inin doğum yeri Burdur'dur ve yine aynı oranda kişi toprak varlığına sahiptir. Eğitim durumlarına bakıldığında lise, üniversite-yüksekokul ve ilköğretim mezunlarının ağırlıkta olduğu görülürken gelir durumuna göre değerlendirme yapıldığında orta gelir grubunun çoğunlukta olduğu belirlenmiştir. Çalışma statülerine bakıldığında ise işveren, rantiye ve ücretli çalışanların ağırlıkta olduğu görülmektedir. Ankete katılanların %58,4'ü bisiklet/motosiklet ile %14,6'sı özel araçla ve %4,6'sı ise yürüyerek işyeri/okula ulaşmaktadırlar ve kullanıcıların geneli (%40,3) 30–45 dakikada işyerine/okula ulaşmaktadırlar (Tablo 3).

3.2. Alan Kullanıcılarının Burdur Kenti ve Gölüne İlişkin Görüşlerinin Değerlendirilmesi

Tablo 4: Burdur Kentini Tanımlayan Özellikler

Burdur'u Tanımlayan Özellikler	Sayı	%
Geleneksel çarşısı, dokusu, tarihi	69	30,5
Önemli bir sanayi kenti olması	2	0,9
Önemli bir tarım kenti olması	36	15,9
Önemli bir ticaret ve hizmet kenti	20	8,9
Önemli bir turizm kenti olması	5	2,3
Topografyası	1	0,5
Yeşil içinde bir kent olması	2	0,9
Alış veriş merkezleri olması	1	0,4
Hızla gelişen ve yapılaşan bir kent	2	0,9
İnsanların yaşam tarzı ve gelenekleri	20	8,9
Yapısal özelliklerinin farklı olması	4	1,7
Burdur Gölü'nün varlığı	48	21,2
Diğerleri	3	1,3
Yanıt vermeyenler	13	5,7
Toplam	226	100

Ankete katılan kullanıcıların Burdur'u tanımlamasında geleneksel çarşı ve tarihi dokusunun varlığı %30'luk bir oranla ilk sırada, Burdur Gölü'nün varlığı (%21) ise ikinci sırada yer almaktadır. Üçüncü olarak ise (%15) Burdur'un önemli bir tarım kenti olması kullanıcılar tarafından vurgulanmıştır (Tablo 4).

Ankete katılan kişilerin %86 'sı gölden herhangi bir ekonomik gelir sağlamamaktadır, Burdur halkının gölden ekonomik kazancının çok az olduğu yorumu yapılabilir.

Tablo 5: Burdur Gölü'nün Sağladığı Yararlar

Burdur Gölü'nün Sağladığı Yararlar	Evet (%)
Balıkçılık	4,9
Olta Balıkçılığı	3,5
Yüzme	6,2
Dalma	6,2
Göl kenarında yürüyüş ve manzara seyri	28,8
Park, çay bahçesi vb.	23
Piknik	44,2
Kuş gözlemciliği	18,6
Diğer	10,2

Burdur Gölü'nün kent halkına genelde piknik, göl kenarında yürüyüş ve manzara seyri, park ve çay bahçeleri gibi rekreasyon amaçlı yararlar sağlamaktadır. Balıkçılık, dalma, yüzme gibi faaliyetlerden yararlanma oranı oldukça düşüktür. Bu da Burdur'da gölün suya ilişkin etkinlikleri teşvik etmediği gerçeğini ortaya çıkarmaktadır (Tablo 5).

Tablo 6: Kıyı Bölgesinde Eksikliği Görülen ve Giderilmesi İstenen Hizmetler

Kıyı bölgesinde eksikliği görülen ve giderilmesi istenen hizmetler	**Evet (%)**
Piknik alanları	54,4
Spor tesisleri	54,4
Eğlence yerleri	50,9
Çöplerin toplanması	27,9
Aydınlatmanın yapılması	30,1
Yol, otopark düzenlemeleri	33,6
Yaya yollarının yapımı	38,1
Gölü tanıtıcı panolar, geziler vb. etkinlikler	32,3
Diğer	5,3

Ankete katılan kişilerin %54,4' ü piknik alanlarının ve yine aynı orandaki kullanıcılar spor tesislerinin göl kıyısında eksik olduklarını belirtmişlerdir. Kullanıcılar tarafından belirtilen üçüncü sırada yer alan eksiklik ise kıyıdaki eğlence yerlerinin yetersizliğidir (%50,9). Diğer seçenekler ise birbirlerine yakın oranlardadır. Burdur halkının gölü daha aktif kullanmaya yönelik bir isteği yoktur Burdur halkı balıkçılık, olta balıkçılığı, dalma, yüzme gibi göle ilişkin fonksiyonları kıyıda eksikliği olan faaliyetler olarak değerlendirmemektedir (Tablo 6).

Tablo 7: Burdur Gölü'nün Temel Sorunları

Göl Sorunları	**Sayı**	**%**
Evsel atıklar	178	78,7
Sanayi atıkları	25	11,2
Kıyıda çarpık yapılaşma	3	1,4
Tarım ilaçları	9	4
Erozyon	5	2,2
Aşırı avlanma	1	0,4
Tanıtım eksikliği	1	0,4
Planlama eksikliği	3	1,3
Denetimsizlik	1	0,4
Toplam	226	100

Ankete katılan kişiler göle ilişkin sorunları değerlendirmeye yönelik olarak, ilk sırada %78,7'lik oranla evsel atıkları ve ikinci sırada ise %11,2'lik oranla sanayi atıklarını temel sorunlar olarak belirtmişlerdir (Tablo 7). Kullanıcıların %73'ü gölün korunması taraftarı olduğunu, %19'u ise herhangi bir koruma çabasının gösterilmesine taraf olmadığını belirtmişlerdir. Bu soruya ankete katılanların %8'i cevap vermemiştir.

Tablo 8: Burdur Gölünü Korumaya Yönelik Çalışmalara Katılma Durumu

Burdur Gölünü korumaya yönelik çalışmalara katılma durumu	Sayı	(%)
Problem yapanları ikaz etme	23	10,3
Çevremdekileri ikaz etme	18	8
Gönüllü organizasyonları aramak	3	1,3
Sorumlu kurumlara bilgi vererek	4	1,7
Yukarıdakilerin en az ikisini yaptım	2	0,9
Yukarıdaki tüm eylemlere katıldım	8	3,5
Herhangi bir şey yapmadım	168	74,3
Toplam	226	100

"Burdur Gölü' nü korumaya yönelik olarak ne yaptınız?" sorusuna kullanıcıların %74,3'ü "herhangi bir şey yapmadım" cevabını verirken, yaklaşık %10'u "problem yapanları ikaz ederim", %8'i "çevremdekileri ikaz ederim", %1'i "gönüllü organizasyonları ararım" ve %2'si "sorumlu kurumları ararım" şeklinde yanıtlamışlardır (Tablo 8).

Tablo 9: Gölün Korunmasında Etkili Olan Faktörler

Gölün korunmasında etkili olan faktörler	Evet (%)
Maddi destek	38
Eğitim	37
Bilimsel çalışmaların yapılması	22
Tanıtım	23
Halkın istek ve desteği	26
Doğru Şehirleşme	19
Politik / siyasi destek	40
Diğer	1

Gölün korunmasında etkili olan faktörler sorusuna ankete katılanların %40'ı politik ve siyasi destek, %38'i maddi destek, %37'si eğitim, %26'sı halkın istek ve desteği, %23'ü tanıtım, %22'si bilimsel çalışmaların yapılması, %19'u doğru şehirleşmenin önemli olduğunu belirtmiştir. Bu durumda halkın geneli Burdur Gölü'nün korunması için politik ve siyasi desteğe ihtiyaç olduğunu düşünmektedir (Tablo 9).

Burdur Gölü için zararlı ise işyerleri kapatılmalı mı görüşüne ankete katılan kişilerin %49'u evet, %18'i hayır, %20'si fikrim yok cevabını verirken, %13'ü de bu soruya yanıt vermemiştir.

Koşullarınız elverirse Burdur Gölü'nü korumak için belli maliyetler ödemeyi üstlenir miydiniz sorusuna ankete katılan kişilerin %55,8'si evet, %13,7'si hayır, %18,2'isi fikrim yok cevabını verirken %12,3'ü ise bu soruyu yanıtlamamıştır.

Burdur Gölü çevresini korumak için otomobil kullanımından vazgeçer misiniz? Sorusuna ankete katılan kişilerin %45,6'sı evet, %36,3'ü hayır cevabını verirken %18,1'i ise bu soruyu yanıtlamamıştır.

4. Sonuç Ve Değerlendirme

Türkiye'de mevcut sulak alanların kirliliği üst boyutlardadır. Özellikle hızlı şehirleşmeye bağlı olarak evsel ve sanayi atıklarının su ortamlarına arıtılmadan verilmesinin yanı sıra, su havzalarındaki yapılaşma ile yapay kimyasalların su ortamlarına karışması da kirliliği artırmaktadır. Bu bildiride, Burdur Gölü ve çevresindeki arazi kullanım kararlarının ve politikalarının göle olan etkileri ortaya konularak, planlı dönem boyunca Burdur kent makro formunun mekânsal gelişimi, göle etkileri açısından tartışılmıştır. Burdur Gölü kıyısındaki yapılaşma ve kentin kuzey doğusunda yer alan Organize Sanayi Bölgesi göl ekosistemini bozucu yönde etkilemektedir. Kentin batı ve kuzey-batı yönlerindeki gelişimi de topoğrafik eşikten dolayı kıyı yönünde olup; Burdur Gölü üzerine olan kentsel baskıların artmasına neden olmaktadır.

Çalışmanın alan araştırmasından elde edilen bulgulara göre ise, ankete katılan kişiler Burdur Gölü'nü Burdur İli için önemli ve korunması gereken bir değer olarak görmektedirler. Ancak, halkın çok az bir bölümü gölün korunmasında aktif olarak yer almaktadır. Katılımcılara göre, göle ilişkin sorunların başında evsel ve sanayi atıkları gelmektedir. Bunun yanı sıra, halk gölden önemli oranda bir ekonomik fayda sağlamamaktadır. Daha çok, rekreasyon amaçlı olarak gölü kullanmakla birlikte, gölde piknik alanlarının ve spor faaliyetlerinin eksik olduğunu belirtmişlerdir. Genel olarak ankete katılan Burdur halkının gölün korunmasına ilişkin yapılacak çalışmalara karşı olumlu bir tutum sergiledikleri ve bu konuda duyarlı oldukları görülmektedir. Burdur halkının çevre bilincinin gelişmiş düzeyde olmasına karşın, koruma düşüncesinin eyleme dönüşmesi yönünde zayıflıkları görülmektedir. Akademik çalışmalardan yüksek düzeyde koruma beklentisinin varlığına karşın, kıyıdaki bireysel kullanım biçimine ve yoğunluğuna sınır getirebilme potansiyelinin zayıf olması bu araştırmanın somut göstergeleri arasındadır. Halkın bilinçli arazi kullanım talepleri, Burdur Gölü için geliştirilecek Entegre Yönetim Modelini adapte etmede önemli bir kolaylaştırıcı olacaktır.

Kaynakça

Aru, K., 1948, Plan Açıklama Raporu, Burdur

Berksan, H.,1971, Plan Açıklama Raporu,Burdur

Birinci Ramsar Sözleşme Sekretaryası, 2007, Ramsar Handbook for the Wise Use of Wetlands, Gland, Switzerland

Anonim, 2009, Plan Revizyonuna İlişkin Raporlar, Burdur Belediyesi Arşivi, Burdur.

Çevre Bakanlığı, 2007, Burdur İli Çevre Durum Raporu, Ankara.

Demircan, S., 2000, "Tarih Boyunca Sulak Alanlar", Türkiye'de Çevrenin ve Çevre Korumanın Tarihi Sempozyumu (7-8 Nisan 2000, İstanbul) Bildiri Metinleri, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.

Dugan, P.J., 1990, Sulak Alanların Korunması:Güncel Konular ve Gerekli Çalışmalar Üzerine Bir İnceleme, Doğal Hayatı Koruma Derneği, İstanbul.

IUCN, 2003, "Valuing Wetlands in Decision Making: Where Are We Now?", Wetland Valuation Issues Paper, 1 May 2003, http://www.ıucn.org.

Postel, S., 2000, Son Vaha Su Sıkıntısıyla Karşı Karşıya, Çeviri: F. Şebnem SÖZER, TÜBİTAK- TEMA Vakfı Yayınları, Ankara.

Sevinç, N., 2000, "Wetland Conservation Within The Framework of City Planning", İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

Turner,K., Bergh, J.C.J.M, Söderqvist T., Barendregt, A., Straaten, J. V. D., Maltby, E. ve Ierland, E.C.V., 2000, "The Values of Wetlands: The Landscape and Institutional Perspectives", Ecological Economics, 35, 7/23.

Tüzün, G. ve Sezer, S., 2002, "Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi Johannesburg 2002 Türkiye Ulusal Raporu", Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) ve T.C. Çevre Bakanlığı'nın Ortak Projesi, Ankara.

Yiğitbaşoğlu H. ve Uğur A., 2005, "Burdur Gölü'nün Jeolojik Özellikleri ve Sorunları", TURQUA-V Sempozyumu, İstanbul, 100–104.

Yavuz Özdemir, F., 2004, "Beyşehir Gölü Sulak Alanlarının Ekolojik Yerleşim Planlaması Açısından İncelenmesi", Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.

Yıldız, R., 1996, "Sürdürülebilir Kalkınmayı Sağlamaya Yönelik Planlama Politikaları ve Su Kaynaklarının Korunması", İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

KIRSAL SİT ALANLARI: KALKINMA VE KORUMA KARŞITLIĞI BAĞLAMINDA YALIKÖY ÖRNEĞİ

Yrd. Doç. Dr. DİLEK ERDEN ERBEY, TUĞBA BAŞER, SEÇKİN BİLGİN, DOĞACAN ONARAN, SERKAN ŞAHİN, ARDA TÜRKER, AZAT YALÇIN

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

Giriş

Türkiye coğrafyasının büyük bir kesimini oluşturan kırsal alanlar içinde, gerek büyük kentlerin çeperlerinde, gerekse küçük Anadolu kentlerinin etrafında doğal ve kültürel miras özellikleri taşıyan pek çok yerleşim bulunmaktadır. Genellikle köy ya da mezra olarak tanımlanan bu yerleşmeler, içerdikleri geleneksel nitelikteki yapılar ve bunlarla ilişkili oluşmuş olan bahçe, bostan, avlu, meydan ve sokaklarla bütünlüklü özgün dokular içermektedir. Bu dokular aynı zamanda orman alanları, bitki ve hayvan toplulukları ile birlikte kentsel sit alanları kadar korunmaya değer karakteristikler taşımaktadır.

Koruma mevzuatı ise bu türde alanların korunmasını destekleyen bir yaklaşım geliştirmemiştir. Özellikle büyük kentlerin eteklerinde yer alan kırsal alanların, giderek artan kentsel yayılma ve turizm baskıları altında, yalnızca imar planları ile gelişimleri yönlendirilmektedir. Yakınındaki kentlere benzemeye çalışan bu alanlar sahip oldukları özgün yapıyı kaybetmekte ve tektipleşen yerleşimlere dönüşmektedir. Bir yandan ekonomik ve sosyal, fiziksel altyapı sorunları yaşayan bu alanlar, turizmin dayanılmaz çekiciliğine kapılmakta ve özellikle de ikinci konutların yoğun baskısı altında "kalkınma" ve geleneksel olanı "koruma" arasında sıkışıp kalmaktadır. Mevzuat izin verdiği sürece de yeni kentlerin betonları eski dokunun yerini almaya devam edecektir. Bu noktada koruma ve kalkınma karşıtlığı sorunsalı karşımıza çıkmaktadır.

"Kırsal sit alanı" kavramı koruma mevzuatı içinde yer almayan bir tanım olmakla beraber, doğal ve kültürel değerlerini hızla yitiren ülkemizde önemle ele alınması ve tartışılması gereken bir konudur. Kırsal alanları salt sosyal ve ekonomik sorunlara yönelik politikalarla ele almak, bu alanlardaki özgün kültürel değerlerin yok olması tehlikesini yaratmaktadır. Kırsal sit alanlarının belirlenmesi ve bu alanların kendi özgün potansiyelleri ve değerleri ile ele alınması için öncelikle bu alanların tanımlanması gereklidir. Kırsal sit alanının belirlenmesi için gerekli ölçütler,

kırsal dokularda yapılacak alan çalışmalar sonucunda ortaya konacak olan kriterlerin ışığında tartışmaya açılabilir.

Kırsal sit alanlarına yönelik tartışmaya yardımcı olması amacı ile, 2008-2009 öğretim yılı içinde MSGSÜ Kentsel Koruma ve Yenileme Yüksek Lisans Programı içinde yer alan "Koruma ve Yenilemede Kuram ve İlkeler" dersi kapsamında Çatalca-Yalıköy (Podima) kırsal özellikli yerleşimi çalışılmıştır. Yalıköy'de korunmaya değer öğelerin ortaya konulması amacı ile bir dizi analizler yapılmıştır. Analiz çalışmalarına katılan öğrencilerin, şehir planlama, mimarlık, restorasyon, sosyoloji ve peyzaj mimarlığı gibi farklı disiplinlerden geliyor olması yapılan analiz ve değerlendirme çalışmalarında disiplinlerarası bir ortak ürünün oluşmasını sağlamış ve çalışmayı çok zengin kılmıştır.

Bu bildiride ülkemizde kırsal alanlara yönelik politikalar içinde "koruma" yaklaşımlarının yeri sorgulanmış ve Yalıköy örneğinden yola çıkarak kırsal sit alanlarının nasıl ele alınması gerektiği tartışılmıştır.

Kırsal Alanlar Ve Kırsal Kültür Mirası

Kent alanları dışındaki alanları tanımlayan 'kır' sözcüğü, yerleşmeye konu olmamış alanlar yanında, kır yerleşmeleri düzeninde yer alan köy altı yerleşmelerini, köyleri ve çeşitli ölçütlere göre kent sayılma aşamasına gelmemiş kasabaları da kapsamına almaktadır.

Kıra, kır sorunlarına ve yerleşmelerine ilişkin anlamına gelen 'kırsal' terimi ise, kendisini kapsam dışında bırakana göre tanımlandığında, 'kentsel olmayan' biçiminde ifade edilebilir. Kırsal ve kentsel yerleşmeler ayrımında kullanılan ölçütlerden en önemlileri, başta nüfus olmak üzere ekonomik işlevler ve doğa ile ilişkiler olarak belirlenebilir.

Türkiye'de kentsel yerleşmeleri kırsal olanlardan ayırmada kullanılan nüfus büyüklüğü 2.000 olup, bu belirleme, kır-kent karşıtlığını ortaya koyan doğru bir eşik olamamaktadır. Başka bir deyişle, 2000'lerin hemen üzerinde nüfusa sahip (ülkenin daha az gelişmiş kimi yörelerinde bu sayıyı çok daha yukarıda düşünmek olanaklıdır) ve salt bu nedenle resmi tanımlamayla 'kent' olmasına karşın, kentsel niteliğinden daha çok kırsal niteliği ağır basan birçok yerleşme, ülke yerleşme düzeninde yer almaktadır. OECD ve Avrupa Birliği ise nüfus yoğunluğu 150 kişi/km²'den az olan yerleşmeler kırsal alan olarak tanımlanmaktadır.

Tablo 1. Kır-kent karşıtlığına ilişkin ölçütler (Günaydın, 2001)

	KIR	KENT
Ekonomideki ağırlık	Tarımsal uğraşlar	Sanayi ve hizmetler
İşbölümü biçimi	Mekanik işbölümü	Organik işbölümü
Dayanışma	Cemaat ruhu	Sosyal örgütlenme
Dünya görüşü	Gelenekçi	Yenilikçi

Avrupa Birliği'ne giriş sürecinde özellikle tarım konusundaki müzakereler ve tüm Dünya'da çevre sorunları bağlamındaki gelişen yaklaşımlar sonucu kırsal alanlar Türkiye'de uzun zaman sonra

yeniden dikkatle ele alınması gereken alanlar olarak ortaya çıkmıştır. Dünyada kırsal alanlara yaklaşımlardaki değişimler Türkiye'ye de yansımış, kırsal gelişme projeleri ile yukarıdan aşağı dikey yaklaşımlar yerine, yatay işbirliğine dayalı yaklaşımlar öne çıkmaya başlamıştır (Öğdül, 2005).

Kırsal alanların ekonomik ve toplumsal açılardan iyileştirilmesini hedefleyen bu yeni yaklaşımlar aynı zamanda sınırlı doğal kaynakların ve tarımsal üretime konu olan tüm kaynakların korunması ve çevre sorunlarının azaltılması yaklaşımlarını da içermektedir. Ancak Batı kentlerinde doğal alanların korunmasının yanı sıra kırsal yaşamın mekan, doğa ve kültürel boyutlarıyla bir arada ele alan bütüncül kırsal alan koruması yaklaşımları, politikalara ve uygulamalara yansımaktadır.

2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası ve yasanın tamamlayıcı belgeler arasında yer almayan "kırsal sit" kavramı Türkiye'de koruma alanındaki literatürde son dönemde, özellikle tüm dünyada kırsal alanlarla ilgili politikalar ve tartışmaların değişimine paralel olarak ülkemizde de tartışılmaya başlanmıştır. Köy ya da mezra olarak tanımlanan yerleşmeler, içerdikleri geleneksel nitelikli yapılar (konutlar, depolar, işlikler, ahırlar, vb.), avlu ve bahçe nitelikli özel alanlar, kamusal nitelikli açık alanlar (köy meydanı, mezarlıklar, meralar, vb.) ve değişik nitelikteki bitki toplulukları gibi öğelerle kentsel sit alanları kadar korunmaya ve geliştirilmeye değer özellikler taşımaktadır. Mevzuatımızda "kırsal sit" kavramı ile tanımlanmış olmayan bu alanlar, gerektiği hallerde doğal sit statüsünde tespit ve tescil edilse de kendilerine özgü değer ve potansiyellerden yola çıkılarak ayrı bir statü içinde ele alınmalıdır (Madran, 2005). Kırsal sit kavramının koruma mevzuatının içinde yer almamasının ardındaki nedenlerin anlaşılması için öncelikle, Türkiye'de kırsal alanların mevzuat ve politikalar içindeki yerinin değerlendirilmesi gereklidir.

Kalkınma Ve Kırsal Alan İlişkisi

Türkiye'de yaşanan kalkınma ve gelişme stratejileri ve buna bağlı oluşturulan politikalar, o ülkenin kent ve köy planlama ve koruma stratejilerini de direkt etkilemektedir. Başka bir deyişle kalkınma politikalarının belirleyiciliği, ülkede oluşturulacak planlama ve koruma stratejilerinin de hem sınırını hem de yönünü tayin etmektedir. Türkiye'de ortaya çıkan koruma ve kalkınma politikaları ve bu yönde hazırlanan kanunlar da bu durumu açıklar nitelikte bir gelişme göstermiştir.

Çalışma kırsal alan kavramının kendi kültürünü üreten, yaşatan, kendine ait sosyal organizasyonlar oluşturan, mimarisi ve yaşam pratikleri ile kent kadar önemli ve incelemeye değer bir yaşam alanı olduğu fikrinden hareket etmektedir. Bu nedenle çalışmada kalkınma ve koruma çerçevesinde ilgili yasalar ve planlamaların kırsal alana nasıl bir değer yüklediği ve bu değerin hangi politika üzerinden kurgulandığı incelenecektir. Kırsal alanla ilgili bir çok yasa olması ve kalkınma planlarının çok geniş kapsamlı olması çalışmanın sınırlarını zorlamakla birlikte kapsam kırsal alanların mekansal ve toplumsal biçimlenmesinde etkili olan mevzuatlarla sınırlandırılmıştır.

Türkiye'de uygulanan Beş Yıllık Kalkınma Planları, ülkenin iktisadi olarak çizilen yol haritaları olarak karşımıza çıkmaktadır. Uygulanan programın içinde bulunduğu dönemin siyasi, ekono-

mik ve sosyal özellikleri o programın içeriğini belirlemektedir. Bu nedenle kalkınma planları aynı zamanda Türkiye'nin iktisadi ve siyasi tarihini de okumamızı sağlamaktadır. Özellikle cumhuriyetin kurulmasıyla başlayan kalkınma hareketi, 1960 darbesi ile yeniden temel çözüm stratejisi olarak kabul edilmiş ve sistemli bir politika haline gelmiştir. Bir önceki dönemde Menderes iktidarı ile başlayan iktisadi açılımların önemli sonuçları olmuştur. Marshall yardımı ile devlet yatırımlarını kentten kıra yöneltip tarım temelli ürün ithalatı yapmaya yönelmiştir. Tarım sektöründe makineleşmeye geçilmesi ihtiyaç fazlası emeğin ortaya çıkmasına ve göç sonucu büyük kentlerde planlama açısından sorunlar çıkmasına neden olmuştur. Bu hızlı kentleşme süreci Türkiye'yi ciddi anlamda gecekonduyla tanıştırmıştır. Bu dönemde gecekondulular modernizme popülist politikalarla eklenmiş ve aflarla varlıklarını sürdürmelerine göz yumulmuştur. Ancak gecekondulların kente dahil edilmesi için hiçbir planlama yapılmamıştır.

Aynı şekilde kırsal alanlar işgücü fazlalığı nedeniyle yaşam alanlarını terk etmeye başlamış ve genel anlamda bir istihdam sorunu ortaya çıkmıştır. Bu nedenle kırsal alanda yeni bir düzenleme yapmak ve kırsal alanların ekonomik sisteme daha sağlıklı eklemlenmesini sağlamak elzem bir hale gelmiştir. Nitekim 1. Beş Yıllık Plan'da (1963-1968) bu durum şu şekilde ifade edilmiştir;

"tarım işletmeciliği, yeni bir düzene sokulmadıkça, gerek Devlet yatırımlarından faydalanma, gerekse daha bilgili tarım yapma imkânları zayıf kalacaktır. Bu sebeplerden, Türkiye'de köklü bir tarım reformu artık kaçınılmaz bir zorunluluktur." (DPT)

1. Beş Yıllık Plan belki de 1961 anayasasının getirdiği özgürlükçü havanın etkisiyle oldukça sosyal öneriler ve saptamalarla doludur. Planda tarım politikalarında yaşanan gelişmeler sonucunda tarımla uğraşan köylünün gitgide yoksullaştığı ve aynı sektörde çalışanların gelirleri arasında büyük eşitsizlikler olduğu belirtilmiştir. Nitekim hedefler arasında sosyal adaletin sağlanmasına yönelik politikalar mevcuttur. Bununla beraber kırsal alan terimi kullanılmamış, kırsal alana yönelik çözümlemeler ise yalnızca tarıma bağlı iktisadi stratejiler üzerinden yapılmıştır.

2. Beş Yıllık Plan ise kırsal kavramını kullanmakta ve kırsal alanla ilgili ilginç tespitlerde bulunmaktadır. Kırsal alanların git gide modernleştiği ve eskiye oranla yeniliklere açık hale geldiği belirtilmektedir. Bu saptamaların önemi kırsal alanın ilk defa yalnızca tarımsal üretim yapılan bir yer olmadığı, aynı zamanda yaşanan sosyal değişimlere reaksiyon veren bir yaşam ünitesi olduğunun farkına varılması durumudur. Ayrıca aile planlaması ve sağlık koşullarının kırsal alanlardaki durumlarından bahsedilmiş ve buna yönelik stratejilerden bahsedilmiştir. Söz konusu bu saptamalar bir önceki plana göre ilerleme kaydedildiğinin bir göstergesidir.

Ancak tüm ülkeçapında yaşanan kentleşme süreci gitgide daha büyük bir sorun haline gelmektedir. 1970'ler kırsal alandan kente göçün devam ettiği, bu enformel yapılanmanın başladığı ve belirginleştiği bir dönemdir (Işık ve Pınarcıoğlu, 2001:50). Gecekondu alanlarını da kapsayan enformel ekonomi hem kırsal alana hem de kente zarar vermeye devam etmektedir. 2. Beş Yıllık Planın sosyal politikalardan bahsetmesine karşılık asıl çözüm yine tarımsal üretimde yapılacak ıslah ve değişikliklerle sınırlı bırakılır:

"(2) Sanayileşme ile birlikte tarımda da bünye değişikliği olmaktadır. Kırsal yerleşmeler bugünkü fonksiyonlarından farklı olarak şehre yönelmiş yerleşmeler durumuna gelme ve fonksiyonlarını en iyi görebilecekleri merkezlerde yığılma eğilimindedirler. Bu eğilim kamu yatırımları ve düzenlenmesi ile desteklenecektir. Birinci derecede tarım ürünleri sanayi, belirli sürede diğer hafif sanayilerin çevresinde kümelenebileceği birer nüve olarak düşünülecek, yerleşme planlan, altyapı, sağlanan kamu hizmetleri buna göre yapılacaktır."

1970'lerde hazırlanan diğer plan ise önemli açılımlar gerçekleştirmiştir. Özellikle "Kırsal Yerleşme" kavramından bahseden planda, "Tarihsel olayların oluşturduğu ve giderek ekonomik, sosyal ve fiziksel faktörlerle biçimlenen ve çok sayıda birimlerden meydana gelen dağınık kırsal yerleşme dokusu, gerek köy kalkınmasını, gerek milli kalkınma çabalarını olumsuz yönde etkilemektedir" fikrini ortaya atar. Kırsal alandaki yerleşme yapısının yapılacak çalışmaları engellediği, maliyetini arttırdığı ve ilgili kamu kuruluşlarının verimli hizmet vermelerini zorlaştırdığı belirtilmektedir. Bu yerleşim sorunlarının kırsal alanlara yapılacak altyapı çalışmaları ve hizmet götürülmesi ile çözüleceği fikri mevcuttur. Bununla beraber diğer planlarda olduğu gibi tarıma yönelik ekonomik hedefler de temel stratejiler olarak karşımıza çıkmaktadır.

1980'li yıllarda oluşturulan ithal ikameci politikalar döviz sıkıntısına, büyük bütçe açıklarına ve yüksek enflasyona sebep olmuştu. İşçi ve öğrenci ayaklanmalarını arttırmalarının yanı sıra bu ekonomik zorluklar aynı zamanda sermaye ve emek arasında keskin bir yüzleşmeye sebep olmuştu. Dahası egemen sınıflar, sağ kanat siyasi partilerin ekonomik politikalarından tatmin olmuyordu. Ekonomik kriz yüzünden egemen sınıfın birikim stratejisi olan ithal ikameci sanayileşme işlemez hale gelmişti. Arka arkaya gelen koalisyon hükümetleri de düzeni konsolide edemiyorlardı. Sonuç olarak egemen sınıf ve sağ kanat siyasi partiler arasında Temsiliyet krizi olduğunu söylemek mümkündür (Gülalp, 1993:44).

1980 sonrasında devletin tarımdan desteğini çekmesi ve sadece sübvansiyonlarla sınırlı bir politika izlemesi diğer birçok düzlemdeki faktörlerin de etkisi ile kentlere göç yeniden gündeme geldi. Özellikle 1980 sonrasından en önemli göç biçimi zorla yerinden ettirilen ve büyük kentlerin çeperlerine sürüklenmek zorunda bırakılan "Kürt göçü"dür. Diyarbakır, Mersin, İstanbul ve İzmir en önemli Kürt göçü alan iller oldular.

1980'lerin başında oluşturulan 4. Beş Yıllık Plan öncelikle tüm Türkiye'de artan nüfusun kırsal alandaki boyutunu ortaya koyar. Bu nüfus artışı ile beraber kırsal alana yapılan altyapı yatırımlarının bir önceki planda belirtildiğinin aksine halen yeterli olmadığı, bununla beraber kırsal bölgelere giden diğer hizmetlerin ve özellikle eğitimin yetersiz oluşuna da dikkat çekilmektedir. 4. Plan, öncelikle altyapı hizmetlerinin tamamlanması ve kırsal alanda bu yönde yatırım yapmayı hedeflemektedir. Özellikle kırsal alanda yaşayan gençlerin bu sorunlar nedeniyle ve kentin çekiciliği ile göçe devam ettiğini belirtmekte, buna karşılık kırsal alan yaşamının iyileştirilmesini amaçlamaktadır. Bu amaçlara dair ifadeler şu şekildedir;

"Altyapının, ekonominin büyümesini engelleyen yetersizliklerini giderici bir yatırım politikası izlenecektir. Ulaştırma hizmetlerinde kırsal kesim yerleşim birimlerinin gereksinmeleri ile ulusal sanayinin gereklerini ekonomiye en çok katkıyı sağlayacak düzeyde karşılayacak yatırımlara öncelik verilecektir."

Köylüye yönelik politikalar bölümünde;

"Toplum kesimleri arasındaki gelir dağılımım iyileştirmek; tarımsal gelişmeyle köylünün kalkınmasını bir tutarak ve tarımdan sanayi toplumuna köylünün katkısıyla sağlıklı bir geçişi sağlamak; köylünün kalkınma olanaklarını, üretim gücünü ve gelirini artırmak; kırsal alanda gelişmeyi hızlandırmak ve yaşama düzeyini yükseltmek üzere.

— Etkili bir toprak reformu,

— Demokratik kooperatifleşme,

— Köylüye dönük devlet düzenlemesi ve desteği,

— Köykentler yoluyla yeni bir üretim düzeninin kurulması,

araç olarak kullanılacaktır."

şeklinde çözümler sunulmuştur.

1980'lerin ikinci yarısı kırsal alanın artık ciddi bir sorun olduğu ve bu sorunun yalnızca dönemin iktisadi gelişmelerine bağlı ekonomik çözümler getirmek olmadığının farkına varıldığı bir dönem olarak karşımıza çıkar. Bu dönemde yayınlanan 5. Beş Yıllık Plan kırsal alanla ilgili değişik açılımlar yapmaktadır. Getirilen çözümler kısaca;

• "Kırsal gelirin yükseltilmesi ve kırsal alt yapının geliştirilmesi amacıyla işsizlik açısından özellik gösteren bölgelerde mevsimlik işsizlere ek iş sağlamak üzere projeler ilave bir tedbir olarak uygulanacaktır.

• Tarımdaki gizli işsizlere bulundukları çevrede istihdam imkânı yaratmak amacıyla, kırsal alanda 150 bin kişiye kısa süreli kurslar yoluyla o çevrede geçerli mesleki bilgi ve beceri kazandırılacaktır.

• Koruma alanları, tarıma ayrılan alanlar, orman alanları, endüstri, şehir ve kırsal yerleşmeler için alternatif alanlar turizm ve rekreasyon amaçlı alanlar hakkında doğru kararların verilebilmesi için, arazinin gerçek potansiyeli ile şimdiki ve gelecekteki sosyo-ekonomik şartların birlikte çözümlenmesi ve bu kaynağın her kullanım açısından ayrı ayrı değerlendirilmesi sağlanacaktır."

şeklinde sıralanabilir. Burada mesleki eğitim ve ek iş planlaması istihdam için değişik bir bakış açısı oluşturulduğunun göstergesidir. Ancak daha önemli olan şüphesiz "koruma alanları"nın planlamanın içine girmiş olmasıdır. Bunun dışında köylünün boş zamanlarını geçirmesi için köye özgü el sanatlarının geliştirilmesi de belirtilmiştir. Ancak bunun nasıl yapılacağına dair bir strateji bulunmamaktadır.

6. Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990 ve 1994 yıllarını kapsamaktadır. 1980'li yılların ikinci yarısı ile kurumsallaşan neoliberal politikalar, ülkenin tüm ekonomik sistemini yeniden yaratmış ve dünya ekonomik sistemine eklemlenme hedefi ile politikalar üretilmiştir. Dış dünya ile eklemlenmedeki bu durum, burjuvazinin iç yapılanmasında tekelci grupların ağırlığını artırışı ile birleşince, sanayinin coğrafi dağılımındaki eşitsizlik iyice artmıştır. Kamunun bölgesel gelişme farklarını dengelemede işlevsiz kalmasıyla birlikte, sınırlı sayıda gelişen il ve bölgeye karşılık ülkenin büyük bölümü gerileme sürecine girmiştir (Ataay, 2001:82).

6. Beş Yıllık Kalkınma Planı bu bölgesel eşitsizlikleri çözmek amacıyla çeşitli stratejiler üretmektedir. Öncelikle tarım dışı istihdam biçimleri ile hane halkına ek gelir imkanları yaratma hedefini ortaya koyar. Yine bölgeler arası eşitsizlik durumuna karşı şu saptamalar mevcuttur:

"1045. Yerleşmelerin kademelenmesinde dengeye ulaşmak ve metropoliten alanlara yönelen nüfus ve sanayi yoğunluğunu azaltmak, bölgelerarası ve bölge içi göçleri yönlendirerek kontrol etmek üzere; metropol altı şehirler, orta büyüklükteki merkezler, az gelişmiş bölgelerin merkezi nitelikteki şehirleri ve merkezi nitelikteki kırsal yerleşme birimleri tespit edilip, gelişmeleri desteklenecek, bunun için gerekli araçlar oluşturulacaktır."

6. Beş Yıllık Kalkınma Planının önemli bir özelliği "kırsal alan planlaması"ndan bahsetmesidir. Bu durum artık kırsal alanın makro politikalar yerine bir ünite olarak kendi yapılanmasından çözümleneceğine dair fikirler belirtilmesidir. Kırsal alanın yönetim ve organizasyon biçimlerinin yeniden düzenlenmesine dair öngörülerde bulunulması da önemli bir ayrıntıdır.

7. ve 8. Beş Yıllık Kalkınma Planları (1996-2005) yeniden altyapı ve hizmet odaklı çözüm önerileri sunarlar. Tüm köylere yol ve altyapı hizmetlerinin ulaştırılması ve kırsal alanlarda iletişim standartlarının geliştirilmesi gerektiği belirtilmektedir. Bir diğer önemli nokta kırsal alan yerleşimindeki iskan durumuyla ilgili saptamalardır. Kırsal alan yerleşiminin dağınık halde oluşuna değinilen bu planlarda, iskan politikasının yeniden düzenlenmesi ve bu politikaların merkeze bağlı özel idarelerce yapılması gerektiği vurgulanmaktadır.

9. Beş Yıllık Kalkınma Planında (2007-2013) diğer planlara nazaran en temel değişiklik, kırsal alanın en temel biriminden hareket eden bazı çözümlerin mevcut olmasıdır. Öncelikle kırsal alanda kadının rolü tartışılmış ve kadın istihdamının sağlanması ve kadın emeğinin boşa gitmemesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca hanede bulunan kız çocukları ve engellilerin de eğitime katılması için politika üretilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Kırsal alanda alternatif gelir kaynakları oluşturulması fikri devam etmekte ve buna yönelik çalışmalar yapılacağı vurgulanmakla birlikte tarımsal üretimdeki verim artışı için yapılması gerekenler de belirtilmiştir. Ayrıca kırsal kalkınma stratejisi üzerine çalışılması gerektiği de vurgulanmıştır. 9. ve son beş yıllık kalkınma planında en önemli stratejilerden biri şöyle belirtilmektedir.

"Kırsal yerleşim planlamasının esas ve kriterleri, kırsal alanın özelliklerine ve kırsal toplumun ihtiyaçlarına göre belirlenecek, plan yapımında gelişmekte olan merkezi yerleşim birimlerine, turizm bölgelerine, koruma alanlarına ve afet riski yüksek yörelere öncelik verilecektir."

Son olarak Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi incelendiğinde tüm Beş Yıllık Kalkınma planlarının temel mantığından farklı bir strateji geliştirdiğini söyleyebiliriz. Başka bir deyişle daha önceki kalkınma planlarında kırsal alanların başlı başına bir ünite olarak değerlendirilmesi makro ekonomik politikaların içinde edindiği rolle bağlantılıyken bu strateji tamamen kırsal alanın iç dinamiklerinden hareket etmeyi hedeflemektedir. Ekonomik olarak bakıldığında kırsal alandaki yoksulluğun saptanması ve bu yoksulluğun ortadan kaldırılması amaçlanmıştır.

Kırsal ekonominin çeşitlendirilmesi ve tarım sektörünün daha verimli bir rekabet içermesi de hedeflenen stratejilerdendir. Ancak bu durum yerel kalkınma kavramı üzerinden düşünülmüş ve bu şekilde örgütlenmiştir. Bu örgütlenme hem mekansal hem de organizasyonel olarak oluştu-

rulmak amacındadır. Mekansal örgütlenme yöresel özellikler korunarak yaratılacak ve kır-kent çelişkisi azaltılmaya çalışılacaktır. Ulusal kırsal kalkınma stratejisi bünyesinde kamu-özel sektör-akademisyen ve sivil toplum ile yöre halkının ortak hareket etmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Kırsal alanda ekonomik, sosyal ve kültürel sürdürülebilirliğin sağlanması ve buna bağlı olarak koruma politikalarının da uygulanması gerektiği savunulmuştur. Kırsal alanlarda ekolojik sürdürülebilirlik için ilgili alanlar ve yöreye ait kültürel izler taşıyan taşınır-taşınmaz tüm varlıkların korunması bir ilke olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sonuç olarak kalkınma planları genel olarak incelendiğinde özellikle beş yıllık kalkınma planlarının Türkiye'nin ekonomik yapısına bağlı olarak ürettiği makro çözümler arasında kırsal alanların bu makro duruma bağlı çözümler üretilerek kalkındırılacağı fikri mevcuttur. Bu durum bütün planların bu konuda başarısız olduğunu en azından yeterli olmadığını bize göstermektedir. Her plan kendinden önceki sorunların devam ettiğini nitelemekte ve benzer çözümler üretmektedir. Ulusal kırsal kalkınma stratejisi ise bu mantığın tersine yerel çözümler üretmeyi amaçlamakta ve buradan hareketle makro çözümlere ulaşmayı hedeflemektedir. Ancak bu stratejiler yasalarla desteklenmeli ve uygulamada yaygınlaştırılmalıdır. Bununla beraber kırsal alanın gelişmesi ve kalkınmasına yönelik özel yasalar halen yürürlüğe konmamış ve mevcut yasalar ise ancak pratikte oluşan sorunlar üzerinden kısmi uygulamalar getirmiştir.

Kırsal Yerleşmelerin Planlanmasıyla İlgili Mevzuat Ve Uygulamalar

Kırsal alan tanımlanmasının yapıldığı ilk yasa cumhuriyetin ilk yıllarında oluşturulan Köy Kanunu'dur. Bu kanun ilk defa köyün tanımlandığı ve köy yaşamının kapsamlı olarak incelendiği bir metin olması bakımından önemlidir.

Cumhuriyetin kurulması ile Türkiye geniş çaplı bir kalkınma hamlesi başlatmıştır. Türkiye 1900'lü yılların başıyla beraber kendini bir kurtuluş ve bağımsızlık mücadelesi içinde bulmuş ve yeniden bir ülke kurmak için bir hareket başlatmıştır.

Köy kanunu genel anlamda Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin kalkınma anlayışının temel bir özetidir. Bu kanun tüm ülke çapında gerçekleştirilmeye çalışılan kalkınma hamlesinin önemli bir adımı olarak görülmelidir. 18/3/1924 tarihli ve 442 nolu kanun olan köy kanunu yenilenmeyen az sayıdaki kanundan biridir. Köylerin daha sonra yeni bir kanunla düzenlenmemiş olması aslında büyük bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle 1930'larla başlayan ve 1950'den sonra hız kazanan köyden kente göç hem köy hem de kent yapısında büyük değişiklikler doğurmuştur. 1970'lerde yaşanan göç süreci yalnızca fiziksel değişimin değil aynı zamanda sosyal hayatın çift taraflı değişimine neden olmuştur.

Kıray bu değişimi "yapısal değişimin kırda ve kentte uyuşmayan modernleşme temposu" diye tanımlar. Bu tanımlama yaşanan tüm sorunun kırsal alandaki yapısal bozukluklardan ileri geldiği teziyle devam eder. Ancak buna karşıt olarak Türkiye'deki kalkınma politikalarının, kırsal alana biçtiği rol nedeniyle kırsal yaşantının gitgide daha olumsuz bir yaşam alanı haline gelmesiyle birlikte değişimin başat unsuru olduğu kabul edilmelidir. Kalkınmanın kavramsal olarak ekonomik, sosyal ve yaşam pratiklerini kapsayan bir süreç olarak tanımlanmasına karşılık,

Türkiye'deki kalkınma politikaları genel olarak kırsal alana ekonomik değerler ve roller biçmiş, kırsal alanların ayrı ayrı birer yaşam ünitesi olduğunu dikkate almamıştır. Ancak bu biçilen roller, dönem iktidarlarının "köylü" üzerinden oluşturduğu siyasi söylemin aksine "köylü"yü daha çok yoksullaştırmış ve durumun daha patolojik bir hal almasına sebep olmuştur. 1960'lı yılların hakim söylemi olan "kalkınma", o dönem oluşturulan kalkınma programlarında hayat bulmuştur. Ancak bu kalkınma programları temel bir öğe olan sanayileşmeye dayanmaktadır. Taner Demirel'in AP üzerinden yaptığı çözümleme bu konuda daha açıklayıcı olabilir:

"Süleyman Demirel'e göre sanayileşmeyi kalkınmada itici sektör olarak ele almak gereklidir. Çünkü tarım ürünlerinin talep elastikiyetinin azlığı, tarımda modern teknikler ve makine kullanımının artmasıyla birlikte istihdam problemlerinin gündeme gelmesi, ziraat ürünlerine dayalı bir kalkınmayı gerçekçi bir strateji olmaktan çıkarmıştır. Tarım ihmal edilmeyecek en son teknoloji kullanımı ve daha iyi üretim organizasyonları ile verimlilik arttırılacak, ancak kalkınmanın motoru itici gücü olacaktır. Bu durum ironik bir biçimde köy ve köylülüğü yücelten AP programı köylülüğün olabildiğince tasfiyesini hedeflemektedir." (Demirel, 2004:274)

1924 tarihli Köy Kanunu temel olarak köy yaşantısını çağdaşlaştırma isteği ile oluşturulmuştur. Köy Kanunu Modern bir Türkiye inşa etme isteğinin bir ayağı olarak köy yaşantısının yeniden düzenlenme isteğinin hukuksal ifadesidir (Çetin, 1992). Kanunun Köy İşleri Bölümü olarak adlandırılan bölüm, köyün hem sosyal hayatı hem de köyün fiziksel düzenlenmesi ile ilgili hükümler bulunmaktadır. Mecburi ve isteğe bağlı olarak ayrılan hükümler, o dönemin modernleşme politikaları çerçevesinde oluşturulan stratejiyi de göstermektedir. Köyün fiziksel düzenlenmesi ve alt yapısı ile ilgili belirleyici hükümler mevcuttur.

Madde 10: "Her köyün bir başından öbür başına kadar çaprazlama iki yol yapmak

(bu yollar köy meydanından geçecektir)"

Madde 11: "Köyün büyüklüğüne göre orta yerinde ve mümkün olamazsa kenarında bir meydan açmak;"

Madde 12: "Köy meydanının bir tarafında ihtiyar meclisinin toplanıp köyün işlerini görüşmeleri için bir köy odası yapmak;"

Madde 13: "Köy, yol üzerinde uğrak ve konuk ise köy odası yanında ocaklı ve ahırlı bir konuk odası yapmak"

Madde 14: "Köyde bir mescit yapmak (yeniden yapılacak ise köy meydanının bir tarafına yapılacaktır."

Madde 15: "Köyde maarif idarelerinin vereceği örneğe göre bir mektep yapmak (yeniden yapılacak ise köyün en havadar bir tarafına yapılacak ve mektebin herhalde bir bahçesi bulunacaktır.)

Madde16: "Köy yollarının ve meydanının etrafına ve köyün içinde ve etrafındaki su kenarlarına ve mezarlıklara ve mezarlık ile köy arasına ağaç dikmek (Köylü her sene adam başına en az bir ağaç dikecek ve bu ağaç tamamen tutup yeşilleninceye kadar ağaca bakacak va yeni dikilmişlere hayvanların sürünerek ve kemirerek zarar vermesinin önünü almak için etrafına çalı çırpı sarıp muhkemce bağlayacaktır).

Kanunun Köy İşleri bölümünün isteğe bağlı işler bölümünde de yine benzer hükümler mevcuttur.

Madde 3: "Her köyün bir başından öbür başına kadar olan yolları taş kaldırım ile döşemek"

Madde 4: "Köy mezarlığının köyden ve caddeden uzak bir yerde, suların geldiği tarafta değil, akıp gittiği tarafta olmasına çalışmak ve etrafını duvarla çevirerek içersine hayvan girmesinin önünü almak ve mezarlığa gübre süprüntü dökmemek, herkesin mezarlarına iyi bakmak.

Madde 5-6-7: "Köyde bir çamaşırlık yapmak;

Köyde bir hamam yapmak;

Pazar ve çarşı yerleri yapmak."

Görüldüğü üzere köyün fiziksel düzenlemesi bu maddelerle belirlenmiştir. Böylelikle köyün genel görüntüsü belirli bir standarda ulaştırılmak istenmiştir. Altyapı ile ilgili özellikle mecburi işler bölümünde önemli hükümler bulunmaktadır. Madde 1-2-3-4-5-6 alt yapı ile ilgili belirleyici hükümler barındırmaktadır.

Köy kanunu aynı zamanda köydeki mimari yapı ile ilgili de düzenlemeler yapmıştır. Bu düzenlemeler daha çok köyde mevcut mimari pratiklerin daha sıhhi ve temiz hale getirilmesi amaçlanarak yapılmıştır.

Mecburi İşler:

Madde 4: Evlerde odalarla ahırları bir duvarla birbirinden ayırmak

Madde 5: Köyün her evinde üstü kapalı ve kuyulu veya lağımlı bir hela yapmak ve köyün münasip bir yerinde herkes için kuyusu kapalı veya lağımlı bir (hela) yapmak.

İsteğe Bağlı İşler:

Madde 1: Köyün evlerinde ahırları odalardan ayrı bir yere yapmak

Madde 2: Ev, ahır, hela duvarlarının iç ve dışları senede bir defa badanalanmak

Madde 3: Her köyün bir başından öbür başına kadar olan yolları taş kaldırım ile döşemek.

Köy Kanunu değiştirilmemekle beraber bazı ek maddeler ile düzenlenmiştir. 20.05.1987 tarih ve 3367 sayılı kanun ile ilave edilen ek 7 madde Köy Yerleşme Alanının planlanması ve düzenlenmesine dair bazı hükümler getirmiştir. Köy yerleşme alanının tespit komisyon teşkili, çalışma ve karar verme esas ve usulleri, köy tüzel kişiliği adına yapılacak tesciller, köy yerleşme planı düzenleme esas ve usulleri, ihtiyaç sahiplerinde aranan vasıflar, devir yasakları, taşınmaz malların amaca uygun kullanılma esasları, rayiç bedel tayini, satış esaslarıhakkında genel hükümlere yer veren bu ek maddelerin ayrıntıda nasıl uygulanacağına dair hükümler veren Köy Yerleşme Alanı Uygulama Yönetmeliği 20.08.1987 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Kırsal Alana dair yapılan düzenlemelerden biri de 1985 tarih ve 3194 sayılı İmar Kanunu/ Plansız Alanlar Yönetmeliğidir. Bu yönetmelik içerdiği kararlar açısından daha çok kentsel alanlarla ilgili olup kırsal alanlara yönelik doğrudan kararlar içermemektedir. Bununla beraber dolaylı olarak Köy Kanunu ve Köy Yerleşim Alanları Uygulama Yönetmeliği ile beraber kırsal alanlar

için de kullanılmaktadır. Kapsam olarak "Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında kalan yerlerde yapılacak planlar ile inşa edilecek resmi ve özel bütün yapılar" kabul edilmiştir. Ayrıca bu yapılaşmaların fen, sağlık ve çevre şartlarına uyumlu hale getirilmesi ve bu alanlarda oluşacak yapılaşmaların kanunda bahsedilen şartlara uyumunun sağlanması da kanunun amacı olarak belirtilebilir. Madde 27'de "Belediye ve mücavir alanlar dışında köy nüfusuna kayıtlı ve köyde sürekli oturanların köy yerleşik alanları ve civarında ve mezralarda yaptıracağı konut, hayvancılık veya tarımsal amaçlı yapılar için inşaat ve iskan ruhsatı aranmaz. Ancak yapının fen ve sağlık kurallarına uygun olması ve muhtarlıktan izin alınması gerekir." ifadesi bulunmaktadır. Bu madde yönetmelikte kırsal alanda planlanmamış bölgelerde yapılacak herhangi bir imarın kontrol altında yapılmasını sağlamak amacındadır.

İl Özel İdaresi Kanunu 22.02.2005 tarihi ve 5302 sayısı ile yürürlüğe konmuştur. Bu kanun kırsal alanlarla ilgili yapılacak her uygulamanın tek elden yürütülmesi açısından önemli bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. İl çevre düzeni planlarının yapımı ve onaylanması ile köy yerleşim planlarının yapımı ve onaylanması bu kanun ile oluşturulmaktadır. Ayrıca bu alanların altyapı ve üst yapı uygulamalarına dair yatırımlar da bu kanun ile düzenlenmiştir. Başka bir deyişle bu kanun kırsal alanlarla ilgili yapılacak her düzenlemenin onay merci olarak değerlendirilebilir.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu doğrudan kırsal alanları içeren bir hükme sahip değilse de dolaylı olarak kırsal alanlarla ilgili kararları içerir. Korunması Gerekli Kültür ve Tabiat Varlıkları'nın araştırılması ve bulunması ile ilgili maddelerde, taşınır ya da taşınmaz tüm kültür ve tabiat varlıklarının bulunduğu arazi ve bu arazi maliklerinin haklarına ilişkin hükümler mevcuttur. Örneğin "Zarar Vermede Tazminat Yükümlülüğü" bölümünde Madde 42, gerekli durumlarda kazı ya da sondaj yapılacak arazinin kamulaştırılması veya bu araziye ödenecek tazminatlara dair hükümlere yer vermektedir. Bu durum kırsal alanda bulunan Kültür ve Tabiat Varlıklarının araştırılması durumunda ortaya çıkacak mülkiyet ve hak ilişkileri açısından önemli bir kanun olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca Kültür ve Tabiat varlıklarına karşı nasıl eylemlerde bulunulması gerektiği de bu kanunda mevcuttur. Kırsal alanda yaşayan halkın da bu eylem biçimlerine uygun davranması gerekliliği de söz konusudur.

Bu kanunlar ve yönetmelik dışında özellikle arazi kullanımı ve kıyı düzenlemeleri ile ilgili mevzuat da kırsal alanları doğrudan ilgilendirmesi açısından önemlidir. Ayrıca kamulaştırma ile ilgili kanunları da değerlendirmek gereklidir.

Orman Köyleri ile ilgili kanunlar kırsal alanların fiziksel düzenlenmesi ile ilgili hükümleri içermektedir. 31.08.1956 tarih ve 6831 sayılı Orman Kanunu ile 17.10.1983 tarih ve 2924 sayılı Orman Köylülerinin Kalkınmalarının Desteklenmesi Hakkında Kanun ve 31.07.1997 tarihli Orman Köylülerinin Kalkınmalarının Desteklenmesi Hakkında Yönetmelik orman alanlarında uygulanan mevzuatı oluşturmaktadır. Ayrıca 25.02.1998 tarih ve 4342 sayılı Mera Kanunu da kırsal alanların fiziksel örgütlenmesine dair düzenlemeleri içermektedir.

04.04.1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu, kıyı alanlarındaki yerleşimlerin içeriğinin belirlenmesine yönelik olduğundan, kıyı alanlarındaki kırsal alanların düzenlenmesine dair hükümlere de yer vermektedir.

Ayrıca Kalkınma Ajanslarının Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri Hakkında Kanun (5449) ise kırsal alanların idari yapılanması ve kırsal alanların geleceğine dair politika üretiminde etkili bir kanun olarak karşımıza çıkmaktadır. 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu da kırsal alanların idari sınırları açısından önemli kanunlardır.

Ülkemizde kırsal nitelikteki alanların planlanması uygulamaları incelendiğinde, bu alanların öncelikle "Plan Dışı Alanlar Yönetmeliği"ne tabi olduğu görülmektedir. Bu alanlarda yapılaşmayı mevzi imar planları ve Plan Dışı Alanlarda Uygulanacak Tip İmar Yönetmeliği yönlendirmektedir. Bunların dışındaki kırsal alanların planlama süreçleri şu şekilde özetlenebilir:

- İl Özel İdaresi'ne bağlı Köye Yönelik Hizmetler Müdürlüğü'nün plan uygulamaları,
- 1/25.000 Çevre Düzeni Planına uygun olarak ilgili mücavir alan sınırı içinde kalan köy yerleşmelerinin planlanması,
- Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurullarınca kentsel, arkeolojik ve doğal sit alanı ilan edilen koruma bölgelerinde koruma amaçlı imar planı uygulamaları,
- Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı'nın yetkisi altındaki özel koruma alanlarında hazırlanan plan uygulamaları,
- Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın turizm bölgesi ilan edilen alanlarda üst ölçek turizm planı uygulamaları,
- 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu çerçevesinde Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde yer alan bazı köyler için yapılan plan çalışmaları,
- 3194 Sayılı İmar Kanunu doğrultusunda mevzi plan uygulamaları. (Çırak, H., Çırak, A., A., 2006)

Bir Kırsal Sit Örneği: Yalıköy (Podima)

Yalıköy, Çatalca'nın Karadeniz kıyısındaki iki sahil köyünden biridir. Yaklaşık olarak 250 yıllık bir geçmişe sahiptir. Eski bir Rum balıkçı köyü olan Yalıköy'e Rumlar tarafından "çizme" anlamına gelen "Podima" adının verildiği söylenmektedir. 1913 yılında ise Yalıköy'de ikamet eden Rumlarla Balkan Türkleri mübadele edilmiş, bu süreç 1960'lı yıllardaki mübadele ile devam ederek bu yerleşim yerinin etnik kimliği değişmiştir.

Yalıköy'ün bağlı olduğu Karacaköy beldesi, 2004 yılında kabul edilen 5216 sayılı Büyükşehir belediyesi kanunu ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisine dahil edilmiş olup Karacaköy İlk Kademe Belediyesi adını almıştır. 2008 yılında Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile Karacaköy ve bu İlk Kademe Belediyesine bağlı köyler Çatalca İlçe Belediyesine bağlanmıştır.

Çatalca sınırları içerisinde yer alan Binkılıç, Karacaköy ve Çiftlikköy Belediyeleri'ni yerleşme karakteri bakımından Çatalca Kuzey Bölgesi Kırsal Alan Alt bölgesi olarak nitelemek mümkündür. Bu bölge kırsal yerleşme özelliği taşımasından dolayı, Çatalca'ya bağlı diğer belediyeler olan Çatalca Merkez ve Muratbey Belediyeleri'nden ayrışmaktadır. Bu bölge batıda Kırklareli, güneyde Silivri ve Muratbey, kuzeyde Karadeniz, doğuda ise Durusu İlk Kademe Belediyeleri ile sınırlıdır.

Yalıköy yerleşmesi, İstanbul'un Çatalca ilçesine bağlıdır ve İstanbul'un kuzey batısında yer almaktadır. Yalıköy, 5216 sayılı yasayla beraber Karacaköy İlk Kademe belediyesinin bir mahallesi haline gelmiştir. Yerleşme batıda Binkılıç Beldesi, güneyde Karamandere ve Belgrad, doğuda Karacaköy, kuzeyde de Karadeniz ile sınırlanmaktadır.

2008 yılına kadar Karacaköy İlk Kademe belediyesine bağlı bulunan Yalıköy'e ait imar planları 1987 yılında yapılmıştır. Planın projeksiyon nüfusu 20.000'dir. Planlama alanı içerisinde ikinci konut yoğunluğu göze çarpmaktadır bundan dolayı da halen planlama nüfusuna erişilememiştir. Yapılan çalışmalarda yaz kış nüfusunda farklılıkların bulunduğu görülmüştür. Alandaki potansiyellerin değerlendirilmesine yönelik plan kararlarının verilmemesi de planın revize edilmesi ihtiyacı doğurmuştur.

10.07.2004 tarihinde kabul edilerek, 23 Temmuz 2004 tarih ve 25531 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun geçici 2. maddesi gereği; İstanbul Büyükşehir Belediyesinin sınırları "il mülki sınırı" olarak tespit edilmiş ve aynı kanunun 7. maddesi gereği; Büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları arasında: Çevre düzeni plânına uygun olmak kaydıyla, büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak olarak tanımlanmıştır.

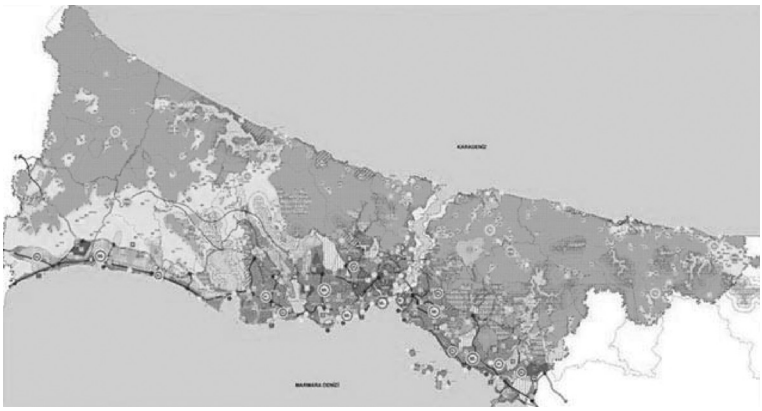
İdari yapıda değişikliklerin yaşanmasından ve alana ait imar planlarının günümüz ihtiyaçlarına cevap verememesinden dolayı 2005 yılında İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezinin yürüttüğü çalışmalar ile 1/100.000 ve 1/25.000 çalışmalar başlamış fakat planlar 2006 yılında bitirilen ve onaylanan 1/100.000 Çevre Düzeni Planı mahkeme tarafından yürütmeyi durdurma kararı vermiş olup aynı karar 2009 yılında bozulmuştur. Bu süre içersinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı planlama birimleri tarafından İstanbul İli 1/100.000 ölçekli



Fotoğraf 1. Yalıköy

Çevre Düzeni Planı, yeniden hazırlanıp 15 Haziran 2009 tarihinde onaylanmıştır. 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı çalışmaları halen devam etmekte olup Üst ölçek plan kararları ve bu alana verilen misyona uygun 1/5000 Nazım İmar Plan çalışmaları devam etmektedir.

1/25000 ve 1/5000 Nazım İmar Planının da 1/100.000 Çevre Düzeni Planı belirlediği amaç hedef ve stratejiler çerçevesinde kırsal karakterdeki yerleşmelerin genel fiziki ve sosyo-ekonomik özellikleri göz önünde bulundurularak oluşturulan üstbölge ölçeğinde genel plan kararları oluşturulduktan sonra alt bölge ve köy yerleşmeleri ölçeğinde detaylandıran, köy yerleşmeleri ile birlikte bir bütünlük oluşturan tarım, orman ve su kaynakları açısından çok hayati konuma sahip olan bu alanlarda; tarım ve orman alanlarının yanlış ve amaç dışı kullanımının engellenerek, bu alanların korunarak, kırsal alanda sürdürülebilir ekonomik gelişmeyi sağlayan, mevcut geleneksel köy dokusunu koruyarak geliştiren, bu yerleşmelerde yaşayan insanların ekonomik, kültürel, sosyal ve teknik altyapı gereksinimleri karşılayacak arazi kullanım kararlarını, kapsayan bütüncül bir çalışma hedeflenmiştir.



Harita 1. İstanbul İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

Yalıköy'de Kırsal Kimlik

Toplumsal Yapı

Yalıköy, şehirden uzak, sessiz ve sakin bir yerleşim yeridir. Nüfusu, yazlıkçılar/günübirlikçiler ve yerli halk olarak iki grupta ele alınabilir. Yerli halk, Yalıköy'ün en çok içilebilen klorsuz suyunu, ormanlardan kaynaklanan tertemiz havasını, doğasını ve sessizliğini seviyor. Genellikle evlerin bahçelerinde her aile kendine yetecek miktarda sebze, meyve yetiştiriyor, ancak bunların ticaretini yapmıyor.

Kadın ve erkeğin cinsiyet rollerine bakıldığında, kadının genellikle ev işleriyle ve çocuklarla ilgilendiğini, erkeğin ise ormancılık, odunculuk gibi geçici işlerde çalıştığı görülmektedir. Köyde eğitim liseye kadar olduğundan, çoğunluğu ilkokul mezunları oluşturmakta, ikinci sırada ortaokul mezunları yer almaktadır. Köye en yakın lise Çatalca'da bulunmaktadır.

Yapılan görüşmelerde, köyün ortak bazı sıkıntıları olduğunu görülmektedir; en önemlileri yol, su, eğitim ve sağlık hizmeti ihtiyaçları, İSKİ'nin yerli halktan yeterince işçi çalıştırmaması, vb. sorunlar. Ayrıca köyde bulunan sağlık ocağında yetkili bir doktor bulunmamaktadır. Bir kıyı yerleşimi olan Yalıköy'de yerli halk turizmin gelişmesini beklemektedir.

1913 yılında Yalıköy'de ikamet eden Rumlarla Balkan Türkleri mübadele edilmiş, bu mübadele sonucunda Rumlardan kalan 60 haneye Türkler yerleştirilmiştir. İlk kurulduğunda 60 haneli olan köy, şu anda 750 hanelidir. Sabit nüfusu 2500, hareketli nüfusu da 4000 civarındadır. Ancak yapılan görüşmelerde köy muhtarı Fehmi Kaçar yaz nüfusunun 10000'e kadar çıktığını söylemektedir. Yine muhtarın ifadeleriyle yalnızca 1500 hane köyün yerlisine aittir. Yapılan görüşmelerden yola çıkarsak nüfusun büyük kısmı köyün yerlisidir. Köye dışarıdan göç fazla olmamakla birlikte İstanbul'dan, Uzunköprü'den, Çatalca'dan ve Urfa'dan göç olmuştur. Köyün büyük bir kısmı göçmendir. Çoğunluğu Balkan Savaşı'ndan sonra göç eden eski ismiyle Yugoslav göçmenler oluşturmaktadır. Ayrıca 1980'li yıllarda Bulgaristan'dan göç edenler de mevcuttur. 1913 yılında oluşan mübadele sonrası köyü terk etmek zorunda kalan Rumlar, Yunanistan'da Askaz köyüne yerleştirilmiştir. Hala eski aile evlerini ziyarete gelmektedirler.

Bölgenin eğitim düzeyine bakıldığında genel olarak okuryazarlık oranı yüksek ancak eğitim düzeyi ilkokul seviyesindedir. Muhtardan alınan bilgilere göre genç nüfus köyde daha fazladır. Bununla beraber işsizlik ve köy hayatının sosyal yapısı nedeniyle Çatalca ve çevre köylerde vakit geçirmektedirler.

Yalıköy'ün sosyal yapısının araştırılması, bölgede uygulanacak koruma stratejileri için oldukça önemli bir yer kaplamaktadır. Bölgede eğitim durumu, demografik yapı, oluşmuş sosyal ilişki ve organizasyonlar, ekonomik yapı, üretim şekilleri ve kurulan üretim ilişkileri gibi değişkenler mutlaka uygulanacak koruma stratejilerinde dikkate alınmalıdır. Bu durum hem bölgeye uygulanan koruma stratejilerinin bölge halkı tarafından kabullenilip devamlılığını sağlayacaktır, hem de bölgede mevcut durumda yaşanan sosyal sorunların ortaya çıkmasını sağlayacak ve böylelikle bu sorunlara çözüm üretme fırsatını da doğuracaktır.

Kırsal bir alan olarak Yalıköy'ün korunması üzerine geliştirilecek stratejilerde sosyal yapının değerlendirilmesinin bir diğer önemli boyutu ise bu bölgenin ürettiği kendine ait kültürel davranış biçimleri ve yaşam örüntülerinin de sosyal yapı araştırmalarıyla ortaya çıkacak olmasıdır.

Bölgenin, ürettiği kültürel yapıya bağlı olarak oluşan davranış biçimleri ve yaşam örüntüleri, bölgeye uzun vadede yapılacak yatırımlara ve oluşacak değişimlere karşı bölgenin göstereceği refleksin de belirleyicisidir. Koruma stratejilerinin başarılı ve devamlı olabilmesi bu olası reflekslerin değerlendirilmesiyle mümkün olacaktır.

Yalıköy'de yapılan görüşmelerde halkın Yalıköy'ün kimliğinin ve geleneksel evlerinin korunması konusunda sorulan sorulara verilen cevaplar iki başlık altında değerlendirilebilir: İlki; geleneksel evlerin güncel ihtiyaçlara cevap verecek şekilde yeniden ele alınması gerekliliği, diğeri ise; bostanlı evler olarak tanımladıkları bu evlerdeki yaşamın üretim ve kültürün sürekliliği açılarından vazgeçilmez olduğudur. Korumacı bir yaklaşımdan söz etmek güç olsa da yaşam kültürünün bir parçası olan geleneksel evlerin halk tarafından hala sevildiği ve içinde yaşamak için kullanılmasa da yıkılmasını istemedikleri söylenebilir.

Üretim İlişkileri ve İstihdam

Yalıköy'de yapılan üretim eylemleri kişisel ihtiyaca göre belirlenmektedir. Yalıköy, imar planı uygulamalarında 20 sene önce pilot bölge seçilmiştir. Genel olarak arpa, buğday, yulaf ekimi yapılan ve asıl geçim kaynağını ormanın oluşturduğu bu alanda imar planının uygulanması ile bu durum değiştirmiştir. Çiftçilik ve tarım uğraşı maliyeti fazla olduğu için tercih edilmemektedir. Endüstriyel bir tarımın yapılabilmesi için yeterli büyüklükte tarım alanları bulunmamakla beraber şu an bahçecilik sadece ailelerin kendi gıda ihtiyaçlarını karşılamak için yaptığı bir iş haline gelmiştir.

Tarımsal üretim daha çok bağ-bahçe ekimi olarak yapılmaktadır. Buradan elde edilen üretim kişisel ihtiyaca yönelik olarak kullanılmakta, bu ürünlerin ticareti yazın gelen yazlıkçılara yapılmaktadır. Onun dışında üretilen ürünler fazla olduğunda çoğu zaman komşuluk ve dayanışma ilişkileri belirleyiciliğinde dağıtılmaktadır. Tarımsal üretimde hayvan gübresi kullanılması elde edilen ürünleri önemli kılmakta ve bu üretimler teşvik edilmelidir. Ancak yapılan görüşmelerde katılımcılardan biri az önce bahsedilen şekilde üretim yapmasına rağmen vergi mükellefi yapıldığını belirtmiştir.

Başka bir istihdam biçimi olarak nakliye (taşımacılık) sektörü mevcuttur. Yalıköy'de nakliye işi ile ilgilenenler de mevcuttur ve 40-60 arası kamyon bulunmaktadır. Bu kamyonlar Eskişehir'e ve Kırklareli'ye kum nakliyesi yapmaktadırlar. Köy halkından bu sektörde çalışanların toplam sayısının 10-15 kişi olduğu belirtilmektedir.

Bölgenin şu anki ekonomisinin büyük bir kısmını perakende ticaret oluşturmaktadır. Perakende ticaret daha çok köy içindeki talebe yönelik yapılmaktadır. Ancak yaz aylarında ikinci konut



Fotoğraf 2. Yalıköy'de Ormancılık

sahiplerinin gelmesi ve günübirlik turizm ile birlikte perakende ticaret köye dışarıdan gelir gelmesinin sağlamaktadır.

Bölgede dört içkili, üç içkisiz lokanta, altı bakkal, kasap, fırın, manav ve Tekel bayii bulunmaktadır. Benzinci, oto tamirhanesi, marangoz ve demir kaynak atölyeleri de mevcuttur. Bunun dışında bir ticaret biçimine rastlanmamıştır.

Bölgede insanlar daha çok yakın çevredeki fabrikalarda ve çeşitli tesislerde görev almaktadırlar. Özellikle Şişecam Fabrikası uzun yıllardır bir istihdam merkezi olmaktadır. Bununla beraber İSKİ'nin su pompalama merkezine dışarıdan işçi alınması köyün istihdam ihtiyacını görmezden gelmiş ve köydekileri zor durumda bırakmıştır. İSKİ yalnızca iki engelli işçiyi köyden istihdam etmiştir. Yine bölgede bazı su tesisleri köy için istihdam üretmiştir.

Köyün önemli bir istihdam ve geçim kaynağı da ormancılıktır. Yapılan görüşmelerde en çok bildirilen durumlardan biri bu ormancılık etkinliğinin Orman Bakanlığı tarafından yeniden şekillendirilişidir. Daha önceleri topluca tıraşlama yapan köylüler, yeni düzenlemeyle seyreltme usulü kesim yapmaktadır. Bu durum onlara göre hem ormanın yapısını bozacak hem de kendi gelirlerinin azalmasına sebep olacaktır. Köyde ormancılık yapılırken ekonomik olarak daha fazla gelir getirmesi sebebiyle köydeki refahın daha yüksek olduğu söylenmektedir. Fakat şimdi dışarıya göç vermekte ve yaklaşık 30 kişi dışarıda çalışmaktadır. Eskiden ormanlar pay edildiğinde 1 aileye 300 ton satacak kadar odun düşmekte ve bu da yılda 30 bin TL gelir getirmektedir fakat şimdi bu miktar yılda 4 bin TL'ye düşmüştür.

Balıkçılık eskiden daha etkin olarak var olmakla birlikte şu anda pek kullanılan bir etkinlik değildir. Ancak görüşmeler sırasında köyle ilgili istekler sorulduğunda, bir balıkçı barınağı yapılması isteği öne çıkmıştır.

Yalıköy'de Kırsal Sit Karakteri

Yalıköy'de kırsal sit karakterinin belirleyicileri dört ana başlık altında analiz edilmiştir: Korunması ve iyileştirilmesi gereken bu karakteristik özellikler aynı zamanda Yalıköy'ün özgün kırsal yapısının bileşenleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

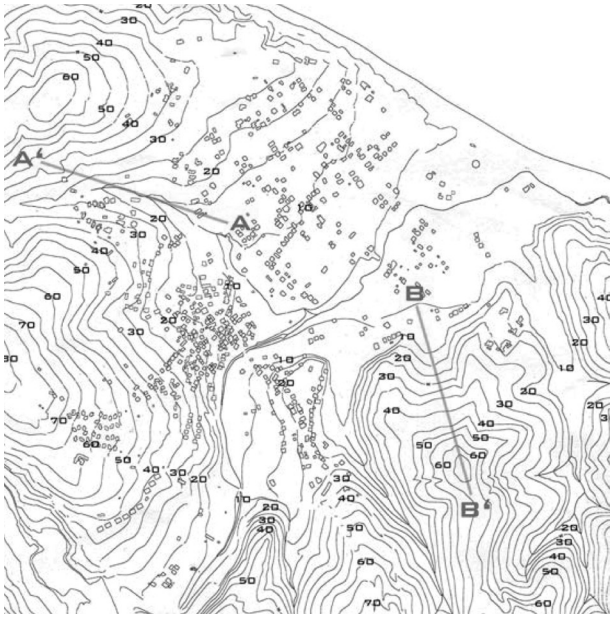
Doğal yapı değerleri, kırsal yerleşmenin kimliğini oluşturan en önemli ve kırılgan unsurlardır. Konum, topografya, iklim, orman alanları, kıyı alanları, sulak alanlar, yeşil alanlar ve tarım alanları bu çalışma kapsamında detaylı olarak analiz edilmiştir. Analizler sonucu Yalıköy'e özgü doğal değerler bütünü tanımlanmış ve korumaya değer potansiyeller ve taşıdıkları riskler ortaya konmuştur.

Doğal Değerler

Yerleşim %0-2 eğimli bir alanda yoğunlaşmıştır. Bu alanda aile ölçeğinde tarım yapılmaktadır (yeşil alanlar). (harita 2) 0m ile +10m kotları arasında açık ova alanı tipinde arazi modeli, +10m ile +30m kotları arasında ise yükseklik arttıkça azalan kırsal yapılaşma/yerleşim yoğunluğu gözlemlenmiştir. +80m ile +100m ortalama yüksekliğe sahip tepelerle çevrili +20m kotunda bulunan bir baraj gölü mevcuttur. Bu analizler ışığında yapılan arazi modellemesi, topoğrafyanın geçmişte daha da yoğun sulak alanlara sahip olduğunu göstermektedir.



Harita 2. Arazi Kullanım



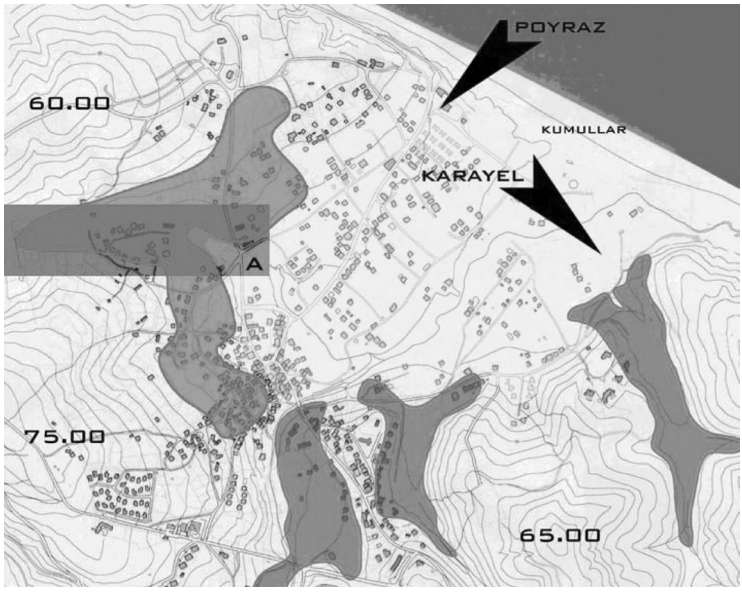
Harita 3. Arazi Kesitleri

Yerleşim karakterinin belirleyicilerinden biri olan iklim verileri değerlendirildiğinde, yapılan rüzgar analizi paftasında; mavi alan karayel rüzgarının sirkülasyonunun etkilediği ve bu etki süresinde (2-3 gün boyunca) diğer alanlara nazaran daha sıcak kalabilmesi muhtemel bölge (fön etkisi) olarak ortaya çıkmaktadır. Kırmızı alan poyraz rüzgarının sirkülasyonu ile soğuyacak ve yağışın diğer alanlara oranla en fazla olduğu, taban suyunun en çok beslendiği bölgedir. A kesidi boyunca yükselen hava, doğru bitki kullanımı gerçekleştirilirse +100mm ile +150mm arasında daha fazla yağış bırakabilir. Sarı alan alçak ova alanıdır ve bu alan rüzgar, deniz ve dere, nehir gibi doğal elemanların uzun süreli etkileriyle oluşmuştur. 0-10m kotu arasında gelişmiştir.

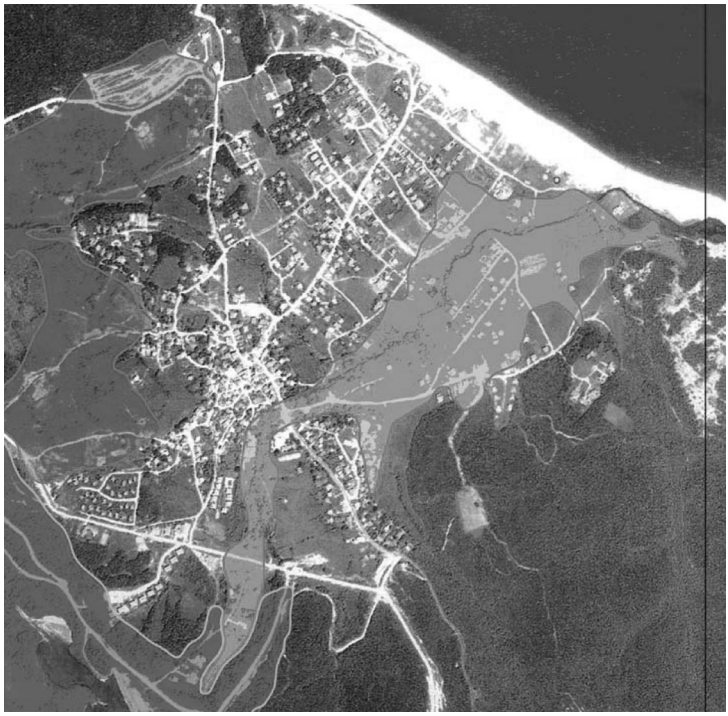
Yerleşimdeki önemli doğal oluşumlardan biri ve yerleşim karakterinin belki de en belirleyicisi olan; sulak alanların etkisiyle taşınmış mineral yapı ve deniz, rüzgar etkisiyle gre ve kuvarsitlerden oluşan sertlik derecesi 7 olan podima taşlarının egemen olduğu bir kıyı alanıdır.

Yerleşimin kırsal, ekonomik ve kültürel yapısının belirleyicilerinden olan orman alanları değerlendirildiğinde; orman alanının, daha öncede belirtildiği üzere 1/5000 ölçekli topoğrafik haritada taşkın sınırları harici derenin karaya temas ettiği alan ile +10.00 kotu arasında kalan alana oluşturulması önerilen Meşcere Ormanıdır. Meşcere ormanı diğer ormanlar ile arasında farklılık ilk bakışta anlaşılan, farklı türlerle oluşturulmuş orman alanı anlamına gelir (su basar ormanı). Sözü geçen orman alanı içinde suya dayanaklı ağaç türlerinin kullanılması gerekir.

Kırmızı alan Su Koruma Ormanı olarak değerlendirilmiştir. Baraj, yapay gölet, göl gibi durgun ve büyük alan kapsayan su alanlarının çevresinde oluşturulması gerekli, suyu filtre görevi görecek ve idareli biçimde havzaya akışını sağlayacak orman alanıdır. Suyu biyolojik ve fizyolojik olarak temizleyen, koruyan orman yapısıdır.



Harita 4. Rüzgar Analizi



Harita 5. Orman Alanları

Mavi alan Taban Suyu Koruma Ormanı olarak önerilmiştir. Bu alanda oluşturulacak orman ile poyraz etkisinden kaynaklanacak yağışların artması sağlanabilir. Yağışların arttığı ve yüzeysel akışın arttığı alanlarda taban suyunu beslemek amaçlı oluşturulmuş ormandır. Sürtünme etkisini arttırma amaçlı tepe taçları geniş ve çok dallı ağaç türlerinin kullanılması olumludur.

Mevcut; Bölge Euxin-Colhis Mesic Yapraklı Karışık Orman (Karadeniz iklimi etkisindeki orman tipi) alanı içine girmektedir. Bu orman yapısı içinde; Batı Kayını, Doğu Kayını, Saplı Meşe, Istıranca Meşesi, Sapsız Meşe gibi hakim türler mevcuttur.



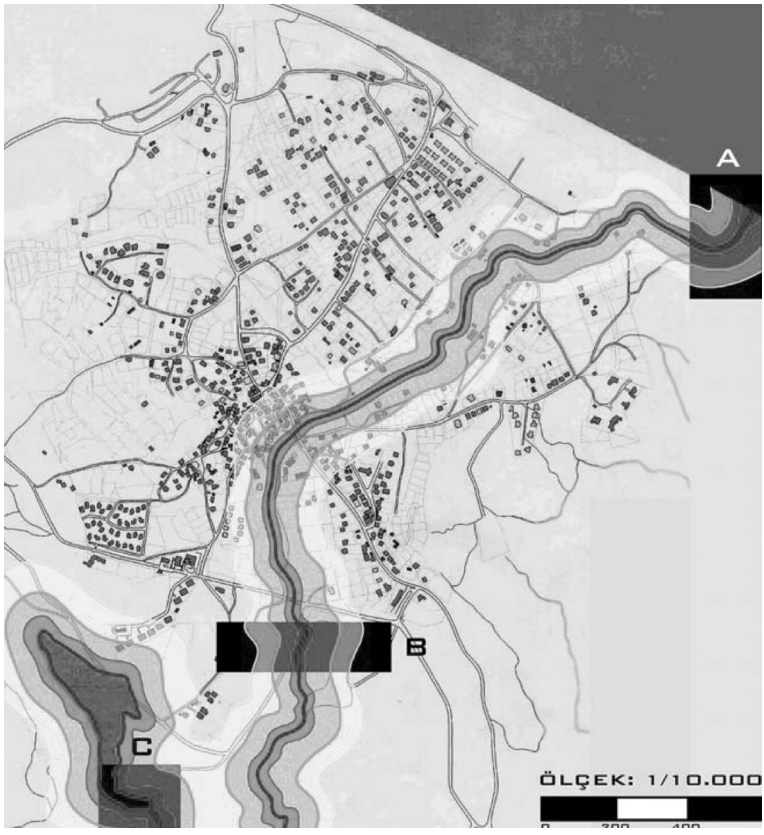
Harita 6. Kıyı Alanları

Harita 6'da görüldüğü gibi; kırmızı çizgi, suyun karayla temas ettiği alan olan Kıyı Çizgisini göstermektedir.

Yeşil çizgi ise Kıyı Kenar Çizgisini göstermektedir. Kıyı kenar çizgisi; sahil şeridininde başlangıcıdır ve kıyı çizgisi ile arasında kalan alan ise kıyı alanıdır (kumsal, kumul alan, taşlık alan). Kıyı kenar çizgisi bazı durumlarda Kıyı çizgisi ile kesişmektedir. Bu duruma Dar Kıyı Alanı denmektedir. Eğer bu alan genişse de bu durum da Alçak-Basık Kıyı Alanı olarak tanımlanmıştır. Kıyı alanı doğal etkenlerle oluşmuş kumul alanın, kumsalın kendisidir.

Mavi çizgi, Sahil Şeridi Alanının karadaki maksimumum alanının hesaplanmasının ardından çekilmiş çizgidir. Bu hesaplamalar 1/1000 hali hazır paftalar üzerinde gerçekleştirilir. Eğer hiçbir pafta ölçeği bulunamamış ise 1/5000 topoğrafik harita üzerinde tescili gerçekleştirilir. Kıyı Kenar Çizgisinden itibaren arasındaki mesafe 100m'dir.

Sarı çizgi, kıyı alanlarının tespiti amaçlı kurulan komisyonlarca kıyı boyunca çalışılacak alanının maksimumum sınırını göstermektedir. Sahil Şeridini tanımlayan alanın son sınırını gösteren mavi çizgiyle arası 100m'dir.



Harita 7. Sulak Alanlar

A alanı ilk 50m'lik kısımdır ve kamu yararına; rekreatif alanlar, yaya yolları, yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanı, dinlenme alanı, sahil şeridi, seyir terasları gibi yapıları kapsayabilir.

B alanı ise Sahil Şeridi Alanının geriye kalan 50m'lik kısmına karşılık gelmektedir. Bu alan içinde; günübirlik turizm yapıları, açık gösteri ve eğlence alanları, luna parklar, fuarlar, su oyunları, taşıt yolları, arıtma tesisleri, açık otoparklar olarak kullanımları mümkündür.

A ve B bölgelerini kapsayan alanın %50'sini geçmeyecek boyutta ve 11 Temmuz 1992'den önce imara uygun yapılaşmış veya su basman kotları tamamlanmış yapıların tamamlanmalarına ilişkin izin sağlanmıştır (Kıyı Uygulama ve Yönetmeliği/ Madde 4-c). 1 Temmuz 1992'den önce yapılaşmasına başlanmış veya tamamlanmış yapılar eğer A alanı içine girmiyorlarsa yasal oldukları belirtilmiştir. (Kıyı Kanunu/ Madde 5)

Yalıköy örneğinde A ve B alanlarında günübirlik turizme yönelik geçici yapılar dışında yapılaşma olmadığı görülmektedir.

Harita 7'de görüldüğü gibi Mavi çizgiyle sınırlanmış alan suyun taşkın durumları haricinde karaya temas sınırıdır. Kırmızı çizgiyle (akarsu havzalarında en az 200 m, durgun su havzalarında en az 300 m genişliğinde) sınırlanmış alan mutlak koruma sınırıdır. Bu alanda tüzel kişilere ait yapılar bulunamaz. Gerektiğinde çitle çevrilir. Kesinlikle yapılaşma izni verilmez. Ağaçlandırılması gerçekleşir. Eğer mevcut durumda bir yapı varsa kamulaştırılır. Yeşil çizgiyle (en az 700 m karasal alan) sınırlanmış alan kısa mesafeli koruma sınırıdır. Bu alanda yapılaşma izni verilmez. Tarımsal faaliyet yapılamaz. Hayvancılık faaliyetlerine izin verilmez. Sarı alan (en az 1000 m karasal alan) orta mesafeli koruma sınırıdır. Aile ölçeği haricinde büyük ölçekli hayvancılığa izin verilmez. TAKS %5 ve en fazla 2 kata kadar izin verilir. Toplu konut yapılaşmasına izin verilmez. Madenciliğe izin verilmez (Su Kaynakları Korunması Yönetmeliği/ Madde 2).

A kesiti aşağı havza kısmıdır ve suyun en yavaş olduğu kısımdır. Materyal birikimi olabilir ve bataklık oluşabilir. Bataklık oluşması durumunda ilgili kurumca bakanlığa müracat olur ve bakanlık onayı ile bu alanda 8 hektardan daha büyük alan doldurulamaz, kurutulamaz (Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği/ Madde 6). Kıyı alanı ile kesişim bölgesi turizmi teşvik kanununca Turizm ve Kültür Bakanlığına bağlıdır. B kesiti orta havza kısmıdır ve su basar ormanı kurulması için ideal alandır. En az 1 hektarlık alanı kaplayacak biçimde meşcere ormanları oluşturulmalı ve bu orman için suya dayanaklı türler seçilmelidir (saplı meşe, kavak, söğüt, kızılağaç, dişbudak, karaağaç uygun türlerdir). C kesiti yukarı havza kısmıdır ve deniz seviyesinden yüksektedir (20m kotuna oturmuş durumdadır). Ekolojik etkileşim bölgesidir ve yapay gölet ekosistem birleşim alanı oluşturmaktadır.

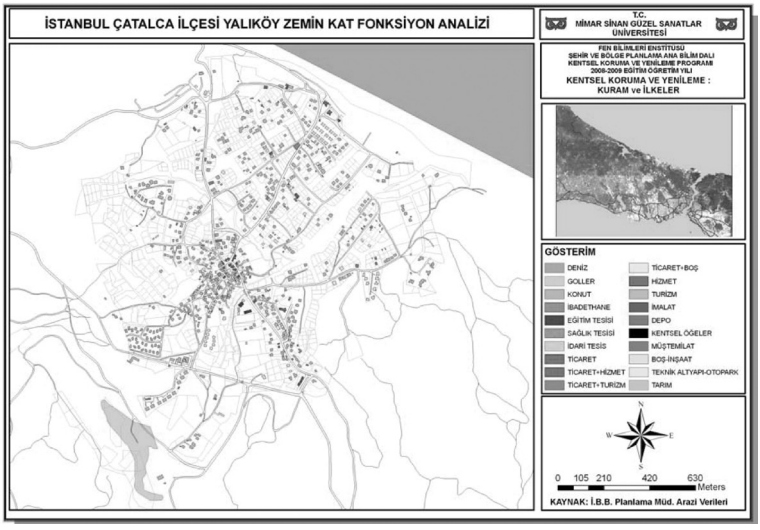
Yalıköy'de Mekansal Kullanım

Kırsal yerleşimler bulundukları coğrafyaya göre farklı özellikler taşırlar. Bulundukları coğrafi yapı, kırsal yerleşimin mekansal özelliklerinin önemli bir belirleyicisidir. Dağlık, deniz ya da akarsu kenarı veya ova köylerinin mekansal oluşumları, konutların yerleşimi, doku özelliklerinin yanı sıra mimari özelliklere de yansır.

Tarım ve hayvancılığın etken gelir kaynağı oluşturduğu kırsal yerleşimler kendi kendine gelişen yerleşim özellikleri taşımaktadır. Bu yerleşimlerin mekansal oluşumu iki kategori içinde ele alınabilir: Dağınık köy yerleşimleri ve Düzenli köy yerleşimleri. Dağınık köy yerleşimleri; tarımla uğraşan küçük arazi sahiplerinin yerleşimleri, genellikle dağınık binalar biçimindedir. Konutlar büyük bir alana oturtulmuş, kendilerine özgü bahçeler ile ayrı birimler oluşturmuşlardır. Binaların dini ya da idari yapılar etrafındaki dağınık oluşumun nedeni her ev için gerekli tarımsal alanın yaratılması gerekliliğidir. Düzenli köy yerleşimleri ise, başlangıçta bir planla gerçekleştirilen yerleşimlerdir. Serbest ve geometrik şekilli yerleşimler biçiminde iki tipten bahsedilebilir. Yol boyunca gelişen, merkezdeki bir meydanın çevresinde gelişen köyler, genellikle vadilerde ya da nehir ağızlarında yerleşen küme biçimindeki köyler serbest şekilli yerleşimler içinde ele alınmaktadır. Ülkemizdeki geleneksel köy tipi bu grubun özelliklerini taşımaktadır (Çorapçıoğlu, 2008).

Yalıköy, kırsal yerleşiminin karakteri incelendiğinde bir nehir ağzında ve merkezde yer alan bir dini yapının etrafında gelişmiş olması bakımından karma bir yapı içermektedir. Köyün denize çok yakın bir alanda kurulmuş olmasına rağmen, kıyı ile köyde yaşayan topluluğun denizle olan ekonomik ve kültürel bağların zayıf olması nedeni ile bir kıyı yerleşmesinden çok bir ova yerleşmesi olarak değerlendirilmesi gerekir.

Bu çalışma kapsamında Yalıköy'ün doğal ve kültürel değerlerinin önemli bir bileşeni olan yerleşim dokusu detaylı olarak incelenmiştir. Köydeki kullanımlar bağlamında yapılan analizler sonucu; ticaret alanlarının yerleşmenin tarihi merkezinde yer alan cami ve yakın çevresinde yoğunlaştığı görülmektedir. Geniş bir sahile sahip olan ve özellikle yaz aylarında günübirlik turizm hareketliliğinin yaşandığı köyde, turizm ve ticaret fonksiyonlarına yönelik yapılarının sayısal olarak az olması ve mevcut olanların da kıyıdan uzakta gelişmiş olması dikkat çekicidir.



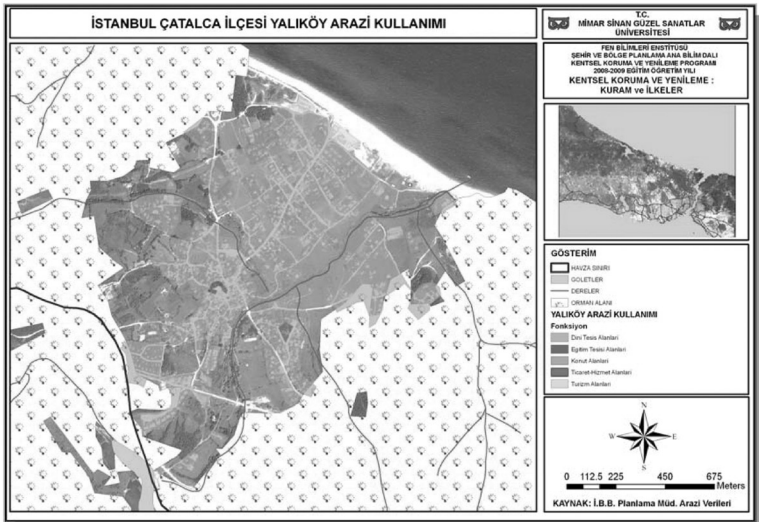
Harita 8:Yalıköy Zemin Kat Fonksiyon Analizi

Tablo 2. Arazi KullanımVerileri

ZEMİN KAT FONSİYONU	ADET	ZEMİN KAT FONSİYONU	ADET
KONUT	552	HİZMET	1
İBADETHANE	1	TURİZM	2
EĞİTİM	2	İMALAT	1
SAĞLIK	1	DEPO	1
İDARİ	2	KENTSEL ÖĞELER	2
TİCARET	24	MÜŞTEMİLAT	112
TİCARET+HİZMET	1	İNŞAAT	93
TİCARET+TURİZM	1	TEKNİK ALTYAPI	6
BOŞ	4	TARIM	14

Konutlar:

Yalıköy yerleşmesinde ağırlıklı olarak kırsal konutlar bulunmaktadır. Buna karşın az bir oranda kentsel konut ve yazlık konutlar bulunmaktadır. Kırsal konut alanları genellikle yerleşmede 1-2 katlı ve ayrık nizamdır. Parsel boyutları merkez ve yakın civarında 100-200m², merkezden uzaklaştıkça çeperlerde 200-300m² arasında değişmektedir. Kentsel konut alanları ile ikinci konut alanları Yalıköy yerleşmesinin çeperinde seyrek olarak yer almaktadır. Özellikle yerleşmenin kuzeyine doğru yerleşme gelişim göstermiş, kentsel ve yazlık konutlar bu alanlarda oluşum göstermeye başlamıştır. Kentsel ve yazlık konutlar genellikle 2 katlı ayrık nizamda kırsal konut alanlarına oranla daha geniş parseller içinde yer seçmiştir.



Harita 9: Yalıköy Arazi Kullanımı

Ticaret Yapıları:

Yalıköy yerleşmesinde, ticaret alanları yalnızca yerleşmenin merkezi olarak niteleyebileceğimiz cami ve yakın çevresindeki alanda bulunmaktadır. Yalnızca Yalıköy'e hizmet eden bu ticaret fonksiyonu kısmen konut + ticaret kısmen de yalnız ticaret olarak yer almaktadır. Genellikle 1-2 katlı ve ayrık nizamlıdırlar. Tamamı perakende ticaret aktivitesi gerçekleştirmektedir.

Tarımsal Depo Alanları:

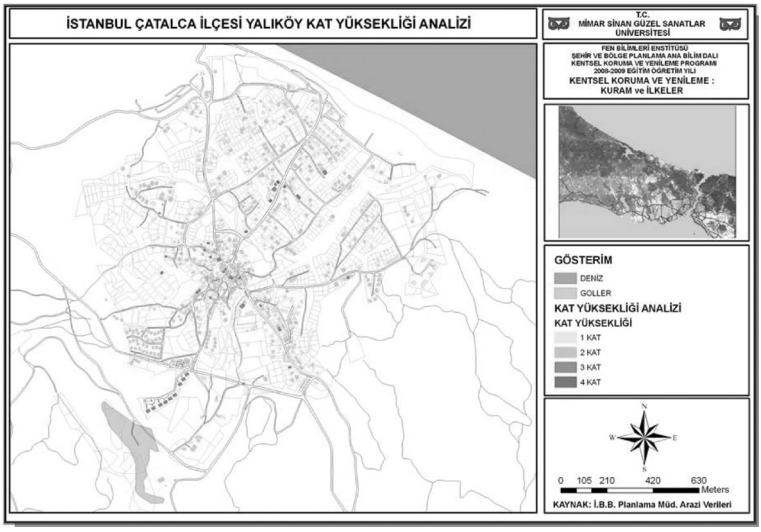
Yalıköy yerleşmesinde konut alanlarıyla iç içe bir yapı sergileyen bir fonksiyon olarak dikkat çeken alanlar tarımsal depolama alanlarıdır. Bu alanlar genellikle konut alanları içerisinde tek katlı ahır veya tarımsal üretim için kullanılsalar da, yoğunlaşarak geniş alanlar kapladıkları bölgeler de bulunmaktadır.

Şehirsel Donatı/Altyapı Alanları:

Yalıköy yerleşmesinde yer alan şehirsel donatı alanları bir adet ilköğretim tesisi, bir adet de camidir. Tüm donatı alanları yalnızca Yalıköy yerleşmesindeki nüfusa yönelik hizmet etmektedir. Yalıköy yerleşmesinde yer alan yapıların büyük bir çoğunluğu 1-2 katlıdır. Yerleşmenin batı ve kuzeydoğusundaki gelişim alanlarında da kat adedi bakımından bir farklılık görülmemektedir.

Tablo 3. Kat Adetleri

KAT YÜKSEKLİĞİ	ADET	YÜZDE(%)
1 KATLI	403	49
2 KATLI	369	45
3 KATLI	35	4
4 KATLI	13	2



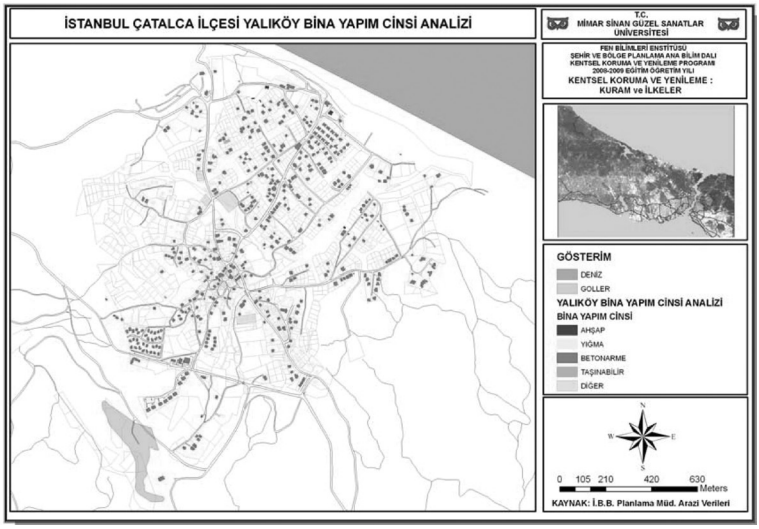
Harita 10: Yalıköy Kat Yüksekliği Analizi

Yalıköy yerleşmesinin merkezinde hakim bina yapım cinsi yığmadır. Buna karşın az bir oranda da olsa betonarme binalar bulunmaktadır. Ancak, yerleşmenin gelişim bölgesi olan kuzeydoğu doğrultusunda betonarme yapım cinsi ile yapılmış binalar çoğunlukta bulunmaktadır.

Tablo 4. Bina Yapım Cinsi

BİNA YAPIM CİNSİ	ADET	YÜZDE(%)
AHŞAP	9	1
BETONARME	471	57
YIĞMA	326	40
TAŞINABİLİR	8	1
DİĞER	6	1

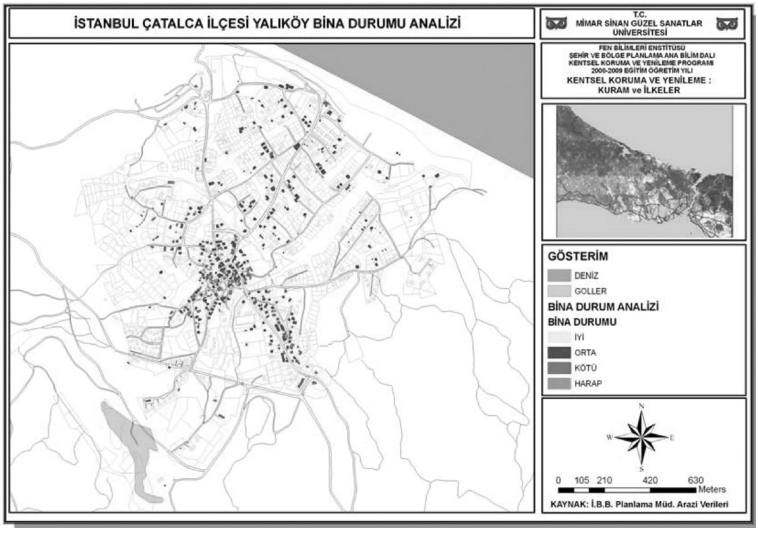
İyi, orta, kötü ve harap olarak sınıflandırılan bina durumu analizinden genel dağılım göz önüne alındığında Yalıköy yerleşmesi özelinde iyi durumdaki binaların ağırlıkta olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle yerleşmenin ilk gelişim bölgesi olan cami ve yakın çevresindeki binalar nispeten eski binalar olmalarından ötürü orta ve kötü durumda olup bakım gerektirmektedir. Buna karşın yerleşmenin gelişim bölgelerindeki daha geç dönemlerde yapılmış olan binalar orta ve iyi durumdadır.



Harita 11: Yalıköy Bina Yapım Cinsi Analizi

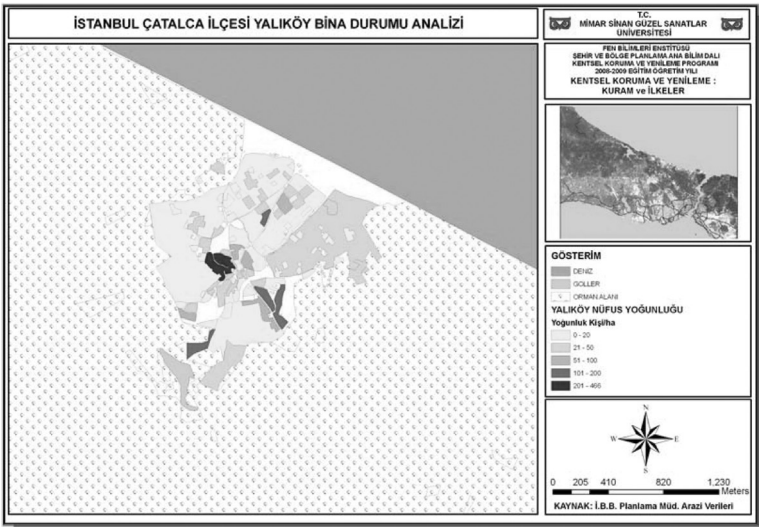
Tablo 5. Binaların Durum Analizi

BİNA DURUMU	ADET	YÜZDE(%)
İYİ	323	39
ORTA	286	35
KÖTÜ	169	21
HARAP	15	2
DİĞER	27	3



Harita 12: Yalıköy Bina Durum Analizi

Kırsal yerleşimleri tanımlayan kriterlerden biri olan yoğunluk bağlamında Yalıköy değerlendirildiğinde; genel olarak 2 farklı yoğunluk aralığı dikkat çekmektedir. Bunlar 0-20ki/ha ve 20-50ki/ha aralığıdır. Cami ve ticaret gibi donatı alanlarının yoğunlaştığı alandaki parseller küçük olduğu için yoğunluk burada 200 Kişi/ha üzerindedir. Diğer bölgelerde yoğunluk değerleri 0 – 20 ki/ha arasında değişen değerlerdir.



Harita 13: Yalıköy Nüfus Yoğunluğu Analizi

Kırsal Kimliği Oluşturan Mimari Öğeler

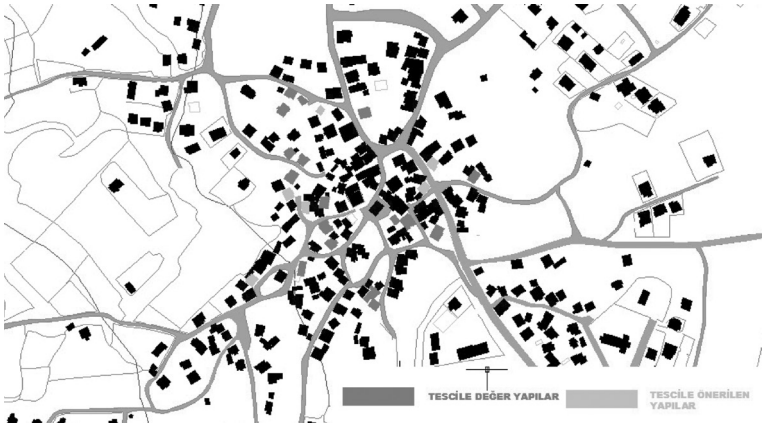
Kırsal mimari, doğal çevre özellikleri, sosyal ve kültürel yapı, yöresel malzeme ve yerel yapım tekniklerini kullanarak, geleneklere dayalı olarak üretilen mimarlık olarak tanımlanabilir. Bu kavramların özünde "yerellik" ve "geleneksellik" kavramları vardır. "Yerellik", malzeme ve yapım teknolojilerini, çevre ile uyumu tanımlarken; "geleneksellik" sosyal ve kültürel değerleri ve toplumsal sürekliliği işaret etmektedir.

Anadolu'da göçebelerin yerleşik düzene geçmeleri Osmanlı İmparatorluğunun özellikle 18. ve 19. yüzyıllardaki iskân siyasetleri sonucu gerçekleşmiştir ki Türkiye'de kırsal yerleşmelerin çoğunun kökeni 150 yıl kadar önceye dayanır (Köse, 2005:168). Bu bakımdan göçebelikten yerleşik düzene geçisin yakın geçmişte gerçekleştiği, kültürel yayılma ve kültürleşmenin en etkisiz olduğu dağlık alanlardaki kırsal yerleşmeler, Türk evi tipinin en taze ve yalın örneklerini sunar (Köse, 2005: 168). Kırsal yerleşim biçimleri özünde yerleşim alanına bağlı olarak farklılıklar gösterir.

Yalıköy cami, köy muhtarlığı, çeşme gibi dinsel veya sosyal yapılarla kahvehane, bakkal gibi bazı dükkânların bulunduğu bir çekirdek bölge etrafında kurulmuş ve gelişme göstermiş-tir. Ancak herhangi bir planlama ya da tasarım söz konusu değildir. Yerleşme deseni coğrafi özellikler, topografya ve su kaynakları gibi etmenlere göre kendiliğinden meydana gelmiştir. Köy merkezinde eski yerleşim dokusu, Sahile yakın kesimlerde daha çok yaz aylarında gelen yazlıkçıların müstakil evleri bulunmaktadır. 1980'lerde yapılan imar planına göre parseller ve kat yüksekliği belirlenmiştir. İç kesimlerde ise tek defada yapılan tatil siteleri bulunmaktadır. Denize doğru sonradan gelişen yerleşim alanlarına açılan yol da meydana bağlanmaktadır.

Köyde bulunan tek cami merkezdeki camidir. Ayrıca muhtarlık da buradadır. Eski bir rum köyü olan Yalıköy meydanındaki caminin yerinde önceleri bir kilise olduğu bilinmektedir. Cami son dönemlerde yapılmıştır ve devasa yapısıyla köy meydanı algısını olumsuz etkilemektedir.

Kırsal dokunun biçimlenmesine ayrıntıda bakıldığında düşük yoğunluklu, çıkmaz sokakların neredeyse hiç bulunmadığı düzensiz sokaklar çevresinde kendiliğinden oluştuğu görülmektedir.



Fotoğraf 3. Yalıköy Morfolojik Yapı

Morfolojide yolların pek çok kollara ayrılması geleneksel dokuyu oluşturan ana unsur olan evlerin bu dar yolların etrafında sıralanmasını sağlamıştır. Yol genişlikleri, daha çok yayalar ve yük taşıyan hayvanlara göre yapılmıştır. Yollar sık sık yön değiştirmektedir. Ana yollar asfalt kaplamalı, ara yollarda beton parke, pişmiş toprak malzeme ve nadir de olsa bazı evlerin bahçesinde döşeme olarak podima taşı kullanılmıştır. Taş kaplamalı sokakları evlerin alt kat duvarları ile bahçe duvarları sınırlamaktadır. Genelde depo ve ahırların yer aldığı giriş katları ile günlük işlerin görüldüğü mevsimlik hazırlıkların yapıldığı taşlıklar ve avlular dışa kapalı olarak düzenlenmiştir. Yapı adalarının boyutları ise çeşitlilik göstermektedir.

Günümüzde köy merkezindeki özgün konut dokusunun oldukça büyük tahribata uğradığı ve geleneksel yapım sistemine sahip binaların çoğunun terk edildiği görülmektedir. Çalışma alanında 25'e yakın tescile değer bina vardır. Köy sakinlerinin çoğunun eski yapılarını yıktırarak yerine betonarme yapılar yaptırdıkları anlaşılmaktadır.

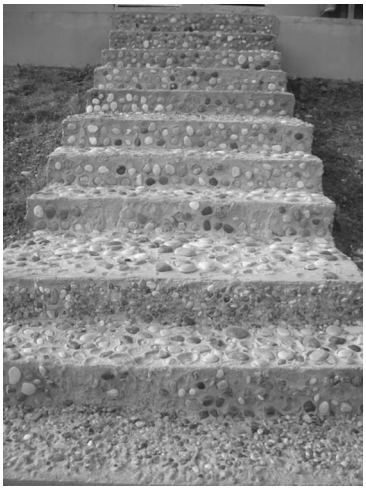
Yapı Malzemeleri

Geleneksel konut mimarimizin çoğunda olduğu gibi Yalıköy evlerinin strüktürünü oluşturan ana malzemeler taş, toprak ve ahşaptır. Yığma taş duvarlar, ahşap iskeletli duvarlar, ahşap dikmeler, ahşap kirişli döşemeler ve ahşap çatılar evlerin strüktürünü oluşturmaktadır. Ahşap olarak yöredeki meşe, ardıç ve akçaağaç ağaçlarından yararlanılmıştır.

Taş: Doğal taş dünya'nın her bölgesinde olduğu gibi Yalıköy bölgesinde de yaygın olarak kullanılan bir malzemedir. Yalıköy'ün maden kaynaklarından biri olan podima taşı bu yörede evlerin cephelerinde ve bahçelerinde farklı sıklık ve büyüklükte kullanılarak farklı görevlere hizmet etmektedir. Kimi yerde kullanılan bu taş süs için kimi yerde bahçe duvarı kaplaması için kimi yerde cephe kaplaması için kimi yerde de bahçenin tabanında kullanılmıştır. Podima taşı bahçe duvarında kötü görüntüyü giderme, duvarında kaplama, bacada süs ve dekorasyon amaçlarıyla kullanılmaktadır.

Toprak: Kerpiç; toprak ve toprak kökenli çeşitli malzemeler bölgenin geleneksel mimarisi içeri-sinde önemli bir yer tutar. Duvar örgüsünde kullanılan kerpiç kısaca toprağın saman ve su ile karılarak, kalıplanması ile elde edilen bir tür çiğ tuğladır. Tuğla malzeme genellikle ahşap çatkı tekniğiyle inşa edilmiş olan konutlarda dol-gu amacıyla kullanılmıştır.

Ahşap: Geniş bir orman alanına sahip olan bölge Yalıköy kırsal mimarisinin ahşap malzeme ile şekillenmesine neden olmuştur. Ahşap çatkı tekniği geleneksel konut yapım teknikleri içerisinde en yaygın olanı-dır. Özellikle Yalıköy'de yoğun olarak uygulanmış olan bir yapı tekniğidir. Bu tek-nikte ahşap dikme, kiriş ve payandaların ça-



Fotoğraf 4. Podima Taşı Merdiven Kaplaması



Fotoğraf 5. Podima Taşı Döşeme Örneği



Fotoğraf 8. Ahşap Yapılarda Tuğla Kullanımı



Fotoğraf 6. Podima Taşı Baca Kaplaması



Fotoğraf 9. Ahşap Karkas/Tuğla Dolgu Tekniği



Fotoğraf 7. Kerpiç Malzeme



Fotoğraf 10. Ahşap Karkas/Tuğla Dolgu Tekniğine Bir Örnek

tılması ile bir iskelet oluşturulmakta ve çatkının arası çeşitli malzemelerle doldurularak iç ve dış duvarlar meydana getirilmiştir. Yalıköy kırsal mimarisi içerisinde en karakteristik yapı tekniği olarak karşımıza çıkmaktadır.



Fotoğraf 11. Ahşap Çatkı /Ağaç Dolgu Tekniği

Yapı Elemanları

Endüstriye dayalı yapay malzemelerden ziyade yakın çevrede kolaylıkla ulaşılabilen doğal malzemelerin kullanılmasından dolayı ortaya çıkan ürünler de içerisinde yer aldıkları doğaya ve iklime uyumludur. Kırsal kimlik belirlemede yapı elemanları da etkilidir.

Taşıyıcı Yapı Elemanları

Duvar: Kır yapılarında duvar yapının ne kadar dışa dönük olduğunu gösteren en önemli elemandır. Yalıköy de duvar malzemesinin korunma ihtiyacı kimliği belirleyen bir özelliktir. Duvarların dış etkilere karşı sac yada oluklu malzeme ile korunması her ne kadar kimliği olumsuz etkilemiş olsada kırsal mimaride karşımıza çıkan koruma yöntemlerinden biridir.

Döşeme ve Çatı : En eski devirlerden beri ahşap döşeme ve kırma çatı kullanılmıştır.



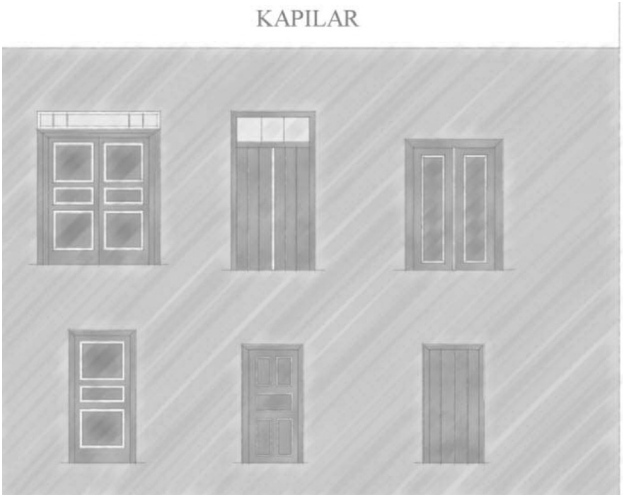
Fotoğraf 12. Duvar Koruma Tekniği


Fotoğraf 13. Ahşap Döşeme

Bitim Bileşenleri

Kapılar: Ahşap kolay elde edilebilirliği ve işlenebilirliği açısından geleneksel doğrama malzemelerinin başında yer almıştır. Köyde bulunan eski evlerin bazılarında giriş kapısının üstünde yüksek tavanlı zemin katı aydınlatan küçük sabit pencereler bulunmaktadır. Giriş kapısı tek ve çift kanatlı kapılardır.

Pencereler: Yalıköy'de tescile değer evlerdeki pencereler yaygın olarak geleneksel Türk evlerinde kullanılmayan ½ oranlı, dikdörtgen biçimli, düşey sürme (giyotin) pencereler kullanılmıştır.



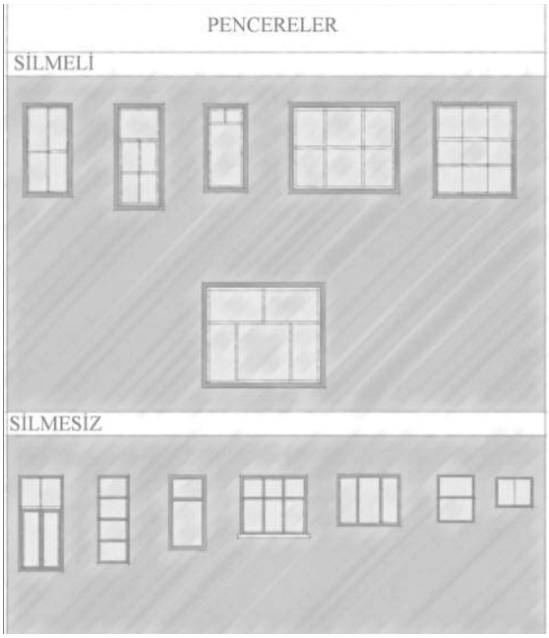
Fotoğraf 14. Ahşap Kapı Tipolojileri



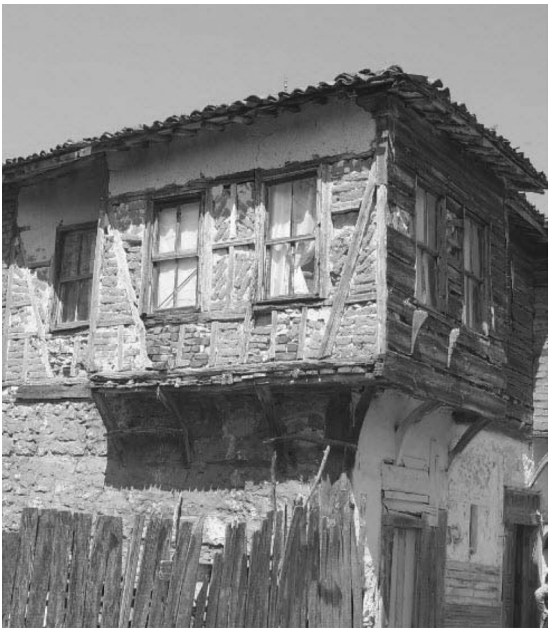
Fotoğraf 15. Ahşap Lentolu Kapı



Fotoğraf 16. Ahşap Kapı Örneği



Fotoğraf 17. Ahşap Pencere Tipolojileri

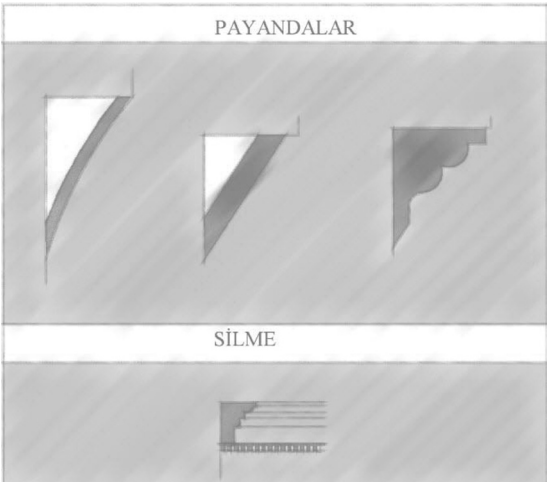


Fotoğraf 18. Düşey Sürme Pencere

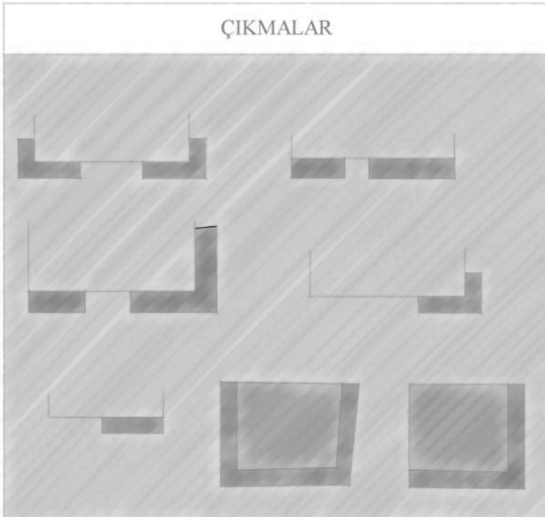
Payandalar (Eli Böğründeler): Geleneksel Türk mimarisinde olduğu gibi kırsal mimaridede konutlardaki çıkmalar, mekân kullanım alanını genişletmek, manzaraya, sokağa veya bahçeye açılımı sağlamak amacı ile yapılmıştır. Payandalar da çıkmaları desteklemek için kullanılan elemandır. Yine diğer yapı öğelerinde olduğu gibi çoğu evin payandaları çok eskimiştir.



Fotoğraf 19. Ahşap Payanda



Fotoğraf 20. Ahşap Payanda Örnekleri



Fotoğraf 21. Çıkmalar

Bölgesel Yapı Tipolojisi

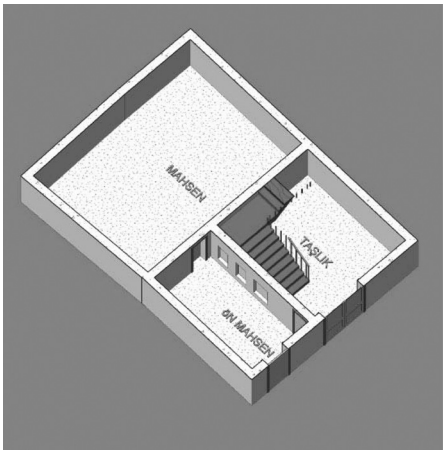
Kırsal peyzajın en etkin mimari öğesi 'ev'dir. Evin tasarımı, biçimlenişi kültürel tutumun izlerini yansıtır. Evin yakın çevresinin kullanımı, evler arasındaki ilişki (sokak, mahalle kurgusu) yerleşim dokusunu oluşturur.

Yalıköy kırsal mimarisi farklı kültürlerin harmanlanmasıyla gelişmiş, bu sayede plan, biçim, malzeme ve yapım yöntemi gibi özellikler ortak olan evlerin oluşumuyla ortaya çıkmıştır. Evler genellikle geniş bahçeler ya da avlular içerisinde kuruludur. Kimi zamansa bitişik nizamdadır. Tek bir arsa içinde bir ailenin yaşayacağı biçimde inşa edilmiştir. Kagir ve ahşap konut dokusunun birlikte yer aldığı bölgede genellikle konutlar iki katlıdır.

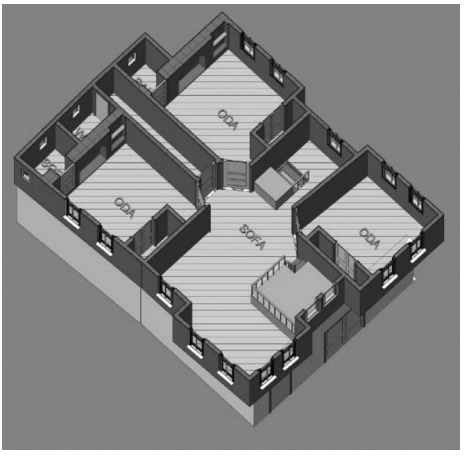
Yalıköy evlerinin plan şemalarındaki farklılıklar, tarımsal üretimle tarım dışı üretimin ortaya koyduğu değişik çözümlerden kaynaklanmaktadır. Tarımsal üretim ile şekillenen konutların zemin katları yaşamadan ziyade genel hizmetler, depolama, hayvan-cılık ve ev içi üretim faaliyetleri için ayrılmıştır. Giriş mekânı zemin kat içerisinde sirkülâsyonu sağlar. Hizmet katı olan evlerde pencereler küçüktür. Üst kata alt kattaki taşlık kısımdan çıkılır. Bu katta odalar ve odaların açıldığı sofa bulunmaktadır. Evlerin üst katları esas yaşama alanıdır ve yalın plan şemasına sahiptir.

Yalıköy kırsalında incelenen ve günümüze kadar az değişikliğe uğrayarak gelmiş kilise papazının evi de yer almaktadır. Şu an evde Türkan (62) –Niyazi (72) Balkan ailesi yaşamakta. Aile ile yapılan görüşmelerden, çocukluklarından beri bu evde oturmakta olduklarını ve evin plan şeması üzerinde günümüz koşulları ile değiştirmek zorunda kaldıkları değişiklikler üzerinde konuşuldu. Evin zemin katında sirkülasyonu sağlayan taşlığın yanı sıra kilise ayinlerinde kullanılan şarapların depolandığı ön mahsen yer almaktadır. Duvarlarında şarapların istiflendiği niş izlerini günümüzde hala görebilmekteyiz.

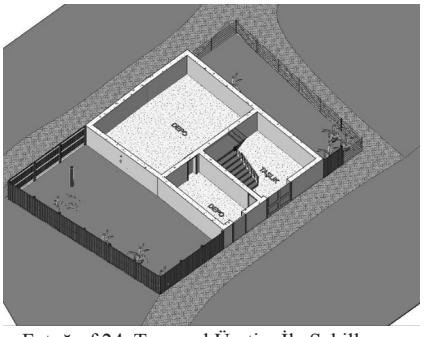
Niyazi Balkan'ın ailesi yerleştikten sonra şarap nişlerini kapattıklarını ve mahsenleride depo olarak kullandıklarını öğreniyoruz. Ön mahsenin hemen arkasında mahsen adını verdikleri asıl depo yer almakta. Evin üst katı yani asıl yaşam katına çıkıldığında ise orta sofa etrafında dağılan odalar yer almakta. Bu evi diğer Yalıköy evlerinden ayıran en önemli özellik ise evin ilk sahibinin bir papaz olmasından dolayı orta sofada yer alan ahşap, üç basamak ile çıkılan vaaz kürsüsünün olmasıdır. Niyazi Balkan bu kürsünün ilk yerleştikleri yıllarda sofalarının üzerinde durmaya devam ettiğini ilerleyen yıllarda yer işgal ediyor diye kestiklerini söyledi. Günümüzde vaaz kürsüsüne dair kalan izleri görebilmekteyiz.



Fotoğraf 22. Tarımsal Üretim ile Şekillenen Zemin Kat planı (mübadele öncesi)



Fotoğraf 23. Tarımsal Üretim ile Şekillenen Üst Kat Planı (mübadele öncesi)



Fotoğraf 24. Tarımsal Üretim İle Şekillenen Zeminkat Planı (mübadele sonrası)



Fotoğraf 25. Tarımsal Üretim İle Şekillenen Üst Kat Planı (mübadele sonrası)



Fotoğraf 26. Şarap Mahzeni Niş İzi



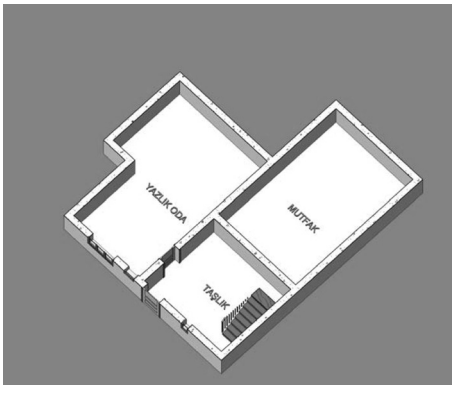
Fotoğraf 27. Ocak Bacaları Yerine Soba Boruları Bağlanmış



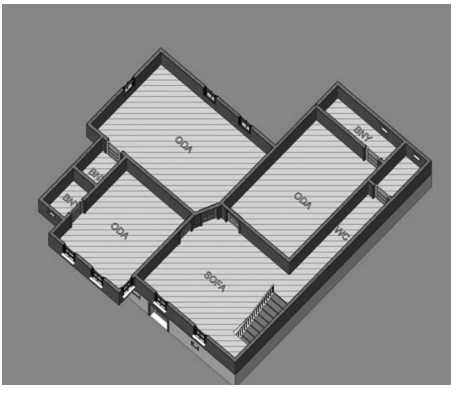
Fotoğraf 28. Vaaz Kürsü İzi



Fotoğraf 29. Türkan-Niyazi Balkan



Fotoğraf 30. Tarım Dışı Üretim ile Şekillenen Zemin Kat Planı



Fotoğraf 31. Tarım Dışı Üretim İle Şekillenen Üst Kat Planı

Tarım dışı üretim ile şekillenen konutların zemin katları ise tarımsal üretimin tersine yaşam ve faaliyetleri için ayrılmıştır. Giriş mekânı oturma ve mutfak gibi mekanlarla birlikte üst kata çıkışı sağlar. Giriş katının yaşam alanı olarak kullanılmasının getirdiği bir diğer farklılık ise pencere oranlarının büyümesidir. Üst kata çıkıldığında ise yatak odaları ve odaların açıldığı sofa bulunmaktadır. Evlerin üst katları yalın plan şemasına sahiptir. Bir konut içerisindeki odalar arasında büyüklük olarak hemen hemen fark yoktur.

Halkın üretim biçimleri ne olursa olsun oda biçimlenişinlerinin değişmediği görülmektedir. Kırsal konutun ana planında da Türk evindeki oda hâkimdir. Yatak odaları tüm konutlarda arka bahçe yönünde kurgulanmıştır. Duvar açılımlarına baktığımızda ise arka cepheye bakan duvar üzerinde ocak banyo ve küçük bir dolap nişi yer almakta. Tam karşısındaki duvarda yani oda giriş kapısı yönünde ise musandıra adı verilen yüklük ve raflardan oluşan oda elemanı bulunmakta.



Fotoğraf 32. Musandıra

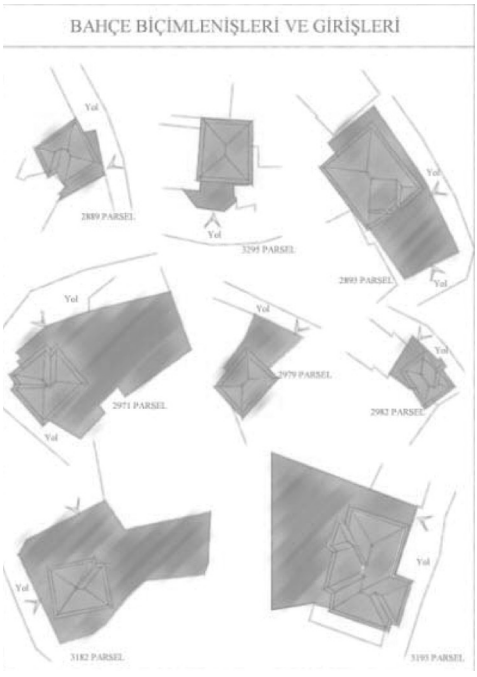


Fotoğraf 33. Bahçe Sınırlayıcıları Örnek 1

Kütle biçimlenişi olarak ortadan çıkmalı, kenardan çıkmalı, köşe çıkma tipi örnekleri görülmektedir. Küçük de olsa hemen hemen her evin bahçesi vardır.



Fotoğraf 34. Bahçe Sınırlayıcıları Örnek 2



Fotoğraf 35. Bahçe Biçimlenişleri ve Girişleri

Alan araştırması sırasında Yalıköy genelinde kırsal mimarinin hızla yok olmaya yüz tuttuğu gözlemlenmiştir. Bunun en büyük nedeni geleneksel mimarinin büyük ölçüde ahşaba, yani orman ürünlerine dayalı olması ve yürürlükteki yasalar gereği ahşap malzemenin yapılarda ancak sınırlı olarak kullanılabilmesidir. Bölgenin zengin ormanları ahşap malzemenin betonarmeye göre daha ucuz ve kolay temin edilir olmasını ne yazık ki sağlayamamaktadır. Bu çöküşte geleneksel hayat tarzının bitişi, geniş aile düzeninin yerini çekirdek aileye bırakması ile insanların değişen beğeni ve arzuları da çok etkili olmuştur. Kırsaldaki göç olgusu köylerin ve kasabaların boşalmasına neden olmuş; tarım ve hayvancılık gerilemiş; geleneksel üretim tarzı ile ilintili ambar, samanlık gibi yapılar işlevlerini yitirerek kaderlerine terk edilmiştir. Eski evler cazibesini yitirerek yerlerini modern, ucuz, zahmetsiz malzeme ve tekniklerle inşa edilen betonarme yapılara bırakmıştır. Türkiye genelindeki bütün köylerde olduğu gibi Yalıköy içinde ahşap evde yaşayan herhangi bir ailenin en büyük rüyası yeni bir ev yaptırabilecek kadar paradır. Zira köylü için geleneksel yapıların hiçbir kıymeti kalmamıştır. Bu evlerde yaşayanlar; samanlığı, ambarı kullananlar adeta bunu utanarak, mecburiyetten dolayı yapmaktadır ve ilk fırsatta yeni bir ev yaptırmaya kararlıdır. Kısacası; Yalıköy'de halk mimarisi ve mimarlık bilgisi yok olmak üzeredir.

Tartışma Ve Sonuç

Türkiye'de kırsal alanlara yönelik kalkınmacı yaklaşımlar, bu alanların salt sosyal ve ekonomik sorunlarının çözümüne yönelik politikalar üretme yoluna gitmiştir. Kalkınmanın bir diğer önemli bileşeni olan doğal kaynakların korunması sürdürülebilirlik yaklaşımları kapsamında son dönem kalkınma planları içinde yer alsa da kültürel kaynakların sürekliliğinin sağlanması konusunda önemli bir politika geliştirilmediği görülmektedir.

Kırsal alanlar hem doğal hem de kültürel açıdan korunması ve sürekliliğinin sağlanması gereken alanlardır. Ancak bu alanlardaki "gelişme ve kalkınma" imar mevzuatı ile yönlendirilirken, çok kısıtlı bir kısmı koruma mevzuatı ile yönlendirilmektedir. Daha çok doğal kaynakların ve güzelliklerin korunması amaçlı bu koruma yaklaşımları içinde, kırsal alanlardaki kültür mirasının bir parçası olan geleneksel konutlar ve konut dokularının korunması, planlama yaklaşımını geliştiren kurum ve kişilerin inisiyatiflerine kalmaktadır.

Bu çalışma sonucunda; Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun "kırsal sit"lerin korunmasında ve sürekliliğinin sağlanmasında önemli bir yasal araç olabileceği ve bu amaçla yeni bir düzenlemeye ihtiyacı olduğu gerçeği ortaya çıkmıştır. Kırsal alanları plansız alanlar statüsünde bırakarak kaderine terk etmek ya da Büyükşehir Belediyelerinin gelişme alanları içinde bırakarak, yalnızca kontrollü bir gelişmenin hedef alanları haline getirmek yaklaşımları bu alanlardaki kültürel mirasın yok olmasını kaçınılmaz yapmaktadır.

Kentsel, arkeolojik sitler gibi, kırsal sitlerin belirlenmesi ve tescillerinin yapılması süreçleri de Yasayla tanımlanmalıdır. Kırsal sitlerin belirlenme ölçütleri beş temel grupta ele alınabilir. Bunlardan ilki; Doğa ve insan eliyle oluşan ve korunması gerekli nitelikte ayrı öğeler içermesi kriteridir. Kırsal sitler doğal güzellikler ve kaynaklarla birlikte yıllar içinde barındırdığı kültürlerin birikimi ve göstergesi olan fiziksel mekan özellikleri ile bir peyzaj bütünlüğü gösteririler. Bu

bütünleşmiş doğal ve insan eliyle yapılaşmış çevrelerin de bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gereklidir. Doğal yapı ve insan yaşamına konu olan konut ve diğer alanlar ayrı ayrı değil bütün olarak bir değer taşımakta ve sürekli bir etkileşim halinde kırın yaşamını oluşturmaktadırlar.

İkincisi; Bu öğelerin homojen ve uyumlu dağılıma sahne olması kriteridir. Kırsal yerleşmelerin tipolojileri bu bildiri içinde kısaca ele alınmış ve çok farklı mekansal özellikler gösterdikleri vurgulanmıştı. Çok geniş alanlara dağınık olarak yerleşmiş olan konutların bir sit dokusu oluşturması için homojen bir dağılım ve uyumlu bir yerleşim düzeni içinde olmaları gereklidir. Ancak, bir arada, meydan, sokak, bahçeler, avlular vb. yerleşim unsurlarının daha tanımlı bir alanda oluşturduğu kırsal yerleşimlerin sit sınırları daha kolay tanımlanmaktadır.

Üçüncü bir kriter ise; çağdaş alan kullanımları nedeni ile doğal ve yöresel niteliklerini yitirmemiş olmasıdır. Özellikle büyük kentlerin çeperinde yer alan kırsal yerleşimlerin kentleşme, sanayileşme, turizm, kısaca modernleşme bakıları altında olduğu bir gerçektir. Ancak halen bu baskılara farklı nedenlerle direnen kırsal özgünlüklerini yitirmemiş olan alanlar bulunmaktadır. Sayıları ve nitelikleri giderek azalan bu alanları öncelikli olarak koruma atına almak gereklidir.

Dördüncü kriter ise; sit alanı içindeki kırsal yerleşmelerde geleneksel üretim tekniklerinin sürdürülmesidir. Kırsal alanlarda sosyo-kültürel yapı ve üretim arasında güçlü bağlar oluşmaktadır. Üretim biçimi, ürünün kendisi bile kültürün ve kültürel birikimin yapısının belirleyicisidir. Üretimin değişimi, bir çok kırsal yerleşimde mekansal atıl alanlar doğurmaktadır. Kullanım dışında kalan mekanlar işlevsizleşerek yok olur. Bu nedenle sit alanlarının belirlenmesinde üretimin sürekliliği önemli bir kriter olarak karşımıza çıkmaktadır. Beşinci ve son kriter de; mevcut yapı stokunun geleneksel/yöresel değer ve niteliklere sahip olmasıdır. Özgün mimari öğeler ve onların bir araya gelerek oluşturdukları özgün dokunun doğal değerlerle birlikte yarattığı kültürel peyzajın korunması gereklidir (Madran, 2005). Yalıköy, korunmuş doğal çevresi, özgün yapıları, tarım ve hayvancılık gibi ekonomik gelir kaynaklarıyla son dönemlerde bozulmamış doğası ve yöresel karakteri barındıran yapılaşması ile turizm kullanımları ile de gündeme gelmektedir. Bu bağlamda yeni gelişme alanları köyün ve çevresinin bölgesel karakterini tehdit etmektedir.

Köyün gelişiminde sivil mimarlık örneklerinin tarihi karakteri ve yapılaşma geleneği korunmalıdır. Köyün korunması için gerekli olan ilkeler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Yalıköy'ün fiziksel yapısı incelendiğinde eski konut doku içerisinde genellikle iki katlı konutlar mevcuttur. Fakat kıyı kesimlerinde artan turizm ihtiyacına cevap veren iki kat üzerinde yüksek yapılaşmalar gözlenmiştir. Yerleşmenin siluetinin korunması amacı ile yeni yapılacak konutlarda kat sınırlamasına gidilmelidir.
- Mevcut kırsal doku içerisindeki peyzaj alanları (yeşil alanlar) korunmalıdır. Yeni bir yapı yapma ancak yıkılan veya fiziksel özelliğini yitirmiş alanlar üzerinde yapılmalı, böylece mevcut yeşil doku korunarak açık ve kapalı alanlar arasındaki dengenin sürekliliği sağlanmalıdır.
- Çağdaş yaşam standartlarının getirdiği ekler (banyo, mutfak gibi) özgün malzeme ve yapım teknikleri ile uyumlu olmalıdır.

- Dış cephenin yeniden yapılması durumunda özgün malzeme ve yapım teknikleri uygulanmalıdır.
- Peyzaj kalitesi korunmalıdır.
- Bir yapının bir bölümü veya tümünün yıkılması durumunda yeniden inşaası sırasında özgün doku ile uyumlu olması sağlanmalıdır.
- İşaretler, elektrik direkleri mevcut doku ile uyum sağlamalıdır.
- Mevcut sokak ve patika bağlantıları korunarak bölgenin karakterine uygun gelişmeyi teşvik etmesi sağlanmalıdır.
- Artan nüfus için sosyal donatı alanları artırılmalıdır.
- Kullanılmayan binalara yeni işlevler vererek korunmasını sağlanmalıdır.

Alan araştırması sırasında Yalıköy genelinde kırsal mimarinin hızla yok olmaya yüz tuttuğu gözlemlenmiştir. Bunun en büyük nedeni geleneksel mimarinin büyük ölçüde ahşaba, yani orman ürünlerine dayalı olması ve yürürlükteki yasalar gereği ahşap malzemenin yapılarda ancak sınırlı olarak kullanılabilmesidir. Bölgenin zengin ormanları ahşap malzemenin betonarmeye göre daha ucuz ve kolay temin edilir olmasını ne yazık ki sağlayamamaktadır. Bu çöküşte geleneksel hayat tarzının bitişi, geniş aile düzeninin yerini çekirdek aileye bırakması ile insanların değişen beğeni ve arzuları da çok etkili olmuştur. Kırsaldaki göç olgusu köylerin ve kasabaların boşalmasına neden olmuş; tarım ve hayvancılık gerilemiş; geleneksel üretim tarzı ile ilintili ambar, samanlık gibi yapılar işlevlerini yitirerek kaderlerine terk edilmiştir. Eski evler cazibesini yitirerek yerlerini modern, ucuz, zahmetsiz malzeme ve tekniklerle inşa edilen betonarme yapılara bırakmıştır. Türkiye genelindeki bütün köylerde olduğu gibi Yalıköy içinde ahşap evde yaşayan herhangi bir ailenin en büyük rüyası yeni bir ev yaptırabilecek kadar paradır. Zira köylü için geleneksel yapıların hiçbir kıymeti kalmamıştır. Bu evlerde yaşayanlar; samanlığı, ambarı kullananlar adeta bunu utanarak, mecburiyetten dolayı yapmaktadır ve ilk fırsatta yeni bir ev yaptırmaya kararlıdır. Kırsal kesimde halk mimarisi ve mimarlık bilgisi yok olmak üzeredir.

Toplumların geleneksel yaşam biçimlerini ve sahip oldukları kültürel özellikleri yansıtan kırsal alanların korunması ve gelecek nesillere aktarılması, ulusal mirasın sürdürülebilirliği açısından önemlidir. Bu nedenle kırsal alanlara yönelik geliştirilen politikalar, kalkınmanın gelişmeci ve değişime eğilimli hedefleri ile, korumanın mevcut olanı koruyan ve değişimi kontrol etmek isteyen hedeflerini dengeleyen ortak ve uzlaşmacı bir yaklaşım içermelidir. Kalkınma ve koruma arasında geliştirilen bu yeni yaklaşımın doğal olarak en önemli unsuru yerel halkın katılımının sağlanmasıdır.

Kırsal sit alanlarında kalkınmacı ve korumacı yaklaşımların ortak hedefleri:

- Doğal Kaynakların ve Değerlerin Korunması
- Kültürel Değerlerin Sürekliliğinin Sağlanması
- Yaşam Kalitesinin İyileştirilmesi

- Sosyal Ve Ekonomik Dengeler
- Kültürel Çeşitlilik ve Fırsat Eşitliğinin Sağlanması
- Sosyal, Ekonomik ve Siyasal Katılımcılığın Sağlanması
- Sürdürülebilirlik

ilkelerini içermelidir. Bu ilkelerin politikalara ve planlara aktarılması bugünkü planlama mevzuatı içinde gerçekleşmesi zor görünmektedir. Bu nedenle kırsal alanların artık kalkınma–koruma dengelerini içeren farklı ve yenilikçi yaklaşımlarla, yeni oluşturulması gereken yasalar ve yönetmeliklerle ele alınması gereklidir.

Kaynakça

Alman Federal Cumhuriyeti, 1975, Su Kaynaklarının Korunması Yönetmeliği

Ataay, F., 2001, "Türkiye'de Kapitalizmin Mekansal Dönüşümü", Praksis, Bahar, Sayı: 2, Ankara

Atik, M., Ortaçeşme, V. ve Artar, M., "Avrupa Peyzaj Sözleşmesi ve Kırsal Alanların Korunması", TMMOB Şehir Plancıları Odası, Kent Planlama ve Koruma Etkinlikleri II Koruma Sempozyumu, 7-8-9 Aralık 2006, Trabzon

Barner, J., 1983, Experimentelle Lanschaftsökologic. Ferdinant Erke V., Stuttgart

Çelikyay, S., Çorbacı, L., "Doğal Kaynakların Korunmasına Yönelik Yasal Çerçeveye İlişkin Görüşler", TMMOB Şehir Plancıları Odası, Kent Planlama ve Koruma Etkinlikleri II Koruma Sempozyumu, 7-8-9 Aralık 2006, Trabzon

Çepel, N., 1983, "Genel Ekoloji", İ. Ü. Yayınları, No.3115, Orman Fakültesi, İstanbul

Çetin, T., 1992, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye'de Köylülük Sorunu ve Köy Kanunu", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

Çırak, H. ve Çırak, A. A., "Kırsal Alana Kent Odaklı Deneyimlerle Bakmanın Sakıncaları ve Yeni Bir Planlama Anlayışına Doğru", Koruma Sempozyumu, Trabzon, 2006

Çorapçıoğlu, K., vd., 2008, 1. Yöresel Kırsal Mimari Kimlik, MSGSÜ

http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan.asp

Davulcu, M., 2009, 'Sakarya Yöresi Kırsal Yerleşmelerinde Konut Mimarisi ve Ustalık Geleneği Üzerine Bir İnceleme'', Kastamonu Eğitim Dergisi, Cilt: 17, Sayı: 2, s. 687-706

Demirel, T., 2004, "Adalet Partisi: İdeoloji ve Politika", İletişim Yayınları, İstanbul

Eminağaoğlu, Z. ve Çevik, S., 2007, "Kırsal Yerleşmelere İlişkin Tasarım Politikaları ve Araçlar", Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt: 22, Sayı: 1, Ankara

Erbey, E. D., 2009, Kentsel Koruma ve Yenileme Kuramları yüksek lisans dersi alan çalışması raporu

Erlbeck, R., 1974, Leitfaden Zur Karteierung Der Schutz und Erholungsfunktionen Des Waldes, Frankfurt

Gülalp, H., 1993, "Kapitalizm, Devlet ve Sınıflar", Belge Yayınevi, İstanbul

Günaydın, G., 2001, Türkiye Kırsal Yerleşme Düzenine Yönelik Planlama Yaklaşımları, TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası Yay., Ankara.

Işık, O. ve Pınarcıoğlu, M., 2001, Nöbetleşe Yoksulluk: Sultanbeyli Örneği, İletişim Yayınları, İstanbul

Keleş, R., 2008, Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi, Ankara

Köse, A., 2005, ‘‘Türkiye’de Geleneksel Kırsal Konut Planlarında Göçebe Türk Kültürü İzleri”, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt: VII/2, s. 158-191.

Madl, W. ve BAUER, R., 1982, Biologic Für Den Sekunderbereich

Mardan, E., 1999, ESDP, European Spatial Development Perspective, Luxembourg, EU

Mardan, E. ve Özgönül, N., 2005, Kültürel ve Doğal Değerlerin Korunması, Mimarlar Odası Yayınları.

Odum, E. P., 1971, Fundamentals of Ecology, W.B. Saunders, CO. Philadelphia

Öğdül, H., 2009, Kırsal Alan Planlaması dersi alan çalışması raporu

Öğdül, H., “İmar Yasa Tasarısı ve Kırsal Alanlar”, Yeni İmar Kanununa Doğru, ŞPO Ankara Şubesi, 2005

Şule, G., Görer, N. ve Nuray, A., 1998, “Rio Sonrası Entegre Kıyı Alanları Yönetimi: Türkiye Deneyimi”, Editör: Özhan, E., Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları 2. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, s. 23-32

Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, II. Tarım Şurası-Kırsal Kalkınma Politikaları Komisyonu

T.C. 3621 Kıyı Kanunu

T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırmalar ve Uygulama Genel Müdürlüğü “Kırsal Alan Planlaması” 2008 Ankara

T.C. Kıyı Alanları Uygulama Yönetmeliği

T.C. Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği

T.C. Su Kaynaklarının Korunması Yönetmeliği

DOĞAL SİT ALANLARININ ANTALYA KENTİNİN BİYOLOJİK DOKUSUNUN KORUNMASINDAKİ ROLÜ

Arş. Gör. ARZU VURUŞKAN, Prof. Dr. VELİ ORTAÇEŞME

Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Özet

Kentlerimizde biyolojik dokunun korunmasında önemli araçlardan birisi olan doğal sit alanlarının kent ekolojisi, kentlerin sürdürülebilirliği ve kentlerdeki yaşam kalitesi açısından önemli rolleri bulunmaktadır. Kent dokusu içinde yer alan ve başka şekilde korunması mümkün olmayan çeşitli ekosistemler, doğal sit statüsü sayesinde korunabilmektedir. Bu statü ile koruma altına alınan sit alanları aynı zamanda kentsel açık ve yeşil alan sistemlerinin önemli unsurlarını oluşturmaktadır. Böylece bu alanlar, değişik kentsel kullanımlar arasında sirkülasyonu sağlama, fiziksel konfor, kente estetik değer kazandırma, rekreasyon fırsatları sunma, gürültü ve kirliliği azaltma ve buna benzer birçok fiziksel ve ekolojik işlevleri ile kentsel yaşam kalitesine katkıda bulunmaktadır. Antalya zengin doğal, kültürel, tarihsel ve çevresel değerlere sahip bir kıyı kentidir. Ancak 1980'li yıllardan itibaren hız kazanan kentleşme hareketleri sonucunda kentin doğal yapısı önemli ölçüde zarar görmüştür. Kentsel rantın artışına paralel olarak kent merkezinde yer alan araziler yapı alanlarına dönüştürülmüş, ancak çeşitli sit statüsüne sahip alanlar bu yapılaşmadan kurtulabilmiştir. Birçoğu bugün kentin önemli yeşil alanlarını oluşturan doğal sit alanları sayesinde sulak alan, kumul, orman, tarım alanları gibi çeşitli ekosistemler korunabilmiştir. Bu çalışmada, Antalya kent sınırları içerisinde yer alan ve farklı ekosistem özelliklerine sahip 28 adet doğal sit alanı ele alınmakta, bu doğal sit alanlarının kentin biyolojik dokusuna olan katkıları irdelenmektedir.

1. Giriş

Endüstri Devrimiyle eş zamanlı gelişen kentleşme hareketleri, kentleri fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik olarak değiştirmiş ve zaman içerisinde değişen yaşam biçimleri, yönetim yapısı, sermaye gücü, nüfus artışı, göçler, ekonomik koşullar kentlerdeki yaşam mekanlarının farklılaşmasına neden olmuştur. Bu farklılaşma kentlerdeki doğal ve kültürel peyzaj unsurlarını da

etkilemekte ve değiştirmektedir. Bu değişim genellikle negatif yönde olmakta, çevre değerleri hızla tüketilmektedir.

Biyolojik dokuyu oluşturan canlı organizmalar çeşitli ekosistemlerde yaşam alanı bulur. Ekosistemler, deniz, tatlısu ve karasal ekosistemler olarak sınıflandırılabilirler. Deniz ekosistemleri, açık denizler, kıta sahanlığı suları, boğazlar, nehir ağızları, tuzlusu bataklıkları; tatlısu ekosistemleri, göller ve gölcükler, dere, çay, ırmak vb. akarsular ve sulak alanlar; karasal ekosistemler ise, tundra, buzullar, boreal konifer ormanları, ılıman bölge geniş yapraklı ağaç ormanları ve meralar, tropikal bölge meraları ve savanlar, maki, çöller, tropikal bölge ormanları, dağlar, mağaralar, orman kenarı habitatları ve akarsu kenarı habitatlarıdır (Odum vd., 2008). Ekosistemlerin korunması, biyolojik dokunun ve çeşitliliğin de korunması anlamına gelmektedir Kaynakları giderek tükenen günümüz dünyasında, başta ormanlar olmak üzere, doğal bitki dokuları, çevresel zenginlikler, antik kalıntılar ve folklorik miraslar gibi toplumun ve yaşanılan coğrafyanın kültürel kimliğini oluşturan değerlerin bozulma ve kaybolma risklerinin insan üzerinde yarattığı kaygılar, koruma olgusunda yeni açılım ve stratejilerin geliştirilip yönlendirilmesini sağlamıştır (Diler vd., 2004).

Sit alanları, yasal mevzuat içerisinde tanımı yapılmış, ulusal bir koruma statüsüdür. Doğal sitler, ilginç özellik ve güzelliklere sahip olan ve ender bulunan, korunması gerekli alanlar ve taşınmaz doğa varlıkları olarak tanımlanmaktadır. 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu çerçevesinde tanımlanmış bir koruma alanı tipidir. Doğal sitler, ülkemizde özellikle kentsel alan sınırları içerisinde kalmış doğal nitelik taşıyan alanların korunmasında en önemli araçtır. Sit alanları sayesinde belirli alanlarda kentsel gelişmeler durdurulabilmiş ve kentlerin biyolojik dokuları korunabilmiştir. Bugün bu alanlar canlı varlıklar bakımından önemli barınma alanları konumundadır. Bu alanlar aynı zamanda kentsel açık ve yeşil alan sistemlerinin önemli parçalarını oluşturmaktadır. Bu nedenle değişik kentsel kullanımlar arasında sirkülasyonu sağlama, fiziksel konfor, kente estetik değer kazandırma, rekreasyon fırsatları sunma, gürültü ve kirliliği azaltma ve buna benzer birçok fiziksel ve ekolojik işlevleri ile kentsel yaşam kalitesine katkıda bulunmaktadır.

Sahip olduğu doğal ve kültürel varlıkları ile bir turizm ve cazibe merkezi olan Antalya, ülkemizin en fazla sit alanına sahip illeri arasında yer almaktadır. İl sınırları içinde 68 adet doğal sit, 366 adet arkeolojik sit, 9 adet kentsel sit, 1 adet arkeolojik ve kentsel sit alanı bulunmaktadır. Doğal sit alanlarından 28'i Antalya kentsel alanı sınırları içerisinde kalmakta ve bunlar kentin önemli yeşil alanlarını oluşturmaktadır. Yapılan araştırmalar, her biri farklı ekosistem özelliğine sahip olan bu doğal sit alanlarının Antalya kentinin biyolojik dokusuna önemli katkı sağladığını ortaya koymuştur.

2. Antalya'da Kentsel Gelişmeler

Antalya kenti, Antalya ilinin merkezinde yer almaktadır. Kent M.Ö. 159-138 yıllarında Bergama Kralı II. Attalos tarafından "Attaleia" adı ile kurulmuş, zaman içinde bu ad değişerek "Antalya" haline dönüşmüştür. Kent 1994 yılında büyükşehir statüsü kazanmış olup, bugün Muratpaşa, Kepez, Konyaaltı, Döşemealtı ve Aksu olmak üzere beş alt belediyeden oluşmaktadır. 2008 yılı sonu itibariyle Antalya kentinin nüfusu 955.596'dır (TÜİK 2009).

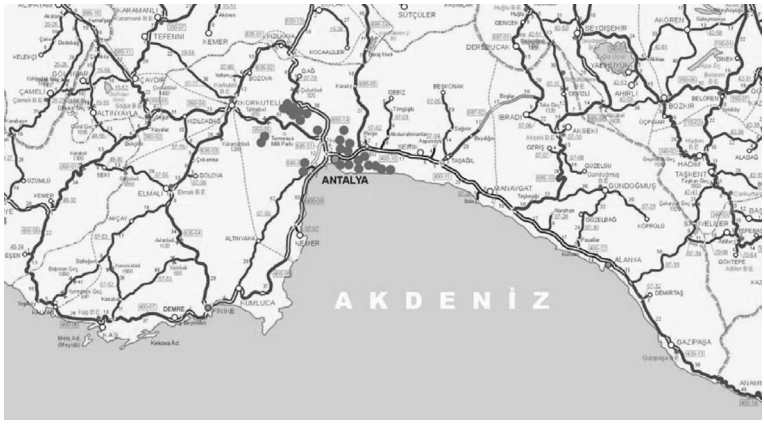
Antalya, Cumhuriyet'in kuruluşundan 1960'lı yıllara kadar tarımın hakim olduğu bir ekonomik yapıya sahipken, 1969 yılında Antalya Bölgesi'nin Turizm Gelişme Bölgesi olarak ilan edilmesi ve 1970'li yıllarda birçok Turizm Gelişim Projesi'nin hayata geçirilmesi, Antalya'nın ekonomik yapısında önemli değişikliklere neden olmuştur. Turizm olanakları, kentleşme ve göçün etkisiyle artan nüfus ekonomik yapıyı da etkilemiş, 1970'li yıllarda tarımdan sonra toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ikinci önemli sektör haline gelmiştir. Kentleşmenin hız kazandığı, kentsel nüfusun kırsal nüfusun önüne geçtiği, turizm projelerinin uygulanmaya başladığı ve yatırımların arttığı 1980 döneminde, tarım ve hizmet sektöründe çalışanlar toplam istihdamda %81,14'lük bir orana sahip olmuştur. 1990 yılında tarım sektörünün işgücü içindeki payı azalırken, ticaret ve turizm 1980 yılından itibaren %165 oranda bir artış göstererek tarımdan sonra ikinci sektör haline gelmiştir.

1990 sonrası dönem Antalya'nın kentleşme sorunlarıyla mücadele ettiği ve sorunlara çözüm arayışları geliştirdiği bir dönemdir. Özellikle ulaşım, çevre sorunları, sürdürülebilir kalkınma, ekoloji son zamanlarda küresel ısınma terimlerinin sık sık dile getirildiği bu dönem, kentin özellikle merkezinde yenileşme ve dönüşümü zorunlu kılmıştır. Ulaşım sisteminde yapılan düzenlemeler açılan yeni güzergahlar, kentin genişlemesini hızlandırmış, hizmetlerde çeşitlilik ve farklılaşma, kentin geniş alanlara yayılması, kente metropoliten bir kimlik kazandırmıştır (Manavoğlu ve Kutlu 2007).

Son nüfus sayım sonuçlarına göre, Antalya ülkemizin nüfusu en hızlı artan kenti konumundadır. Özellikle 1980 yılından itibaren hızlı bir nüfus artışı söz konusudur. Kent nüfusunun hızlı artışı birçok kentsel sorunu da beraberinde getirmektedir. Bu sorunlardan bir tanesi de doğal alanlar ve biyolojik varlıklar üzerine olan baskıdır.

3. Antalya'daki Doğal Sit Alanları

Antalya zengin doğal, kültürel, tarihsel ve çevresel değerlere sahip bir kıyı kentidir. Kentin çevresini oluşturan dağlar, tarım alanları, ormanlar, kıyılar, vadiler ve akarsular, çevresel ekosistemi



Şekil 1. Antalya kentindeki doğal sit alanları

oluşturan doğal yapı elemanları olarak kentin imajına büyük katkı sağlamaktadır (Manavoğlu ve Kutlu 2007). Antalya, sit alanları bakımından da zengin bir ilimizdir. Bu doğal sitlerden 28 adedi Antalya kenti sınırları içerisinde yer almaktadır (Şekil 1). Kentteki doğal sitlere ilişkin özet bilgiler Çizelge 1'de verilmiştir.

Çizelge 1. Antalya kentinde bulunan doğal sit alanları

No	ALAN ADI	STATÜSÜ	İLAN YILI	DERECEE	KONUMU
1	Lara Kıyı Bandı	Doğal	09.06.1979/2399 15.11.1980/2399	I	Ermenek Mahallesi
2	Yamansaz Bataklığı	Doğal ve Arkeolojik	15.11.1980/2399 10.02.1994/2120 29.04.1988/3791 24.06.2005/487	I ve III	Güzeloba Mahallesi
3	Narenciye Araştırma Enstitüsü	Doğal	30.10.1990/931 06.02.1991/1031	I	Demircikara Mahallesi
4	Harunini Mağarası	Doğal ve Ark.	18.12.1990/983	I	Yağca Köyü
5	Kızılin Mağarası	Doğal ve Ark.	18.12.1990/983	I	Yağca Köyü
6	Öküzini Mağarası	Doğal ve Ark.	18.12.1990/983	I	Yağca Köyü
7	Koyunini Mağarası	Doğal ve Ark.	18.12.1990/983	I	Yağca Köyü
8	Mustanini Mağarası	Doğal ve Ark.	18.12.1990/983	I	Yağca Köyü
9	Macarini Mağarası	Doğal ve Ark.	18.12.1990/983	I	Yağca Köyü
10	Karain Mağarası	Doğal ve Ark.	18.12.1990/983	I	Yağca Köyü
11	Çarkini Mağarası	Doğal ve Ark.	18.12.1990/983	I	Yağca Köyü
12	Suluin Mağarası	Doğal ve Ark.	18.12.1990/983	I	Yağca Köyü
13	Karaalioğlu (İnönü) Parkı	Doğal	30.04.1991/1101 14.04.2003/5780	I ve III	Işıklar Caddesi
14	Olbia – Attalia Antik Kent Kalıntıları çevresi	Doğal	20.03.1991/1089 01.05.1991/1117	I	Konyaaltı
15	Lara Kumul ve Ormanları	Doğal	13.10.1991/1207 14.10.1992/1607 30.07.1998/3903	II	Ermenek Mahallesi
16	Trebenna Antik Kenti Çevresi	Doğal	13.10.1991/1210	I	Çağlarca Köyü Yakını
17	Düden Çayı	Doğal	16.12.1992/1670	I	Varsak
18	Düden Şelalesi Başlangıcı ve Çevresi	Doğal ve Arkeolojik	24.02.1993/1777	I	Varsak
19	Güver Uçurumu	Doğal	07.04.1993/1783	I	Düzlerçamı Ormanı
20	Termessos	Doğal ve Ark.	07.04.1993/1783	I	Termessos Milli Parkı
21	Kadınyarı Deresi	Doğal	14.07.1993/1935	I	100. Yıl Caddesi
22	Sarısu Deresi	Doğal	08.06.1995/2586 29.04.1998/3789	I ve II	Liman Mahallesi
23	Kırkgöz Su Kaynakları	Doğal	31.01.1996/2820	I	Kepez

24	Kocain Mağarası	Doğal ve Ark.	31.01.1996/2841	I	Döşemealtı
25	Konyaaltı Falezler	Doğal	26.05.1998/3843	I	Konyaaltı
26	Vakıf Zeytinliği	Doğal	14.07.1998/596	I	Ahatlı Mahallesi
27	Varsak Obruğu	Doğal ve Ark.	30.11.1998/4023	I	Karşıyaka Mahallesi
28	Sarısu – Beldibi Tüneli Arası	Doğal	23.09.1999/4345	I	Liman Mahallesi

Antalya kentindeki doğal sit alanları ekosistem özellikleri açısından incelendiğinde, üç genel ekosistem tipinin de mevcut olduğu görülür (Çizelge 2).

Çizelge 2. Antalya kentindeki doğal sit alanlarının ekosistem sınıflandırması

EKOSİSTEM TÜRÜ	**ALAN**
Deniz Ekosistemleri Tatlısu Ekosistemleri	Lara Kıyı Bandı
	Konyaaltı Falezler
	Yamansaz Bataklığı
	Düden Çayı
	Düden Şelalesi Başlangıcı ve Çevresi
	Kadınyarı Deresi
	Sarısu Deresi
	Kırkgöz Su Kaynakları
Karasal Ekosistemler	Narenciye Araştırma Enstitüsü
	Harunini Mağarası
	Kızılin Mağarası
	Öküzini Mağarası
	Koyunini Mağarası
	Mustanini Mağarası
	Macarini Mağarası
	Karain Mağarası
	Çarkini Mağarası
	Suluin Mağarası
	Kocain Mağarası
	Karaalioğlu (İnönü) Parkı
	Olbia – Attalia Antik Kent Kalıntıları Çevresi
	Lara Kumul ve Ormanları
	Trebenna Antik Kenti Çevresi
	Güver Uçurumu
	Termessos
	Vakıf Zeytinliği
	Varsak Obruğu
	Sarısu – Beldibi Tüneli Arası

3.1. Denizel Ekosistemler

Antalya, güneyi Akdeniz ile sınırlanan bir kıyı kentidir. Dolayısıyla kentin güney sınırı, denizel ekosistem yapısı göstermektedir. Antalya'nın doğusunda yer alan Lara Kıyı Bandı, kumsal ve kayalık iki farklı özellikte doğa yapısına sahip olan bir kıyı bölgesidir. Alanın toplam uzunluğu 18,5 km'yi bulur. Bunun yaklaşık 8,5 km'sini Lara falezleri oluşturmaktadır.

Buzulların erimesiyle ve bugün tüm şehrin altını kaplayan akarsuların denize dökülmesi sırasında bıraktıkları kireç çökeltilerinin dalgaların kıyıya bıraktığı kumtaşlarıyla birleşmesi sonucu oluşan falezler, sert rüzgar ve yağmurların etkisiyle süngerimsi bir doku halini almış, Antalya'nın en önemli ekolojik değerlerindendir (Tunçer ve Ercoşkun 2007). Falezler, Konyaaltı Plajı'ndan başlayarak Lara kıyılarına kadar uzanır. Kıyı falezleri bölgeye özgü tipik bir kıyı oluşumunu temsil etmektedir. Denizden itibaren 25-30 metre yükselen ve ender kıyı morfolojisi örnekleri olan falezler, farklı jeomorfolojik dönemleri yansıtmaktadır (Atik ve Toksöz 2005). Konyaaltı falezleri ve Lara falezleri ile Lara kıyı bölgesi, Antalya'nın denizel ekosistemini oluşturan doğal sit alanlarıdır.

3.2. Tatlısu Ekosistemleri

Antalya kentinin güneydoğusunda, Güzeloba Mahallesi ve Kemerağzı Köyü arasında yer alan Yamansaz sulak alanı, kentin yakın çevresinde yer alan tek sulak alandır. Bir tatlısu ekosistemi olan sulak alan, Antalya travertenlerini oluşturan Kırkgözler-Düden su sistemi ile Lara kıyı kumullarını oluşturan ekosistemin bir parçasıdır (Ortaçeşme vd. 2008). Sulak alanda yoğun ve yaygın olarak saz, kamış yer yer kargılar ve su bitkileri görülmektedir. Bu alan ayrıca çeşitli su kuşlarının ve balıkların yaşam ortamıdır.

Bir diğer tatlısu ekosistemi ise Düdenbaşı veya İskender Şelalesi olarak da bilinen Düden Şelalesi'dir. Varsak Beldesi sınırları içinde ve Düden Suyu üzerinde yer alır. Kırkgöz'de oluşan Düden Suyu, yaklaşık 2 km. kadar güneydoğuya doğru yüzeyde aktıktan sonra, Bıyıklı Düdeni çukuruna dalar ve yeraltına inerek kaybolur. Hemen hemen 18 km. kadar süren yeraltı akışı sonunda Varsak Beldesi yakınında gür bir karstik kaynak şeklinde yüzeye çıkar. Yaklaşık 200-250 m. açıkta aktıktan sonra yeniden yeraltına girerek, 2 km.'ye yakın bir yeraltı akışından sonra Düdenbaşı denilen mevkide açığa çıkar ve Antalya'daki ünlü Birinci Düden Çağlayanı ya da Düdenbaşı Çağlayanı adlarıyla bilinen çağlayanı oluşturur. Kentin ve ülkemizin en önemli ve büyük çağlayanları arasındadır.

Antalya kent merkezinde, kuzey-güney yönünde ince bir şerit halinde denize uzanan Kadınyarı Deresi yatağı, kayalık yapısı ve içinde oluşan zengin bitki örtüsüyle dikkati çekmektedir. Kadınyarı Deresi, Antalya'nın sahip olduğu doğal oluşumlardan birisidir. Kent merkezinde yer alan bu derenin batısında, Antalya'nın tanınmış caddelerinden Güllük Caddesi bulunmaktadır. Derenin sularını denize ulaştırdığı ağız kısmında bir uçurum bulunmaktadır.

"Sarısu Deresi Doğal Sit Alanı", Antalya'nın Konyaaltı kesiminde yer almakta olup, Antalya Limanı'ndan başlayarak kıyı boyunca batıya doğru uzanmakta ve Sarısu Deresi'nde son bulmaktadır. Sarısu – Beldibi arası kıyı bandının jeolojik ve jeomorfolojik oluşumu ve bitki örtüsü

ile sahip olduğu üstün peyzaj nitelikleri bu alanın doğal sit alanı olarak ilan edilmesinin başlıca nedenleri arasında yer almaktadır (Atik 2003).

Bir başka tatlısu ekosistemi olan Kırkgöz su kaynakları karstik özelliğe sahiptir ve Kocain, Karain, vb. mağaraların oluşumları bu kaynak sayesinde gerçekleşmiştir. 1975 yılından beri Antalya'nın içme suyu ihtiyacını karşılayan Kırkgöz su kaynakları, Kepez bölgesinde yer almaktadır. Bu kaynak 2,5 km'lik bir yatağa yayılarak Kırkgöz Gölü'nü oluşturmaktadır. Antalya kentinin içme suyu ihtiyacını karşılayan Duraliler ve mağara kaynakları Kırkgöz su kaynaklarından gelmektedir. Kaynak aynı zamanda yer altında korunması gerekli tabiat varlığı özelliği göstermektedir.

3.3. Karasal Ekosistemler

Antalya kent merkezinin bugün en büyük yeşil alanlarından biri durumunda olan Narenciye Araştırma Enstitüsü (yeni adıyla BATEM), Akdeniz Bölgesi'nde yetiştirilen tarımsal ürünler konusunda her türlü araştırmayı yapan bir kurumdur. Kurumun bulunduğu arazi üzerinde çeşitli deneme parselleri ve üretim sahaları bulunmaktadır. Yetiştirilen ve doğal olarak yetişen türler nedeniyle ve ayrıca kent içerisinde korunan bir yeşil doku özelliğinden dolayı, bu alan doğal sit değeri taşımaktadır.

Karain, Kızılini, Öküzini, Çarkini, Koyunini, Mustanini, Macarini, Suluin ve Harunini adlarını taşıyan 9 adet mağara, Antalya'nın Yağca Köyü yakınlarında bulunan irili ufaklı mağaralardır. Bunlar, yine bir doğal sit alanı olan Kırkgöz Kaynaklarının etkisiyle oluşmuşlardır. Mağaraların bulunduğu bölge, kent sınırları içinde yer almakla beraber, kırsal bir karaktere sahiptir.

Antalya kent merkezinde, Kaleiçi arkeolojik ve kentsel sit alanı ile bütünleşen ve kentin en önemli doğal değerleri olan falezler üzerine kurulan, çok çeşitli ağaç türlerinin yer aldığı kentin en eski parkı olan Karaalioğlu Parkı'nın güneybatısı Akdeniz'le sınırlıdır. Kuzeydoğusu'nda Antalya'nın en işlek caddelerinden biri olan Işıklar Caddesi yer almaktadır. Çok uzun yıllarda oluşan bu park, kentin en önemli simgelerinden birisidir. Çünkü Karaalioğlu Parkı, Cumhuriyet Dönemi'ne ait çağdaş ilk çevre düzenlemesini temsil etmektedir. Birçok bitki türünü bünyesinde barındıran park, aynı zamanda kentin en büyük yeşil alanlarından biridir.

Antalya'nın Muratpaşa ve Konyaaltı alt belediyelerini birbirinden ayıran Dumlupınar Bulvarı üzerinde, Antalyaspor Kavşağı diye anılan bölgede yer alan Olbia – Attalia Doğal Sit Alanı, Arapsuyu Çayı'nın ana kollarından birinin kaynağının etrafında; güneyinde Akdeniz, kuzeyinde Akdeniz Üniversitesi Kampüsü, batısında Migros Alışveriş Merkezi ve doğusunda da Hasan Subaşı Parkı ile çevrili olan vadide bulunmaktadır. Kentin merkezindeki en önemli doğal alanlardan biridir. Gerek doğal oluşumu, gerek flora ve fauna yapısı ve gerekse de arkeolojik önemi sebebiyle kente çok önemli katkıları bulunmaktadır.

Lara Kumul ve Ormanları, Lara plaj alanının hemen gerisinde, Antalya kent merkezini Kundu bölgesine bağlayan yola kadar uzanan kumullar ve onların üzerindeki orman alanından oluşmaktadır. Lara kıyı kumulları, Antalya'nın yerleşim dokusu içinde kalmasına rağmen hala homojen bir kumul morfolojisi sergilemekte, tipik kıyı vejetasyonunu temsil eden türleri içermekte ve bu alanda gerek ön kumullar gerekse kıyı gerisindeki kumul çalılıkları çok iyi izlenebilmektedir

(Atik ve Toksöz 2005). Bölgeye özgü flora ve fauna türlerinin yaşadığı alanda bulunan kızılçamlar bayrak oluşumu denilen fiziksel özelliklerinden dolayı da korunmakta ve böylece alan kent ekosistemine katkı sağlamaktadır.

Trebenna Antik Kenti, Antalya'ya 32 km mesafede, Sivri Dağı'nın eteklerinde 700 m yüksekliğindeki bir tepede kurulmuştur. Kentin bulunduğu alan, aynı zamanda milli park olarak da korunan doğal bir alandır.

Güver Uçurumu, Düzlerçamı Tabiat Parkı'nın 4 km. güneyinde yer almaktadır. Güver Uçurumu, Antalya Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde, kuzeyinde Termessos Milli Parkı ve Düzlerçamı Yaban Hayatı Koruma Alanları ile güney, güneybatısında Boğa Çayı Havzası ile çevrili, doğal ve kültürel peyzaj değerlerine sahip bir doğa parçasıdır (Anonim 2007). Antalya Düzlerçamı yöresinde düzgün gövdeli, saf kızılçam ormanları dikkat çekmektedir.

Termessos Antik Kenti, Antalya-Korkuteli Karayolu üzerinde, Antalya kent merkezine 30 km uzaklıkta, iki dağ arasındaki doğal bir düzlük üzerinde ve deniz seviyesinden 1050 m yüksekliktedir. Antik kentin büyük bir kısmı Güllük Dağı'nın kayalık sırtları arasındaki dar ve uzun vadide yerleşmiştir. Termessos Milli Parkı alanı içerisinde bulunan Termessos I. Derece Doğal Sit Alanı, aynı zamanda milli park statüsü içerisinde korunmaktadır.

Kent merkezinde yer alan en büyük yeşil alan konumundaki Vakıf Zeytinliği, Cumhuriyetin ilk yıllarında üretim amaçlı olarak kullanılmıştır. Kentsel bir yeşil alan olarak sahip olduğu özellik yanında, 1936 yılında zeytinlik üretim alanı olarak kurulması ile Cumhuriyetin ilk yıllarında ülkemizdeki üretimin canlandırılmasına yönelik oluşumlardan biri olması, bu özelliğini halen sürdürmesi ve kent belleğinde bu özelliği ile yer etmesi açısından çok önemli bir alandır. Aynı şekilde alanın yeşil örtüsünün büyük bir kısmını oluşturan zeytin ve narenciye ağaçlarının bölgenin bitki karakterini yansıtması özelliği ile birleşince, Vakıf Zeytinliği Antalya'nın tarımsal kültürünü yansıtan ve geleceğe aktarılması gereken kültürel peyzaj alanlarından birisidir.

Düden Çayı kaynaklarının yolu üzerinde bulunan ve Antalya kent merkezine 10 km uzaklıkta olan Varsak Beldesi'nde ilginç bir yer olan Varsak Obruğu, Kuru Düden olarak da adlandırılmaktadır. Yaklaşık 200 m uzunlukta ve 50 m genişlikteki bir vadiden oluşan Varsak Obruğu, aynı zamanda bir arkeolojik sit alanıdır.

Konyaaltı'nda yer alan Sarısu Deresi'nden itibaren yine batıdaki Beldibi yerleşimine doğru uzanan komşu kıyı bölgesi "Sarısu-Beldibi Tüneli Arası Doğal Sit Alanı" olarak tanımlanmıştır. Doğal bir yapıya ve karakteristik flora ve fauna özelliklerine sahip olan alanın koruma altına alınmasının nedenlerinden bir tanesi de, komşu olduğu Olimpos Beydağları Milli Parkı'na yönelik tampon bölge oluşturmak ve bu sayede güneybatı yönünde gelişen Antalya kentinin bu yöndeki gelişimini biraz olsun durdurabilmektir.

4. Antalya Kentindeki Doğal Sit Alanlarının Sorunları

Antalya kenti, deniz, güneş, tarih ve doğanın uyum içinde bulunduğu bir Akdeniz kıyı kentimizdir. Bu değerler kentin bir turizm kenti olmasında en önemli etkenleri oluşturmaktadır. Özellikle 1982 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından çıkarılan Turizmi Teşvik Kanunu kentte ve

bölgede birçok değişikliği beraberinde getirilmiştir. Bu durumun hem olumlu hem de olumsuz yönleri mevcuttur.

Bir turizm kenti olarak bir yandan gerek ulusal gerekse de uluslararası platformda yerini almaya çalışan kent, diğer yandan doğal değerlerinden özveride bulunmaya başlamıştır. Doğal değerler üzerine olan baskının en tipik örneği Konyaaltı'ndan Lara Bölgesi'ne kadar uzanan falezlerdir. 1982 yılından itibaren bu bölgede önce iki-üç katlı mesken alanları oluşturulmuş, daha sonra ise çok katlı binalar sahil şeridindeki yerlerini almışlardır. Konut alanları dışında her yıl artan turist sayısına bağlı olarak turistik tesisler de oluşturulmaya başlanmış ve sayıları her geçen gün artmıştır.

Çizelge 3'de de özetlendiği gibi, Antalya kentsel alanında yer alan doğal sitlerde görülen ortak sorunların başında yapılaşmadan ve rekreasyonel kullanımdan kaynaklanan baskılar gelmektedir. Doğal sitlerin büyük bir çoğunluğu kent merkezinde yer aldığı için yoğun baskı altındaki alanlardır. Ayrıca bu alanların tam olarak bilinmemesi ve yeterince tanıtılamamasından dolayı, koruma konusunda yeterli halk desteği bulunmamaktadır.

Çizelge 3. Antalya kentindeki doğal sit alanlarına ilişkin sorunlar (Vuruşkan, 2009).

NO	ALAN ADI	SORUNLAR
1	Lara Kıyı Bandı ve Lara Kumul ve Ormanları	- Turizm amaçlı yapılaşmalardan kaynaklanan baskılar - Gerçekleştirilmek istenen bazı projeler (Temalı park gibi) - Rekreasyon baskısı - Kaçak avlanma
2	Yamansaz Bataklığı	- Tarımsal faaliyetlerden kaynaklanan kirlilik - Çevresindeki yapılaşmalardan kaynaklanan baskılar - Konut alanı açmak için bataklığın kurutulması - Sazlıkların kaçak olarak kesilmesi
3	Narenciye Araştırma Enstitüsü	- Kiracılardan kaynaklanan sorunlar - Çevresindeki yoğun yapılaşma - Trafik baskısı
4	Mağaralar	- Define aramak için yapılan kaçak kazılar - Mağaraların ağıl olarak kullanılması
5	Karaalioğlu (İnönü) Parkı	- Çöp sorunu - Donatı elemanlarının zarar görmesi - Bitki dokusunun zarar görmesi
6	Olbia – Attalia Antik Kent Kalıntıları çevresi	- Çevresindeki kaçak yapılaşma - Çöp sorunu - Yoğun trafik baskısı - Evsiz insanların alanı barınak olarak kullanması - Minibüs durağı için alanın daraltılması
7	Trebenna Antik Kenti Çevresi	-
8	Düden Çayı ve Düden Şelalesi Başlangıcı	- Çevresindeki yapılaşmadan kaynaklanan baskılar - Rekreasyonel kullanımdan kaynaklanan baskılar - Çöp sorunu
9	Güver Uçurumu	- Rekreasyonel kullanımdan kaynaklanan baskılar
10	Termessos	-

11	Kadınyarı Deresi	- Çevresindeki yapılaşmadan kaynaklanan baskılar - Çöp sorunu - Bitki örtüsünün tahrip edilmesi
12	Sarısu Deresi ve Sarısu – Beldibi Tüneli Arası	- Yol yapımı çalışmalarından kaynaklanan sorunlar - Karayolundan kaynaklanan gürültü ve emisyon
13	Kırkgöz Su Kaynakları	- Çevresindeki fabrikalardan kaynaklanan sorunlar - Yanlış tarımsal sulama teknikleri - Kimyasal ve evsel atıklar - Canlı balık yemi tüccarlarından kaynaklanan sorunlar
14	Konyaaltı Falezler	- Turizm amaçlı yapılaşmalardan kaynaklanan baskılar - Turistik tesis, iskele, makas merdiven yapımları - Çeşitli nedenlerle falez yapısının bozulması - Bitki dokusunun zarar görmesi - Gerçekleştirilmek istenen bazı projeler (aydınlatma gibi)
15	Vakıf Zeytinliği	- Çevresindeki konut ve sanayi yapılaşmalarından kaynaklanan baskılar - Kiracılardan kaynaklanan sorunlar - Trafik baskısı
16	Varsak Obruğu	- Çevre kullanımlardan kaynaklanan baskılar - Çöp sorunu

4. Tartışma Ve Sonuç

Doğal ve kültürel mirasın korunması konusunda dünyada eskiden beri çok çeşitli uygulamalar yapılmaktadır. Ülkeler sahip oldukları değerleri koruma konusunda, ulusal ve uluslararası düzeyde çalışmalar yaparak gerekli hassasiyeti göstermektedirler. Türkiye de bu ülkeler arasındadır. Doğal ve kültürel varlıkların korunması konusunda hemen hemen tüm uluslararası anlaşmalara taraf olan ülkemiz, ulusal anlamda da konuya önem vermektedir.

Kentler, içerisinde canlı ve cansız varlıkları barındıran, bunlar arasındaki işlevleri ve ilişkileri ile bütünlük gösteren mekanlardır. Günümüz kentleri, giderek gelişmekte ve ihtiyaçları karşılamak amacıyla büyümektedirler. Kent gelişimleri birçok ülkede farklılık göstermekte, bu amaçla güncel kent planları oluşturularak uygulanmaktadır. Ülkemiz gibi gelişmekte olan ülkelerde ise bu planların uygulama aşamasında sıkıntılar göze çarpmaktadır. Köyden kente göçün devam ettiği ülkemizde, artan konut ihtiyacı sık sık plansız gelişmeyle sonuçlamaktadır. Bu plansız gelişim zamanla kentlerin biyolojik dokusunun zarar görmesine ve kent merkezinde kalan doğal alanların sayıca azalmasına, alanca küçülmesine neden olmaktadır.

Ülkemizde doğal alanların korunması için çeşitli koruma statüleri mevcuttur. Bu statülerden biri olan doğal sit statüsü, kent yakın çevresinde olduğu kadar kent içinde yer alan doğal zenginliklerin korunmasında önemli role sahiptir. Doğal sit alanları sahip oldukları özellikleri ile çok çeşitli amaçlara hizmet etmektedir ve aynı zamanda kentin biyolojik dokusunu oluşturan öğelerden biri durumundadır.

Antalya, turizmde yaşanan gelişmelere paralel olarak artan iş olanakları ve doğal özellikleri nedeniyle nüfusu en fazla artan kentimizdir. Nüfusun hızlı artışı konut yerleşimlerini arttırdığından, kentin hava, su ve toprak kaynakları ile birlikte, sit alanları da kentsel gelişmelerden olumsuz

etkilenmektedir. Ancak, özellikle doğal sit alanları, kentin biyolojik dokusunun korunması açısından önemli role sahiptir. Kent içerisinde yer alan irili ufaklı 28 adet doğal sit alanı sayesinde denizel, tatlısu ve karasal nitelikteki ekosistem örnekleri güvence altına alınmıştır. Bu alanlar kentte varlığı saptanan 1023 adet bitki türü (Göktürk, 1994) ve bir çok fauna türü için önemli yaşam alanlarını oluşturmaktadır. Bu doğal sit alanları aynı zamanda önemli biyotop alanlarıdır (Mansuroğlu vd. 2003).

Antalya'daki doğal sit alanları, aynı zamanda kentin açık ve yeşil alan sisteminin önemli unsurlarını oluşturmaktadır. Bu özellikleri nedeniyle, doğal sit alanları sadece biyolojik dokuyu korumakla kalmayıp, değişik kentsel kullanımlar arasında sirkülasyonu sağlama, fiziksel konfor, kente estetik değer kazandırma, rekreasyon fırsatları sunma, gürültü ve kirliliği azaltma ve buna benzer birçok fiziksel ve ekolojik işlevi yerine getirerek, kentsel yaşam kalitesine katkıda bulunmaktadır.

Sonuç olarak, doğal sit alanlarının Antalya kentinin biyolojik dokusunun korunmasında ve kentteki yaşam kalitesinin artmasında önemli işlevleri bulunmaktadır. Bu işlevlerinin devamlılığının sağlanabilmesi için doğal sit alanları ile ilgili sorunların giderilmesi ve daha iyi korunmalarının sağlanması gerekmektedir.

Kaynakça

Anonim, 2007. http://www.restorasyonmerkezi.com/forum/dogal/148-tabiati-koruma-alanlari-4.html

Atik, M., 2003. Güney Antalya Bölgesindeki Turizm Gelişmelerinin Doğal Çevre Üzerine Etkileri ve Sürdürülebilir Turizm Olanakları. Ç.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, Adana.

Atik, M., A. Toksöz, 2005. Korumada Çevre Eğitimi. Korumada Elli Yıl Sempozyumu Bildiriler Kitabı, M.S. Güzel Sanatlar Üniversitesi Yayını, İstanbul, 73-82 s.

Çevik, D., 2006. Kent Ekolojisi Açısından Küçükçekmece Gölü ve Çevresinin İrdelenmesi. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Peyzaj Planlama Programı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 139 s.

Diler, A., C. Işık, M. Oğuz, H. Öz, A. Peschlow, T. Schmitz, M., Ayhan, M. Gürbüzer, 2004. Muğla'da Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunmasında Yaşanan Sorunlar: Kültürel ve Doğal Kaynak Yönetimi Ön Araştırması. Elif Ofset A.Ş., İstanbul, 59 s.

Erdem, Ü., N. Erdoğan, Ş. Şengür, 2009. Ekolojik Açıdan Belediyeler, Çevre ve Kentlilik Bilinci, TMMOB İzmir Kent Sempozyumu, İzmir, 281 – 290 s.

Göktürk, R.S., 1994. Antalya Şehir Florası Üzerine Bir Araştırma. Akdeniz Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Biyoloji Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Antalya.

Hepcan, Ş., 2000. Evaluation of Natural Sites Designations as a Protection Category in Turkey. Final Report for Workshop in Urban Environmental Management; Report Code 2937. Institute of Housing and Urban Development Studies (IHS), Rotterdam-Netherlands.

Manavoğlu, E., N. Ö. Kutlu, 2007. Antalya Kenti'nin 1950'den Günümüze Kentleşme Sürecinin Değerlendirilmesi. 20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu Bildiri Kitabı Cilt II, A.Ü. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma – Uygulama Merkezi, Antalya, 425-445 s.

Mansuroğlu S., V. Ortaçeşme, O. Karagüzel, E. Yıldırım, C. Baytekin, 2003. Antalya Kentinde Ekolojik Açıdan Önemli Biyotopların Haritalanması Üzerine Bir Araştırma. A.Ü. Bilimsel Araştırma Projeleri Yönetim Birimi, Proje No: 21.04.0104.12, Antalya, 91 s.

Odum E.P., G.W. Barret, K. Işık (Çeviri Editörü), 2008. Ekoloji'nin Temel İlkeleri. Palme Yayınları, Ankara, 598 s.

Ortaçeşme, V., O. Karagüzel, M.S. Sayan, A. Vuruşkan, 2008. Antalya Yamansaz Sulak Alan Sistemine Yönelik Tehditler ve Koruma Önlemleri. Sulak Alanlar Konferansı Bildiri Kitabı, s. 116-128, T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı, DSİ XII. Bölge Müdürlüğü Yayını, Kayseri.

Tunçer, M., Ö. Yalçıner Ercoşkun, 2007. Antalya İçin Ekolojik Planlama. http://www.mimdap.org/w/?p=2653.

TÜİK, 2009. Antalya İli ve İlçeleri Nüfus Verileri. Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) Veri Tabanı, Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara

Vuruşkan, A., 2009. Antalya Kentindeki Doğal Sit Alanlarına İlişkin Sorunların İrdelenmesi. Akdeniz Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Antalya, 134 s.

2. GÜN 1. OTURUM
KAMUSALLIK
Moderatör: Prof. Dr. SEZAİ GÖKSU

KENT MERKEZLERİNE YENİ BİR ALTERNATİF ANKARA'DAKİ ALIŞVERİŞ MERKEZLERİNİN KENTSEL VE MEKANSAL GELİŞİME ETKİLERİ

Araş. Gör. Dr. BURCU H. ÖZÜDURU, Yrd. Doç. Dr. ÇİĞDEM VAROL

KAMUSAL MEKANLARI DÖNÜŞTÜRMEK: KIZILAY KENT MERKEZİ ÖRNEĞİNDE ÇELİŞKİLER VE DÖNÜŞÜM

GÖKHAN BİLGİHAN

1960 DEVRİMİNİN SİMGESEL MEKANINDAN KAVŞAK NOKTASINA: KIZILAY MEYDANI

YASEMİN İLKAY-Doktora Öğrencisi & Araştırma Görevlisi-Sosyal Bilimler Enstitüsü Kentsel Politika Planlaması ve Yerel Yönetimler Ana Bilim Dalı

KAMUSAL ALANDAN KAMUSAL TALANA: ATATÜRK ORMAN ÇİFTLİĞİ'NİN TRAJEDİSİ!

ERTAN GÖRAL-Şehir Plancısı, Kamu Yönetimi Uzmanı-Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı

KENT MERKEZLERİNE YENİ BİR ALTERNATİF ANKARA'DAKİ ALIŞVERİŞ MERKEZLERİNİN KENTSEL VE MEKANSAL GELİŞİME ETKİLERİ

Araş. Gör. Dr. BURCU H. ÖZÜDURU, Yrd. Doç. Dr. ÇİĞDEM VAROL

Özet

Küreselleşme süreciyle birlikte, tüketici eğilimlerindeki değişimler ve sermaye hareketlerinin perakende sektöründeki mekansal yansıması olan alışveriş merkezleri (AVM) perakende arzının en büyük elemanlarından biri haline gelmiştir. Türkiye'de, özellikle 1990'lı yılların ikinci yarısından sonra, hızlanarak artan uluslararası ekonomik ilişkilerle birlikte tüketim eğilimleri değişmeye ve ticari aktiviteler de mekansal olarak farklı biçimlerde kendini göstermeye başlamıştır. Bu dönemde tüm büyükşehirlerde AVM sayıları hızla artmaya başlamış, Ankara da bu hızlı değişim sürecinde yerini almıştır. 2005 yılında 12 olan AVM sayısı, 2008 yılında 3 katı kadar artarak 30'a ulaşmıştır. Bugün, Ankara 1,000 kişi başına düşen kiralanabilir alan 167 m^2 ile Türkiye'de birinci sıradadır. Bu kadar kısa sürede AVM sayısının bu hızla artması, Ankara'daki AVM arzının talep ile olan ilişkisinin sorgulanması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.

AVM'lerin hızlı artışı, perakende sisteminin de yapısını değiştirmeye başlamış, merkezi iş alanındaki (MİA) perakende aktivitelerinin birçoğunun AVM'lerde yer seçmesine neden olmuştur. Bu yer seçim sürecindeki değişimler, MİA'daki ticaret alanlarının gelişim sürecini doğrudan ve olumsuz olarak etkilemekte, kentin farklı bölgelerinde diğer perakende ve kentsel sistemlerle ilişkileri düşünülmeden, plansız ve parçacı bir biçimde yapılan plan değişiklikleriyle yer seçen AVM'ler, günlük nüfus hareketlerinde yaşanan önemli değişimlerle bu bölgelerde pek çok soruna sebep olmaktadır. Hızla çoğalan bu AVM'lerin kentlerin gelişimini farklı biçimlerde etkilediği açıktır. Bu anlamda, AVM'lerin diğer perakende ve kentsel sistemlerle ilişkisinin bütüncül olarak kurulması ve kentsel sorunların aşılmasına yönelik öneriler geliştirilmesi önem taşımaktadır.

Bu kapsamda, bildirinin temel amacı, AVM'lerle birlikte gündeme gelen yeni kentsel ve mekansal gelişmeleri Ankara örneği üzerinden incelemektir. Böylece, kentleri rant ekonomisinin parçası olarak gören yaklaşımın, kentsel mekanların kamusal nitelikten çıkartılıp, özel mülkiyette toplanması ve ayrıcalıklı mekanlar oluşturulması süreci tartışılacaktır. Bildiri üç ana bölümden oluşmaktadır. İlk olarak, yeni liberal politikaların kent planlama süreçlerine ve perakende sek-

törüne etkileri anlatılacaktır. İkinci bölümde, Türkiye'deki AVM'lerin genel yapısı ve gelişimi, Ankara örneğinde incelenerek ele alınacaktır. Böylece, Ankara'daki AVM'lerin yerseçimlerini etkileyen faktörlerin hem plan kararları hem de yeni politikalarla nasıl şekillendiği ortaya konulacaktır. Son bölümde ise, AVM'lerin kent merkezleri için yeni bir alternatif olup, olmadığı, geliştirilebilecek öneri strateji ve kentsel politika çıkarımları ile tartışılacaktır. Buradan yola çıkarak, gelecek AVM yatırımlarının yönlendirilmesi ve kent merkezlerinin etkin bir şekilde planlanması konusunda AVM yatırımcılarının ve yerel yöneticilerin de yararlanabileceği bir çerçeve oluşturulacaktır.

1) Yeni Liberal Politikaların Kent Planlama Süreçlerine Ve Perakende Sektörüne Etkileri

1960'ların sonlarından itibaren kapitalizmde vurgunun üretimden tüketime döndüğü, üretimin merkez bir kavram olarak önemini göreli olarak yitirdiği ve pek çok değerlendirmenin tüketim merkezli söylemlerden yola çıkarak yapıldığı görülmektedir (Yırtıcı, 2005). Ekonominin kendisini tüketim ilişkileri temelinde yeniden yapılandırması, toplumsal yapının da bu yönde dönüşümüne sebep olmuştur. Daha önce toplumsal üretim pratikleri üzerinden tarif edilen ilişkiler, tüketim ilişkileri üzerinden tarif edilmeye, sosyal ve kültürel değişimler tüketim biçimleri içinden anlaşılmaya ve değerlendirilmeye başlanmış, "tüketim toplumu" olarak adlandırılan modern toplumun yapısı yeniden ele alınmıştır.

Tüketimin modern toplum için anahtar bir kavram olması ile birlikte tüketimin yoğunlaştığı tüketim mekanları ayrı bir önem kazanmıştır. 1980'li yılların başında üretimden perakende ve servis sektörüne kayan ekonomik yeniden yapılanma ve yeni tüketici eğilimlerinin oluşmasının yanı sıra hükümetlerin piyasa hareketlerini göreli olarak serbest bırakması (deregülasyon) ve özelleşme, alışveriş merkezleri (AVM) ni, perakende sektör arzının en önemli elemanlarından biri ve metropoliten yaşam alanlarının yeni kamusal merkezleri haline getirmiştir.

Harvey (2007)'e göre piyasa harcamalarının frekansının artması, ticaretin tüm olanaklarının önünün açılması sebebiyle finans, gayrimenkul ve perakendecilik sektörlerinin ekonomik ve politik önemi artması yeni liberal politikaların etkinleşmesiyle ortaya çıkan bir sürecin parçasıdır.

Bu politikalar nedeniyle, devlet ve piyasa ilişkileri ile sosyal normlar yeniden yapılanmıştır. Devlet politikaları küresel olarak, deregülasyon ve özelleşme süreçleriyle tanımlanmış (Harvey, 2007). enerji, medya (Rupert Murdoch'un küresel medya imparatorluğu), ulaşım, ilaç vb. sektörlerde olduğu gibi perakende sektöründe de şirketlerin güçlerinin artışı kendini hissettirmiştir. Amerika'da Walton ailesinin kurduğu Wal-Mart'ın perakende sektöründeki baskın varlığı, Çin'in üretim mallarının dünya piyasası ile bütünleşmesiyle de zenginleşmiştir. Böylece, perakendeciler de ekonominin yapılanmasında söz sahibi olmuş, politik süreçleri etkileyen ekonomik güce sahip olmaya başlamışlardır.

Bu değişimler, ekonomik ve politik ilişkilerin yeniden yapılanmasına neden olurken, sınıf farklılıkları daha da belirginleşmeye başlamış ve sosyal eşitsizlik artmıştır. Yeni liberal dünyada, sosyal birlikteliğin çağdaş toplumun getirdiği bireysellik, özel mülkiyet, kişisel sorumluluk ve

aile değerleri ile kimlik sorgulaması adına kaybolması tüketim kültürünü desteklemiştir (Harvey, 2007). Knox (2008) Amerikan toplumunda gözlemlediği kimlik ile tüketim olgularının kendine güven ve sosyal benimsenme ile özdeşleştirilmesinin dünyadaki pek çok toplumda varolduğunun altını çizmiştir. Diğer bir deyişle, yeni liberal politikalarla tüketim kültürü sadece gelişmiş ekonomileri olan ülkelerde değil, gelişmekte olan ülkelerde de ön plana çıkmaya başlamıştır.

Dünyadaki bu yeniden yapılanma sürecinin Türkiye'nin ekonomik ve politik yapısına etkileri üç grupta sınıflandırılabilir: 1) Deregülasyon, 2) özelleşme, 3) desantrilizasyon.

Deregülasyon süreci, 1980'lerde ithalatta ve finansal sistemde serbestlik sağlanması, yatırım araçlarının artması (yatırım fonları, kar payı, vb.), 1986'da İstanbul borsasının kurulması ve küresel sermayenin Türk piyasaları ile bütünleştirilmeye çalışılmasıyla başlamıştır. Bunun sonucunda, uluslararası şirketler Türkiye'de yatırım imkânlarını arttırmışlar, hatta Türk yatırımcılarla ortaklık kurabilmişlerdir. Böylece, Türkiye'deki pek çok metropoliten kent yabancı sermayenin piyasası haline gelmiş ve yabancı yatırımcılar diğer sektörlerde olduğu gibi perakende sektöründeki yatırım potansiyelini keşfederek 'perakendeciliğin modernleşmesi'nin de katalizörü olmuşlardır. Bu değişimler sonucunda, dünyada olduğu gibi Türkiye'de de perakende şirketlerinin gücü artmış ve yabancı şirketlerle ortaklık yapan Türk firmalarının yeniden yapılanması söz konusu olmuş (Erkip, 2005), diğer sektörlerdeki yerel yatırımcılar da özkaynaklarını perakende sektörü yatırımlarına aktarmaya başlamışlardır.

Bu süreç, tüketim kültürünü desteklemiş; küçük perakendeci ve sokaktaki alışveriş olanaklarının yerini yeni tüketim biçimlerine hizmet verecek yeni mekanların almasına neden olmuştur. AVM'ler bu yeni mekanların idealize modelleri olarak piyasadaki yerlerini almıştır. AVM'ler bir yandan kentsel yaşamın parçası olan günlük tüketim alışkanlıkları ile küresel ve standart yeni tüketim mekanları arasındaki uyumsuzlukları yansıtırken (Zukin, 1998), bir yandan da birer kamu mekanı olarak (Erkip, 2005) hizmet vermektelerdir. Eğlence ve gıda sektörünün de alışveriş mekanlarında yer almasıyla, AVM'ler aile toplantılarının da yapıldığı sosyal ve rekreatif mekanlar haline gelmişlerdir.

Yeni liberal politikalar, kamu görevlerinin kademeli olarak özel sektöre devredilmesinde de etkili olmuşlardır. 1980'lerde özel sektörün etkinlik alanının genişlemesiyle kentsel gelişme, özel sektörün aktif olarak yer aldığı kentsel yatırımlar ve büyük kentsel projelerle yönlendirilmeye başlamıştır. Bu durum Büyükşehirlerin yayılarak büyümesine neden olmuş, yeni yerleşim alanların hızla geliştiği kentlerde, kentsel rant ön plana çıkarak, yerel yönetimlerin belli bir kesimin çıkarlarını gözeten büyük kent projelerini yönlendirmelerine; himayeci ve popülist kentsel politikalar uygulamalarına yol açmıştır (Şahin, 2007).

Yeni liberal değişimlerin Türkiye'nin politik yapılanmasına olan bir diğer etkisi ise merkezi yönetimden yerel yönetime doğru yaşanan yetki desantrilizasyonudur (Şahin, 2007). Bu dönemde, finansal sistemin Türkiye'de de yeniden yapılanması ve küresel ekonomi ile bütünleşme çabası nedeniyle, finansal hareketler serbestleşmiş, yabancı yatırımlar artmıştır. 1980'lerin başında yerel yönetimlere kentsel süreçleri daha çok kontrol edebilme güç ve yetkisinin verilmesi, yerel yönetimlerin gerektiğinde yabancı yatırımları da yönlendirmelerine ve birçok büyük ölçekli kentsel projenin yapılmasında aktif rol oynamalarına yol açmıştır.

2) Türkiye'deki Alışveriş Merkezlerinin Genel Yapısı Ve Gelişimi

Perakende sektörünün yeni liberal politikalar çerçevesinde gelişmesiyle birlikte yeni ticari mekanlar oluşmaya başlamıştır. Bu mekanların çoğunluğunu 1990'lı yıllarla birlikte sayıca hızla artan hiper ve süpermarketler oluşturmaktadır[1]. Türkiye'de de Avrupa ülkelerine benzer biçimde hiper/süpermarketlerin sayısı hızla artmış ve bu yatırımların çoğu yabancı şirketler tarafından yapılmıştır. Yabancı şirketlerin Türkiye'yi seçmelerindeki en önemli üç faktör: 1) nüfusun Avrupa'nın çoğu ülkesinden çok yüksek olması, 2) tüketime yönlendirilebilecek 'genç nüfusun' olması, 3) henüz keşfedilmemiş bir pazar olması ve bu nedenle de yapılan yatırımların geri dönüşünün çok hızlı ve kolay olması[2]'dır.

1990'lı yılların başlarına kadar sadece Büyükşehirlerde kısıtlı sayıda yer alan hiper/ süpermarketleri içeren perakende piyasası, 1990 sonrası Groupe Carrefour'un, Sabancı Holding ile ortaklık kurarak, CarrefourSa hipermarketlerini, ChampionSa süpermarketlerini ve DiaSa indirim süpermarketlerini; Alman Metro Group'un, Metro Grossmarket, Real Hipermarket ve Praktiker Yapı Marketlerini Türk perakendeciliğine katmalarıyla hareketlenmiştir. 2000'li yıllarla birlikte ise kurulan yabancı ortaklıklarla toptancılık sektöründe arz zinciri yönetimi, lojistik ve dağıtım konusunda da uluslar arasılaşma giderek artmıştır (Tokatlı ve Boyacı, 2001).

Aynı dönemde, özellikle Avrupa'da AVM sayıları da hızla artmaya başlamış, Türkiye'de özellikle İstanbul'da ve Ankara'da AVM[3]'lerin ilk örnekleri görülmüştür. Yabancı yatırımcıların[4] Türk piyasasındaki ilk yatırımları 1988'de başlamış, toplam kiralanabilir alan büyüklüğü 2000 yılında 200,000 m^2'ye yükselmiş ve 2008 yılında iki katına çıkarak en üst düzeye (400,000 m^2) ulaşmıştır (Şekil 1). Sadece 2007 ve 2008 yıllarında yabancı yatırımcılar tüm yatırımların %21.5'ini içeren 20'nin üzerinde AVM yatırımı yapmışlardır (Şekil 2).

İlk bölümde de tartışıldığı üzere, uluslararası perakendeciler daha büyük şirketler oldukları için, küresel piyasada güçlenerek, toptancılardan daha düşük fiyata ve daha yüksek kalitede ürün isteme gücü elde etmişlerdir (Fishman, 2006). Birçok anlaşmada büyük perakendeciler, aracı kurumları kaldırmış, üretici ile doğrudan ilişkiye geçmiş (Tokatlı ve Boyacı, 2002), bu da tüketim mal ve servislerinin çeşitlenmesine ve fiyatlarının düşmesine; dolayısıyla toplumun tüketime daha çok önem vermesine neden olmuştur. Ayrıca, üretim ve ticari kanallardaki güç dengesinin değişimi ticari kanalların lehine olmuş, bu nedenle de üretimden perakendeciliği de kapsayan servis sektörüne bir kayış yaşanmıştır (Tokatlı ve Boyacı, 2001; Tokatlı ve Özcan, 1998). Özellikle son yıllarda bu değişim, küresel ekonomik gelişmeler nedeniyle daha fazla hissedilmektedir. Tüm yabancı yatırımlar içindeki üretim yatırımlarının payı 2005 yılında %81.3 iken 2008 yılında %46.3'e düşmüştür. Ancak, toptan ve perakende ticaretteki payları özellikle 2006 ve 2008 yıllarında sırasıyla %33.7 ve %25.1 ile en yüksek seviyelerdedir (Tablo 1).

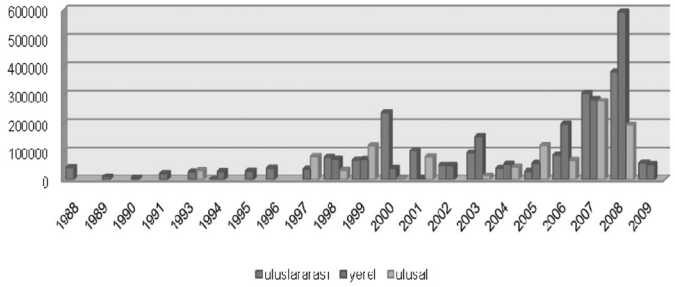
---

[1] İlk hipermarket Alman şirketi Metro tarafından 1990'da açılmıştır.

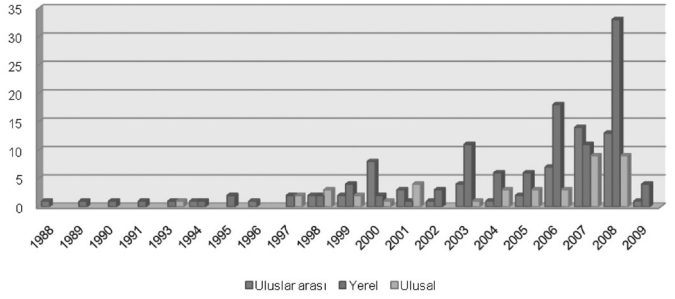
[2] AVM yatırım sektörünün önde gelenleri ile yapılan görüşmelere göre, bu dönemde yabancı yatırımcıların AVM'lere yaptığı yatırımın geri dönüşümü Avrupa'da 10-12 yıl iken, Türkiye'de 3-4 yıldır.

[3] Türkiye'deki ilk AVM'ler İstanbul'da 1987 yılında açılan Galleria Ataköy ve Ankara'da 1989 yılında açılan Atakule'dir.

[4] Hollanda şirketleri Corio ve Ece; Alman şirketi, MultiMall bu yatırımcılardandır.



Şekil 1. Yıl ve Yatırımcı Tipine (Uluslararası, Yerel ve Ulusal) Göre Toplam Kiralanabilir Alan (m^2)
Kaynak: Alışveriş Merkezleri Yatırımcıları Derneği (AYD), Türkiye'deki AVM'ler Çalışması, 2009.



Şekil 2. Yıl ve Yatırımcı Tipine Göre Toplam Alışveriş Merkezi Sayısı
Kaynak: Alışveriş Merkezleri Yatırımcıları Derneği (AYD), Türkiye'deki AVM'ler Çalışması, 2009.

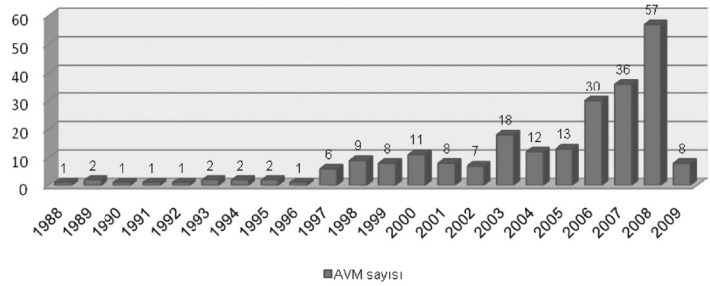
Tablo 1. Sektörlere Göre Türkiye'ye Gelen Doğrudan Yabancı Yatırımların Dağılımı (%) (Nisan 2009'a kadar en önemli sektörler)

Milyon Dolar	2005	2006	2007	2008	2009/4
Elektrik, Gaz, Buhar ve Sıcak Su Üretimi ve Dağıtımı	0.4	3.2	9.8	12.7	52.2
Üretim	81.3	53.9	72.7	46.3	23.3
Gayrimenkul Aracılığı, Kiralama Servisleri	3.0	2.9	9.7	8.1	9.0
Toptan ve Perakende Ticaret	7.0	33.7	2.9	25.1	8.1
İnşaat	8.3	6.4	4.9	7.8	7.5
Toplam	100	100	100	100	100

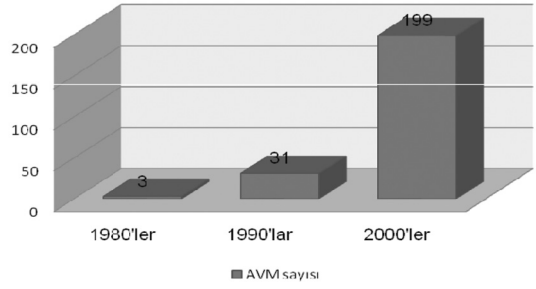
Kaynak: Yabancı Sermaye Derneği, 2009.

A. Türkiye'deki Perakende Sektörünün Ve Alışveriş Merkezlerinin Özellikleri

Yeni tüketici talebini karşılamak üzere, AVM yatırımcılarının AVM yapımına 1990'ların ikinci yarısından sonra başladıkları ve AVM açılış tarihlerine göre, 1996-97, 2002-03 ve 2005-07 ve 2007-08 yılları arasında AVM sayılarında büyük artış olduğu görülmektedir (Şekil 3, 4). Bugün 246 olan AVM sayısına kısa erimde 117 AVM daha eklenmesi planlanmakta ve toplam AVM sayısının 363'e ulaşması beklenmektedir (Tablo 2). Bu rakamlar göz önünde bulundurulduğunda, Türkiye'de aktif olan AVM'lerin (%68) yarısı kadar daha (%32) AVM inşa edilmekte ya da inşa edilmesi planlanmaktadır.



Şekil 3. Açılış Tarihine Göre Türkiye'de Alışveriş Merkezleri Sayısı Değişimi
Kaynak: Alışveriş Merkezleri Yatırımcıları Derneği (AYD), Türkiye'deki AVM'ler Çalışması, 2009



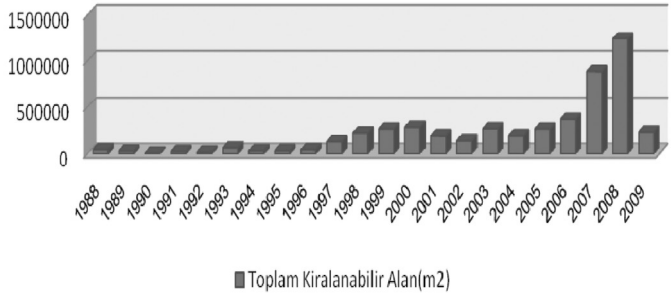
Şekil 4. 10 Yıllık Dönemlere Göre AVM Sayısı
Kaynak: Alışveriş Merkezleri Yatırımcıları Derneği (AYD), Türkiye'deki AVM'ler Çalışması, 2009.

Tablo 2. Türkiye'de aktif, inşaat halinde ve planlanan AVM sayıları

	AKTİF		PLANLANAN		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
İSTANBUL	92	37.4	43	36.8	135	37.2
DİĞER	154	62.6	74	63.2	228	62.8
TOPLAM	246	100.0	117	100.0	363	100.0

Kaynak: Alışveriş Merkezleri Yatırımcıları Derneği (AYD), Türkiye'deki AVM'ler Çalışması, 2009.

Toplam AVM arzını sadece AVM sayısı ile ölçmek mümkün değildir. Çünkü bu sayı hem büyük, hem de küçük AVM'leri içermektedir. Bu nedenle, sektördeki büyüklüğü ortaya koymada brüt ya da toplam kiralanabilir alan daha geçerli bir gösterge olarak kullanılmaktadır. Nüfusa göre oranlandığında, 1,000 kişi başına düşen toplam kiralanabilir alan hesaplandığında, AVM arzının talep ile karşılaştırılabildiği bir değişken elde edilir. Bu değişkene göre, Türkiye, Avrupa'daki en hızlı büyüyen ve en canlı perakende gayrimenkul piyasasına sahip olmasına rağmen (www.mapic.com), organize perakende arzı Avrupa ortalamasından daha düşüktür. Avrupa'da 1,000 kişi başına düşen toplam kiralanabilir alan ortalama 120 m^2 civarında iken, bu sayı Türkiye'de 57.4 m^2'dir. Yıllara göre incelendiğinde; toplam kiralanabilir alan büyüklüğünün özellikle 1998-2000 ve 2006-08 yılları arasında artış gösterdiği görülmektedir (Şekil 5).



Şekil 5. Açılış Tarihine Göre Türkiye'de Alışveriş Merkezleri Kiralanabilir Alan Değişimi
Kaynak: Alışveriş Merkezleri Yatırımcıları Derneği (AYD), Türkiye'deki AVM'ler Çalışması, 2009.

AVM'lerin özellikle nüfusun yoğunlaştığı metropoliten alanlarda yerseçtiği görülmektedir; %70.1'i büyükşehirlerde yer alırken (Tablo 3), bu oranın yarıdan fazlasını (%52.6) İstanbul'daki AVM'ler oluşturmaktadır.

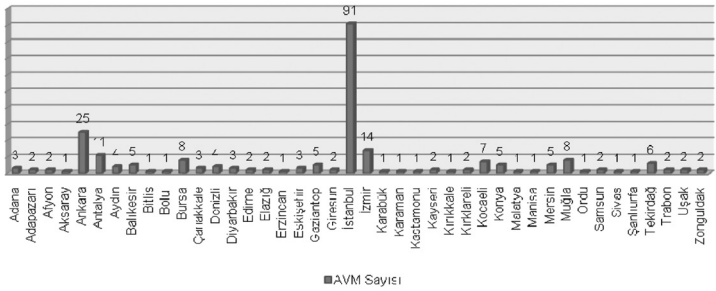
Tablo 3. Türkiye'deki AVM'lerin Dağılımı

	AVM	
	SAYI	**%**
Büyükşehirler	173	70.3
Diğer Şehirler	73	29.7
TOPLAM	246	100.0

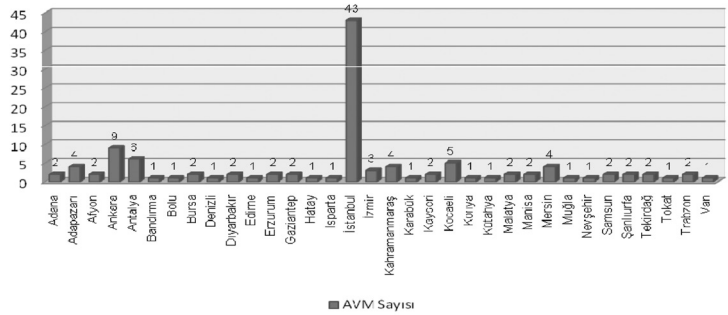
Kaynak: Alışveriş Merkezleri Yatırımcıları Derneği (AYD), Türkiye'deki AVM'ler Çalışması[5], 2009.

[5] Eksik bilgiler 2009 Soysal AVM Kataloğu'ndan tamamlanmıştır.

AVM'lerin illere göre dağılımı Şekil 6'de gösterilmektedir. Buna göre AVM'lerin 91 adedi İstanbul'da yer almakta, bunu 25[6] adet AVM ile Ankara, 11 AVM ile Antalya ve İzmir takip etmektedir. Planlanan veya inşaat/proje halinde olan AVM'lerin dağılımına bakıldığında da aynı eğilimin devam ettiği görülmektedir. Şekil 7'de görüldüğü üzere Adapazarı, Ankara, Antalya, İzmir, Kahramanmaraş, Kocaeli, Mersin'de AVM yatırım potansiyeli saptanması nedeniyle yüksek sayıda AVM inşası planlanmaktadır.



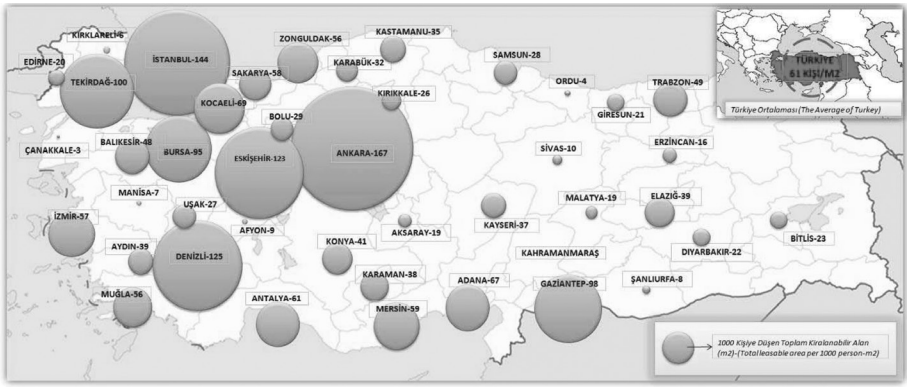
Şekil 6. İllere Göre Faaliyette Olan Alışveriş Merkezi Sayısı
Kaynak: Alışveriş Merkezleri Yatırımcıları Derneği (AYD), Türkiye'deki AVM'ler Çalışması, 2009.



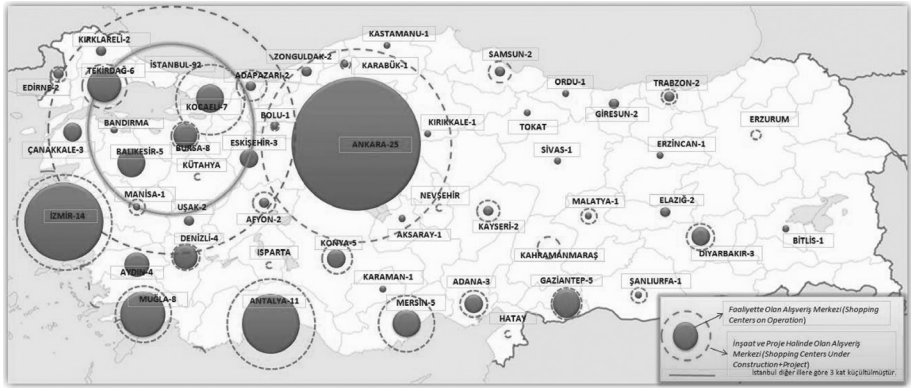
Şekil 7. İllere Göre İnşaat/Proje Halinde Olan Alışveriş Merkezi Sayısı
Kaynak: Alışveriş Merkezleri Yatırımcıları Derneği (AYD), Türkiye'deki AVM'ler Çalışması, 2009.

Soysal Alışveriş Merkezleri Kataloğu 2008 verilerine göre, iller bazında 1,000 kişi başına düşen kiralanabilir alan büyüklüğü Ankara'da 167 m^2 (2009 yılında 190 m^2'ye çıkmıştır) ile Türkiye ve İstanbul, hatta Avrupa ortalamasının üzerindedir. Ankara'yı 126 m^2 ile Denizli, 123 m^2 ile Balıkesir, 122 m^2 ile İstanbul, 120 m^2 ile Eskişehir takip etmektedir (Harita 1, 2). Bu nedenle, bu şehirlerdeki AVM'lerin neden olduğu kentsel ve mekansal değişim çok daha özeldir.

[6] AYD (2009) verilerine göre.



Harita 1. İllere Göre 1000 Kişiye Düşen Toplam Kiralanabilir Alan



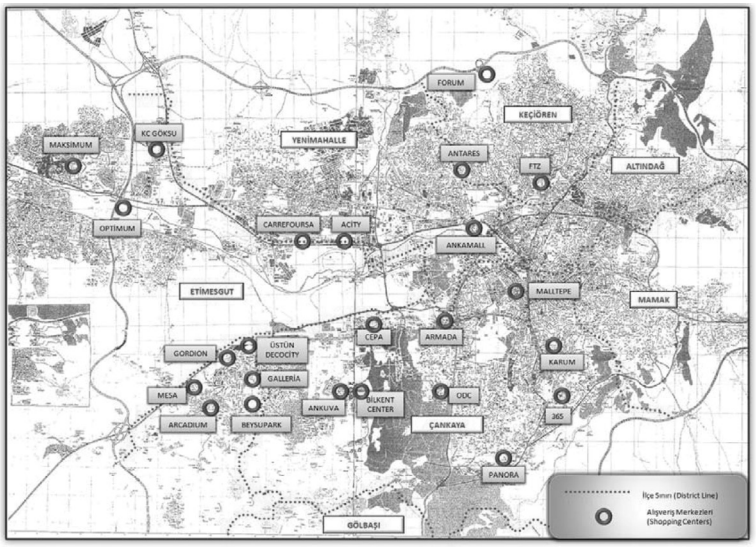
Harita 2. İllere Göre Faaliyette ve Proje Halinde Olan Alışveriş Merkezleri Sayısı

B. Ankara'daki Alışveriş Merkezlerinin Ve Kent Merkezinin Özellikleri

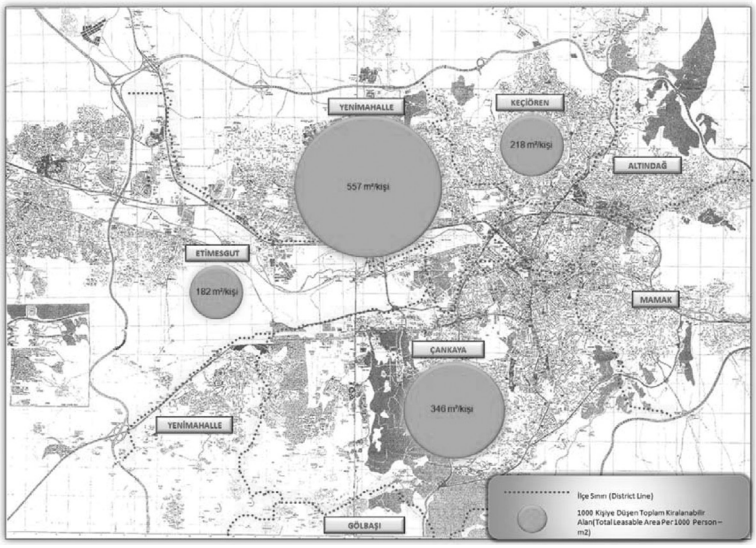
Ankara'da bugün 1,000 kişi başına düşen AVM büyüklüğünün, Türkiye'de ilk sırada olması ve özellikle son yıllarda AVM sayısının daha hızlı artması (sadece 2008 yılında 6 adet ve 2009'da da 3 adet yeni AVM açılmış olması) Ankara'nın AVM'ler konusunda özel bir örnek olduğunu göstermektedir. Harita 3'de Ankara'da yer alan toplam 30[7] AVM'nin mekansal dağılımı gösterilmektedir. Buna göre, Altındağ ve Mamak ilçelerinde AVM bulunmamakta, buna karşın en fazla AVM %37.5 ile Yenimahalle ve Çankaya ilçelerinde bulunmakta, Keçiören ve Etimesgut'ta ise sınırlı sayıda AVM yer almaktadır. Ancak, 1,000 kişi başına düşen büyüklük incelendiğinde,

[7] Araştırma sırasında Ankara'da inşaat halinde olan ve tamamlanmış toplam AVM sayısıdır.

Yenimahalle ilçesi 557 m²/1,000 kişi ile en fazla, Etimesgut ilçesi ise 182 m²/1,000 kişi ile en az AVM yoğunluğuna sahip ilçeler olarak belirlenmiştir (Harita 4). Mamak ve Altındağ gibi ilçelerde ise henüz hiç AVM açılmamıştır.



Harita 3. İlçelere Göre Alışveriş Merkezleri-Ankara



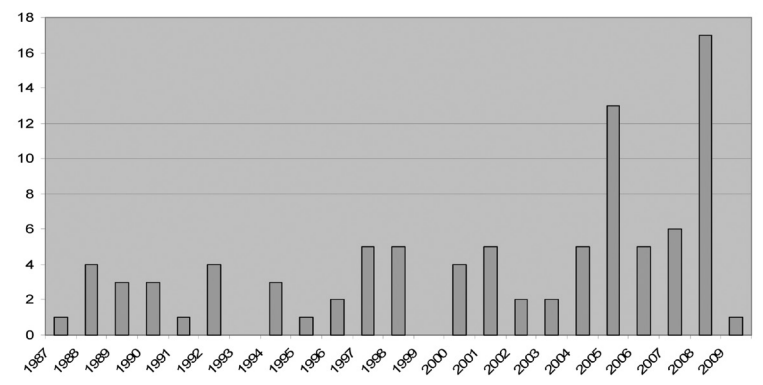
Harita 4. İlçelere Göre 1,000 Kişiye Düşen Toplam Kiralanabilir Alan (m²/1,000 kişi)-Ankara

Ankara, başkent olarak Türkiye'nin diğer kentlerinden farklı biçimde, ilk bölümde bahsedilmiş olan planlama süreçlerinden fazlasıyla etkilenmiştir. Kentsel rant ve kentsel politika mekanizmaları yerel yönetimler tarafından desteklenmekte ve Ankara'daki varlığını fazlasıyla hissettirmektedir. Ankara demografik, sosyal ve ekonomik nitelikleri açısından da diğer kentlerden farklıdır. Kentteki mevcut üniversite sayısı nedeniyle öğrenci nüfusu[8] ve bununla birlikte, kamu kurum ve kuruluşlarında çalışan sabit gelirli, sosyal güvencesi olan kesimin oranı da diğer kentlerden yüksektir. Bu demektir ki, Ankara'da kamu sektöründe çalışan memur kesim, geleceği diğer sektörlerde çalışanlara göre daha fazla kestirebildiklerinden, ekonomik kriz durumunda alım güçleri, diğer şehirlerde yaşayanlarla karşılaştırıldığında göreli olarak değişmemektedir. Demografik, sosyal ve ekonomik yapının yanında, kentin coğrafi, iklimsel ve kültürel özellikleri de mekansal gelişimde büyük rol oynamakta, Ankaralılara kent ve çevresinde sunulan boş vakit geçirmekte sunulan aktiviteler de sınırlı kalmaktadır.

Tüm bunlar nedeniyle, Ankara AVM yatırımları açısından potansiyel bir pazar alanı konumundadır. Son dönemde yapılan yatırımların miktarındaki artış da bunu destekler niteliktedir. AVM yatırımlarının Ankara mekansal gelişimini de önemli ölçüde yönlendirdiği, yerel yönetimlerin bu gelişime plansız ve programsız biçimde popülist bir yaklaşımla plan değişiklikleri yaparak izin verdiği açıkça görülmektedir.

C. Ankara'daki Alışveriş Merkezlerinin Mekansal Gelişimine Yönelik Yapılan İmar Planı Değişiklikleri

Ankara'da 1990 sonrası gelişmeler için kabul edilmiş üst ölçekli planların olmaması, kentsel mekanın gelişiminin üst ölçek plan kararlarından bağımsız biçimde mevzi imar planları ve plan değişiklikleri ile gerçekleşmesine neden olmuştur. Bu gelişme sürecinde AVM'lere ilişkin mekansal gelişmelerin de büyük oranda plan değişiklikleri ile yapıldığı görülmektedir. Şekil 8'de AVM



Şekil 8. AVM Alanları Hakkındaki Plan Değişiklikleri/Plan Kararları

[8] 2009 verilerine göre Ankara'da 10 üniversitede toplam 180,076 lisans ve yüksek lisans öğrencisi bulunmaktadır.

alanlarındaki plan değişiklikleri/kararlarının yıllara göre dağılımı incelendiğinde, özellikle 2004 yılından sonra, yani AVM'lerin en hızlı geliştiği dönemde, plan değişiklikleri/kararlarının sayısının arttığı görülmektedir. Bu artış, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin Ankara'daki AVM'lerin plansız ve programsız biçimde gelişimine izin verdiğini açıkça ortaya koymaktadır.

Ankara'daki AVM'lerin gelişim süreçleri; imar planı kararlarına uygun, imar planı ile kullanım kararı değişikliğiyle, kentsel dönüşüm projeleriyle, özelleştirmeyle gelişen AVM'ler olarak dört grupta sınıflandırılabilir.

Tablo 4. AVM'lerin[9] Gelişim Süreçleri

AVM ADI	İMAR PLANI KARARLARINA GÖRE		İMAR PLANI İLE KULLANIM KARARI DEĞİŞİKLİĞİ	KENTSEL DÖNÜŞÜM	ÖZELLEŞTİRME
	KENTSEL ÇALIŞMA / SERVİS ALANI	NAZIM / MEVZİ İMAR PLANLARI (TİCARET ALANLARI)			
365 AVM		X			X
ACITY OUTLET	X				
ANKAMALL			X		X
ANKUVA		X			
ANSE Ev Gereçleri	X				
ANTARES				X	
ARCADIUM			X		
ARMADA1-2	X		X	X	
ATAKULE		X			X
BİLKENT CENTER		X			
CARREFOUR	X				
CEPA	X				
ETİPARK OUTLET	X				
FORUM ANKARA	X	X			
FTZ		X			
GALLERIA ANKARA		X			
GORDION			X		X
KARUM			X		
KC GÖKSU		X			
KENT PARK	X			X	
MAKSİMUM		X			
MALTEPE PARK			X		X
MESA PLAZA			X		X
MILLENIUM	X				
MİNA SERA		X			
ODC CENTER		X			
OPTIMUM OUTLET	X				
PANORA			X		X
USTUNDEKOCITY	X				
VIALIFE OUTLET	X				

[9] Planlanan AVM'ler de dahildir.

İmar planı kararlarına uygun olarak gelişen AVM'ler; 1990'lı yıllarda yapılan Nazım İmar Planlarında kent içindeki küçük üretim birimlerinin ve kent içinde sıkışmış diğer çalışma alanlarının merkezden uzaklaştırılması ve kent dışına taşınmasını teşvik etmek amacıyla ana arterler üzerinde kentsel çalışma/servis alanı olarak tanımlanan alanlarda yer seçmişlerdir. Yaygın kullanım gerektiren bu işletmeler için büyük parseller yaratmak üzere 1/5000 ölçekli plan notlarında kademeli emsal tanımı yapılmıştır. Kademeli emsal, minimum parsel büyüklüğü olarak 2,500 m^2'ye kadar inşaat emsalini 1 olarak alırken, 2,500 m^2 ve üzerindeki alanlardaki emsalin parsel büyüklüğü artışıyla orantılı olarak artmasını öngörmüştür. Önerilen bu alanlar genelde topografik açıdan da kentsel çalışma alanları için uygun alanlardır. Yasal olarak, kentsel çalışma/servis alanlarındaki AVM kullanımını engelleyecek hiçbir hüküm bulunmaması ve AVM büyüklüğüne uygun, parçalı mülkiyeti olmayan alanlar olması, bu alanlarda bugünkü büyük AVM'lerin oluşması için uygun şartlar oluşturmuştur.

Ankara'daki AVM gelişiminde ana arterler üzerindeki kentsel çalışma/servis alanlarında yer AVM'ler önemli bir yer tutmaktadır (ACity, Carrefour, Cepa, Anse, Üstündekocity, vb.). Harita 3'te görüldüğü üzere, bu alanlar Eskişehir, İstanbul ve Samsun, Esenboğa yolları gibi ana ulaşım güzergahları üzerindedir. Konya Yolu'nun kademeli emsal kullanımı olmayan güzergahlardan olması Mogan Gölü etrafının özel çevre koruma bölgesi olması sebebiyledir[10]. Ana ulaşım güzergahları üzerinde kentsel çalışma/servis alanlarında AVM yatırımı yapan şirketlerin bir kısmı perakendecilik sektöründe yer alan yatırımcılar olsa da, diğer bir kısmı sektörle bağlantısı olmayan bu arazilere sahip, sadece Ankara'da AVM yatırımları olan yerel sanayicilerdir (ör. Cepa AVM).

İmar planı kararlarına uygun biçimde gelişen diğer grup AVM'ler yapılan nazım ve mevzi imar planlarıyla, yeni gelişmekte olan alanlardaki nüfusa hizmet vermek amacıyla MİA, tali merkez ya da ticaret alanı kullanımı olarak planlanmışlardır ve çevrelerindeki konutlar birincil pazar alanının önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Bunlara örnek olarak Ankuva, Bilkent Center, FTZ, KCGöksu, vb. verilebilir.

İkinci grup, imar planlarındaki kullanım kararlarının değiştirilmesi sonucu oluşan AVM'leri içermektedir. Bu AVM'ler daha önce farklı plan kararı bulunan alanların ticaret alanına dönüştürülmesiyle oluşturulmuştur. Örneğin, Arcadium, Karum, Mesa Plaza bu gruplamaya göre gelişen AVM'lerdendir.

Üçüncü grubu kentsel dönüşüm projeleri kapsamında inşa edilen AVM'ler oluşturmaktadır. Bu projeler, AVM'ler ile birlikte konut ve ofis birimlerini de içermektedir. Kentsel dönüşüm projelerinde ana aktör olan Büyükşehir Belediyesi de örgütlenmede yer almakta, alınan Belediye Meclis kararlarıyla, önceki kullanımları ne olursa olsun kentsel dönüşüm projeleri kapsamında ele alınan alanlar önceki kullanımlarından veya alanın etrafında yer alan kullanımlardan bağımsız biçimde yeni getirilen emsal artışlarıyla dönüştürülmektedir. Bu AVM'ler sayı olarak az olsa da Ankara'daki kentsel gelişimin değişmesinde önemli rol oynayan yatırımları kapsamaktadır.

[10] Gökçe, Buğra. Mayıs 2009. Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Planlama Daire Başkanlığı. Kişisel Görüşme.

Örneğin, Antares Etlik-Kasalar Kentsel Dönüşüm Projesi ve Armada 2 Ufuk Üniversitesi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi kapsamında yapılanan AVM'lerdir. Bu AVM'ler diğer kullanımlarla birlikte alana yüksek trafik ve yapı yoğunluğu da getirmektedir.

Dördüncü grupta yer alan AVM'ler özellikle 1990'lı yıllarda, kamu arazilerinin elden çıkarılması ile yapılaşan alanlardır. Bu alanlar, yap-sat/yap-işlet anlayışının kapsamında inşa edilen AVM'lerden oluşmaktadır. Ankara'nın ilk AVM'si niteliğindeki Atakule'nin mülkiyeti Büyükşehir Belediyesi'ndeyken, 1996 yılında Atakule GYO A.Ş. ve Vakıflar Bankası'na geçmiş, 2009 yılında ise özel sektöre satışı gerçekleştirilmiştir. Daha yeni AVM'lerden olan 365 AVM, Oyak arazisi, Ankamall Et-Balık Kurumunun arazisi, Gordion ise ASKİ'nin arazisi üzerinde inşa edilmiştir. Böylece, AVM yatırımlarında en büyük maliyeti oluşturan arsa fiyatı daha uygun koşullarla elde edilmekte dolayısıyla, AVM yatırım maliyeti de bununla bağlantılı olarak minimuma inmektedir.

Ankara'daki AVM'lerin gelişim sürecinde parçacı bir yaklaşımla yapılan plan değişiklikleri, kullanım değişikliği ile beraber emsal artışına da yol açmıştır. Tablo 5'te ACity Outlet, Armada, Etipark, Kentpark ve Optimum Outlet AVM'lerinin emsallerinin plan değişiklikleri ile arttırıldığı açıkça görülmekte; bu artış, alanda yoğunluk yarattığı gibi, kentsel rantı da desteklemektedir. Böylece, seçilmiş alanlar AVM yatırımlarına uygun olmasa da yapılan emsal artışlarıyla uygun hale getirilmektedir. Sadece, Maltepe Park ve Anse AVM'lerinde emsalde düşüş vardır. Maltepe Park alanın şehir içinde, eski pazaryerine kurulmuş olması nedeniyle, zemin ve zemin altı iki kat olarak planlanmıştır. Anse AVM'si inşaatı ise emsal konusundaki anlaşmazlık ve alanın önceki kullanımının gerekleri nedeniyle durdurulmuştur.

Tablo 5. AVM'lerin[11] Emsal ve Hmax Değerlerinin Değişimi

	PLAN DEĞİŞİKLİKLERİNE GÖRE EMSAL VE HMAX DEĞERLERİ			
	1	2	3	4
365 AVM	E: 1.5 Hmax: serbest			
ACITY OUTLET	E: 0.5 Hmax: serbest	E: 0.9	E: 0.5	E: 1.50
ANKAMALL	E: 1.5 Hmax: serbest			
ANKUVA	E: 0.5 Hmax: 24.5			
ANSE	E: 1	E: 0.5		
ANTARES	E: 1.8 Hmax: serbest			
ARCADIUM	E: 1.7			
ARMADA	E: 1.5	E: 2.0 Hmax: serbest		

[11] Planlanan AVM'ler de dahildir.

BİLKENT	E: 0.5 Hmax: 24.5			
CEPA	E: 2 Hmax: serbest			
ETİPARK	E: 1.2	E: 3.5		
FORUM	E: 0.6 Hmax: 15.5			
FTZ AVM	E: 1.6			
GORDION	E: 2 Hmax: serbest			
KARUM	E: 3.35 Hmax: 20			
KENTPARK	E: 2	E: 2.73 Hmax: serbest	E: 2.84 Hmax: serbest	
MAKSIMUM	E: 1,8 Hmax: serbest			
MALLTEPE PARK	E: 2.34 Hmax: 27.5	E: 1.5 Hmax: 17	E: 1 (zemin altı 2 kat ticaret)	
MESA PLAZA	E: 1 Hmax: serbest			
MILLENIUM	E: 0.5 Hmax: serbest			
ODC CENTER	E: 1 Hmax: 6.5			
OPTIMUM	E: 1.6 Hmax: 6	E: 2 Hmax: 6		
PANORA	Emsal katlanarak yükseltilmiş			
USTUNDEKOCITY	E: 1.5 Hmax: serbest			
VIALIFE	E: 1 Hmax: serbest			

3) Sonuç: Alışveriş Merkezleri Kent Merkezleri İçin Yeni Alternatifler Midir? Öneriler Ve Kentsel Politika Çıkarımları

Yeni liberal politikaların planlama süreçlerine etkileri deregülasyon, özelleşme ve yetki desantrilizasyonu şeklinde olmuştur. Bu değişim ve dönüşüm süreçleri Türkiye'deki perakende sektöründe de etkili olmuş, perakende sektörünün yeni mekansal yansımalarından olan AVM sayısının hızlı biçimde artışını getirmiş ve bu artış mevcut perakende yapısını ve kentin mekansal gelişimini etkileyerek kent merkezlerini değiştirip dönüştürmüştür.

Kent merkezleri ekonomistler tarafından mal ve hizmetlerin, üretim, dağıtım ve tüketim sürecinde toplumun sürekli olarak değişen gereksinimlerini karşılayan, özellikle ticari ve perakende birimlerinin toplandığı etkileşim alanları olarak tanımlanmaktadır. Kent merkezlerinde trafik yoğunluğu, eskiyen yapılar gibi yaşanan olumsuz dışsallıklar ve gelişen yeni tüketim alışkanlıkları, bu dışsallıklara çözümler sunan AVM'lere olan talebi artırmaktadır. Tüketiciler her zaman

'kolay alışverişi (convenience shopping)' tercih ettiklerinden kendilerine en yakın ticari alanlar olan AVM'lere gitmektedirler.

Bu açıdan bakıldığında, metropoliten kentlerin kendi içinde AVM odaklı olarak bölgelere ayrıldığını, kent merkezlerinin de tüm kente hizmet vermek yerine kendi etrafındaki 'birincil ticaret alanına' hizmet eder duruma dönüştüğünü söylemek mümkündür. Diğer bir deyişle, kent merkezlerini ve alışveriş caddelerini de daha çok bu merkezlerin ve caddelerin civarında yaşayanlar kullanır duruma gelmektedir. Bu açıdan kent merkezleri diğer mahalle ve ilçelere olan uzaklıkları ve her bir mahalle ve ilçede AVM'lerin tüketicilere kent merkezinde de olan hizmetleri sunmaları nedeniyle sosyal ve ekonomik olarak ayrışmakta, kamusal alanlarını sadece belli kesimlerin kullandığı bir yapıya bürünmektedir.

Ankara kent merkezinde de benzer bir durum yaşanmaktadır. AVM sayılarının ve kullanıcıların hızla artması; merkezin, yerel, küçük/orta ticari işletmelere istihdam sağlayamamasına, kullanımlarının çeşitlenememesine, ticaret birimlerinin tekdüzeleşmesine (ör. dershane ve cafe, vb.), kamu alanlarının kimliksizleşmesine, sadece civarında yaşayanlara hizmet verilebilmesine ve bu yüzden sosyal ayrışmayı desteklemesine, içinde yaşanan değil, içinden geçilip, gidilen bir yer olmasına neden olmuştur.

Kent merkezlerinin AVM'lere alternatif olmaktan çıkarılarak kendilerine has özellikleriyle etkin bir şekilde planlanması ve yönetiminde, yerel yönetimlere önemli görevler düşmektedir. Yerel yönetimler AVM'lerin gelişimini ve kent merkezleri ile olan ilişkilerini planlama, politika paket ve stratejileri ile kontrol edebilmelidir. Bu amaçla, öncelikle, kent merkezlerinde alışveriş dışında kullanımlar önererek; örneğin, yeşil alanlar, yaya yolları, müzeler, kültür-sanat merkezleri, eğitim merkezleri tasarlanarak, tarihi yapılar yeni fonksiyonlarla canlandırılarak, ihtiyaca göre yeni kullanımlar içerebilecek kamusal alanlar oluşturularak kent merkezleri kullanıcılarına farklı kullanımlar sunmalıdır. İstanbul, Eskişehir, New York, Londra gibi şehirlerdeki kent merkezlerinin yaşaması bu tür kentsel yönetim stratejileri ile mümkün olmaktadır. Ayrıca, kent merkezleri göz önünde tutularak ulaşım planları yapılmalı, otopark yönetmelikleri düzenlenmeli, birden çok etkin ulaşım tipi geliştirilmelidir. Güvenliği arttıran tasarım, kullanım ve servisler sağlanmalı, karma kullanım ile 24 saat yaşayan bir kent merkezi tasarlanmalıdır. Yayaların özellikle kent merkezlerinde rahatça dolaşımı sağlanmalıdır. Bu politikalarla kent merkezleri, kendilerine alternatif olmuş AVM'lerden farklılaşarak köhneleşmekten kurtulacaktır.

AVM'lerle ilgili yasal çerçevenin zayıflığı açıktır. AVM'lerin yönetimi Kat Mülkiyeti Kanunu'na göre yapılmaktadır; AVM yöneticileri apartman yöneticileri ile bir tutulmaktadır. 2004 yılında önerilen Büyük Mağazalar Yasa Tasarısı da perakende sistemine yaklaşımın kısıtlılığını göstermektedir. Bu tasarı yer seçimi, yönetim sistemi, AVM'lerin mevcut perakende sistemi ve çevresindeki yapılarla olan ilişkileri ile ilgili analizlerden çok AVM'lerin işletmesine yönelik düzenlemeler getirmiş (ör. çalışma saatleri, fiyat düzenlemeleri, vb.); ancak, diğer konularda belirleyici olamamıştır. Ayrıca, bu tasarı perakende sektöründeki her aktörü ele almadığından (ör. gıda ile tekstil perakendecisini, küçük ölçekli esnafla AVM yöneticilerini eşdeğer tutmaktadır),

diğer bir deyişle sektörle ilgili tüm detaylar ele alınmadığından yetersiz kalmıştır. Ayrıca, inşa sürecinde düzen ve disiplin de sağlanamamaktadır. Plan değişikliklerine ve kararlara göre planlarda sıklıkla değişiklik yapılabilmekte, istendiğinde kullanım değişikliği de yapılabilmektedir. Alınan plan kararlarıyla, AVM'lerin emsal değerleri yükseltilebilmekte ve yapı yoğunluğu da daha serbest biçimde arttırılmaktadır. AVM yatırımları organize perakendeciliği destekleyip, kayıt dışı ekonominin önüne geçtiği için avantajlı bulunmaktadır; öyleyse ilgili konularda da plan, proje ya da politikalar da geliştirilmelidir.

Türkiye'de hala AVM yatırımı potansiyeli olduğunu savunma yaklaşımı tek yönlü bir yaklaşımdır; AVM yatırım potansiyelinin ortaya konulmasında kiralanabilir alan ve nüfus dışındaki demografik ve sosyo-ekonomik veriler ile kentsel sistemler ve bu sistemlerin birbirleriyle ilişkisinin kurulması gerekmektedir. Örneğin, hanehalkı geliri ya da gayri safhi yurt içi hasıla verileri önemli veriler iken, kentin istihdam yapısı, yerel ve küçük/orta ölçekli ticaret birimleri ve bunların kentle kurdukları ilişki (sokak alışverişinin canlılığı) de göz önünde bulundurulmalıdır. AVM yer seçimlerinde ve yapılan planlarda belirli mesafe çaplarında, toplam nüfus ve talebe; mevcut ticaret alanlarının miktar ve tipine; çevredeki yerleşimlerin niteliğine göre arz edilecek AVM büyüklüğü ve tipi belirlenmelidir. Birçok Avrupa ülkesinde perakende yer seçiminde kontrolsüzlüğü engellemek için yatırımcı şirketlerin yaptığı gibi detaylı pazar araştırmaları yapılmalıdır.

Diğer bir deyişle, hem kent merkezleri hem de AVM'lerin yer seçimlerinde ve planlanmalarında etkin olabilecek, hem kamu hem de özel sektör arasında uzlaşma sağlayabilecek gelişim stratejileri ve kentsel politikalar önerilmesi önem taşımaktadır. Bir taraftan AVM gelişimleri organize biçimde pazar araştırmalarıyla yönlendirilirken, diğer taraftan kent merkezine ilişkin yeni yaklaşımlar geliştirilmelidir.

Gerekli araştırmaların, stratejilerin ve politikaların eksik olması ve bağlayıcılığının olmaması nedeniyle, imar planlarının AVM gelişim süreçlerinde yaptırımları da yoktur. Bu nedenle, kent merkezine yapılabilecek müdahalelerin yanında, AVM'ler konusunda ve imar planlarında çeşitli yasal düzenlemeler yapılmalı, dengeli ve etkin kentsel perakende sistemi kurgulanabilmelidir: 1) AVM'lerin yarattıkları yaya ve araç trafiği ve AVM tiplerine göre oluşan özel koşullar (ör. açık-kapalı alanlar ve çevrelerindeki kullanımlarla olan ilişkiler) göz ardı edilerek planlar yapılmaktadır. 2) İmar planı lejantlarında AVM tanımı bulunmamaktadır. AVM'ler gibi büyük perakende birimleri, imar planlarında kentsel servis ya da çalışma alanları olarak ele alınmaktadır. Bu durum, çok kısıtlı ve genel bir çerçeve oluşturmaktadır. 3) AVM tipleri (süper bölgesel, bölgesel, semt, vb.) tanımlanmamakta buna göre, belli politikalar geliştirilerek bölgeleme kuralları, arazi kullanım düzenlemeleri ve tasarım rehberleri yapılmamaktadır.

Tüm bu tartışmalar değerlendirildiğinde; AVM'lerin kentsel büyüme ve perakende sistemi gelişimini olumlu biçimde etkileyecek ve kent merkezleri ile yarışmadan onları bütünleyecek biçimde geliştirilmesi, etkin planlama politikalarıyla sağlanabilir. Daha sağlıklı bir kentsel planlama çerçevesi kurulması açısından perakende ve kent merkezi planlamasında dengeli gelişme gereklidir.

Kaynakça

Erkip, F. (2005). The Rise of Shopping Mall in Turkey: The use and Appeal of a Mall in Ankara. Cities, 22(2): 89-108.

Fishman, C. (2006). The Wal-Mart Effect: How the World's Most Powerful Company Really Works and How It's Transforming the American Economy. The Penguin Press, New York, NY.

Guy, C. (2007). Planning for Retail Development. Routledge, New York, NY.

Harvey, D. (2007). A Brief History of Neoliberalism. Oxford University Press Inc., New York, NY.

http://www.mapic.com/App/homepage.cfm?appname=100543&moduleid=411&campaignid=13036&i-UserCampaignID=44635878 (erişim tarihi: 28/07/2008).

Knox, P.L. (2008). Metroburbia, USA. Rutgers University Press, New Brunswick, NJ.

Şahin, Z.S. (2007). The Politics of Urban Planning in Ankara between 1985 and 2005. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara.

Tokatlı, N. ve Boyacı, Y. (1997). Internationalization of retailing in Turkey, New Perspectives on Turkey, 17: 97-128.

Tokatlı, N. ve Boyacı, Y. (1998). The Changing Retail Industry and Retail Landscapes: The Case of Post-1980 Turkey. Cities, 15(5): 345-359.

Tokatlı, N. ve Boyacı, Y. (1999). The changing morphology of commercial activity in Istanbul. Cities, 16(3): 181-193.

Tokatlı, N., ve Boyacı Y. (2001). The changing wholesaling industry in the post-1990 Turkey: three case studies, Journal of Euromarketing, 10: 65-92.

Tokatlı, N., ve Özcan, G.B. (1998). The state and the corporate private sector in the recent restructuring of Turkish retailing, New Perspectives on Turkey, 18: 79-111.

Yırtıcı, H. (2005). Çağdaş Kapitalizm Mekansal Örgütlenmesi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Zukin, S. (1998). Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption. Urban Studies, 35: 825-839.

KAMUSAL MEKANLARI DÖNÜŞTÜRMEK: KIZILAY KENT MERKEZİ ÖRNEĞİNDE ÇELİŞKİLER VE DÖNÜŞÜM

GÖKHAN BİLGİHAN

Kentler, içinde bulunduğumuz yeniden yapılanma sürecinde, ekonomik sektörlerdeki yeni tercihlere paralel olarak üretim alanlarının tasfiye edildiği yerler olurken, bununla bağlantılı olarak emekçi kesimler de yine aynı şekilde kentlerin dışına itilmektedir. Bu süreç, daha önce kendini kentin çeperlerindeki uydu kentlere ya da kapalı sitelere kapatarak, sınıfsal çelişkilerden doğan gerilimden kendini yalıtmaya çalışan üst gelir grubunun, kentin içindeki bu alanları yeniden keşfederek domine etme çabalarıyla sürmektedir. Üstelik bu süreç, sadece yaşam ve çalışma alanlarının dönüşümüyle de sınırlı kalmamaktadır. Kent merkezleri de meydanları ve sokakları ile birlikte bu dönüşüm dalgasının içine kapılmaktadır.

Günümüzde farklı şekillerde ve çoğunlukla kentsel düzlemde ifade bulan kamusal alan ile ilgili tanımlamalar gözden geçirildiğinde kayda değer iki tanım karşımıza çıkıyor. Bunların ilkinde; kamusal alan, bireylerin bir araya gelip rasyonel tartışma yaptığı ortam olarak değerlendirilirken, ikincisinde, farklı sınıfların kendileri dışındaki sınıfların değerlerini ve dünya görüşlerini de belli ölçülerde dikkate alan hegemonya ve karşı hegemonya projelerinin geliştirildiği ve savunulduğu yer olarak açıklanıyor. Bu anlamda farklı hegemonya projelerinin kamusal mekânları hangi anlamlarla ürettiği ya da dönüştürdüğü de üzerinde düşünülmesi gereken bir konu olarak karşımıza çıkıyor.

Mekânın toplumsal üretimi anlayışını geliştiren Lefebvre'e göre[1], kentsel mekân, ya da genel anlamıyla mekan, toplumsal ilişkiler ve mücadelelerin bir ürünüdür. Bu çerçevede, Lefebvre iki farklı mekân türünden söz etmektedir. Somut mekân insanların kullanımına hizmet eden ve insanların günlük yaşamı ile zenginleşen bir doğaya sahiptir. Soyut mekân ise sermayenin ve devletin mekânıdır. Bu açıdan bakıldığında soyut mekânlar hâkimiyet mekanları; somut mekânlar ise edinilmiş mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

[1] Henri Lefebvre, Production of Space, Blackwell, Oxford, 1991

Bu çerçevede Katznelson'un Gramsci'nin siper savaşları kavramını yorumlayarak öne sürdüğü 'kent siperleri' kavramına değinmek de faydalı olacaktır.[2] Emekçi sınıfların kentsel alanda somut mekâna yönelik mücadeleleri karşısında devlet ve sermayenin soyut mekânı merkeze alan sömürgeleştirme çabaları, kentsel çelişki ve mücadelelerin odağında yer almaktadır. Bu anlamda kent, siper savaşlarının verildiği bir alandır. Söz konusu siper savaşlarının öncelikli alanlarından biri kamusal mekânlardır.

Sermaye, kamusal alanları metalaştırma ve meta dolaşımına en uygun şekilde biçimlendirme kaygısıyla; devlet ise çoğu durumda bu anlayışı desteklemenin yanında, kamusal alanı kontrol etme yönünde sürekli müdahaleler yapmaktadır. Geniş toplum kesimleri açısından ise bu alanlar, daha çok somut yaşam mekânları olarak, bu tür bir sömürgeleştirmeye karşı korunması ve geliştirilmesi gereken mekânlar olarak öne çıkmaktadır. Bu gözle bakıldığında kamusal mekânlar siper savaşlarının stratejik alanlarıdır. Bu durum makro-ekonomik ve siyasal koşullar çerçevesinde, her an yeniden tanımlanan, her iki taraf açısından da siperlerin kazanılıp kaybedildiği, stratejik geri çekilmelerin yapıldığı ve durum uygun hale geldiğinde yeniden siperleri kazanmak için saldırıya geçildiği bir mücadele olarak düşünülebilir.[3]

Sermaye ve devlet kamusal mekânları ele geçirip, konumunu güçlendirdiği ölçüde söz konusu alanları metalaşma ve kontrol açısından yeniden tanımlamakta, emekçi sınıflar ise bu alanları kontrol edebildiği ölçüde yaşam mekânları haline getirmeye çalışmaktadır. Bununla birlikte, kapitalist kent bağlamında, ne sermayenin ve devletin kamusal alanı tümüyle soyut bir mekâna dönüştürmesi, ne de emekçi sınıfların kamusal mekânı bütün bu soyutluğundan arındırarak somut mekânlara dönüştürebilmesi mümkündür. Dahası, bu tür mekânların kontrolü her zaman meydan okumalara ve yeniden tanımlanmalara açıktır.

Örnek olarak incelediğimiz Kızılay Kent Merkezi de, tarihsel gelişim süreci içerisinde çarpıcı örnekleriyle bu teorik çerçeveyi doğrulayan bir kamusal mekan olarak öne çıkmaktadır. Kızılay Kent Merkezinin fiziksel şemasını oluşturan öğelerini kabaca sıralayacak olursak, bunların Yüksel ve Sakarya Yaya Bölgeleri, bunlardan kopuk da olsa İzmir Caddesi Yaya Bölgesi, Güvenpark, Bakanlıklar, Kızılay Rant Tesisleri olarak adlandırılan ve kullanıma açılamamış bina, Emek İşhanı, YKM Binası, BŞB Binası ve SSK İşhanı ile sınırlandırabiliriz. Bunların tam merkezinde ise, bu fiziksel öğeleri bir arada tutan ve bunlara anlamlı bir birliktelik kazandıran Kızılay Meydanı yer almaktadır.

Kentsel ulaşım bağlamında, kent içi ulaşımda 'hız'a en büyük önemin verilmesi, fiziksel olarak bu meydanı en çok dönüşüme uğratmış etmenlerden biridir. Ancak bu değişim ve dönüşümün sadece ulaşıma ilişkin, çok da mazur görülemeyecek bir bakış açısı doğrultusunda, fiziksel bir boyutta ele alınamayacağı açıktır. Mekanın dönüştürülmesinin toplumsal etkileri olacağı ortadadır. Kızılay kent merkezinde yer alan mekansal öğelerin birbirlerinden kopartılmasının,

---

[2] Ira Katznelson, Marxism and the City, Oxford University Press, Oxford, 1991

[3] Gökhan Bilgihan, Kentsel Meydanların Dönüşümü, yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Anakara Üniversitesi, Ankara, 2006

bu alanın mekansal pratikler bağlamında birçok değişikliğe yol açacağı ve bunun sonucunda da ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan kentsel yaşamda önemli bir değişiklikle karşı karşıya kalınacağı ortadadır.

Mekanın planlanmasında, mekana yapılan müdahalenin toplumsal sonuçlarını hesapladığımızı göz önüne aldığımızda, Kızılaya yapılan fiziksel müdahalelerin de gelişigüzel ve sonuçları düşünülmemiş müdahaleler olamayacağını söyleyebiliriz. Bunlar toplumsal sonuçları düşünülmüş müdahalelerdir ve oluşan sonuçların da, bu bağlamda, planlanmış toplumsal sonuçlar olduğunu söyleyebiliriz.

Kızılay kent merkezi, son dönemde, planlama boyutunu da aşan bir müdahale ve çekişme sürecini yaşamaya başladı. Haziran ayı başında Konur Sokak'ta yaşanan olaylar da bu çerçevede üzerinde düşünülmesi gereken olaylardır.

Basına solcu-esnaf kavgası olarak yansıyan ve iki günden fazla bir süreye yayılan olaylar, mekana müdahale ve toplumsal yaşamın değişimi ekseninde ele alınıp daha dikkatli incelendiğinde, bu sürece bilinçli ya da bilinçsiz dahil olmuş oldukça çeşitli toplumsal aktörler olduğu görülecektir.

Farklı gruplar tarafından solcu-esnaf kavgası, sağcı-solcu kavgası, faşist saldırı, kız meselesi gibi birbiriyle çok alakalı olmayan yakıştırmalar yapılan olaylarda yer alan ve bir çırpıda sayılabilecek gruplar; devrimciler, kürt esnaf, solcu esnaf, sağcı esnaf, alevi mal sahipleri, ülkücüler, Yüksel yaya bölgesinde yer alan odalar, dernekler, farklı siyasetler, işportacılar, zabıtalar ve dolayısıyla belediye, medyadan edindiği kadar bilgiyle hareket eden vatandaşlar olarak sıralanabilir.

Liseli devrimci gençlerin standına ilk saldıranların sokaktaki bir dükkanda çalışan kürt gençleri olduğu ve olayların başlamasından birkaç gün sonra DTP genel merkezine giderek, "biz kullanıldık, aramızı düzeltin" diyerek arabuluculuk yapılmasını istemeleri, olayın başlangıcından itibaren çok da basit bir kavga olmadığının göstergesi. Kürt gençlerinin bir şekilde kullanıldıklarını ifade etmeleri, olayların başlamasıyla birlikte devrimci gençlere saldırmak üzere hazır bekleyen ülkücülerin bir anda ortaya çıkması, kolluk kuvvetlerinin yanlı tavrı göz önüne alındığında, bunun gerçekten de mekandan bağımsız bir 'kavga' olduğu söylenebilir. Bu senaryodaki tek soru işareti, Kürtlerin ülkücüler tarafından neden, nasıl, ne şekilde kullanıldığına ilişkin muğlaklıktan kaynaklanmaktadır. Bu senaryoya mekanı eklediğimizde ise, mekanın simgesel anlamı





üzerinden bir mücadelenin en keskin anlarından birini yaşadığımızı söyleyebiliriz. Ankara'daki devrimcilerin etkinliklerinin büyük kısmını gerçekleştirdiği alanlardan biri olan Yüksel yaya bölgesine ilişkin, bu mekanın kullandırılmaması yönünde bir gözdağı ve tehdit unsurunun bu olaylarda bulunduğu, bu bağlamda söylenebilir. Bu anlamda, yaşanan olayların bir gösterim mekanı mücadelesi olduğu da söylenebilir.

Bir nokta daha ileriye gittiğimizde, kullanıldığını söyleyen Kürt gençlerin, o bölgede yakın zamanda el değiştirmiş dükkanlardan birinde çalışıyor olmaları, bunun ötesinde o bölgede el değiştirmelerin artması, hatta bu el değiştirmeler neticesinde birçok insanın gündelik yaşam pratikleri içinde önem atfettiği işletmelerin de kapanıyor oluşu, olayda bir de ticari rant kaygısının olduğunu bizlere göstermektedir. Azımsanmayacak sayıda insanın, güvenlik kaygısıyla Kızılay kent merkezini kullanmaktan çekinmeye başlaması, mekansal pratiklerde değişim yaşanması, başta teorik çerçeveyi çizerken bahsettiğimiz bizatihi mekanın metalaşmasına bir örnek teşkil etmektedir.

Olayın devamında, Çankaya Belediyesinin Konur Sokağı düzene sokmak amacıyla işportacıları kaldıracağını açıklaması, bu bölgenin tekrar gergin günler geçirmesiyle sonuçlandı. O güne kadar, tezgahlarına elektrik çekerek ışık sistemi bile kurabilen işportacılara yönelik böyle bir kararın alınmasının ardından bu kez işportacılar bir stand kurdu ve bu karara karşı imza toplayarak kamuoyunu kendilerine destek vermeye çağırdılar. Sembolik tezgahların açılarak bunların başında nöbet tutulması şeklinde formüle edilen eylemlerde az sayıda işportacı olmasına rağmen, yaklaşık bir hafta öncesinde saldırıya maruz kalan ve ardından kamuoyundan gördükleri destekle bu sokakta nöbet tutan devrimci gençler bu eyleme de destek verdi. Sonuçta, oldukça kalabalık ve sopalı sivil zabıta memurlarının saldırısı sonrası ambulanslarla hastaneye kaldırılanların çoğu bu gençler oldu. Mekana yapılan müdahalelerin her zaman beklenen sonucu vermeyeceği, hatta taban tabana zıt sonuçlar verebileceği buradan çıkartılabilir. Ancak yapılan müdahalenin fiziksel şiddet kullanma yoluyla gerçekleştirilmesi, mekana yapılan müdahalenin, bu müdahalenin toplumsal sonucunun beklenmeden, doğrudan topluma müdahale şeklinde gerçekleştiğini de söylememizi olanaklı kılmaktadır.

Sonuçta işportacıların günler süren ve gittikçe kalabalıklaşan eylemleri, fiziksel şiddetin gitgide azalması ve tezgahların tekrar açılmasıyla sonuçlandı. İşporta tezgahlarının, mekansal pratikler açısından yarattığı olumsuzluklar bir tartışma konusu olmakla birlikte, olayların bu boyutunun da bir başka gerilim yarattığı bir tespit olarak önümüzde durmaktadır.

Kızılay'ın bu bölgesinde bunlar olurken, başka bölgelerinde de farklı gelişmeler yaşanmaktaydı. Meydanın en baskın binası ve Türkiye'nin ilk gökdeleni olan Emek İşhanına yönelik tartışmalar da bir süre boyunca tekrar gündeme geldi. Burasının birkaç sene önce bir işadamına satılması ve bu işadamının da ruhsatsız bir tadilat işlemine başlayıp, binayı otele çevirmek için kiracıları tahliye ettirme girişimleri, kiracıların bir kısmı tarafından tepkiyle karşılanmış ve hukuksuz bulunmuştu. Bu sefer binanın otel olacağına yönelik tartışma BŞB meclisine taşındı. Çankaya belediyesinin, burasının otel olmasının çok büyük artıları olduğunu ifade etmesinin ardından, BŞB de bu binanın yurt olarak kullanılması ve altında da alışveriş merkezi olması gerektiği yönündeki

düşüncesiyle başlayan tartışma, binayı kent merkezinden soyutlayarak, boşlukta salınan bir yapıya dönüştürdü. Şehir Plancıları Odası'nın bu noktada yaptığı basın açıklamasında[4], binaya ilşkin tekil ve parçacı kararlar alınması yönündeki eğilimleri reddederek, kent merkezinin bütüncül bir şekilde tasarlanması gerektiği yönünde belirttiği görüş ise şehircilik açısından kamuoyuna bir hatırlatma olduğu kadar, kamusal mekanların önemine de atıfta bulunuyordu.

Emek işhanının yanı sıra; yine Çankaya Belediyesi ve BŞB arasında, Ankara BŞB'nin Güvenpark'ta bulunan hizmet binasına ilişkin yaşananlar; Kızılay binasının belediye hizmet binası olarak kullanılması isteği; SSK işhanının yıkılmasına yönelik girişimler; Güvenpark'ta her dönem gündeme gelen, bu parkın yeniden tasarlanması isteği gibi gelişmeler, bize aslında Kızılay kent merkezinin parçalar halinde çeşitli müdahalelere maruz kaldığını göstermektedir.

Başlarda sıraladığımız, kent merkezinin fiziksel öğelerinin her birinde farklı da olsa, tümünde bir müdahale ve mücadele yaşanıyor oluşu, buranın artık kaçınılmaz bir biçimde dönüşümle karşı karşıya kaldığını göstermektedir. Bu yaşananlar münferit olaylar değildir ve daha büyük projelerin zamansal ve mekansal olarak birbiriyle çakışması sonucu ortaya çıkan çatışma ve toplum üzerinde baskı oluşturarak, hem projesini kabul ettirme hem de toplumu ve toplumun mekansal pratiklerini dışlama çabasıdır. Bu parçacı, ancak topyekun bakıldığında bütüne yönelik ve her parça için farklı stratejiler şeklinde gelişen müdahale sürecine karşı; mekanın tekrar üstten tasarlanmış bir soyut mekana dönüşmesine karşılık olarak toplumdan gelen bir demokratik müdahale mümkün müdür?

Bunu tartışabilmek için önce günümüzde, Ankaranın en önemli kamusal mekanı olan Kızılay kent merkezinin bir parçasında, Konur Sokak'ta yaşananlara geri dönmekte yarar var.

Gerçekleşen saldırılar sonrasında devrimci kesimlerden gelen yorumlar ve tespitler incelendiğinde, "bir tek burası kaldı, sesimizi yükseltebildiğimiz tek alan, son kalemizi savunmalıyız" gibi söylemler geliştirildiğini görmekteyiz.

Öncelikle, bu söylemlerden, kamusallık algısının ortaya çıkmadığını söylemek gerekiyor. Bir alana sıkışmışlık olarak yorumlayabileceğimiz bu ruh hali, öncelikle herkese açık olması bir temel ilke olan kamusallıkla garip bir biçimde ilişkilenmektedir. Bu noktada girişin açık olması tartışması değil, çıkışın olmaması gibi bir tartışmaya doğru gitmekteyiz. Bir alana sıkışmışlık, ancak başka alanlardan dışlanmakla ya da o alanları terk etmekle gerçekleşebilir. O halde burada bahsettiğimiz mekan bir kamusal mekan olmaktan çıkmakta ve tecrit edilmiş bir özel mekana dönüşmektedir.

Bunun yanında ve bundan da önemlisi, bir alana sıkışmış bir toplumsal mücadelenin, diğer alanlardan dışlanmış ya da oraları terk etmiş olması nedeniyle kamusal bir tartışmayı sürdüremeyeceğidir. Kentin bütününe yönelik bir perspektifi olmayan bir toplumsal hareketin baştan kaybetmiş olacağı açıktır. Kent merkezi olması nedeniyle önemli bir cephe olan Kızılay, kentin diğer parçalarında kamusal alanlar yaratılamadıkça iyice tecrit edilmiş bir alana dönüşecek ve

[4] http://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=920&tipi=3&sube=0

kamusallığını yitirdiği ölçüde de sermayenin ve devletin dönüştürmesine açık hale gelecektir.

Ankara'da toplumcu güçlerin Kızılay'dan başka kaybedecek bir şeyleri yok. Onu kaybetmeyi göze almadıkları durumda, onu kaybedecekleri ise açık. Ancak önlerinde yeni mücadele alanlarıyla dolu olan koca bir kent, ülke ve dünya bulunuyor.

1960 DEVRİMİNİN SİMGESEL MEKANINDAN KAVŞAK NOKTASINA: KIZILAY MEYDANI

YASEMİN İLKAY

Doktora Öğrencisi & Araştırma Görevlisi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Kentsel Politika Planlaması ve Yerel Yönetimler Ana Bilim Dalı

Öz:

Ulus devlet olarak kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin sosyo-mekansal projelerinden biri olarak kurgulandığı zamandan bu yana Kızılay Meydanı'nın, tarihsel anlamı, kentsel işlevi ve mekansal biçimiyle yeniden üretildiği gözlenmiştir. Yenişehir adıyla, yeni kurulan ulus devletin başkentinde yaratılmak istenen Türk burjuva sınıfının konut alanı ve kamusal mekanı olarak tasarlanmıştır. Ancak, politik, ekonomik ve sosyal bağlamla birlikte değişen toplumsal çelişki ve aktörlerle birlikte dönüşmüş; 1960'ların ilk yarısında iktidar partisi DP'ye karşı verilen muhalif (öğrenci) hareketin(in) sembolik kamusal mekanı olarak politik mücadelenin hem sahnesi hem konusu haline gelmiştir. 1960 askeri müdahalesinin ardından, meydanın politik önemi fark edilmiş; meydan yasal olarak gösterilere ve yürüyüşlere kapatılmıştır. Bu yasal kısıtlamanın ardından, 1980 sonrası ise mekansal uygulamalarla, meydan bir yaya mekanından çıkarılıp, araçların hızla geçtiği bir kavşağa dönüştürülmüştür. Bu dönüşümler sırasında Kızılay Meydanı günümüzde de hala devam eden tartışmalara konu olmuştur. Bugün mekanın bir kavşak noktası olarak algılanmasının ötesinde, aynı zamanda kentin çeperlerinde yaşayan kent yoksullarının da Ankara'nın en önemli kamusal mekanlarından biri kabul edilen Kızılay Meydanı'na inemediği gözlenmektedir. Meydan, kamusal mekan olma niteliğini gün geçtikçe kaybetmektedir. Bu bildiride, meydanın politik karakteri ve kamusallığı varsayımıyla ve meydanın tarihsel dönüşümü temelinde, günümüzde Kızılay Meydanı'nı deneyimleyen ve yeniden üreten kentliler tarafından meydanın nasıl algılandığı, yapılan anket ve görüşmeler çerçevesinde, kamusal mekanı tanımlamak için kullanılabilecek beş hak üzerinden irdelenecektir: ulaşılabilirlik, eylem özgürlüğü, mekan üzerine iddialar, dönüşüm/değişim potansiyeli, sahiplenme.

Anahtar Kelimeler: (tarihsel) anlam, (kentsel) işlev, (mekansal) form, (sembolik/politik) kamusal mekan, ulaşılabilirlik, eylem özgürlüğü, mekan üzerine iddialar, dönüşüm/değişim potansiyeli, sahiplenme, algılanan mekan / kurgulanan mekan / yaşanan-deneyimlenen mekan, mekansal pratikler / mekanın gösterimi / gösterim mekanları, Ankara, Kızılay Meydanı

1.Giriş: Kamusal Mekanın Politik – Sembolik Anlamının Yeniden Üretilmesi Süreci:

Meydanlar, kentsel yaşamın gündelik rutin ve etkinliklerinin kentlilerce deneyimlendiği; kentlilerin birbiriyle etkileşime girerek hem bilgiyi aktardıkları hem de edindikleri mekanlardır. Diğer bir deyişle 'kamu'nun görünür olduğu yerlerdir. Bu nedenle, bilgiyi aktarmak, mekanı hem politik hem simgesel olarak ele geçirmek amacıyla mekan üzerine ve mekanda siyasi çatışmalar ve güç mücadeleleri gözlenir. Bu nedenle, meydanlar bu tür çatışma ve mücadelelerin hem konusu, hem sahnesi haline gelir.

Kızılay Meydanı da Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan bu yana, kritik bir kamusal mekan olarak öne çıkmıştır. Ulus devlet olarak kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin sosyo-mekansal projelerinden biri olarak kurgulandığı zamandan bu yana Kızılay Meydanı'nın, tarihsel anlamı, kentsel işlevi ve mekansal biçimiyle yeniden üretildiği gözlenmiştir. Kızılay, ulus devletin başkentinde yaratılmak istenen Türk burjuva sınıfının konut alanı ve kamusal mekanı olarak, ilkin Yenişehir adıyla kurgulanmış; arından meydana da adını kurulduğu kavşak noktasında inşa edilmiş olan Kızılay binası vermiştir. Ancak, politik, ekonomik ve sosyal bağlamla birlikte değişen toplumsal çelişki ve aktörlerle birlikte Yenişehir (Kızılay) bir konut alanından farklılaşarak dönüşmüş; 1960'ların ilk yarısında iktidar partisi DP'ye karşı verilen muhalif (öğrenci) hareketin(in) sembolik kamusal mekanı olarak politik mücadelenin hem sahnesi hem konusu haline gelmiştir. 1960 askeri müdahalesinin ardından, meydanın politik önemi fark edilmiş; meydan yasal olarak gösterilere ve yürüyüşlere kapatılmıştır.

1980 sonrası ise mekansal uygulamalarla, meydan bir yaya mekanından çıkarılıp, araçların hızla geçtiği bir kavşağa dönüştürülmüştür. Bu dönüşümler sırasında Kızılay Meydanı günümüzde de hala devam eden tartışmalara konu olmuştur. Günümüzde Kızılay Meydanı, taşıtların daha hızlı geçmesinin kolaylaştırıldığı, yapılan mekansal düzenlemelerle yayaların kullanım alanlarının daraltıldığı, polislerin yoğunlaştığı noktalarıyla bir kavşak noktası olarak algılanmakta ve deneyimlenmektedir. Bu algı ve kullanımın ötesinde, kurulduğu dönemden bu yana Ankara'nın en önemli kamusal mekanlarından biri kabul edilen Kızılay Meydanı'na, kentin çeperlerinde yaşayan kent yoksullarının da inemediği gözlenmektedir. Meydan, kamusal mekan olma niteliğini gün geçtikçe kaybetmektedir. Bu bildiride, dönüşmekte olsa da Kızılay Meydanı'nın politik simgesel anlamı ve mekanın simgesel-tarihsel dönüşümü varsayımıyla, günümüzde Kızılay Meydanı'nın onu deneyimleyen ve yeniden üreten kentliler tarafından nasıl algılandığı, yapılan anket ve görüşmeler çerçevesinde, kamusal mekanı tanımlamak için kullanılabilecek beş hak (ulaşılabilirlik, eylem özgürlüğü, mekan üzerine iddialar, dönüşüm/değişim potansiyeli, sahiplenme) üzerinden irdelenecektir.

1.1.Tarihsel Anlam, Kentsel İşlev ve Mekansal Form Üzerinde Çatışma:

Her bir üretim biçimi (toplumsal yaşamı şekillendiren) maddi pratikleri ile birlikte belli bir mekana atfedilen (tarihsel) anlamın yeniden tanımlanması sürecine de nüfuz eder. Bunu hem mekansal pratiği yeniden üreterek hem de mekanın algılanışını etkileyerek gerçekleştirir (Harvey, 1999). Mekanın bir yandan somut, diğer yandan soyut bir olgu olması, bir yerin anlamının yeniden tanımlanmasını mümkün kılar. Bu yeniden tanımlanma sürecinde, belli bir yerin mevcut kullanımı

ve biçimi ile olası kullanım ve biçimleri arasındaki farklılık sonucu o mekan üzerine ve kimi zaman da o mekanda güç mücadeleleri ve siyasi çatışmalar gözlenir (Wright, 2000).

Lefebvre, üçlü bir mekansal kavramsallaştırmaya gider: mekansal pratikler, mekanın gösterimleri, gösterimsel mekanları. Mekansal pratikler, kentsel örüntü içinde algılanan mekanla ilişkili olarak gündelik yaşama işaret etmektedir (Lefebvre, 1991): gündelik rutinler ve yürüme, çalışma, uyuma, dinlenme, eğlenme gibi gündelik yaşamın ritmine ilişkin etkinlikler bu pratiklerin içindedir (Wright, 2000). Mekanın gösterimleri kavramı ise, siyasa üreten kişi ve kurumlarla ilişkili olarak şehir plancısı, mimar ve mühendis gibi uzmanların kurguladığı temsillerdir (Lefebvre, 1991). Bu temsiller, mekanın maddi pratiklerini anlamayı ve bunlar üzerine konuşabilmeyi sağlayan kod ve göstergelerden oluşur (Harvey, 1999). Öte yandan, gösterimsel mekan olgusu da bu sembol ve imajlar içinde mekanın yaşanmasına karşılık gelmektedir (Lefebvre, 1991).

Gündelik yaşam içindeki tekrarlar ve 'rutinleştirme'ler belli bir mekansal pratiğin belli bir yere atfedilmesine olanak tanır (Giddens, 1984: xxiv; Wright, 2000 içinde). Hakim ve ona muhalif olan imgeler Lefebvre'in öne sürdüğü bu üç boyut – mekansal pratikler, mekanın gösterimleri ve gösterimsel mekanlar – üzerine mücadele verir. Mücadele içindeki güçler bu çatışma sırasında edindikleri farklı pozisyonlara göre belli bir hiyerarşi içinde konumlanır. Bu pozisyonlar ve hiyerarşi de kimi kesimlerin, kent yaşamının gündelik rutinlerinden, anlamlarından, deneyimlerinden ve gündelik yaşam ritminden ya dışlanmasına ya da yine pozisyonlarına göre bu örüntüyle bütünleşmesine yol açar (Wright, 2000).

Mekanın mekansal-tarihsel gösterimlerini değiştirerek bilişsel yapıların yeniden örgütlenmesi yoluyla, gündelik yaşam da maddi bileşenlerini de içerecek biçimde yeniden düzenlenir. Mekan ve mekansal pratikler gündelik rutinler içinde kendiliğinden, doğal olarak biçimleniyormuş gibi algılansa da, gerçekte saklı mekanizmalar ve mücadele örüntüleri ile defalarca yeniden üretilmektedir (Harvey, 1999). Mekan üzerine ve mekan üzerinde oluşan çatışma ile mekanın bir sosyal ürün olduğu varsayılmaktadır. Tarihsel anlam, kentsel işlev ve mekansal biçim, mekanın çatışmaya konu olan boyutlarıdır (Castells, 1983).

Bir yerin tarihsel anlamı, mekanla aktörlerin karşılıklı etkileşmesi sürecinde defalarca yeniden üretilir. Mekanı kullanmanın yanı sıra, aktörler kendi deneyimlerini ve tarihlerini de mekana kazırken, mekanı da dönüştürmektedir. Tarihsel anlamın temelinde, tekrarlanan eylem ve deneyimler bulunmaktadır (Carr, vd., 1992). Ancak salt tekrarlar değil diğer yandan kopuş (rapture) ve koparılışlar (breaks) da tarihsel anlamı üretecek tesadüfi koşulları oluşturur (Wright, 2000: 48). Mekanın anlamı, kentsel işlev ve mekansal formdaki değişiklikler ile birlikte dönüşebilir (Carr, vd., 1992). Lefebvre'in mekansal pratik ve algılanan mekan olarak kavramsallaştırdığı, kentsel işlev, bir mekanın hangi etkinliklere ve gündelik rutinlere izin verdiğine işaret eden bir olgudur; kentlilerin neyi yapabileceklerinin neleri yapmaktan alıkonulduklarının sınırlarını belirler (Castells, 1983). Mekansal biçim ise mekanın – fiziksel olarak – kamusal ve özel niteliklerinin sınırlarını gösteren boyutudur (Zucker, 1966). Bu üç temel boyut etrafında, belli bir mekan defalarca yeniden üretilip tanımlanabilir; bir mekanın kamusallığını da bunlara ek olarak kentlilerin o mekanı kullanma ve dönüştürme yolundaki hakları üzerinden tartışmak anlamlı olacaktır.

1.2.Kamusal Mekan Üzerine ve Üzerinde Haklar:

Kamusal mekandaki (mekan üzerine ve üzerinde) haklar, hem mekandaki özgürlükler hem de mekanın denetimine paralel olarak, belli bir mekansal form içinde o mekandaki gündelik etkinlikleri örgütler (Carr ve Lynch, 1981; Carr, vd., 1992 içinde). Bu haklar ulaşılabilirlik, eylem özgürlüğü, talep/iddia, değişim, sahiplenme ve kullanma yetkisi olmak üzere beş temel başlık altında toplanabilir (Carr, vd., 1992).

Bir mekanın ulaşabilirliği, kentlilerin o mekana girebilme derecelerine ve imkanına işaret eder (Carr, vd., 1992) ve aynı zamanda bu mekanın kamusallık derecesinin de bir göstergesidir (Dijkstra, 2000). Ulaşılabilirliğin, fiziksel, görsel ve simgesel olmak üzere üç alt boyutu bulunmaktadır. Bir kamusal mekanın fiziksel ulaşılabilirliği, bariyer ve kapılarla kapatılmadığını kamuya açık olduğuna göstermektedir. Fiziksel boyutla ilişkili olarak, görsel ulaşılabilirlik, mekanın kamusal niteliklerinin kolayca algılanabilmesini ve oraya girecek kullanıcıların kendilerini güvende ve girmek için özgür hissetmelerinin bir göstergesidir. Simgesel ulaşılabilirlik ise, o mekana bir tür kimlik vermekte ve kimlerin girip kimlerin giremeyeceğinin tanımını getirmektedir. Simgesel ulaşılabilirlik bunun yanında, mekanı kimlerin denetleyeceğini de üstü kapalı belirleyen bir göstergedir (Carr, vd., 1992). Bu üç alt boyutun yanında, para ve zaman kısıtları da mekanın ulaşılabilirliğini etkiler. Ulaşım biçimi ve mesafe, o mekana ulaşmak için gerekli parayı ifade eden para maliyetini etkiler. Bununla beraber, hedeflenen mekana ulaşırken harcanan zamanı gösteren zaman maliyeti de kent içi ulaşım biçimine ve haftanın ya da günün zaman dilimine göre değişiklik göstermektedir (Dijkstra, 2000; Carr, vd., 1992).

Kamusal mekanın kamusallık ölçütlerinden sayılabilecek bir diğer hak olan eylem özgürlüğü de mekanı kullanma ve mekanda belli biçimlerde eylemde bulunmanın sınırlarını belirleyen göstergedir (Lynch, 1981; Carr, vd., 1992 içinde). Kamusal mekandaki kamusal-özel eylemlerin arasındaki denge farkları o mekanın siyasi karakterini de şekillendireceğinden, mekan üzerinde bir hak olmanın ötesinde temel çatışma noktalarından biridir. Gösteri yapmak, yürüyüş düzenlemek gibi doğrudan ya da bildiri dağıtmak gibi dolaylı siyasi etkinlikler, belli bir meydanda kısıtlanabilir ya da serbest bırakılabilir. Mekansal örüntü de eylem özgürlüğünü, yasal ve siyasi kısıtlamaların ötesinde belirleyen bir etmendir. Bu nedenle kaçınılmaz olarak, mekansal düzenlemeler, belli eylemleri kamusal mekandan uzaklaştırırken, kimi eylemleri de olanaklı kılacaktır (Carr, vd., 1992); ki bu süreç bir siyasi mücadele temelinde şekillenecektir.

Üçüncü hak, önceki boyutlarla da ilişkili olarak, mekan üzerine yapılan talepleri işaret eder. Belli bir amaç dahilinde, mekanın kullanımına ya da biçimine ilişkin iddia ve talepler de yine mekanın denetiminin sınırlarını gösterir ve kamusallığının da ölçütlerinden biridir aynı zamanda. Ulaşılabilirlik ve eylem özgürlüğünün ötesinde bir mekan üzerine/üzerinde iddia/talep etmek öncelikle o mekan üzerine asgari düzeyde ilgi gösterilmesini ve ikinci olarak da mekan için amaçların belirlenmesini gerektirir. Bu da çelişkili bir durum yaratır. Belli amaçların, iddiaların ve taleplerin o mekan üzerinde hakim olması demek, diğer iddia ve taleplerin mekandan dışlanması anlamına gelmektedir. Bu nedenle bir mekan üzerine talepte bulunmak, aynı zamanda o mekanın denetimini de talep etmek anlamına gelmektedir (Carr, vd., 1992).

Dördüncü boyut olan değişim, mekanın dönüşebilirliğinin ölçülerini göstermektedir. Bu, bir yandan, mekanın tarihsel ve simgesel anlamının o yerin değişen işlevi ile birlikte dönüşmesine izin verirken; diğer yandan da mekanın sosyal ve fiziksel niteliklerinin iyileştirilebilirliğinin derecesini ve olanaklarını gösterir (Carr, vd., 1992).

Son olarak, sahiplenme ve kullanma yetkisi diğer tüm hakları ve ölçütleri de içine alarak, bu hakların kamusal mekanda ne şekilde egzersiz edilebildiğini gösterir. Bir meydan ya da sokak, sahiplenme ve kullanma yetkisi adına polis gücü ya da toplumsal güçlerce denetim altında tutulabilir (Carr, vd., 1992).

Kızılay Meydanı'nın tarihsel anlamının, kentsel işlevinin ve mekansal biçiminin dönüşümüne bakıldığında da bu hakların farklı tarihsel dönemlerde farklılaştığı, meydanı da bu şekilde dönüştürdüğü gözlenebilmektedir.

2. Kızılay Meydanı'nın 1980 Öncesinde Üretilmesi ve Yeniden Üretilmesi:

Üç grup etmen, Kızılay Meydanı'nın kurgulandığı dönemden sonra politik ve simgesel bir anlam kazanmasında etkili olmuştur. Bunlar kronolojik olarak sıralandığında, ilkin meydanın iki ana ulaşım aksı üzerindeki çok özel konumu; ikincisi meydanın zamanla kazandığı tarihsel anlam ve üçüncü olarak bu konum ve anlam üzerinde süregiden, ülkenin değişen politik, ekonomik ve sosyal bağlamıyla dönüşen siyasi çatışma ve mücadeleler. Dil-Tarih-Coğrafya Fakültesi, Siyasi



Şekil 1. Kızılay Square, Güvenpark, 1942

Bilimler Fakültesi, Tıp Fakültesi gibi önemli eğitim kurumları ile Zafer Anıtı ve Anıtkabir gibi siyasi açıdan kritik ve simgesel öğelerin bulunduğu iki ana bulvarın kesiştiği noktada olması, Kızılay Meydanı'nın sembolik bir anlam kazanmasının zeminini oluşturmuştur. Ancak bununla beraber, belli tarihsel olay ve süreçler içinde meydana tarihsel ve siyasi bir anlam da atfedilmiştir. Bu atfedilen anlam, sonrasında siyasi çatışmalarla yeniden üretilmiştir. Bu yeniden üretim süreci günümüzde de devam etmektedir (İlkay, 2008).

Kurulan yeni ulus devletin içinde yaratılması hedeflenen ve Ankara'ya yerleştirilmesi planlanan yeni burjuva sınıfı için bir konut alanı olarak tasarlanan Yenişehir, zamanla bir yandan Ulus'a alternatif bir ticaret merkezi ve diğer yandan toplumsal muhalefetin, talep edilen bir sahnesi haline geldi. Meydanın anlamının, işlevinin ve mekansal biçiminin dönüşümü sürecinin ardında gizil bir sınıf mücadelesi olduğu da söylenebilir. Meydan üzerine ve üzerinde verilen mücadele sırasında, belli sınıfların mekandan yasal, (bariyer ve projeler yoluyla) mekansal, (polis kuvvetleri, güç mücadeleleri gibi) siyasi ya da (sembollerle) ideolojik olarak dışlandığı gözlenmiştir.

2.1. 1925 – 1950: Ulus Devlet'in Sosyo-Mekansal bir Projesi

Bir tarihsel dönemden diğerine toplumsal çelişkilerin dönüştüğü gözlenir. Bu çelişkiler üst üste gelerek, farklı katmanları oluşturur ve belli bir kamusal mekanın da siyasi ve tarihsel karakterini biçimlendirir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra, bu anlamda üç temel dönemden bahsedilebilir. Bunlardan ilki, Şengül (2003) tarafından 'devletin kentleşmesi' olarak tanımlanan, 1923-50 dönemidir. Bu dönemdeki en büyük çatışma, yeni kurulan ulus devletin değerleri ile Osmanlı İmparatorluğu'nun sosyo-mekansal mirası arasında gözlenmektedir (Şengül, 2003;



Şekil 2. Zafer Meydanı, 1936
Kaynak: Çankaya 1991: 94

Tekeli, 1998). Kızılay Meydanı, bu dönemin sosyal bir projesi olarak kurgulanmış; bir yandan yeni kurulan ulus devletin gücüne ve değerlerine işaret ederken, diğer yandan da yükselmekte olan yeni burjuva sınıfının yeni yaşam biçiminin kurulması hedeflenmiştir (Batuman, 2000; Batuman, 2002). Kızılay Meydanı, 1924-25 yıllarında hazırlanıp onaylanan Lörcher Planı'nda, Yenişehir ve Eskişehir'i birbirine bağlayan bir kamusal mekan örüntüsünün önemli düğüm noktalarındadır (Cengizkan, 2002).

İlk adı Hürriyet Meydanı olan mekan, Jansen Planı'nda da Vekaletler Mahallesi'nin sonunda inşa edilen Güvenpark ve Güvenlik Anıtı ile karşısındaki Kızılay Binası'nın arasında tanımlanmıştır. Atatürk Bulvarı, Yenişehir ile eski şehri birbirine bağlayan sosyo-mekansal örüntünün omurgası olarak tasarlanmıştır. Bu omurga, Orduevi, Halkevi, Sergievi gibi düğüm noktalarını da taşır. Zafer Anıtı ve meydanı da bu omurga üzerinde, Ankara Palas ile meclis arasında, Kızılay Meydanı ile ilişkili önemli bir odak noktasıdır (Batuman, 2002). Hürriyet Meydanı'nın Lörcher Planı'nda ismi Cumhuriyet Meydanı iken; Hilal-i Ahmer Binası'nın 1930'da önündeki bahçesiyle birlikte tamamlanmasının ardından, meydanın adı Kızılay Meydanı olmuştur (Cengizkan, 2002).



Şekil 3. Kızılay Square, Kızılay Building with its garden, 1938
Kaynak: Çankaya 1991: 97

2.2. 1950 – 1980: Politik Bir Sahne

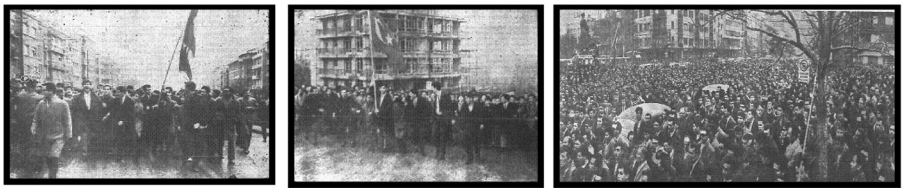
1950'lerde kırdan kentlere doğru gerçekleşen kitlesel göç ile kentsel toplumsal yapıya yeni bir katman eklenmekteydi. Sonrasında çalışan sınıflar ile baskın sınıflar arasında çatışmalar gözlenecekti. Toplumsal muhalefetin de yükseldiği 1960-80 yılları arasındaki döneme Şengül (2003), 'işgücünün kentleşmesi' adını vermiştir. Bu dönem, üç önemli askeri müdahalenin yapıldığı bir dönemdir; 12 Mart 1970 Askeri Muhtırası iki askeri darbe (27 Mayıs 1960 ve 12 Eylül 1980) arasında bulunmaktadır.

Kızılay Meydanı'nın 1960'ların özellikle ilk yarısında kritik bir politik kamusal mekan olarak öne çıktığı görülür. Yirmi yıllık dönemde, meydan üzerinde iddia ve hak sahibi olan aktörler, onların çatışmaları ve meydanın sembolik anlamı üç alt dönem altında dönüşmüştür. Bu üç dönem, meydanın politik bir sahne olduğu bu yirmi yıllık süreçte, meydanda gözlenen toplumsal hareketlerin değişen yoğunluğu ve biçimine göre birbirinden ayırt edilebilir[1]. Bu alt dönemlerden ilki 1960-64 arasındaki sürecin en önemli özelliği, DP karşıtı toplumsal muhalefettir. 1968-72 arasındaki dönemi, Avrupa'daki özellikle Paris'teki öğrenci hareketlerine paralel olarak Türkiye'de de örgütlü biçimde yürütülen öğrenci hareketi karakterize etmektedir. 1977 sonrası, 1980'deki askeri darbeye kadar olan dönemde ise ülke genelinde sokaklarda, meydanlarda, yarı-kamusal ve hatta özel mekanlarda kaos ve anarşi hakim olmuştur (İlkay, 2007).

Kızılay Meydanı'nın kamusal alan yaratmak üzere kurgulanmış bir yaşam alanından bir politik mekana dönüşmesi sürecine bakıldığında, 1960'ların başında yaşanan dört politik olay, meydanın simgesel anlamının oluşmasında doğrudan etkili olduğu söylenebilir: 19 Nisan 1960 – Kızılay'da İsmet İnönü lehine yapılan ve kendiliğinden gelişen DP karşıtı gösteri; 28-29 Nisan olayları; 5 Mayıs 1960 – 555 K adıyla anılan ve Menderes'in de tartaklandığı geniş kapsamlı gösteri ve 21 Mayıs 1960 – Harp Okulu öğrencilerinin Atatürk Bulvarı boyunca yaptıkları sessiz yürüyüş. Bu olaylar, hem muhalefete hem de iktidar partisinin üzerindeki gittikçe artmakta olan baskıya işaret etmekteydi. 27 Mayıs 1960'da ordu yönetimi ele geçirdi; Kızılay Meydanı'nda ya da Kızılay Meydanı üzerine verilen mücadelelerin bu süreçte ne kadar kritik olduğu ise sonraki dönemde gazetelerde de sıklıkla gündeme getirilerek tartışıldı (İlkay, 2008). Meydan politik bir karakter edinmiş; bu süreç sonunda toplumsal muhalefeti göstermenin de bastırmanın da bir simgesi ve aracı olarak algılanmaya başlamıştır. Bir yandan hem siyasi hem de kişisel haklarını arayan insanlar – özellikle öğrenciler – Kızılay Meydanı'nda kitleler halinde görünmekteyken; diğer yandan da hükümet yasal düzenlemelerle meydan üzerinde denetim sağlamayı amaçlamıştır. Kızılay Meydanı, 1963 yılında kabul edilen gösteri ve yürüyüş yasasında geçen 'meclise 1 km'lik mesafedeki alanda gösteri yapılamaz' hükmüyle, gösterilere yasal olarak kapatılmıştır. Meydanın politik-sembolik anlamı, bir yanıyla Ulus Devlet kurgusuna dayanan (Güvenlik Anıtı, Güvenpark, Zafer Anıtı gibi) bir takım mekansal öğelerle bir yanıyla da Meclis'e olan yakınlığı nedeniyle 1960'ların ilk yarısında üretilmiştir (İlkay, 2007). Kızılay Meydanı 1960'ların başında DP karşıtı hareketin simgesi ve sahnesi haline gelmiş; yapılan devrimin kutlandığı ve mücadelenin anıldığı bir mekan örüntüsünün en önemli parçası olarak algılanmış; bu durum 1960'ların ortalarına kadar sürmüştür.

1968 ve 1971 yılları arasındaki süreçte, dünyadaki öğrenci hareketlerine paralel olarak, öğrenciler ya devrimci ve/ya sosyal demokrat sayılabilecek (ör: SDDF) örgütlenmeler içinde, ya da sağ ideoloji içinde örgütlenen komandolara katılarak ülkenin politik gündeminde yerlerini almış; mücadele etmeye başlamışlardır. Bu siyasi mücadele sırasında, üniversiteler, gecekondu bölgeleri,

[1] Bu dönemin analizi ve alt dönemlemelere ilişkin veriler, Mayıs-Ağustos 2007 arasında yapılan gazete taramasına dayanmaktadır (İlkay, 2007).



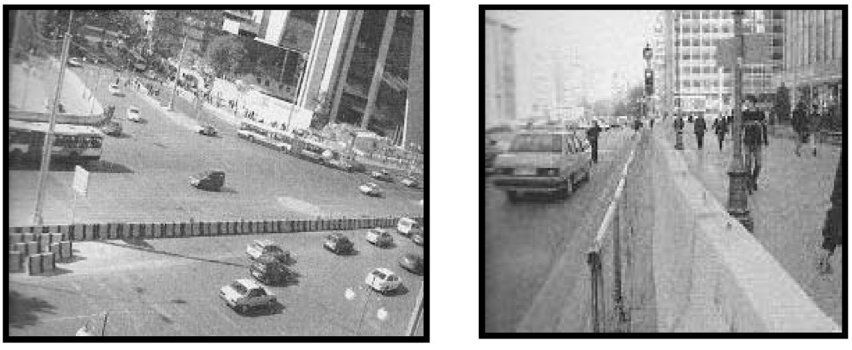
Şekil 4. Kızılay'da günlerce süren Celal Bayar karşıtı gösteriler
Kaynak: 27 Mayıs korunacaktır, Ulus, 25.03.1963, pp. 1 & 7

fabrikalar gibi yaşama ve çalışma alanları mücadelenin kalesi halindeyken; Kızılay Meydanı gibi yasaklı ya da Taksim Meydanı gibi eylem özgürlüğü bulunan mekanlar, bu mücadelenin kamuya açılan bir vitrini gibidir. Duvarlara asılan posterler, dağıtılan bildiriler ile meydanlarda bir kamuoyu yaratılmak istenmektedir (İlkay, 2007).

1977'den sonra, gittikçe yükselen gerilim ve kanlı mücadeleler ile birlikte Kızılay Meydanı da diğer kamusal mekanlar gibi içinden geçilmesi tehlikeli bir savaş alanı olarak algılanmaya başlamıştır. Meydanda devlet otoritesini temsil eden polis ve kanlı siyasi mücadeleyi temsil eden anarşi hakimdir. Bir yandan devrimci öğrenciler meydanı ele geçirerek mücadelelerini halka duyurmak istemekte; komandolar ise devrimci öğrencileri meydanda alt etmek istemektedir (İlkay, 2007). 1970'lerin sonu (1977 – Taksim Meydanı) ve özellikle 1980 askeri darbesiyle meydanlar gösterilere tümüyle kapatılmış; toplumsal muhalefetin önüne yıllarca etkisini sürdürecek bir set çekilmiştir.

2.3. 1980 Sonrası: Kızılay Meydanı'nın Kavşak Noktasına Dönüştürülmesi

1980 yılıyla birlikte, gerek ekonomik-politik bağlam gerekse sosyo-mekansal örüntü ülke genelinde değişmiş; bu dönüşümün merkezi iş alanlarını ve açık kamusal mekanları da etkilediği gözlenmiştir. Hem ekonomik, idari ve finansal işlevlerin gittikçe merkez dışında yer seçmesi



Şekil 5. Kızılay Meydanı'nda yayaların geçişini engelleyen beton ve cam bariyerler
Kaynak: Kızılay'da Yayalar ve Yaya Ulaşımı: Sorunlar, Sebepler ve Süreçler, TMMOB, Mimarlar Odası Ankara Şubesi & Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi, 2004: 31

hem de alışveriş merkezlerinin gelişmesi ile kent merkezleri ve bu bölgelerdeki açık kamusal mekanların da ekonomik ve sosyal çöküşleri de başlamıştır. 1980 sonrasında sermayenin yükselen değer olarak gözlenmesi nedeniyle, Şengül (2003) bu dönemi sermayenin kentleşmesi olarak tariflemektedir. 1950'lerde Ulus'a alternatif bir ticari kent merkezi ve 1960'larda en kritik politik mekanlardan biri olan Kızılay Meydanı'nın da bu süreçte benzer bir dönüşüm yaşadığı söylenebilir. Ancak, her ne kadar yasal olarak toplumsal hareketlere kapatılmış olsa da ve ekonomik-toplumsal bir çöküşe maruz kaldığı gözlenebilse de, meydan siyasi çatışmaların sahnesi ve konusu olmaya devam etmiştir. Büyükşehir Belediyesi ile Çankaya Belediyesi arasında 'laiklik' karamı etrafında meydan üzerine bir çatışma gözlenmiş; diğer yandan (Güvenpark düzenlemeleri, dolmuş durakları, Zafer Park Projesi teşebbüsü, Kızılay Binası'nın yıkılması, gibi) mekansal düzenlemeler, projeler ve trafik düzenlemeleri meydan taşıtların hızla geçtiği, yayaların ise dışlandığı bir açık mekan haline getirilmek istenmiştir.

Kızılay Meydanı askeri darbenin ardından, sermayenin de etkisiyle, toplumsal muhalefetin gözlenmediği, araçların ve siyasi rantın egemen olduğu bir mekan görünümündedir. Mekansal dönüşüm de Kızılay Meydanı'nın görsel ve sembolik ulaşılabilirliğini etkilemiş; eylem özgürlüğünü kısıtlamıştır. Alttan verilen yaya geçitleri, kısa süreli trafik ışıkları taşıtları cesaretlendirirken; yaya olarak kentlilerin meydandan geçişini sınırlandırmaktadır. Meydanla ilgili alınan kararlar, göstermelik referandumlarla kentli haklarına aykırı taşıt yanlısı uygulamalar lehine alınmakta; meydanın onu kullananlarca dönüştürülme ve meydan üzerine iddiası olma kanalları kapatılmakta; özellikle çeperlerde yaşayan ve – kent içi ulaşımın pahalı ve elverişiz olması nedeniyle – kent yoksullarının Ulus'tan öteye gidememesi, Kızılay gibi bir kamusal mekanın sahiplenilmesi konusunda da engeller oluşturmaktadır. Meydanın gittikçe bir kavşak noktası olarak algılanması ve kurgulanıp inşa edildiği günden bu yana ciddi bir mekansal ve sembolik anlam kaybına maruz kaldığı söylenebilir.

3. Kızılay Meydanı'nın Günümüzde Kentlilerce Algılanışı ve Kullanılışı:

Böylesi bir tarihsel dönüşüm ve sembolik anlama sahip olan Kızılay Meydanı'nın 1980 sonrasında yaşadığı bu mekansal – politik yozlaşma varsayımı temelinde, günümüzde kentlilerce nasıl algılanıp kullanıldığını sorusu etrafında kentin farklı bölgelerinde yaşayıp çalışan, farklı yaş grubu, meslek ve gelir gruplarından 92 kişiye anket uygulaması yapılmış[2] ve görüşülmüştür. Daha önce tanımlanan ve kamusal mekanın kamusallık derecesini de gösteren beş temel hak üzerinden kurulan hipotez ve sorulardan ilki, meydanın ulaşılabilirliğine ilişkin algının yaşam ve çalışma alanına göre değişeceği noktasındadır; fiziksel ulaşılabilirlik, mekana ilişkin algıyı etkileyecektir. İkinci olarak, sembolik ve görsel ulaşılabilirlik ile demografik özelliklerin arasındaki ilişki meydanın fiziksel biçimi ile ilişkilendirilerek irdelenecektir. Üçüncü olarak, eylem özgürlüğü üzerine olan algının irdelenmesi için farklı gelir grubundan, meslekten, yaş ve cinsiyetten kentlilerin Kızılay Meydanı'nın farklı işlevleri ile ilişkisi sorulmuştur. Dördüncü

[2] Anket ve görüşmeler Kasım – Aralık 2008'de yapılmıştır.

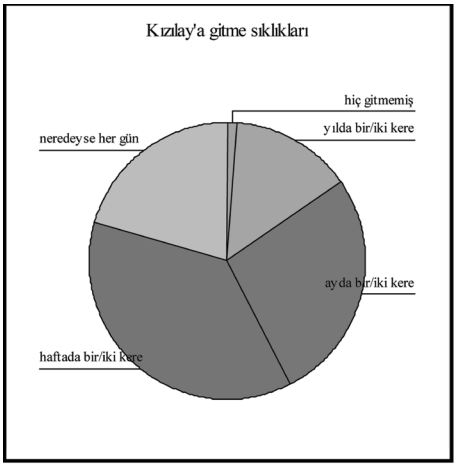
nokta, meydanın dönüşümünde iddia sahibi olmak isteyen grupların niteliğinin araştırılmasıdır; bu aynı zamanda meydanın değiştirilebilirliğine ilişkin algının da ipuçlarını vermektedir. Beşinci olarak, kentlilerin diğer dört temel soruyu da dikkate alarak, meydanın sahiplenilmesi noktasında nasıl bir algıya sahip oldukları sorulacaktır.

Görüşmelerin başlangıcında, Kızılay Meydanı üzerine sınıflara göre farklılaştığı düşünülen algının incelenmesi ve anketlerin en azından yarısının kentin çeperlerinde yaşayan kent yoksullarına yapılması düşünülmüştür. Ancak Keçiören'de yapılan ön görüşmeler sonucu, bu bölgelerde yaşayan – özellikle – çalışmayan kadınların Kızılay'ı neredeyse hiç görmedikleri saptanmıştır. Bu çalışmanın kapsamı meydan üzerinde haklara ilişkin algı sorunsalı olduğundan, bu durum, başka bir çalışmada ele alınması gereken ve kamusal mekanın sınıf boyutuyla irdelenmesini de gerekli kılan kritik bir nokta olarak saptanmıştır.

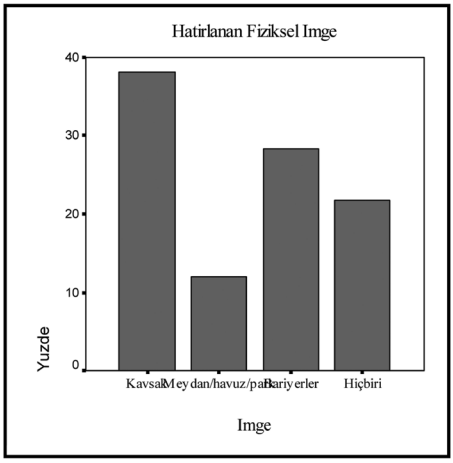
3.1. Kızılay Meydanı'nın Ulaşılabilirliği

Görüşülen kişilerin Kızılay'a gitme sıklıkları incelendiğinde, %1,1'inin Kızılay'a ya hiç gitmediği ya da meydandan bir ya da iki kere geçtiği görülmüştür. %14,1'nin nadiren (yılda bir ya da iki kere) Kızılay'a gitmektedir; bunların çoğu ya Keçiören, Mamak gibi kentin çeperlerinde yaşayan kent yoksulları ya da Çayyolu, Konutkent gibi kentin güney batısında yaşayan ve gelirleri 5000 TL'nin üzerinde olan üst gelir gruplarıdır. Görüşülenlerden %27,2'si ayda bir/iki kere, %37'si haftada bir/iki kere, %20,7'si de neredeyse her gün Kızılay'a gittiğini bildirmiştir.

Kentlilerin algılarına göre, fiziksel sınırların incelenmesi için görüşülenlere – kavşak, meydan/havuz/çim ve cam ya da çelik bariyerler – olmak üzere üç imgeden birini seçmeleri istenmiştir.



Şekil 6. Kızılay Meydanı'na gitme sıklıkları



Şekil 7. Hatırlanan Fiziksel İmge

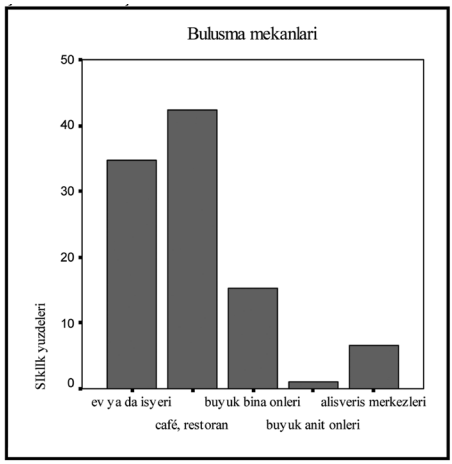
Hiçbir imgenin Kızılay Meydanı'nı hatırlatmadığını söyleyen %21,1'lik kesimin dışında, görüşülenlerin %12'si meydanın fiziksel sınırları olarak, meydan, havuz ve park imgelerini hatırladıklarını ifade etmişlerdir. %38'i kavşak, %28,3'ü de bariyerleri hatırladıklarını dile getirmiştir.



Şekil 8. Kızılay Meydanı'ndaki kavşak



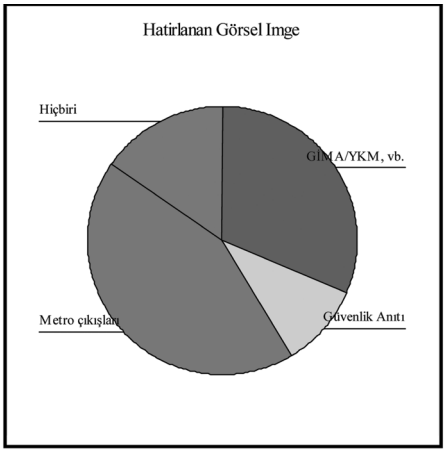
Şekil 9. Kavşağın Güvenpark'tan görünümü



Şekil 10. Buluşma mekanları



Şekil 11. İnsanların buluştukları GAMA İş Merkezi ve Metro-Ankaray çıkışları



Şekil 12. Kızılay Meydanı'nı hatırlatan Görsel İmge

Meydanın görsel ulaşılabilirliğinin incelenmesi için, görüşülenlere arkadaşları ile nerelerde bulukları sorulmuştur. YKM, GİMA gibi büyük binaların önleri, Güvenlik Anıtı, Zafer Anıtı gibi politik-simgesel mekanlardan daha çok tercih edilen yerler olarak dikkat çekmektedir.

Görsel ulaşılabilirliğin bir diğer boyutu olarak görüşülenlere Güvenlik Anıtı, Ankaray Metro çıkışları ve GİMA, GAMA, YKM gibi büyük binalardan birini görsel imge olarak seçmeleri istenmiştir. %15,2'si hiçbir imgeyi seçmezken; %43,5'i Kızılay'ın görsel sınırlarını Ankray ve Metro çıkışları olarak yanıtlamıştır. %31,5'i büyük binaları, %9,8'i de seçilmiş anıtı kritik bir görsel öğe olarak değerlendirdiğini ifade etmiştir.

Kızılay Meydanı'nın simgesel ulaşılabilirliğini incelemek için görüşülenlere meydandaki hangi işlevlerin ve binaların hatırlandığı sorulduğunda; %51,1'i dükkanları hatırladığını ifade etmiş; %19,6'sı sinema, tiyatro, gösteri merkezi ve kitapçılar gibi kültürel binaları hatırlamış; %17,4'ü de kafe, restoran ve barları vurgulamıştır. Sembolik ulaşılabilirlik, bir yanıyla mekanın işlevi diğer yanıyla da mekana ait hissetme durumu ile ilgili olduğundan, denebilir ki, Kızılay Meydanı'na en yoğun olarak alışveriş yapanların geldiği, ikinci olarak kültürel etkinliklere katılanların en yoğun sembolik ulaşılabilirliğe sahip oldukları, üçüncü olarak da Kızılay'a eğlence ve yeme ihtiyaçlarını gidermek için gelenlerin yoğun bir simgesel ulaşılabilirliğe sahip olduğu yönünde bir algı mevcuttur.



Şekil 13. Kızılay Meydanı'nda yayalar 2-3 dakika taşıtları beklemektedir; araçlarsa yayaları sadece yarım dakika beklerler

3.2. Kızılay Meydanı'nın Eylem Özgürlüğü

Eylem özgürlüğünün ulaşılabilirlikle de ilintili olarak en temel bileşenlerinden biri ekonomik ulaşılabilirliktir: Kızılay'a herkes girmekte özgür müdür? Her gelir düzeyinden insan Kızılay'da özgürce ihtiyaçlarını karşılayabilmekte midir? Görüşme yapılan kişilerden, %47,8'i Kızılay'ın ucuz olduğunu; %14,4'ü de pahalı olduğunu ifade etmiştir. İkinci bir bileşen yaya olma durumuyla ilgilidir. %47,5'i Kızılay'ı bir kavşak diğer bir deyişle bir taşıt alanı olarak görmekteyken; %25'i bir yaya geçidi olarak gördüğünü ifade dile getirmiştir.

Genel anlamda Kızılay Meydanı'nın eylem özgürlüğü açısından nasıl algılandığı sorulduğunda, hiçbir fikir beyan etmeyen %35,9'luk kesimin dışında, %33,7'si Kızılay'ı özgür bir mekan olarak değerlendirirken; %30,4'ü kısıtlayıcı bir mekan olarak görmektedir. Görüşülen kişilere doğrudan sorulduğunda, mekanın sınırlayıcı olmadığını ifade etmiş olsalar da, aslında bir yandan zihinsel ve fiziksel bariyerler ile diğer yandan yasal düzenlemelerle meydandaki eylem özgürlüğünün sınırlandığı bilinen bir gerçektir.

3.3. İddia ve Talepler Açısında Kızılay Meydanı

Kızılay Meydanı üzerine iddia sahibi olma sorusu görüşülenlerin kendilerini ne kadar kamusal ve siyasi gördükleri sorusuyla ilişkilendirilmeye çalışılmıştır. Görüşme yapılan kişilerden sadece %25'i kendini siyasi bir aktör olarak gördüğünü ve kendisine 10 üzerinden 8-10 puan verdiğini dile getirmiştir. Görüşülenlerden çoğu kendini yarı-siyasi bir aktör olarak görmekte; 4-7 puan arasında bir değer biçmektedir. %7,6'sı ise kendine 1-3 arası puan verirken, siyasi bir aktör olmadıklarını ifade etmiştir.

İddia ve talepler konusunda bir diğer kritik nokta meydana ilişkin yapılan düzenlemeleri ne oranda takip ettiklerine ilişkindir. %81,5'i uygulama ve değişimleri takip ettiğini; %18,5'i ise 'dürüstçe' gelişme ve uygulamaları takip etmediklerini dile getirmişlerdir. Taleplere ilişkin çözümleme mekanın değiştirilebilir olduğu ve sahiplenilme derecesiyle birlikte yapıldığında anlam kazanmaktadır.

3.4. Kızılay Meydanı'nın Değiştirilebilirliği

Meydanın değiştirilebilirliği mekanla ilgili iki noktaya işaret etmektedir: hangi konular mekansal bir problem olarak değerlendirilmekte ve hangileri ne derecede değiştirilebilir görülmektedir. Kızılay Meydanı'nda değiştirilmesi gerekli olarak görülen problemlerin başında trafik sıkışıklığı ve kalabalık yaya mekanları dikkat çekmektedir. Bunun dışında, görüşmelerde dile getirildiği sıklık sırasına göre diğer sorunlar; meydanın bir kavşak olarak algılanmasına yol açan ve tam da merkezine refüjlere yerleştirilmiş olan bariyerler, gittikçe arttığı düşünülen hırsızlık ve kapkaççılık, kısa geçme süreleri ile yayalara sıkıntı yaratan trafik ışığı düzenlemeleri, toplu taşımın konfor ve sıklığındaki problemler, yaya ve taşıtların karşı karşıya getirilmesi sonucu oluşan kaos ortamı ve kazalar, özellikle geç saatlerde ortaya çıkan dilenci çocuklar ve yasal ve planlı olmayan mekansal uygulamalar.



Şekil 14. Kızılay'ın en önemli ve yoğun arterlerinden biri olan Meşrutiyet Caddesi, yayalarla taşıtların karşı karşıya gelmesinin yarattığı kaos ve nadiren kullanılan art arda konulmuş yaya üst geçitleri



Şekil 15. Meşrutiyet Caddesi üzerindeki yaya üst geçitlerinden biri, dilenciler bu geçitlerin altında beklemekte

3.5. Kızılay Meydanı'nın Sahipliliği

Kızılay Meydanı'nın sahibi kimdir?, diye sorulduğunda, Kızılay Çankaya Belediyesi'nin yetki sınırları içinde olduğu halde, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin meydanı şekillendiren en temel aktörlerden biri olarak algılandığı gözlenmiştir. 2000'li yılların başında Çankaya Belediyesi ile Büyükşehir Belediyesi arasında meydanı 29 Ekim gibi milli bayramlarda kullanma ve bayrak asma gibi konularda sembolik bir mücadele yaşanmış olsa da, görüşme yapılan kişilerden yalnızca %4,3'ü meydanın Çankaya Belediye'sine ait olduğunu dile getirmiştir. %15,2'lik bir kesim meydanın sahibi olarak Ankaralıları görmekte; %13'ü 'Kızılay benimdir' yanıtını vermektedirler.

Kızılay Meydanı'na yeme-içme faaliyetleri için gelenler meydanın asıl sahibidir diye düşünenlerin oranı %9,8 aynı zamanda 'meydan göstericilerindir' diyenlerin de oranını oluşturmaktadır. %5,4'ü meydanın polislere ait olduğunu düşündüğünü ifade etmiştir. Meydandaki gösteri ve etkinliklere yasal olarak Valilik karar verdiği halde, görüşülen kişilerden yalnızca %2,2'si mekanın valiliğe ait olduğunu düşünmektedir. %2,2'si de meydanın Kızılay civarında yaşayanlara ait olduğunu ifade ederken; %1,1'i meydanın asıl sahibinin dükkan sahipleri olduğunu ileri sürmüşlerdir.



Şekil 16. Bir toplumsal hareket olasılığına karşılık Güvenpark'ta sıklıkla yer seçen kolluk kuvvetleri

4. Sonuç

Kızılay Meydanı ulaşılabilirlik hakkı üzerinden değerlendirildiğinde, ilk kritik nokta, çeperlerde yaşayan alt gelir gruplarının, özellikle çalışmayan kadınların, mekana maddi imkansızlıklar nedeniyle ulaşamadıkları gerçeğidir. Ekonomik durum ve sınıfsal koşullar, meydanın ulaşılabilirliğini en temelden etkileyen etmendir. Diğer yandan, 5000 TL üzerinde bir gelire sahip olan üst gelir gruplarının da Kızılay'a gelmeyi tercih etmedikleri sonucu çıkarılmıştır. Ekonomik koşullarına ve Kızılay Meydanı'na alternatif oluşturan diğer mekanlara ve alışveriş olanaklarına ek olarak, Kızılay'a nadiren (yılda bir-iki kere) inmelerinin nedenini, mekanı bir yaya mekanı olarak algılamamaları olarak ifade etmişler; Kızılay'da yürümenin eğlenceli olmadığını da eklemişlerdir.

Mekanın fiziksel sınırları, meydan, havuz ve anıtlardan çok, kavşak ve bariyerler olarak algılanmakta; görsel sınırlar ve simgesel algılanan mekansal öğeler olarak da YKM, GİMA gibi yüksek ve büyük yapılar öne çıkmaktadır. Büyük yapılara ek olarak, Ankaray – Metro çıkışları da dikkate değer simgesel öğeler olarak değerlendirilebilir. Kızılay Meydanı'nın simgesel ulaşılabilirliğine bakıldığında, görüşülen kentlilerden çoğu kendilerini meydana ait hissetmediklerini dile getirmişlerdir. Kızılay'ın Yüksel Caddesi gibi kültürel etkinliklere ayrılmış ve yayalaştırılmış olan bölgelerini daha çok tercih ettiklerini de eklemişlerdir. Buna ek olarak, Sakarya ve İzmir Caddeleri, beklendiği üzere, yeme-içme ve alışveriş işlevleri açısından kritik mekanlar olarak görülmektedir.

Eylem özgürlüğü hakkına bakıldığında, taşıt trafiğinin yoğun ve yayaların da kalabalık, sıkışık olması nedeniyle, Kızılay Meydanı bir yaya bölgesi olarak algılanmamaktadır. Sokaklarda kaos olduğu, kısa sürede yayaları karşıdan karşıya mecbur eden trafik ışıkları gibi düzenlemelerin eylem özgürlüğünü kısıtladığı gözlenmiştir.

Görüşülen kişilerden pek çoğu, Kızılay Meydanı ile ilgili gelişme ve uygulamaları takip ettiğini dile getirmiş olsa da; kendilerini meydanın değiştirilmesi konusunda güçsüz görmektedir. Onlara göre, meydanda yapılan düzenlemeler, kentlilerin fikirlerini ifade etmelerine olanak tanıyacak kanallar olmadan yapılmaktadır. Şaşırtıcı bir biçimde, görüşülen kişilerden kimi, meydandaki dönüşümlerle hiç ilgilenmediklerini, daha fazla bir hak ve güç talebinde olmadıklarını dile getirmişlerdir. Bu kişilerin ya kendi ekonomik ve gündelik sıkıntıları içinde kalmış olan dar gelirliler ya da alternatifler nedeniyle açık kamusal mekanları deneyimlemeyen, Kızılay'a nadiren gelen üst gelir grupları olduğu görülmüştür.

1963'teki yasal düzenlemeden bu yana, Ankara'da Kızılay Meydanı'nın kullanımına ve eylemlere açılmasına ilişkin kararları, valilik verdiği halde, yapılan görüşmelerde Büyükşehir Belediyesi'nin meydan üzerinde en çok söz sahibi olan aktör olduğu dile getirilmiştir. Polisin ve göstericilerin de meydanın sahibi olma sorusunda kritik birer aktör olarak değerlendirilmeleri, meydanın 1960'larda kazanıp sonra yasal düzenlemelerle yıkılmaya çalışılan simgesel-politik anlamının hala bir potansiyel taşıdığına işaret etmektedir.

Tüm bu yargılar bir yandan meydanın belli bir düzeyde mekansal ve politik bir deformasyonla karşı karşıya kaldığını gösterirken; bir yandan da gizil bir siyasi potansiyele ve kentlilerin zihninde meydana ilişkin simgesel anlama işaret etmektedir. Ancak, meydanın bir büyük oranda bir kavşak noktasına doğru deforme edildiği ve onu deneyimlemekte olan, söz sahibi olması beklenen kentlilerin bu deformasyona karşı örgütlü bir mücadele içinde olmadıkları söylenebilir. Buna rağmen, görüşme yapılan kişilerin de belirttiği üzere, kentlilerin daha yaşanabilir, daha canlı, kamusal mekanın gerektirdiği hakları yaşayabilecekleri ve kendilerini ifade edebilecekleri bir kent meydanı hayali içinde oldukları söylenebilir.

Meydanın mekansal olarak bu doğrultuda yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Fiziksel, görsel ve sembolik ulaşılabilirliğin artırılması yönünde gerek toplu ulaşım alanında gerekse mekansal düzenlemelerle kentsel tasarım ölçeğinde kentin yaşama ve çalışma alanları ile ilişkili, çok kapsamlı düzenlemeler yapılması gereklidir. Kızılay yaşanan ve algılanan bir mekan olarak, eylem özgürlüğünün artırıldığı bir kamusal mekan olarak bütüncül bir yaklaşım içinde yeniden düzenlenmesi meydanın yeniden canlandırılması için kritiktir. Kentin çeperlerinde yaşayan kent yoksullarının, özellikle çalışma alanlarına ulaşmalarını da sağlayacak şekilde kent yaşamına katılmaları için, ekonomik ve sembolik ulaşabilirliklerini artırmak için siyasalar, proje ve stratejiler geliştirilmelidir. Dar gelirlilerin Kızılay'dan 8'den sonra kendi yaşam alanlarına dönmeleri güçleştiği için ya da kent merkezine sabah erken saatlerde inmeleri mümkün olmadığından, işe alınma olasılıkları da düşmektedir (Cumhuriyet Ankara, 16.01.2009). Bu şekilde salt kentin sosyal hayatından dışlanmakla kalmamakta; aynı zamanda kentin ekonomik hayatından da dışlanmaktadırlar.

Yayaların alt geçitlerden geçmeye zorlanmaları, kentlilerin psikolojisini etkilemekle kalmamakta, Kızılay Meydanı'nın bir kent merkezi olarak ekonomik ve sosyal düşüşüne de neden olmaktadır. Meydanın, bir yaya mekanı olarak iyileştirilmesi bu noktada çok önemlidir. Toplu taşım olanaklarının çeşitlendirilip, hizmetin artırılması, ucuzlatılması yönünde stratejiler geliştirilmeli ve özellikle dolmuş ve otobüs duraklarının yerlerinin meydanın bu yaya mekanı olma özelliği düşünülerek bir kez daha gözden geçirilmesi gerekmektedir. Mümkünse meydanın tümü ya da büyük bir bölümü yayalaştırılmalı; mevcut yaya bölgeleri arasında daha güçlü ilişkiler kurulmalıdır. Bu şekilde, meydanın ulaşılabilirliği, eylem özgürlüğü, değiştirilebilirliği, talep etme hakkı ve sahiplenme durumu, farklı gelir gruplarının bu haklara erişmelerini sağlayacak şekilde yeniden düzenlenebilir.

Kızılay Meydanı, tarihsel simgesel anlamıyla kurgulandığı 1925 yılından günümüze değin – mücadelelerin hem konusu hem sahnesi olmuş – çatışmaların odağında yer almış, tarihsel anlamı, kentsel işlevi ve mekansal biçimi ile dönüşmekte olan bir mekandır. Birinci tabloda tüm çalışmanın bir özeti olarak, Kızılay Meydanı'nda bir kamusal mekan olarak hakların nasıl farklı tarihsel dönemlerde değiştiği; ikinci tabloda da bu haklara koşut olarak, mekanın değişen anlam, biçim ve işlevi görülmektedir.

Tablo 1. Kızılay Meydanı Üzerine Hakların Dönüşümü (İlkay 2007: 214)

		ULAŞILABILIRLIK			EYLEM ÖZGÜRLÜĞÜ	İDDİA ve TALEP ETME	DEĞİŞEBİLİRLİK	SAHİPLENME
		Fiziksel	Görsel	Sembolik				
1929 – 50 DEVLETİN KENTLEŞMESİ		•İki bulvarın kesiştiği noktada olma	•Havuzbaşı •Güvenpark •Kızılay Binası ve Bahçesi	•Kale'den gelen ışınsal aksın üzerindeki kamusal mekan dizgesinin bir parçası	•Kamusal alanın deneyimlenmesi (Burjuva) •Kamusal meydanın deneyimlenmesi (Burjuva) •Rekreasyon, eğlence, kültürel ve kamusal etkinlikler		•Başkentin ve burjuva sınıfının kamusal mekanı	•Devlet •Burjuva sınıfı
1950 – 80 İŞGÜCÜNÜN KENTLEŞMESİ	**1950 - 1960**		•Havuzbaşı •Güvenpark		•Kamusal alanın deneyimlenmesi (Burjuva) •Kamusal meydanın deneyimlenmesi (Burjuva)	•Kentin çeperlerindeki gecekondularda yaşayan işçi sınıfının Yenişehir'i deneyimleme isteği	•Başkentin ve burjuva sınıfının kamusal mekanı	•Devlet •Burjuva sınıfı
	1960 - 1964	•eclise yakınlık	•Atatürk Bulvarı •Gökdelen –Kızılay (Emek) İş Merkezi	•Zafer Anıtı – ulus devletin sembolik anlamı	•Kitleler halinde gösteri ve toplantılar, öğrenciler	•Siyasi ve kişisel hakları talep etmek için meydanda görünme isteği •AP binasına muhalefet	•DP karşıtı hareketin sahnesi	•Gösterici öğrenciler •TMTF gibi öğrenci örgütleri
	1968 - 1971			•Güvenpark	•Özel gösteriler (ör: İmren Ökten'in cenaze töreni) •Bildiri dağıtma	•İşgücünün, öğrencilerin gösteri yapma, bildiri dağıtma talebi •ABD binalarına saldırı •Yasaklama	•Toplumsal muhalefetin vitrini	•Göstericiler •İşçi sınıfı •Sağcı komandolar •Polis
	1977 - 1980	•tahsisli yol uygulaması			•Anarşi nedeniyle yolda yürümek bile güvenli değildi	•Bildiri dağıtılması • Karşı grubu alt etmek	•Savaş alanı	•Anarşi •Toplum polisi
1980 SONRASI SERMAYENİN KENTLEŞMESİ		•Camdan ve demirden bariyerler •Altgeçitler	•Gökdelen •Otobüs durakları •Ankaray-Metro çıkışları •Alt ve üstgeçitler	•Taşıtlara ait bir kavşak •Alışverişe, yeme-içme etkinliğine, kültürel faaliyetlere gelen kentliler	•Kültürel etkinlikler •Yeme-İçme •Eğitim faaliyetleri •Ticari faaliyetler	•Güvenle yürümek (yayalar) •Hızlı geçmek (Taşıtlar) •Görünür olmak	•Kavşak	•Araçlar •Sermaye •Büyükşehir Belediyesi •Polis / TOMA

Tablo 2. Kızılay Meydanı'nın Tarihsel Anlamı, Kentsel İşlevi ve Mekansal Biçimi (İlkay 2007: 207)

	TARİHSEL ANLAM	KENTSEL İŞLEV	MEKANSAL BİÇİM
1923 – 1950 Devletin Kentleşmesi	•Devletin gücünü ve Ankara'nın başkent olduğunu gösteren yeni kurulan ulus devletin kamusal mekan üretme doğrultusunda bir sosyo-mekansal projesi	•Yeni bir kamusal alan ve Türk burjuvazisinin yaratılması •Yenişehir'de yaşayan kentliler için bir rekreasyon alanı, açık kamusal mekan •Konserler, cafe, sinema, tiyatro etkinlikleri gibi kültürel, eğlence dinlence etkinlikleri •Ulus devletin gücünün kentsel göstergesi	•İki bulvarın kesişiminde tasarlanmış •Kale'den çıkan ışınsal aksın üzerinde tasarlanmış kamusal mekan dizgesinin eski kentle yeni kenti birbirine bağlayan bir parçası •Hilal-i Ahmer binası ve bahçesi, Güvenpark ve villa tipi evlerle biçimlenmiş
1950 – 1980 İşgücünün Kentleşmesi	•Toplumsal muhalefetin önce sahnesi sonra bununla birlikte siyasi mücadelenin konusu •DP karşıtı toplumsal muhalefetin simgesel mekanı ve sonrasında Toplum Polisi karşıtı mücadelenin simgesi	•Toplumsal muhalefetin sahnesi •Ulus'a alternatif ticaret merkezi •Emek İşhanı'nın inşası ile birlikte, çalışma mekanları •Çalışma mekanlarının altında ticari faaliyetler •AP'nin Kızılay'da yer seçişi •Toplumsal muhalefetin kamuoyunun yaratıldığı gösteri mekanı	•Mekansal yoğunlukta artış • Kızılay Binasının alanının küçültülmesi •Villa tipi konutların iş merkezlerine dönüşmesi •1950'lerde Ankara'nın ve Türkiye'nin en uzun binası olan Emek İşhanı'nın inşa edilmesi •Ofislerin altına pasajların yapılması •Toplu taşım araçları için tahsisli yol •Sakarya Yaya Bölgesi •Metro Projesi
1980 sonrası Sermayenin Kentleşmesi	•Kavşak	•Siyasi rantın sahnesi ve politik mücadelenin enformel sahnesi •Metro, Ankaray, otobüs ve dolmuşlar için merkez durağı •Kültürel, eğitim, yeme-içme ve ticari amaçlı etkinliklerin merkezi •Tartışma konusu olan bir kavşak noktası	•Kızılay Binası'nın yıkılıp yerine hala hizmete girmemiş olan ön cephesi camlı gökdelenin inşası •Güvenpark'ı rehabilite projesi •Metro-Ankaray merkez istasyonun yapımı •Atatürk Bulvarı boyunca bariyerler •Alt ve üst yaya geçitleri •Akay Katlı Kavşağı •Kuğulu Katlı Kavşağı

Kaynakça

Batuman, B., 2000, Hegemonic Struggle within The Reproduction of Public Space: Domination and Appropriation in and of Kızılay Square, Ankara: Department of Architecture, Unpublished Masters Thesis, METU

Batuman, B. 2002, 'Mekan, Kimlik ve Sosyal Çatışma: Cumhuriyet'in Kamusal Mekanı olarak Kızılay Meydanı', in Ankara'nın Kamusal Yüzleri, Başkent Üzerine Mekân-Politik Tezler (ed. Sargın, G. A.), İletişim Yayınları, İstanbul

Carr, P., vd., 1992, Public Space, SAGE Publications, Londra

Castells, M., 1983, The City and the Grassroots – A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements, Esward Arnold (Publishers) Ltd., Londra

Cengizkan, A., 2002, 'Kurgu, Tasarım ve Kullanım: Cumhuriyet Dönemi Kamusal Mekanları İçin Bir Çalışma Programı', Ankara'nın Kamusal Yüzleri, Başkent Üzerine Mekân-Politik Tezler (düz. Sargın, G. A.) içinde, İletişim Yayınları, İstanbul

Dijkstra, L. W., 2000, 'Public Spaces: A Comparative Discussion of the Criteria For Public Space', Constructions of Urban Space (ed. Ray Hutchison), pp. 1-22, Jai Press Inc., Connecticut

Harvey, D., 1999, Postmodernliğin Durumu, Çev. Sungur Savran, Metis: İstanbul [1990, The Condition of Postmodernity, An Enquiry into the Origins of Cultural Change, Oxford & Cambridge, Basil Blackwell]

İlkay, Y., 2007, The Political Struggle on and at Public Space: The Case of Kızılay Square, Ankara: Graduate School of Social Sciences, Department of Urban Policy Planning and Local Governments, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ

İlkay, Y., 2008, 'Kızılay Meydanı'nın Politik-Sembolik Anlamı: 1960-64 Yılları Arasında DP Karşıtı Hareket', Mülkiye Dergisi, Mülkiyeliler Birliği Genel Merkezi Yayını, Kış/2008, cilt: XXXII, sayı: 261, pp. 133 – 150

Lefebvre, H., 1991, Production of Space, Blackwell, Oxford

Şengül, H. T., 2003, 'On the Trajectory of Urbanisation in Turkey: an Attempt of Periodisation; International Development Planning Review, 25, 3, 153-168

Tekeli, İ., 1998, 'Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması', Yıldız Sey 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık içinde, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul

Wright, T., 2000, 'New Urban Spaces and Cultural Representations: Social Imaginers, Social-Physical Space, and Homelessness', Constructions of Urban Space (ed. Ray Hutchison), pp. 23-57, Jai Press Inc., Connecticut

Zucker, P., 1966, Town and Square from Agora to the Village Green, Columbia University Pres, New York

KHM – Kent Hizmetleri Merkezi, 1991, Çankaya, Boyut Yayın Grubu, İstanbul

TMMOB, Mimarlar Odası Ankara Şubesi & Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi, 2004, Kızılay'da Yayalar ve Yaya Ulaşımı: Sorunlar, Sebepler ve Süreçler, Ankara

KAMUSAL ALANDAN KAMUSAL TALANA: ATATÜRK ORMAN ÇİFTLİĞİ'NİN TRAJEDİSİ!

ERTAN GÖRAL
Şehir Plancısı, Kamu Yönetimi Uzmanı
Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı

Giriş

Türkiye Cumhuriyeti'nin Başkenti Ankara'nın en büyük ve stratejik öneme sahip kamusal alanlarından, kültür ve tarih varlığı olan Atatürk Orman Çiftliği'nin (AOÇ) korunabilmesine yönelik farkındalık yaratmak, Ankara özelinden yola çıkarak ülkemiz kentlerinin de tüm değer ve varlıklarıyla korunup savunulması anlamına gelecektir. Bildiri, bu bilince ulaşılabilmesini hedeflemektedir. Ankara'nın, ülkemiz kent planlama/şehircilik birikim ve deneyimindeki öncü-örnek rolünü bu alanda da oynamasını önemli kılmaktadır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara planlama açısından başarılı dönemlere sahne olmuştur. Ankara'nın en büyük özelliği, kentin ülke ölçeğinde karar verme ve uygulama merkezi olması nedeniyle kentte yer alan her eylemin ve bunun mekansal boyutlarının, Anadolu'nun diğer kentlerine hemen yansımasıdır. Diğer bir deyişle ilk yıllarda başarılı denemeler nasıl hemen birçok Anadolu kentinde kopya edilmişse, Ankara'nın sonraki yıllardaki mekansal örgüt ve yapısındaki geri dönülmez bozulmalar ve kargaşa da hemen, diğer kentlere sıçramıştır.

Atatürk'ün Ankara halkına hediyesi olan kamusal açık-yeşil alan niteliğindeki AOÇ, bugün Cumhuriyetimizin karşı karşıya kaldığı saldırı ve tehlikelere koşut bir saldırı ve umursamazlık ile karşı karşıyadır. Bildiri; AOÇ'nin, kuruluşundan günümüze kadar geçen sürede mekansal-işlevsel ve kurumsal yapısında yaşanan trajediyi ve buradan çıkarılacak dersi açıklamaya çalışmaktadır. Bu çerçevede bildiri konusu, kamusal alanların kentler için önemi; başkent Ankara'da kamusal alanlar içinde AOÇ'nin yeri ve niteliği; Ankara kenti planlama süreçlerinde AOÇ; AOÇ'de yaşanan trajik süreç; planlama sorunsalı ve son olarak kurumsal yapı önerisi olmak üzere altı bölümde ele alınmaktadır.

1. Kamusal Alanların Kentler İçin Önemi

Kamusal alan kavramı, günümüzde hala kesin bir tanımı yapılamadığı için farklı bakış açılarına göre farklı anlamlar kazanıyor ve bu durum bu tür alanların kullanımı hakkında önemli tartışma konuları yaratıyor. Genellikle Türkçe'de birbirleri yerine kullanılmakta olan kamusal alan ve kamusal mekan terimleri aslında özünde Habermas'ın İngilizceye "Public Sphere" olarak çevrilen "Öffentlichkeit" kavramı ile ilişkilidir.

Türkçe'de "Kamu" kavramı genelde Devlet ile ilişkilendirilmiştir. Ülkemizde kamusal alanın genelde devletle ilişkili olan alan olarak ifade edildiği; bu durumun "Kamu" dendiğinde hemen akla devlet geldiği için; devlet idaresi, organları, kuruluşları, görevlileri ya da etkinlikleri gibi şeyleri, devlete ait ya da devlet kontrolünde yürütülen resmi bir alan kastedildiği kabul edilmektedir.

Özel ve kamusal alan ayrımları, bireysel ve devlete ait olan gibi algılanıyor. Oysa durum bundan farklıdır. Kavramları yerli yerine oturtabilmek için İngilizce karşılıklarını verelim: "Private sphere" ve "public sphere". "Private sphere" yani "özel alan" kavramı, yalnız bireyselliği değil, insan tekinin aile, dost ve akraba çevresini kapsar. "Public sphere" yani "kamusal alan" ise yalnız devletle sınırlı değildir. Toplumsal alanı da içerir. Bu önemli ayrım hayatın her alanına uygulanabilir. Ayrıca akademik çevrelerde, kamusal alanın "coğrafi bir tanım" olmadığı, işlevsel bir kavram olduğu vurgulanmaktadır.

Kamusal alan tanımı ilk kez 1962 yılında Jürgen Habermas'ın "Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü: Burjuva Toplumunun Bir Kategorisi Üzerine Araştırmalar" (Strukturwandel der Öffentlichkeit) adlı kitabında ele alındı. Habermas kamusal alanı, "özel şahısların, kendilerini ilgilendiren ortak bir mesele etrafında akıl yürüttükleri, rasyonel bir tartışma içine girdikleri ve bu tartışmanın neticesinde o mesele hakkında ortak kanaati, kamuoyunu oluşturdukları araç, süreç ve mekanların tanımladığı hayat alanı" olarak tanımlar. "Kamusal alan, modern toplum kuramlarında, toplumun ortak yararını belirlemeye ve gerçekleştirmeye yönelik düşünce, söylem ve eylemlerin üretildiği ve geliştirildiği ortak toplumsal etkinlik alanına işaret etmek için kullanılan kavramdır" diyen Habermas, her türlü çıkardan arınmış, devlet otoritesinin baskısı ve buyruklarından, sermaye egemenliğinden bağımsız bir alan tanımlar.

Günümüzde hala kamusal alan ve kamusal mekan kavramlarının tam olarak kesin bir tanımının yapılamamış olması ve rant kaygısıyla artan inşaat faaliyetleri nedeniyle bazı uygulamaların kamusal alan vasfıyla tanımlanan mekanlara sıçradığını gözlemliyoruz. Bu çerçevede değerlendirildiğinde, kentleri yaşam mekanından çok rant ekonomisinin parçası olarak gören politikalara karşı, yaşanabilir kentin en önemli unsuru olarak kamusal alanların korunması şehircilik/kent planlaması açısından bir zorunluluktur.

Kent planlamasında kullanılan mekansal terimlerden, yeşil alanlar (park, çocuk parkı, oyun alanı, rekreasyon –eğlenme/dinlenme– alanı), toplanma mekanı meydanlar, spor alanları, yaya-taşıt ulaşım ve dolaşım güzergahları ile eğitim, sağlık, kültür, dini tesis alanları gibi sosyal donatı alanları, kentsel toplumsal yaşamın niteliğini belirleyen temel unsurlardandır. Konut gibi özel mekanların dışında kalan, insanların toplanabileceği, bir araya gelebileceği bu tip yerler kamusal alan veya kamusal mekan olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte kamusal alan ve kamusal

mekan kavramları da kesin bir sınırla ayrılamamakta; bu kavramların tanımları ve farklılıkları konusundaki tartışma sürmektedir.

Kentbiliminde açık ve yeşil alanlar kentlerin akciğerleri olarak kabul edilirler. İnsanın, yaşadığı kentiyle birlikte soluk almasına olanak sağlayan bu alanlara kent planlarında önem verilir; hem var olan yeşil alanları korumaya, onları kentleşmenin ve rant beklentisinin yıkıcı etkilerinden kurtarmaya, hem de bunlara yenilerini katmaya bunun için özel önem verilir. Kamunun sahipliğinde toplumun kullanımına açık olan parklar, kent ve mahalle parkları, rekreasyon (eğlenme/dinlenme), hayvanat bahçesi, botanik bahçesi, yeşil kuşak, kent ormanları-koruluklar, sergi, fuar ve panayır alanları gibi yeşil ve açık alanları niteleyen kavramlar kent planlama literatüründe kamusal alan/mekan kabul edilirler.

Kentsel mekanda birbirini tamamlayan unsurlar olarak açık ve yeşil alanlar, kentin fiziksel yapısını ortaya koyan ve biçimlendiren temel alan kullanımlarından birisi olup diğer alan kullanımlarını bütünleştiren denge ögesidir. Açık-yeşil alanlar, kentin topoğrafyası, jeomorfolojisi, iklimi, kentin politik ve mimari yapısı, kentlinin sosyal, kültürel ve ekonomik yapısından kopuk biçimde gelişmemekte, dağınık ya da yeşil bantlar sistemi olarak kendisini gösterebilmektedir.

2. Başkent Ankara'da Kamusal Alanlar İçinde Atatürk Orman Çiftliği'nin Yeri Ve Niteliği

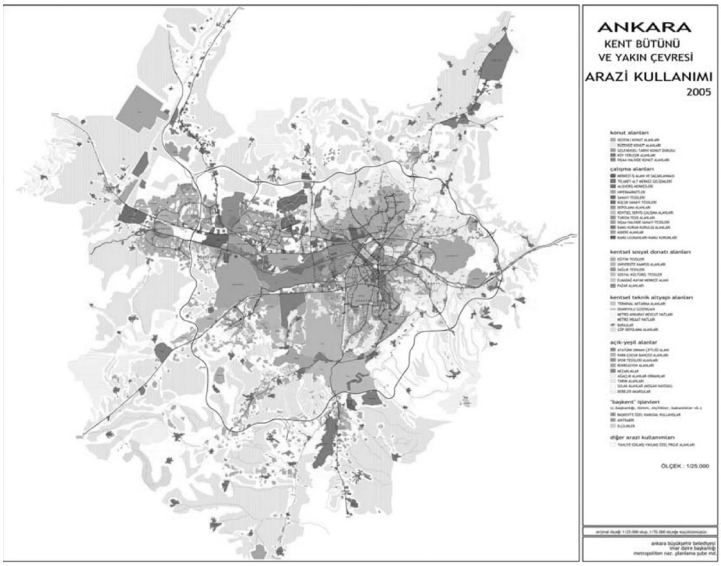
Yeni "Türkiye Cumhuriyeti Devleti"nin kurulma hazırlıklarıyla birlikte, Ankara kenti; İstanbul'un dışla bütünleşme ve eski yönetimin simgesi olması dolayısıyla başkentin Anadolu içine taşınmak istenmesi, kentin, ülkenin coğrafi merkezinde olması gibi nedenlerle, yeni başkent seçilmiş ve yeni cumhuriyetin simgesi olmasına çalışılmıştır. Çünkü Atatürk için, bir İmparatorluktan bir Cumhuriyet yaratmak kadar bir Orta Anadolu kasabasından bir başkent yaratmak da önemlidir.

Ankara'nın yeniden kurulması bu açıdan Cumhuriyet'in somut imajı, hatta simgesi olarak yaratılırken çevre standartlarının ve kentin mekansal düzenlemesinin modern yaşama uyarlanmış bir kentsel çevre bütünü içinde çözümlenmesine göre hedeflenmiştir. Ankara'nın başkentliği Anadolu'da yeni bir gelişme odağı ve çağdaşlığın simgesi olmuştur. Genç Cumhuriyetin kurucularına göre yeni hükümet merkezi Ankara, yeni bir anlayışla planlanmalı, tasarlanmalı ve inşa edilmeliydi.

Bu bağlamda, Ankara'nın hızlı kentsel gelişme sürecinin ilk yıllarında kentin kimliğinin oluşmasına katkıda bulunan Gençlik Parkı, 19 Mayıs Spor Tesisleri, Hipodrom, Atatürk Orman Çiftliği, Bakanlıklar Sitesi, Güvenpark, Ziraat Fakültesi gibi kamusal alanların önemi yadsınamaz. Cumhuriyetin her alandaki modernleşme çabalarının kent mekanına yansımaları sayılan bu alanların başında gelen AOÇ'nin ise sembolik anlamı bulunmaktadır.

Kent çiftliklerinin ülkemizdeki en ilginç örneklerinin başında gelen AOÇ, Atatürk tarafından satın alınan bataklık ve verimsiz araziler ıslah edilmek suretiyle kente kazandırılmıştır. Kurulduğu tarihlerde kentin dışında yer almakta iken, batı koridoru boyunca gelişerek şekillenen yeni makroform içinde Ankara metropoliten alanının ortasında kalmış olan AOÇ arazisinin, kentsel kullanımlar ile ilişkileri açısından yeniden gözden geçirilerek daha işlevsel bir kullanıma dönüşmesi yönündeki eğilimler ağırlık kazanmaya başlamıştır.

Bugün Ankara'nın merkezinden başlayarak batı yönüne doğru uzanan bir dizi halindeki Gençlik Parkı, 19 Mayıs Spor Tesisleri, Atatürk Kültürü Merkezi (eski Hipodrom), Atatürk Orman Çiftliği arazileri, Güvercinlik ve Etimesgut Askeri Havaalanları, Zırhlı Birlikler ve Şeker Fabrikası sahaları, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Hacettepe, Bilkent ve Başkent Üniversitelerinin yerleşkelerinden oluşan arazi topluluğu, yaygın kamusal kullanımlar olarak metropoliten bütünü kuzey ve güney olarak ayrıştırarak önemli bir açıklık sağlamak suretiyle kentin havalandırma koridoru özelliğini taşımaktadır.



Şekil 1. Ankara Arazi Kullanımı

Ancak, Hipodromun kaldırılarak bu alanın Atatürk Kültür Merkezine dönüştürülerek kısmen yapılaşmaya açılması, AOÇ arazisinden satın alınarak yapılan toptancı hali, TMO silosu, Marşandiz Garı atölye ve depoları, traktör, çimento, fişek fabrikası gibi sanayi alanları, askeri tesisler ile konut yapılaşmaları, bu açık-yeşil alan koridorunu bozan olumsuz yapılaşmalardır.

Bu koridor içerisinde büyük ölçüde kesintisiz olarak uzanan ve kent içindeki açık-yeşil alan sisteminin en önemli ve en büyük parçasını oluşturan AOÇ'nin Ankara kenti için üstlendiği önemli işlevler vardır. Kentin batısında hava koridoru oluşturmak, hava sıcaklığını dengelemek, kuru ve soğuk rüzgarların hızını kesmek, hava ve gürültü kirliliğini azaltmak gibi ekolojik işlevleri olan AOÇ, aynı zamanda kent içinde peyzaj özellikleri ile görsel zenginlik yaratmakta ve kent halkının yeşil alan ve rekreasyon gereksinimlerini de karşılamaktadır.

Ankara kentinin batı koridoruna doğru gelişmesi, İstanbul Yolu ve Eskişehir Yolu ile Anadolu Bulvarı bağlantıları nedeniyle çiftlik arazileri üzerindeki baskı kaçınılmaz olmuştur. Kentin büyümesiyle beraber sürekli parçalanmış ve baskı altında kalmıştır. Diğer yandan, AOÇ arazisi kentin batıya doğru gelişimini zorlaştıran bir etmen olmuştur.

Metropoliten alanın ortasında 1980 öncesi Ankarasının yoğun olarak yerleştiği "Ana Çanak"ın bir anlamda batıya açılan koridoru niteliğini taşıyan AOÇ arazileri, dağınık ve parçalı yapısına rağmen, hızla gelişen Ankara'nın gelecekte sağlıklı bir kent yapısına kavuşturulabilmesi için önemli bir potansiyeldir.

Bugün de her türlü mekansal ve işlevsel parçalanmalara karşın rekreasyon potansiyelinin, kent çiftlikleri ve kent ormanları işlevleri/kullanımları ile bütünleştirilmiş biçimiyle AOÇ'nin, simge-mekan olarak korunarak sürdürülebilirliği önem taşımaktadır. Ancak, günümüzde, kent bütünün ortasında bir anlamda "avlu-bahçe" niteliğiyle başkent Ankara'nın yaşanabilir bir kent olmasının en önemli unsurlarının başında gelen AOÇ, kamusal alan niteliğinin ötesinde mekansal sahiplilik (mülkiyet) ve mekansal işlevsellik (kullanım) unsurları açısından bütünüyle yitirilmesi tehlikesiyle karşı karşıyadır.

1937 yılında yaklaşık 52.000 dekar büyüklüğünde olan AOÇ arazi varlığı, zaman içinde meydana gelen yasal ve yasal olmayan arazi kayıpları sonucunda 2009 yılı itibarıyla 30.000 dekara gerilemiştir. Bugüne kadar arazi varlığının %43'ünü kaybetmesine rağmen AOÇ arazileri, Ankara kent bütünü içinde hala büyük bir havza görünümündedir.

3. Ankara Kenti Planlama Süreçlerinde Atatürk Orman Çiftliği

13 Ekim 1923 tarihinde Ankara'nın başkentlik ilanından sonra kentin bir imar planı disiplini içinde yapılanması ve gelişmesi için başlatılan kentin bütüncül anlamda planlanması sürecinde AOÇ'nin konumu ve niteliği irdelendiğinde, bugüne kadar yapılan planların makroform öngörülerinde Hipodrom, 19 Mayıs Stadyumu ve Gençlik Parkı ile birlikte kent merkezine kadar uzanabilen kentsel açık-yeşil alan sisteminin en önemli unsuru olmuştur. Ayrıca, batı yönünde kentsel yerleşimin sıçramasını önleyen bir tampon ve kentin en önemli yeşil alan potansiyelini oluşturmuştur.

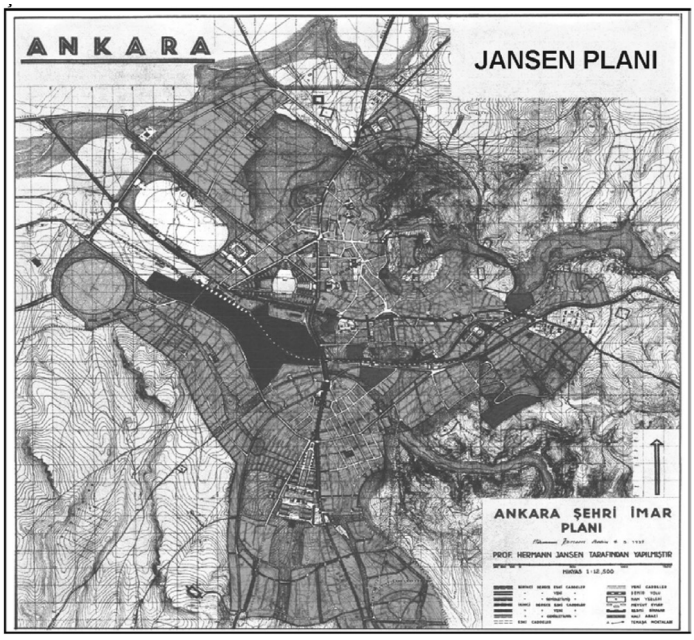
• 1932 Jansen İmar Planı

Modern Ankara'nın planlı imarı için 1927 yılında yapılan yarışma sonucunda Hermann Jansen tarafından hazırlanan 1932 yılı onaylı ilk imar planında; AOÇ yalnızca bir veri olarak alınmış, kentsel kullanım içinde değerlendirilmemiştir. Bununla birlikte, planda açık ve yeşil alan ihtiyacı ön planda tutulmuş olup, Atatürk'ün Ankara'yı çağdaş bir kent olarak görme özlemi, kentin olabildiğince yeşillendirmekle hemen hemen özdeşleşmiştir. Ankara imar planında bu ilgilinin sayısız izleri, kanıtları vardır; Gençlik Parkı, 19 Mayıs Spor Sitesi, Hipodrom, Ziraat Fakültesi yerleşkesi ve Atatürk Orman Çiftliği, bu yakın ilginin sonuçlarıdır. Bu alanlar, nüfusun 1977'de 300.000 kişi olacağı varsayımına göre planlanan kentin açık ve yeşil alanları olarak yorumlanmıştır.

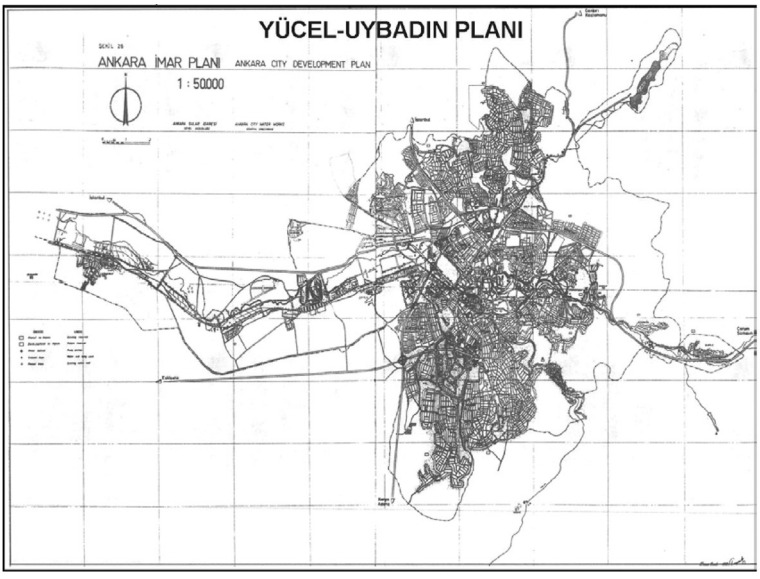
Jansen planındaki eski Hipodrom ve 19 Mayıs Stadyumunun uygulanması için AOÇ'nden de toprak alınır ve şahıs arazilerinden kamulaştırma yapılır.

Jansen planının genel yorumunda en büyük yanılgının nüfus artışı konusunda olduğu görülmektedir. Planda 50 yıllık bir perspektifte, yani 1927–1977 döneminde hedeflenen nüfusa daha

1950'li yılların başında ulaşılmıştır. Bu plan döneminde, hızlı nüfus artışı ve hızlı kentleşme konut ve diğer kentsel alanlara talebin artmasına neden olmuştur.



Şekil 2. Jansen Planı



Şekil 3. Yucel-Uybadın Planı

• 1957 Yücel-uybadın İmar Planı

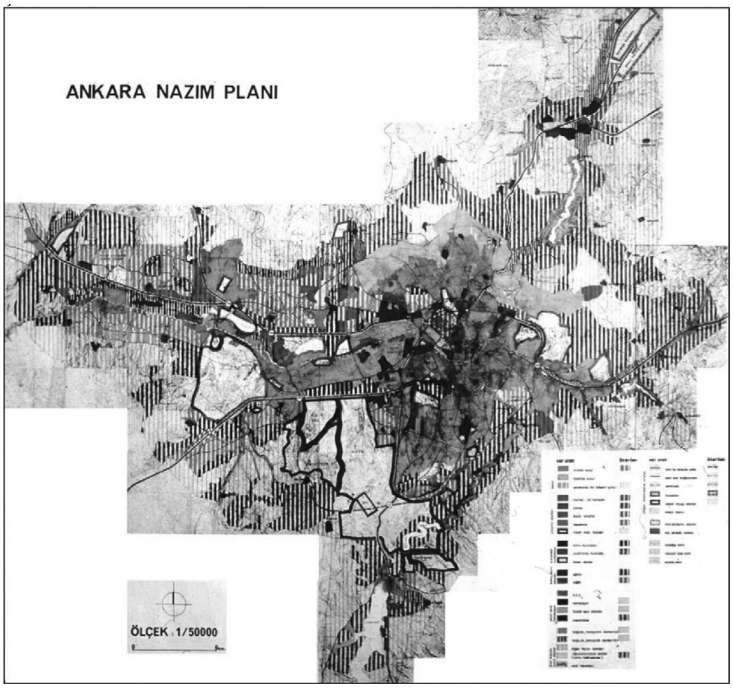
1955 yılında yapılan bir yarışma sonucunda Nihat Yücel ve Raşit Uybadın tarafından hazırlanan 1957 yılı onaylı 1/5000 ölçekli imar planında da bir veri olarak kabul edilen AOÇ alanları kentsel kullanımlar kapsamına alınmamıştır.

Bu dönemin en önemli açık-yeşil alan sistemi öngörülerinden birisi, özel bir yasa ile koruma altına alınmış AOÇ arazilerini yerleşime konu etmeme gayreti olarak ifade edilebilir. Planda, 5659 sayılı kuruluş yasasında öngörüldüğü biçimiyle "AOÇ Alanı" olarak belirtilmiştir. Diğer bir deyişle, bu alanda ne tür bir faaliyetin gerçekleştirileceği konusunda bir öngörüde bulunulmamıştır. Park, rekreasyon, Hayvanat Bahçesi ve diğer tarımsal faaliyetler Atatürk Orman Çiftliği bağlamı içinde değerlendirilmiştir.

• Ankara 1990 Nazım Planı

1969 yılında kurulan Ankara Metropoliten Alan Nazım Plan Bürosu tarafından uzun bir araştırma-inceleme çalışması sonucunda hazırlanan 1982 yılı onaylı 1/50.000 ölçekli Ankara 1990 Nazım Planında çiftlik arazileri, "AOÇ Alanı" olarak yasal statüsü korunarak genel bir gösterim ile ifade edilmiştir.

Ülke planlama literatürüne kapsamlı planlama anlayışının önemli örneklerinden biri olarak geçen bu plan, kentin "batı koridoru" boyunca gelişimine yönelik olarak ürettiği önemli kararını, AOÇ



Şekil 4. Ankara 1990 Nazım Planı

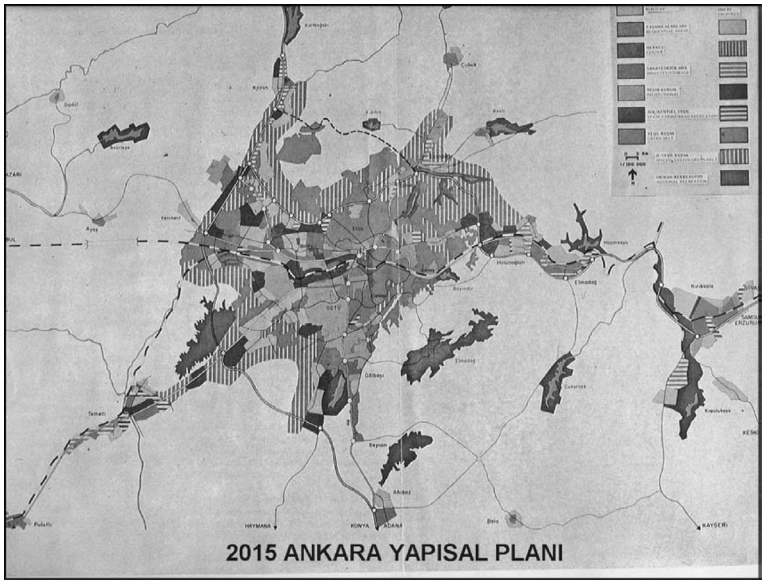
arazisi, ODTÜ, Etimesgut ve Güvercinlik Askeri Havaalanları, Zırhlı Birlikler, Şeker Fabrikası vb. geniş alan kullanan kamusal araziler ile birlikte yorumlayarak, kentin içine uzanan bir açık-yeşil alan bandı makro ölçekte kurgulamaya çalışmıştır.

AOÇ, plan hükümlerinde "Yeşil-Rekreasyon-Spor ve Diğer Açık Alanlar" başlığı altında metropoliten kent ölçeğinde hizmet verecek büyük bir rekreasyon alanı olarak tanımlanmıştır. Bu alanın, rekreasyon amaçlı (Hayvanat Bahçesi, Tarım Fuarı, Piknik Alanları, Tarım Alanları vb.) kullanımlara açılmasının ilgili kurumca hazırlanıp Bakanlıkça onanan 1/25.000 ve 1/5000 ölçekli planlama ilkelerine göre olacağı ve 1/1000 ölçekli uygulama planları Bakanlıkça onanmadan kapalı tesislere ait inşaat uygulamasına geçilemeyeceği, hüküm altına alınmıştır.

• 2015 Ankara Yapısal Planı

Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nce hazırlanan "Ankara:1985'den 2015'e" adlı araştırma sonucunda üretilen, ancak yasal onama sürecinden geçirilmediğinden onaylı bir belge haline gelmeyen 2015 Yılı Makroform önerisi şeklindeki 100.000 ölçekli Yapısal Planda da AOÇ alanlarının statüsü korunmuştur. AOÇ genel bir gösterim ile planda belirtilmiştir.

Ankara'nın önemli bir hava kirliliği sorunu ile karşı karşıya kaldığı dönemde, ulaşım ana planına yönelik temel kararları üretmek amacıyla yapılan bu çalışmanın temel amacı, yapısal plan yaklaşımı ile, kenti sıkıştığı topoğrafik çanak içinden çıkarıp, desantralize edecek bir makroform önerisi benimsemesidir. Bu makroform için ışınsal olarak ve yıldız biçiminde bir kentsel gelişme modeli ile beş ana karayolu güzergahı üzerinden koridorlar boyunca gelişen ve her bir koridor arasına açık-yeşil kamalar sokulması öngörülmektedir.



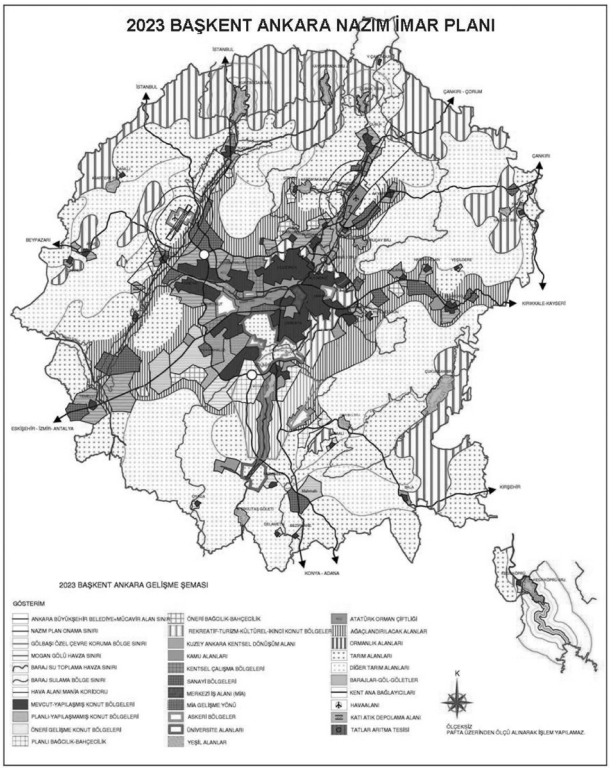
Şekil 5. 2015 Ankara Yapısal Plan

2015 Ankara Yapısal Planında kentin gelişim ve büyüme sürecinde kentsel açık-yeşil alan sistemini, kentin etrafında kısmen gerçekleşen bir yeşil kuşak ile kent vadilerinin ve gelişme koridorları arasındaki "kentin içine giren kamalar" şeklindeki yeşil alan havalandırma koridorlarının bağlanması oluşturmuştur. Bu tasarıda çiftlik arazisi de bu yeşil sistemin bir parçası olarak düşünülmüştür.

• 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu uyarınca hazırlanan 2007 yılı onaylı 1/25.000 ölçekli 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planında AOÇ alanları; 5659/5524 sayılı AOÇ Müdürlüğü Kuruluş Kanunu gereğince yapılması öngörülen koruma amaçlı imar planı kapsamında ele alınarak, metropoliten alanın ortasında dağınık ve parçalı yapısı ile açık ve yeşil alan potansiyelinin, Atatürk'ün bağışı doğrultusunda modern tarım tekniklerinin araştırıldığı ve uygulandığı "modern tarım alanları" ile halkın eğlenmesi ve dinlenmesi için "rekreasyon işlevleri"ne yönelik olarak değerlendirilmesi amaçlanmış ve buna yönelik kullanımlar getirilmiştir.

Planda, AOÇ, kamu elindeki açık-yeşil alan sistemi unsurlarından en önemlisi ve değerlisi kabul edilmektedir. İçerisinde yer alan hayvanat bahçesi, piknik alanları ile küçük bir bölümü



Şekil 6. 2023 Ankara Nazım İmar Planı-Şema

düzenlenmiş rekreasyon alanı, büyük bir bölümü ise, yapılaşma dışı tutulmuş alan olarak çok önemli bir açık alan unsuru olan AOÇ, batı koridorunda, yaklaşık 13.000 ha'lık kamu elindeki kesintisiz alanlar bütünün bir parçası olarak öne çıkmaktadır.

AOÇ; kentin "yeşil kalbi" olarak nitelendirilerek, bu alan içinde aktif ve pasif yeşil alan kullanımları ve çiftlikten koparılan veya devredilen alanların da, AOÇ plan bütünlüğünde getirilen işlevlerle uyumlu olacak şekilde uzun dönemde işlevsel ve fiziksel dönüşüme tabi tutulması esası getirilmiştir.

4. Atatürk Orman Çiftliği'nde Yaşanan Trajik Süreç

4.1. Arazi Temini Ve Kuruluş

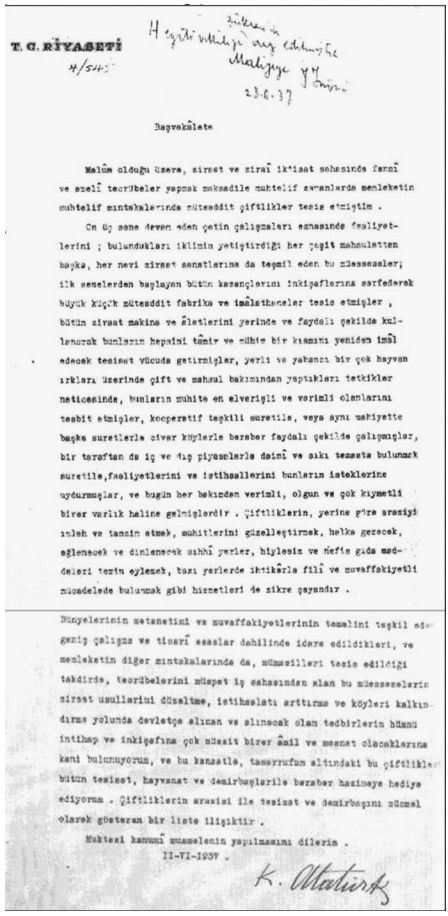
Atatürk, yurdun çeşitli bölgelerinde çiftçilere önderlik etmek ve örnek olmak amacıyla 5 adet çiftlik kurmuştur. Bu çiftliklerde bitkisel üretim ve hayvancılık konularında çeşitli bilimsel ve uygulamalı çalışmalar yapılarak çevre köylerdeki üreticilerin hizmetlerine sunulmuştur. Toplam 150.395 dekar alan üzerinde kurulan çiftliklerin arazi büyüklükleri aşağıda verilmektedir.

Atatürk Orman Çiftliği (Ankara)	102.000 dekar
Baltacı Çiftliği (Yalova)	11.895 dekar
Dörtyol Çiftliği (Hatay)	16.500 dekar
Piloğlu Çiftliği (Tarsus)	8.000 dekar
Şövalye ve Tekir Çiftliği (Silifke)	12.000 dekar



Şekil 7. AOÇ Arazisi

Bu çiftliklerden en büyüğü olan AOÇ, kentin batısında Ankara Çayının geçtiği geniş düzlükleri de içine alan büyük bir alan satın alınarak oluşturulmuştur. Ankara'nın 4 km uzağındaki bölgede, içinden demiryolu geçen bataklık bir araziyi değerinin üzerinde fiyatlarla kendi maaşından satın alan Atatürk, getirttiği uzmanlarla bozkırın ortasında örnek bir çiftlik yaratmak savaşına girişmiştir.



T. C. RİYASETİ

Başvekâlete

Malûm olduğu üzere, ziraat ve ziraî ikt'isat sahasında fennî ve azelî tecrübeler yapmak maksadile muhtelif zamanlarda memleketin muhtelif mıntıkalarında müteaddit çiftlikler tesis etmiştim .

On üç sene deven eden çetin çalışmaları esnasında faaliyetlerini ; bulundukları iklimin yetiştirdiği her çeşit mahsulattan başka, her nevi ziraat sanatlarına da teşmil eden bu müesseseler; ilk senelerden başlayan bütün kazançlarını inkişaflarına sarfederek büyük küçük müteaddit fabrika ve imâlâthaneler tesis etmişler , bütün ziraat makine ve âletlerini yerinde ve faydalı şekilde kullanarak bunların bedelini tâmir ve sühte bir kısmını yeniden imâl edecek tesisat vücuda getirmişler, yerli ve yabancı bir çok hayvan ırkları üzerinde çift ve mahsul bakımından yaptıkları tetkikler neticesinde, bunların muhite en elverişli ve verimli olanlarını tesbit etmişler, kooperatif teşkili suretile, veya aynı mahiyette başka suretlerle civar köylerle beraber faydalı şekilde çalışmışlar, bir taraftan da iç ve dış piyasalarla daimî ve sıkı temasta bulunmak suretile,faaliyetlerini ve istihsallerini bunların isteklerine uydurmuşlar, ve bugün her bakından verimli, olgun ve çok kıymetli birer varlık haline gelmişlerdir . Çiftliklerin, yerine göre arazisini ıslah ve tanzin etmek, muhitlerini güzelleştirmek, halka gerçek, eğlenecek ve dinlenecek sıhhî yerler, bilâsiz ve rafis gıda maddeleri temin eylemek, bazı yerlerde iktisârla filî ve muvaffakiyetli mücadelede bulunmak gibi hizmetleri de sikre şayandır .

Bünyelerinin metanetini ve muvaffakiyetlerinin temelini teşkil eden geniş çalışma ve tiserî esaslar dahilinde idare edildikleri, ve memleketin diğer mıntıkalarında da, mümasilleri tesis edildiği takdirde, teordelerini müspet iş sahasından alan bu müesseselerin ziraat usullerini düzeltme, istihsalâtı arttırma ve köyleri kalkındırma yolunda devletçe alınan ve alınacak olan tedbirlerin hüsnü intihap ve inkişafına çok müsait birer âmil ve mesnet olacaklarına kani bulunuyorum, ve bu kanaatle, tasarrufum altındaki bu çiftlikleri bütün tesisat, hayvanat ve demirbaşlarile beraber hasinaya hediye ediyorum . Çiftliklerin arazisi ile tesisat ve demirbaşını mübeyyin olarak gösteren bir liste ilişiktir .

Mukteza kanunî muameleinin yapılmasını dilerim .

11-VI-1937 .

K. Atatürk

Şekil 8. Atatürk'ün Bağış Mektubu

1937 yılına kadar 12 yıl süresince, "Başçiftçi Atatürk" esprisi içinde bizzat Atatürk'ün kendisi tarafından yönetilen çiftlik, yeşil alan gereksinimi de dikkate alınarak başkent olarak seçilen Ankara'nın çevresini ağaçlandırmak, tarım dalında yeni teknik ve işletmecilik yöntemlerini uygulamak ve çevreye örnek olmak amacıyla kurulmuştur.

İlk kuruluşu sırasında bataklık halinde olan çiftlik arazisinin bir bölümü yapılan çalışmalarla kurutularak tarıma elverişli duruma getirilmiş, tarım, ağaçlandırma, hayvancılık ile ıslah projelerine öncülük yapma görevlerini üstlenmiştir. Modern tarım yöntemleriyle Ankara'nın iklimine uygun ürünler yetirilmiştir. Kuruluş amaçları doğrultusunda çiftlikte tarım ve hayvancılık faaliyetleri organize edilmiş ve bunun uzantısı olarak gıda sanayisine yönelik tesisler oluşturulmuştur.

AOÇ, yalnız bir örnek çiftlik olarak kalmamış, aynı zamanda yeşil alanları yetersiz olan Ankara'nın halkı için bir dinlenme ve mesire yeri olmuştur. Burası bir çiftlik olarak düzenlenirken, o zamana kadar Ankara halkının tek mesire yeri olan Kayaş vadisini aratmayacak yepyeni bir gezinti yeri de çiftlik merkezi ile civarında yaratılıyordu.

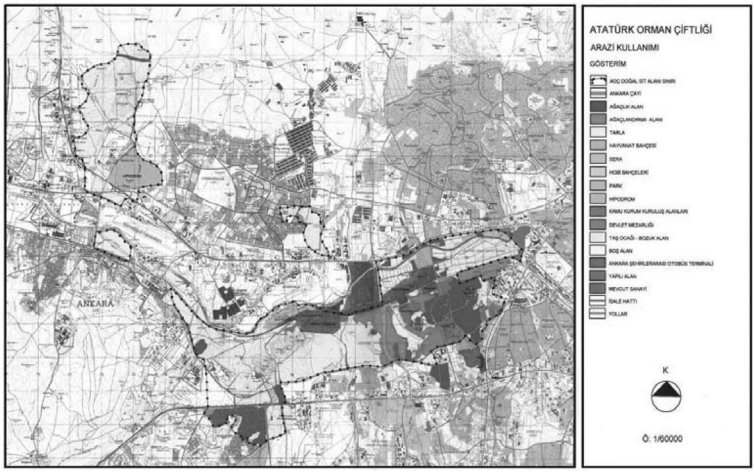
4.2. Atatürk Orman Çiftliği'nin Hazineye Bağışlanması

Atatürk, kurmuş olduğu bu çiftlikleri, 11.06.1937 tarihinde yazmış olduğu bir bağış mektubu ile kuruluş amaçları doğrultusunda kullanılması şartıyla "Hazineye hediye" etmiştir. Atatürk'ün bağışından sonra 07.01.1938 tarihli ve 3308 sayılı kanunla kurulan "Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu"na bu çiftlikler tümü ile devredilmiştir. Daha sonraki süreçte bu çiftliklerden Dörtyol, Şövalye-Tekir Çiftliklerine ait araziler çiftçilere dağıtılmış, Baltacı Çiftliği ve Gazi Orman Çiftliği 07.06.1949 tarihli ve 5433 sayılı Kanunla kurulan Devlet Üretme Çiftlikleri Genel Müdürlüğü bünyesine alınmıştır.

Halen çiftlik arazisi 24.03.1950 tarihinde kabul edilen ve 01.04.1950 tarihinde yürürlüğe giren 5659 sayılı "Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanunu" çerçevesinde Tarım ve Köyişleri Bakanlığına bağlı, tüzel kişiliği haiz, bitkisel ve hayvansal üretim yapılan, gıda sanayi konusunda iki fabrikanın üretim yaptığı, daha çok ticari ve kira gelirleri ile giderlerini karşılamaya çalışan bir kurum olarak hizmetlerini sürdürmeye devam etmektedir.

Bu kapsamda, AOÇ Müdürlüğü bünyesinde çiftlikteki üretim faaliyetleri; Tarla Bitkileri, Bahçe Kültürleri, Hayvancılık, Süt ve Süt Mamulleri, Mayalandırma Ürünleri, Müşterek Hizmetler ve Atölyeler Şubesi olarak sürdürülmektedir. Ayrıca, Hayvanat Bahçesi ile Orman ve Park-Piknik alanlarıyla ilgili faaliyetler de sürdürülmektedir.

AOÇ kurulduğu günden beri Ankaralı halkın yalnızca yiyecek ve içecek ihtiyaçlarını karşılamakla kalmamış, halkın tatil günlerini geçirmek için tercih ettiği dinlenme ve eğlenme yerlerinden biri olmuştur. AOÇ'de aynı zamanda sosyal yaşama öncülük etmek için piknik alanları, lokanta, çay bahçesi, gazino, park, yüzme havuzları, hamam gibi işletmelerin açılması çiftliğe yüklenen farklı işlevleri göstermesi açısından önem taşımaktadır. Eğlence yerleri az olan Ankara'da halk, tatil günlerini çiftliğin parklarında, gazinolarında ve lokantalarında geçirmişlerdir. Ankaralıların



Şekil 9. AOÇ Arazi Kullanımı

park ve dinlenme yeri olarak kullandığı Karadeniz ve Marmara havuzları da en çok ilgi çeken yerler arasında olmuştur.

Atatürk'ün çiftliklerini Hazineye hediye ettiği bağış mektubunda, "Çiftliklerin, yerine göre araziyi ıslah ve tanzim etmek, muhitlerini güzelleştirmek, halka gezecek, eğlenecek ve dinlenecek sıhhi yerler, hiylesiz ve nefis gıda maddeleri temin eylemek, bazı yerlerde ihtikârla fiili ve muvaffakiyetli mücadelede bulunmak gibi hizmetleri de zikre şayandır." şeklinde amaç ve başarılarını açıklıyor.

4.3. Atatürk Orman Çiftliği'nin Arazi Kullanım Durumu

AOÇ arazisi Ankara Metropoliten Alanının ortasında, doğu ve batı yönünde kesintisiz uzanan, kamu açık alanlar bütününün bir parçasıdır. Bu büyük açık alanlar sistemi, üniversiteler, askeri alanlar, kamu kurum ve kuruluşları, Şeker Fabrikası ve AOÇ'nin sahipliliğinde bulunmaktadır.

Bu açık-yeşil alanlar sisteminin en önemli parçasını oluşturan AOÇ'nin tarım ve hayvancılık üretimi giderek azalan bir seyir izlemiş, tahıl ve hayvancılık için ayrılan alan gün geçtikçe küçülmüştür. Kentin altyapısının gerektirdiği ana ulaşım yolları, su ve doğalgaz boruları, kanalizasyon, enerji nakil hatları ile bir ağ gibi sarıldığı için, üretim yapılabilecek tarlaları parçalanmış ve tarımsal işlevini yitirmiştir.

Yapılan hesaplamaya göre 2005 yılı itibarıyla AOÇ arazi varlığının %30,7'sine tekabül eden 10.244 dekarı kültüraltı arazi olup, bunun 9.138 dekarında tarla bitkileri üretilmektedir. Geri kalan 762 dekarında fidan ve süs bitkileri, 344 dekarında ise çayır mera ve yem bitkileri üretimi yapılmaktadır.

Üretim dışında kalan arazi toplamı 23.107 dekardır. Bu miktarın en büyük bölümünü 11.504 dekar ile orman ve park alanları oluşturmaktadır. Kiraya verilen araziler ise 7.032 dekar ile ikinci sırayı almaktadır. Arsa, kanal, yol ve bataklık gibi kullanılmayan arazilerin miktarı ise 3.501 dekardır.

Diğer taraftan 750 dekar arazi çeşitli kuruluşların işgali altında bulunmaktadır. Bunun 221 dekarını askeri birliklerin izinsiz kullandığı alanlar oluşturmaktadır.

Sulama yetersiz olduğundan 7.456 dekar arazide bire bir tahıl-nadas uygulaması yapılarak arpa ve buğday yetiştirilmektedir. Ancak bu uygulama, şehirlerden uzak mekanlarda yapılan geleneksel tarım uygulamasıdır. AOÇ arazilerinin yerleşim yerlerinin ortasında kalması sebebiyle uygulanmakta olan tarım şeklinin de kent içi tarım tekniğine dönüştürülmesi zorunlu görülmektedir. Dünyanın gelişmiş metropollerinde yer alan açık ve yeşil alanlarda toprak işlenerek tarım yapılmamaktadır.

Çiftlik alanının çok küçük bir kısmı halkın yararlanmasına açıktır ve bu alanlarda da yararlanma da optimum seviyede bile değildir. Alanın büyük bir kısmında yer alan tarımsal üretim eylemleri sonucu elde edilen ürün yine kent gereksinimlerine ile karşılaştırıldığında sözü bile edilemeyecek kadar azdır.

Tarımsal üretim işlevini yitirmesinin yanında, çiftlik arazisinin gerek yasal, gerekse yasadışı olarak başka kullanımlara ayrılması sürecinin, hem kent, hem de AOÇ açısından plansız ve yanlış kararlara dayandırıldığı gözlemlenmektedir. Arazinin başka kullanımlara ayrılması sırasında AOÇ arazi varlığı, bütünlük ve sürekliliğini yitirmiş, günümüzde parçalardan oluşan, işletmesi giderek güçleşen bir mekansal yapıya dönüşmüştür.

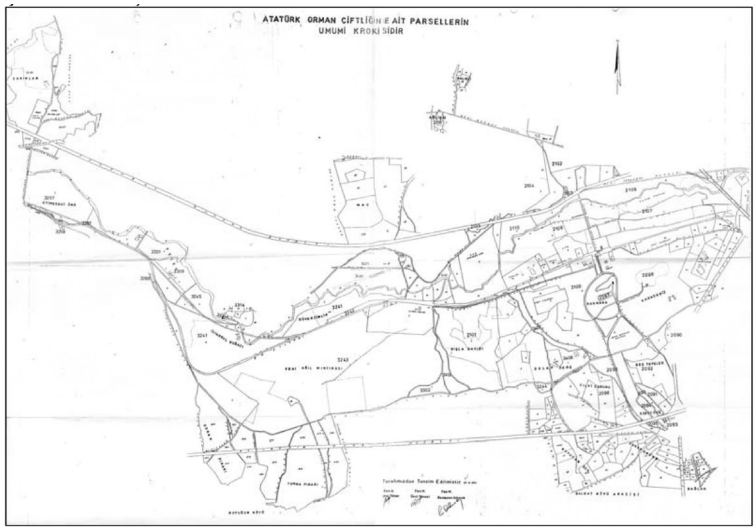
AOÇ'nin bugünkü kullanma biçiminin çiftlik kapasitesi ve potansiyeli ile uyuşmadığı ortaya çıkmaktadır. Kentsel gelişmelerdeki bir takım olgular da bu alanın yeni kullanış biçimlerinin araştırılması gereğini ortaya koymaktadır.

4.4. Atatürk Orman Çiftliği'nin Parçalanma Ve Küçülme Süreci

AOÇ'ye ait Çubuk'taki Aydos Yaylasında bulunan 50.000 dekarlık mera alanı Hazineye devredilmiş olup, 1937 yılında yaklaşık 52.000 dekar olan arazileri ise Yüksek Denetleme Kurulu Raporuna göre 2005 yılı sonu itibarıyla 33.348 dekara (33.348.434 m²) gerilemiştir. 2009 yılı itibarıyla yapılan hesaplamaya göre de, AOÇ'nin 1937 yılında 5.200 hektar (52.000 dekar) olan arazileri yaklaşık 2.943 hektara (29.425 dekar) gerilemiştir.

Atatürk'ün bağışından günümüze kadarki süreçte AOÇ arazisi büyük bir yağmayla karşı karşıya kalmıştır. Bu süreçte, devlet malı olmakla birlikte, Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğüne ait tüzel kişilik mülkü olan çiftlik arazileri talan edilerek, bir bakıma çeşitli kesimlerin ihtiyaçları için "arsa ofisi" görevi yapmıştır. Bu talanın yöntemleri de, kamu eliyle çıkartılan yasalarla devir veya satış, ya da kiralama biçiminde olmuştur.

Atatürk'ün bağışı sonrasında çiftlikten, idari işlem, özel yasa çıkarılması, kiralama yollarıyla yapılan devirlerle ve işgal edilmek suretiyle kuruluş amaçları ve Atatürk'ün vasiyetine aykırı ola-

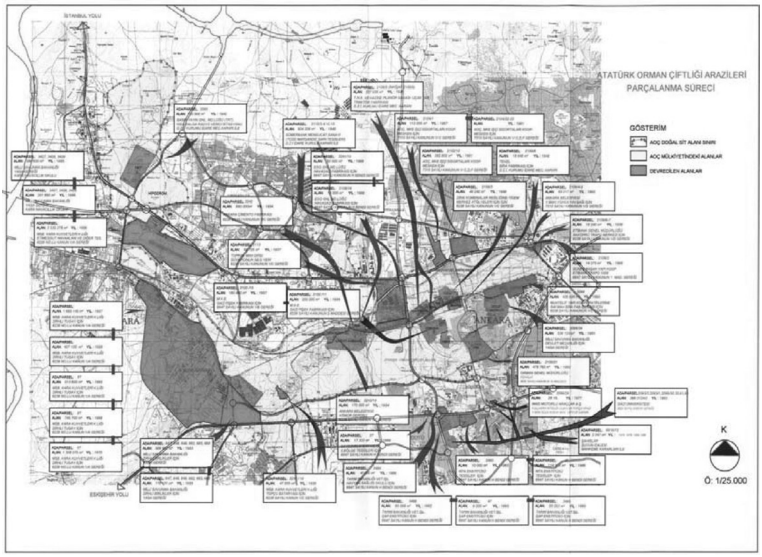


Şekil 10. AOÇ Alanları Kadastrosu

rak arazi kayıpları meydana gelmiştir. Bu yöntemlerle çiftlik, 2009 yılı itibarıyla mülkiyetindeki arazi varlığının %43'ünü kaybetmiştir. Buna kiralanan alanlar da dâhil edildiğinde, arazilerinin yaklaşık %57'si özgün kullanış biçiminin dışında kullanılmakta olduğu hesaplanmaktadır.

Atatürk'ün bağışından sonraki dönemde, iki farklı yasanın yürürlükte olduğu dönemler itibarıyla "kemirilme süreci" olarak tanımlanabilecek parçalanma ve küçülme süreci olgusuyla karşılaşılmıştır:

1. 3308 Sayılı Devlet Ziraat İşletmeleri Hakkındaki Kanun Dönemi
2. 5659 Sayılı Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanunu Dönemi



Şekil 11. AOÇ parçalanma-küçülme süreci

• 3308 Sayılı Devlet Ziraat İşletmeleri Hakkındaki Kanun Dönemi

Çiftliğin, Atatürk tarafından Hazineye bağışlanmasından sonra, diğer çiftliklerle birlikte kuruluşuna uygun bir şekilde yönetilmesi ve sürekli bir gelişme yolunda örnek işletmeler halinde ilerlemelerinin sağlanması amacıyla tarımsal bir devlet kuruluşunun kurulması gerekli ve yararlı görülmüştür.

Bu kuruluş, 07.01.1938 tarihinde kabul edilen ve 13.01.1938 tarihinde yürürlüğe giren 3308 sayılı "Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu Hakkındaki Kanun" ile "Devlet Ziraat İşletmeleri" adı altında faaliyete başlamıştır. Kanunun belirlediği esaslar çerçevesinde "Gazi Orman Çiftliği" de Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumuna devredilmiştir. Bu değişiklikle çiftlik toprakları Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu İdare Meclisi kararıyla satılabilir bir statü kazanır.

Çiftliğin gelirlerine büyük katkısı olan ve Atatürk tarafından bu amaçla 1934 yılında kurulmuş olan ve yine 3308 sayılı yasayla Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumuna geçen Bira Fabrikası da

bu dönem içinde 06.07.1937 tarihli ve 3697 sayılı yasayla Tekel Genel Müdürlüğüne devredilmiştir.

Daha sonra kısa bir süreliğine, Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumundan, 07.06.1949 tarihinde kabul edilen ve 13.06.1949 tarihinde yürürlüğe giren 5433 sayılı "Devlet Üretme Çiftlikleri Genel Müdürlüğü Görev ve Kuruluş Kanunu" ile Devlet Üretme Çiftlikleri Genel Müdürlüğüne devredilmiştir.

1938'de Devlet Ziraat İşletmeleri haline gelen AOÇ, 1948'e kadar geçen süre içinde kamu kuruluşlarına satış yoluyla önemli ölçüde yer kaybetmeye başlamıştır. Adı geçen Kuruma bağlı olduğu bu dönemde AOÇ'nin 7.422 dekar (7.421.817 m²) arazisi, bu kurumun idare meclisi kararlarıyla çeşitli kuruluşlara devredilmiştir. Bunlar arasında miktar itibarıyla en büyük devir 1945 yılında 2137 dekar ile planör sahası ve uçak fabrikası yapılmak üzere Türk Hava Kurumu ve Hazineye yapılan devirdir. Daha sonra bunu 1946 yılında Tohum Islah İstasyonu kurulmak üzere Tarım Bakanlığı'na, 1947 yılında kısa dalga verici istasyonu kurulmak üzere, Basın Yayın Genel Müdürlüğü'ne, 1948 yılında mensucat sanayi kurulmak üzere Sümerbank'a, 1948 yılında da bira fabrikası kurulmak üzere, Tekel Genel Müdürlüğü'ne yapılan devirler izlemiştir.

1938–1950 döneminde AOÇ arazisinden yapılan arazi satışı ya da devirleri aşağıdaki tabloda verilmektedir.

1938–1950 3308 SAYILI KANUN DÖNEMİ		
SATIŞ YAPILAN KURUM/KURULUŞ	**TARİH**	**ALAN (m²)**
Tekel Bira Fabrikası/3697 sayılı Yasa (2100/8)	1948	49.940
Tekel Bira Fabrikası		46.120
TRT (Basın Yayın Gn.Md.) Kısa dalga radyo ver. istas. (2085)	1947	720.000
MSB Hava Birlikleri		1.103.123
THK,MKE,Hazine Planör sahası-Uçak Fab. (2100/5,2108/5)	1945	2.136.515
Tarım Bakanlığı Tohum Islah İstasyonu	1946	2.151.899
Sümerbank Mensucat Sanayi (TCDD Marşandiz Garı)	1948	904.280
TZDK (Bir bölümü MİTAŞ'a satılmış) (2108/4)		105.000
Hazine DÜÇ Merkez Atölyesi (2108/3) (TİGEM)	1948	204.940
TOPLAM		7.421.817

KAYNAK: 1) Yüksek Denetleme Kurulu 2005 Yılı Raporu

2) Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Arşiv Kayıtları

• 5659 Sayılı Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanunu Dönemi

O dönemdeki adıyla Gazi Orman Çiftliği topraklarından Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu İdare Meclisi kararıyla arazi verilmesini önlemek amacıyla, 01.04.1950 tarihinde yürürlüğe giren 24.03.1950 tarihli ve 5659 sayılı "Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanunu" çıkarılmıştır.

Bu kanunun 10.maddesinin birinci fıkrasında, "Atatürk Orman Çiftliğinin bu kanunun yayımı tarihindeki sınırları içinde bulunan gayrimenkullerin gerçek veya tüzel kişiliklere devir ve temliki ve kamulaştırılması özel bir kanunla izin alınmasına bağlıdır." hükmü yer almaktadır. Ancak, aynı maddenin ikinci fıkrasında; "Bu Kanunun yayımı tarihinden önce resmi daire ve teşekküllere, Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu İdare Meclisi kararı ve Tarım Bakanlığının muvafakatiyle satışı takarrür etmiş gayrimenkuller hakkında yukarki fıkra hükmü uygulanmaz." hükmü getirilmiştir. Buna göre, kanunun yürürlük tarihinden önce satışı ya da devri yapılan arazilerin durumuna da yasal bir dayanak sağlanması amaçlanmıştır.

AOÇ Müdürlüğü'nün kuruluşuna dair çıkartılan 5659 sayılı yasayla çiftlik arazilerinde meydana gelen kayıpların önüne geçilmesi amaçlanmışsa da, bunun tersine yasanın 10.maddesine dayanılarak çıkarılan 8 adet özel yasa ile arazi kayıpları giderek artmıştır. Başka bir deyişle, özel bir yasa çıkmasına karşın bu dönemde de AOÇ parçalanmaya ve küçülmeye devam etmiştir. Dolayısıyla, çıkarılan AOÇ Müdürlüğü yasası arazi kayıplarını durduramamış, aksine bu kayıpları yasallaştırmada bir araç olarak kullanılmıştır.

5659 sayılı yasa AOÇ arazilerinden gerçek ya da tüzel kişilere yapılacak devir ve temlik işlemleriyle kamulaştırmalar için özel yasa çıkarılmasını zorunlu kılmasına rağmen bu zorunluluk bile arazi devir ve satışlarını durduramamış, artırmıştır.

1950–2008 döneminde AOÇ arazilerinden yapılan satış ya da devirler ilgili olduğu kanunlar itibarıyla aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

1950–2008 5659 SAYILI KANUN DÖNEMİ			
SATIŞ YAPILAN KURUM/KURULUŞ	**TARİH**	**KANUN**	**ALAN (m²)**
DHY Hava Trafik İstasyonu (2107/3)	1950	5659	39.942
Orman Genel Müdürlüğü Fidanlık (2100/21)	1960	5659	868.700
TCDD demiryolu genişletilmesi	?	5659	54.047
Karayolları Gn.Md. Ankara-İstanbul Yolu	05.01.1953	6000	195.102
MKE Gazi Fişek Fabrikası (2100/11)	29.01.1954	6238	200.000
Ankara Belediyesi Çimento Fabrikası (3243/4)	29.01.1954	6238	690.000
Çeşitli yapı kooperatif.-mesken Gazi Mah. (2098)	1965	6238	436.654
Kömür Satış-Tevzii Müessesesi Depo-tesisleri (2107/6)	29.01.1954	6238	140.900
Etibank Akköprü Trafo Merkezi (2109/6-7)	1956	6238	18.240
MSB Etimesgut Havaalanı	1956	6238	2.232.278
MSB Zırhlı Tugay	1957	6238	5.379.297
MSB Topçu Bataryası (3243/10)	1958	6238	47.000
TMO Silo Yeri ve demiryolu hattı (2108-2113)	17.04.1957	6947	174.001
MKE Gazi Fişek Fab.nın genişlet. (2100/15)	1957	6947	175.100
Karayolları Gn.Md. Ankara-Eskişehir-Konya Yolları	1957	6947	274.799
Karayolları Gn.Md. Çiftlik içinden geçen yol	1957	6947	54.000
EGO Havagazı fab. (2108/16,3241/10)	1966	6947	63.000
Hazine Karakol ve PTT Binası	1957	6947	1.100
Tarım Bak. Hayvan Sağlığı Okulu (3484)	1966	6947	41.100
DSİ 5.Bölge Tesisleri (27)	1966	6947	17.333

MTA Enstitüsü tesisleri (3490)	1965	6947	10.000
MTA Enstitüsü tesisleri (40)	1966	6947	114.200
Güneş Başak Yapı Koop. Trafo Yanı (2109/2)	1968	6947	14.275
TPAO akaryakıt istasyonları (3288)	1963	6947	9.047
Etibank Pilon yerleri (2107)	1958	6947	6.760
Özel Kişiler-Trampa edilmiş		6947	6.020
Özel Kişiler-Trampa edilmiş		6947	23.900
Yöredeki çiftçiler		6947	89.656
TCDD Gazi-Sincan demiryolu ikinci hat	29.05.1959	7310	150.000
MKE - İşçi Sigort.Kur. mesken (2102/10)	1961	7310	382.800
MKE - İşçi Sigort.Kur. mesken (2104/1,32,33)	1967	7310	112.000
Ankara Bel. Yenimahalle yonca kavşağı (2109/4-5)	1965	7310	65.017
Şap Araştırma ve Mücadele Enst. (3486)	1962	7310	85.598
Şap Araştırma ve Mücadele Enst. (47)	1965	7310	6.000
Şap Araştırma ve Mücadele Enst. (3490)	1965	7310	20.253
Ankara Belediyesi Asfalt Şantiyesi		7310	156.188
Ankara Bel. Toptancı Hali (2107/3,2107/6-A)	19.06.1976	2015	167.500
MSB Devlet Mezarlığı (2098/34)	06.11.1981	2549	536.124
MSB Zırhlı Birlikler (Ç.yolu 647,648,649,662,665,668)	24.05.1983	2823	767.708
MSB Kara Havacılık Okulu (Macun 3427,3428,3429)	24.05.1983	2823	488.500
Gazi Üniv. (Balgat 2093/3,2095/1,2096/30,35,61,83)	24.05.1983	2823	396.312
Karayolları Gn.Md. Anadolu Bulvarı	24.05.1983	2823	184.680
Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü (2098/34)	31.07.2008	5801	258.186
TOPLAM			15.153.317

KAYNAK: 1) Yüksek Denetleme Kurulu 2005 Yılı Raporu
2) Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Arşiv Kayıtları
3) http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Kanunlar.aspx

Bugüne kadar; 5659 sayılı yasanın 10. maddesine dayanılarak çıkarılan 05.01.1953 tarih ve 6000 sayılı yasayla lüzumu görülen kaydıyla 195,102 dekar, 29.01.1954 tarih ve 6238 sayılı yasayla toplam 8.070 dekar, 17.04.1957 tarih ve 6947 sayılı yasayla 1.148,576 dekar, 29.05.1959 tarih ve 7310 sayılı yasayla 725 dekar, 19.06.1976 tarih ve 2015 sayılı yasayla 167,5 dekar, 06.11.1981 tarih ve 2549 sayılı yasayla 536,124 dekar, 24.05.1983 tarih ve 2823 sayılı yasayla 1.838,961 dekar ve son olarak 31.07.2008 tarih ve 5801 sayılı yasayla 258,186 dekar arazi olmak üzere toplam 12.939,449 dekar arazi, çıkarılan özel yasalarla çiftlikten ayrılarak gerçek ve tüzel kişilere satış, devir ve temlik edilmesi öngörülmüştür.

Yapılan hesaplamaya göre, 1950–2008 döneminde 5659 sayılı yasanın 10.maddesine göre çıkarılan 8 özel yasayla çiftlik arazisinin 15.153 dekarı (15.153.317 m²), Milli Savunma Bakanlığı başta olmak üzere çeşitli kamu kurum ve kuruluşu ile özel kişilere satış, devir veya temlik yapılmıştır. 1938–1950 döneminde yapılan 7.422 dekar (7.421.817 m²) arazi satışı ile birlikte bugüne kadar AOÇ arazilerinden yaklaşık toplam 22.575 dekar (22.575.134 m²) arazinin devri yapılmıştır. Ayrıca, yaklaşık 6.827 dekar (6.826.833 m²) alan da, kiralama yöntemi ile kamu kurumları ile özel kişilerin kullanımına tahsis edilmiştir.

Yani, 2009 yılı itibarıyla çiftlik arazilerinin 22.575 dekarı satılmak, 6.827 dekarı ise kiraya verilmek suretiyle toplam 29.402 dekar alan kamu kurum-kuruluşları ile özel kişilerin kullanımına bırakılmıştır. Başka bir deyişle, AOÇ arazilerinin yaklaşık %57'si kuruluş amaçları dışında kullanılmaktadır.

Kısaca, 2009 yılı itibarıyla çeşitli sebeplerle çiftlik arazilerinde meydana gelen kayıp, 22.575 dekara ulaşmış bulunmaktadır. Bu miktar Atatürk'ün bağış mektubuyla devredilen çiftlik arazisinin yaklaşık %43'üne eşit bulunmakta olup, çiftlik arazilerinin yüzölçümü 2.943 hektara (29.425 dekar) gerilemiştir.

Satılan araziler içinde en büyük pay çeşitli askeri tesislerin kurulması amacıyla Milli Savunma Bakanlığı'na yapılan satışlardır. Söz konusu satışlar 10.020 dekar ile bugüne kadar yapılan toplam satışların %44'ünü oluşturmaktadır. Diğer taraftan AOÇ arazisi içinden demiryolu ve karayolu geçişleri mevcuttur. Özel kanunla yol geçişleri için verilen toplam arazi miktarı ise 1.070 dekardır. Ayrıca mahkeme kararı ile toplam 43 dekar arazinin çeşitli şahıslara verildiği görülmektedir. 2008 yılı rakamlarına göre yasadışı işgallerin toplamı da 970 dekar olduğu belirtilmektedir.

Öte yandan, 1938'den günümüze kadar olan dönemde bu iki yasa kapsamında çiftlikten ayrılmış olan arazinin büyük kısmı, kamu ihtiyaçları lüzumlu görülen tesislerin yapımı, demiryolu ve karayolu yapımı ve askeri amaçlar için kullanılmış ise de, bir kısım arazi istekliler veya yapı kooperatifleri ihtiyaçlarına tahsis olunmuştur.

5659 sayılı yasanın 10.maddesine dayanılarak 29.01.1954 tarihinde çıkarılan 6238 sayılı özel yasayla ilk kez çiftlik arazisinden yapı kooperatiflerine 560 dekar alan tahsis edilmiştir. Bu tarihe kadar sadece zorunlu durumlarda Demiryolları ve Karayolları Genel Müdürlüğüne altyapı yatırımı için yer verilmiş, bunlar da özel yasalarla gerçekleştirilmiştir. Ancak, ilk kez bu yasayla konut yapılması amacıyla AOÇ'den yer alan kooperatifler arasında Yıldırım Yapı Kooperatifi, Doğan Memur Yapı Kooperatifi, Tekel Bira Fabrikası Kooperatifi, DDY Depo İşçileri Yapı Kooperatifi bulunmaktaydı. Bu kooperatiflerin üyeleri arasında çok sayıda dönemin milletvekili ve üst düzey yöneticileri vardı.

Hızlı nüfus artışı ve hızlı kentleşme birçok kentte olduğu gibi Ankara'da da konut ve diğer kentsel alanlara talebin artmasına neden olmuştur. Arsa arzının yetersizliği sebebiyle meydana gelen yoğun talepten AOÇ arazileri de olumsuz yönde etkilenmiştir. Tabloda görüldüğü gibi, çıkarılan özel yasalarla bazı yapı kooperatiflerine mesken yapımı için toplam yaklaşık 946 dekar arazi satılması, söz konusu olumsuz etkilerin en çarpıcı örnekleridir.

Son olarak 31.07.2008 tarihinde kabul edilen ve 13.08.2008 tarihinde yürürlüğe giren 5801 sayılı yasayla, halen spor kulüplerinin (Gençlerbirliği ve Ankaragücü) tesislerinin bulunduğu 258.186 m²'lik alan 49 yıl süre ile bedelsiz olarak Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü'ne tahsis edilmesi öngörülmüştür. Burada dikkat çeken nokta ise; bugüne kadar çiftlik arazilerinden bir bedel karşılığında satış veya devirler yapılırken, özel amaçlı kullanıma yönelik ilk kez bedelsiz devir yapılmasıdır.

Çiftlik arazilerinden yapılan devirlerde kamu kurum ve kuruluşları arasında 1950 öncesinde; Basın Yayın Genel Müdürlüğü, Türk Hava Kurumu, Tekel Bira Fabrikası, Milli Savunma

Bakanlığı, Tarım Bakanlığı, Sümerbank Mensucat Sanayi, Türkiye Zirai Donatım Kurumu, Devlet Üretme Çiftlikleri Genel Müdürlüğü (TİGEM); 1950 sonrasında da, Milli Savunma Bakanlığı, Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, Etibank Genel Müdürlüğü, Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü, Şap Enstitüsü, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, Toprak Mahsulleri Ofisi Genel Müdürlüğü, Makine Kimya Endüstrisi Kurumu Genel Müdürlüğü, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı, Kömür Satış ve Tevzii Müessesesi, Tarım Bakanlığı, Orman Genel Müdürlüğü, Ankara Belediyesi, Gazi Üniversitesi, Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü sayılabilir.

Ayrıca kiraya verilen tesisler olarak; Petrol Ofisi Genel Müdürlüğü, ASKİ Genel Müdürlüğü, Türkiye Jokey Kulübü, Atlı Spor Kulübü, Binicilik İhtisas Kulübü, Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü (Gençlerbirliği ve Ankaragücü Spor tesisleri), Ankara Set Çimento Fabrikası, MİT Müsteşarlığı, Ankara Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri, Yenimahalle, Etimesgut ve Çankaya Belediyeleri, MİTAŞ, PTT, Kayalar İnşaat (Marmara Oteli), Ulusoy ve Varan otobüs işletmeleri gibi sayılabilir. Kiralanan bu arazilerde kalıcı tesisler yapan kiracılar arasında, kiraladıkları yerleri, malzeme deposu, otobüs garajı, fabrika, kömür deposu, akaryakıt istasyonu, vb. şekilde AOÇ'nin amacı dışında kullanan özel firmalar ve kamu kuruluşları bulunmaktadır.

Diğer taraftan, 27.11.1994 tarihinde çıkarılan 4046 sayılı Özelleştirme Kanunu çerçevesinde özelleştirilen ve çiftlik arazisinden yer verilen Sümerbank, Tekel Genel Müdürlüğü, Zirai Donatım Kurumu gibi kuruluşların daha önce çiftlikten almış olduğu bu araziler de özel şahısların eline geçmiştir. Böylece AOÇ arazileri içinde yeni özel mülkiyet adacıkları meydana gelmiştir.

4.5. Yeni Bir Koruma Statüsü: Atatürk Orman Çiftliği'nin Doğal Ve Tarihi Sit Alanı İlan Edilmesi

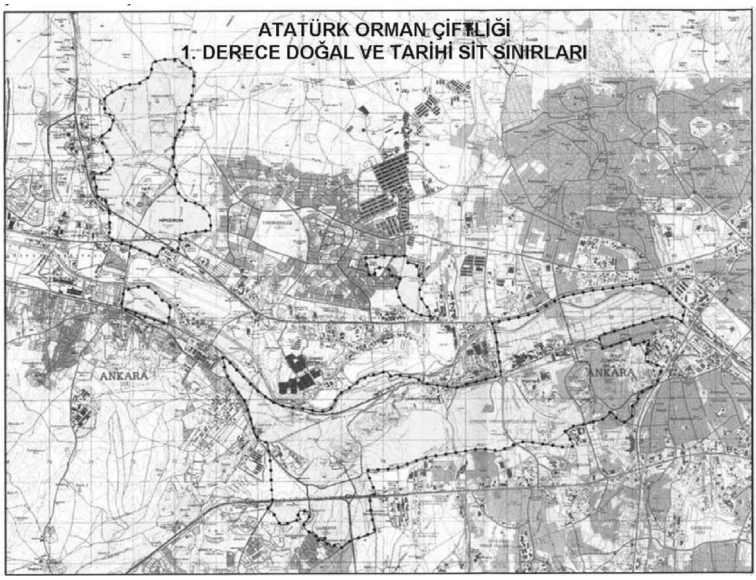
AOÇ içinde konumlanan idari, sosyal ve sanayi tesisleri gibi değişik kullanımlar için kamu ve özel kuruluşlara tahsis edilmiş alanlar, arazinin bütünlüğünü bozmuş ve işlev birlikteliği yönünden sakıncalar yaratmıştır. Çiftlik arazisi içinde ve çevresinde oluşan bu kullanımlar, bir yandan alanın plan kapsamına alınmasını zorunlu kılarken, diğer yandan kent için çok önemli bir turizm kaynağı oluşturan ve ekolojik ve rekreatif yönden üstlendiği işlevleriyle birlikte AOÇ'nin, tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin de korunmasını gündeme getirmiştir.

Atatürk'ün mirası olan ve çağdaş gereksinimlere göre geliştirilerek gelecek kuşaklara aktarılarak yaşatılması gereken AOÇ'nin içerdiği tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması amacıyla sit alanı olarak tescil edilmesi; işlevlerinin birçoğunu yitirmiş bulunan AOÇ arazilerinin çeşitli kamu ve özel kuruluşların alan ihtiyaçları nedeniyle artık daha fazla parçalanmaması ve bütünlüğünün korunması; batı yönünde gelişerek şekillenen yeni makroformu içinde Ankara'nın yerleşim alanının ortasında kalan AOÇ'nin kentsel amaçlı yeşil ve rekreasyon amaçlı kullanımlara dönüştürülmesi ve kentin imar planlarıyla bütünleştirilmesini sağlamak üzere, 1991 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi'nce "AOÇ Planlama Süreci" başlatılmıştır.

Bu bağlamda AOÇ, Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 02.06.1992 gün ve 2436 sayılı kararıyla doğal ve tarihi sit olarak tescil edilmiş, 20.07.1993 gün ve 3097 sayılı kararıyla sit sınırları belirlenmiş olup, 16.11.1993 gün ve 3280 sayılı kararıyla da AOÇ tarihi

ve doğal sit alanları bütünü için yapılan her türlü öneri ve başvurunun AOÇ Planlama Süreci tamamlanıncaya kadar değerlendirilemeyeceğine ve istenen planın Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığınca hazırlanarak Kurula iletilmesi istenmiştir. Ayrıca, Kurulun 07.05.1998 gün ve 5742 sayılı kararında, AOÇ'nin derecesinin 1.derece doğal ve tarihi sit olarak belirlenmesine, bu alanda Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunun 19.04.1996 gün ve 417, 19.04.1996 gün ve 421 sayılı ilke kararlarındaki korumaya yönelik şartların geçerli olduğu belirtilmiştir.

Böylece Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin girişimiyle AOÇ, özel kuruluş yasasının yanında bir başka açıdan daha koruma statüsüne kavuşturularak 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamına alınmıştır.



Şekil 12. AOÇ sit sınırları

4.6. Atürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanunu'nda Değişiklik Yapılması

AOÇ alanlarının 1.derece doğal ve tarihi sit ilan edilmesiyle birlikte yapılması gereken koruma amaçlı imar planına ilişkin planlama süreci AOÇ Müdürlüğünün, 5659 sayılı kuruluş yasasının 10.maddesi hükmünü öne sürerek özel bir kanunla izin alınmadıkça yapılamayacağı yönündeki itiraz ve engellemeleri nedeniyle yürütülememiştir. Bu nedenle, AOÇ planlama sürecinin Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin eşgüdümünde yürütülebilmesi amacıyla anılan yasada yeni bir düzenleme yapılması yoluna gidilmiştir.

21.06.2006 tarihinde kabul edilen ve 08.07.2006 tarihinde yürürlüğe giren 5524 sayılı "Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun" ile 5659 sayılı Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanunu'na eklenen madde kapsamında, AOÇ'nde planlama ve uygulama sorunlarının çözümüne yönelik kapsamlı bir düzenleme

yapılmıştır. Bu yasayla temel olarak dört alanda (planlama-uygulama-mülkiyet, ulaşım-altyapı, hayvanat bahçesinin tahsisi ve yasak kullanımlar) düzenleme getirilmiştir.

5524 sayılı yasayla eklenen Ek–1. maddesinin birinci fıkrasında yer alan "Atatürk Orman Çiftliği dahilinde bulunan arazilerle ilgili olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığının uygun görüşü ile Ankara Büyükşehir Belediyesi ilgili mer'i mevzuat uyarınca öncelikle üst ölçekli plan ve koruma amaçlı imar planı ve bunlara uygun her türlü imar planlarını yapmaya ve yaptırmaya yetkilidir." hükmü uyarınca, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin koordinasyonunda Tarım ve Köyişleri Bakanlığı ve AOÇ Müdürlüğü'nün katılımıyla AOÇ alanlarına ilişkin olarak 1/25.000 ölçekli Üst Ölçek Nazım Plan ve 1/10.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı hazırlanmasına yönelik olarak planlama süreci başlatılmıştır. Ne var ki, bu süreçte hazırlanan planlar açılan 11 adet dava sonucunda planlama-teknik esaslar yönünden iptal edilmiştir.

Anılan yasa uyarınca plan hazırlama süreci yeniden başlatılmasına karşın, bugüne kadar hala sonuçlandırılamamasının, AOÇ alanlarının bütününe yönelik bir planlama-uygulama disiplinine kavuşturulmasının istenmediğini düşündürmektedir. Planlama-uygulama konusunda düzenleme getiren 5524 sayılı yasa ruhunun ve hükümlerinin, imar ile kültür ve tabiat varlıklarını koruma mevzuatına, şehircilik ile koruma ilke ve esaslarına uygun bir biçimde yerine getirilmesi süreçlerinde, teknik ve hukuki boyutların ötesinde bir takım idari ve bürokratik engeller/sorunlarla karşılaşıldığı anlaşılmaktadır.

Bugüne kadarki uygulamalar AOÇ'deki temel sorunun plansızlık ve yönetim boşluğundan kaynaklanan sahipsizlik olduğunu göstermektedir. Bu bakımdan uygulamaya geçilmeden önce planlama sürecinin tamamlanması yaşamsal bir sorundur. Aksi halde AOÇ'yle ilgili çıkarılan bu yasa da AOÇ'nin yok oluşuna giden yoldaki taşlardan biri olmaya adaydır.

5. Atatürk Orman Çiftliği Planlama Sorunsalı

Kamu ve özel kuruluşlarca "bir arsa deposu" olarak görülen çiftlik arazilerinin, kamusal açık ve yeşil alan niteliğinin korunmasında ve savunulmasında bugüne kadar başarılı olunamamıştır. Bu nedenle bir planlama sorunsalı olarak, tarihi, kültürel, doğal ve en önemlisi ulusal bir değer olan AOÇ'nin gelecekteki kullanış biçimi ve yükümleneceği işlevlerin belirlenmesi doğaldır.

Dünyanın gelişmiş metropollerinde kent ormanları ve büyük park alanları, o kentlerin birer çağdaşlık ölçüsü olarak değerlendirilmektedir. Ancak, Ankara kent bütünü içinde AOÇ arazisinin nasıl kullanılacağına dair bir uzlaşma bulunmamaktadır. AOÇ arazilerinin kent bütünü içinde yükleneceği yeni işlevinin ne olacağı konusunda bir uzlaşma oluşturulabilmesi için ilgili toplum kesimlerine açık katılımcı bir kurumsal yapı içerisinde planlama süreci yürütülmelidir.

Bu bağlamda, AOÇ arazilerinin Atatürk'ün bağış mektubuna uygun bir şekilde kullanılmasını sağlamak amacıyla; çiftlik arazilerinin işletilmesi ve kullanılması konusunda bağış mektubu doğrultusunda bir politikanın oluşturulması ve Ankara kent bütünü içinde yer alan açık-yeşil alanlar sisteminin en önemli parçası olan AOÇ arazilerinin arazi kullanım planlamasını esas alan koruma amaçlı imar planının konu ile ilgili kurum ve kuruluşlarla eşgüdüm içinde hazırlanması, kamu ve toplum yararının bir gereğidir.

Başkent Ankara'nın yaşanabilir bir kent olması, kent merkezine kadar uzanan açık ve yeşil alanlar sistemi ile ana çanak dışında oluşturulmaya çalışılan yeşil kuşağın varlığına bağlıdır. Mevcut yapısı ile AOÇ arazileri söz konusu yeşil ve açık alanlar için önemli bir potansiyeldir.

Uzun vadeli bir plan kapsamında Ankara kenti için AOÇ'nin rekreasyon potansiyeli ve kullanımı için öneriler geliştirilebilir. Bu bakımdan, metropoliten alan içinde böylesine önemli bir arazi varlığının Ankara Kent Makroformunun planlama mantığı kapsamında ele alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Kentsel gelişme sürecinde beklenilenin, öngörülenin çok üstünde bir nüfus artışına sahne olan Ankara, bugün diğer bütün sorunların yanında, rant kaygısıyla projelendirilen kentsel dönüşüm alanlarındaki yoğun yapılaşma karşısında, bir de nefes alınacak alan sıkıntısı içindedir. Yeşil alanların bugünkü standartları hangi yöntemle hesaplanırsa hesaplansın, yetersizdir. Hele, kentteki birkaç küçük grubun kullanışına sunulan ya da akılcı bir biçimde kullanılmayan yeşil alanlar da dikkate alınınca, bu yetersizliğin kritik sınırlara ulaştığı görülür. Kent hakkında bugüne kadar verilen kararların en olumlularından biri olan AOÇ'nin, gelecekteki kullanımının saptanmasında kentin büyüme özellikleri ve toplumun yararlanmasına açılan yeşil alan gereksinimi en önemli konular olarak dikkate alınmalıdır.

Ankara kentinin büyüme süreci dikkate alındığında, başkent işlevleri ile birlikte ürettiği kentsel hizmetler alt bölgesine ve hatta ülkeye hitap ettiği için özellikle yeşil alan ve kültür-eğlence alanları gereksiniminin hesaplanması ve yer seçiminde, yıl ve nüfusla sınırlı kalınmaması gereklidir. Bu itibarla, bugün olduğu gibi gelecekte de, AOÇ hem büyüklüğü hem de konumu ve yüksek ulaşabilirliği gibi nedenlerle, kentsel açık-yeşil alan gereksinimini büyük ölçüde karşılayabilecek niteliktedir.

Kentin bugünkü dokusu içinde, bilindiği gibi yeşil alana çevrilecek mekan yoktur. Ancak Ankara'nın bu konudaki, diğer kentlere göreli üstünlüğü, kentin içine kadar sokulan AOÇ ve onun uzantısı olan eski Hipodrom (AKM alanı), 19 Mayıs Stadyumu ve Gençlik Parkı ekseniyle kentin çevresindeki kamu elindeki büyük alanların varlığıdır. Bu alanlarla birlikte Etimesgut ve Güvercinlik askeri havaalanları ile askeri alanların bazılarının toplum kullanımlarına açılması gelecekte Ankara kentini büyük ölçüde ferahlatacaktır.

Bu bağlamda AOÇ, Ankara kentinin toplumca kullanılan alan gereksinimine cevap verme durumunda kalacağından, gelecekteki kullanış biçimi daha çok kentsel nitelikler taşımalıdır. Diğer bir deyişle, çiftlik alanının bugünkü kullanılış biçiminde egemen olan tarımsal eylemler, gelecekte yerlerini kentsel eylemlere bırakmalıdır. Artık metropoliten alanın ortasında kalmış olan AOÇ'nin, geleneksel tarımsal faaliyetlerden vazgeçilerek çağdaş bir yaklaşımla kent içi tarımsal faaliyetler bağlamında tarım ormancılığına dönüştürülmek suretiyle ağaçlandırılarak bir yeşil alan olarak halkın hizmetine sunulması ön plana geçmiş bulunmaktadır.

Bu durumda; Atatürk'ün "yeşili görmeyen gözler renk zevkinden mahrumdur. Burasını öyle ağaçlandırınız ki kör bir insan dahi yeşiller arasında olduğunu farketsin" vasiyeti yerine getirilmiş olacaktır.

AOÇ'nin gelecekteki kullanış biçimini saptarken dikkate alınması gereken diğer bir nokta da, çevre kullanışlarının durumlarıdır. Bugün Ankara'da Jansen Planının başarılı uygulamalarından olan Gençlik Parkı, 19 Mayıs Stadyumu ve Hipodrom ve giderek AOÇ ile gerçekleştirilmesi düşünülen "kamusal açık-yeşil alan, kültür-rekreasyon ekseni" kapsamında, Ankara'nın üst ölçekli planında bu alanlarla birlikte AOÇ alanlarının tümü bir arada ele alınarak atanacak işlevlerin tutarlılığı ve devamlılığının sağlanması önemli görülmektedir.

Bu bakımdan kentte göreli konumsal ve bağlantısal üstünlükleri bulunan AOÇ'nin, ayrıca bugün kentin merkezine kadar uzanan, ancak yararlanılamayan diğer açık alanlarla ve toplumsal kullanışlarla birlikte düşünülmesi ve planlanması yararlı olacaktır.

Metropoliten Ankara'nın hızla gelişmesi sonucunda, ilk kurulduğu yıllarda kent merkezinin çok uzağında bulunan AOÇ arazileri bugün yerleşim alanlarının ortasında kalmıştır. Bununla birlikte, geçen zaman içinde çeşitli sebeplerle AOÇ'de meydana gelen arazi kayıpları çiftliğin arazi bütünlüğünü bozduğundan, halen çiftliğin elinde bulunan parçalı alanların işletilmesi bazı sorunlar yaratan mekanlar haline dönüşmüştür. Kentsel nitelikli açık alan kullanışları için kullanılması savunulan AOÇ'nin alanı çok büyük ve parçalı olduğu ve dolayısıyla konum ve çevre farkları bulunduğu için kullanış önerilerinin bu alanlar için ayrı ayrı verilmesinde yarar vardır.

Ankara'nın niceliksel ve niteliksel özelliklerine sahip bir kent için büyük bir şans ve olanak olan AOÇ gibi geniş bir açık alanın, kentin ana rekreasyon alanı olarak kullanılmasının yararlarının büyük olacağı söylenebilir. Kentsel kullanışa açılmayan bir yeşil alan ne kadar büyük olursa olsun, kentli tarafından kullanılmıyor, algılanamıyorsa değerinden çok şey yitireceği çok açıktır.

Yapılması gereken, AOÇ'nin kent içindeki konum ve koşulları değişen bu açık-yeşil alanın işlevini yeniden tanımlamaktır. Bu alanı, modern bir kentin içindeki yeşil alan işlevleri ile AOÇ'nin özgün işlevlerini bütünleştirerek yeniden düzenlemek gerekir. Böyle bir eylem çerçevesinde AOÇ'nin, Ankara halkı tarafından daha güçlü bir temelde savunulabileceği düşünülmektedir.

Sonuç olarak, AOÇ'nin kullanımı; kuruluş yıllarındaki yaklaşımla, ancak; başlangıçta hizmet ettiği kent nüfusu ile günümüzde üretim alanlarındaki önemi azalmaya karşın metropoliten alanda hizmet etmek zorunda kaldığı büyük nüfus göz önüne alınarak ve belirlenecek yeni hedefler doğrultusunda kent merkezinden batı yönünde çevreye açılımda yeşil alan koridoru içerisinde yeşil kuşak ile bütünleştirilmiş kent çiftlikleri ve kent ormanları bütünlüğü içinde, "simge-mekan" olarak bu yaklaşımın merkezini oluşturacak şekilde güncelleştirilmelidir. Böylece AOÇ, Ankara kentinin sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent gelişimi göstermesine daha çok katkısı olabilecektir.

6. Sonuç Yerine: Atatürk Orman Çiftliği Kurumsal Yapı Önerisi

Yukarıda açıklanmaya çalışılan AOÇ'nde yaşanan trajik süreç, ülkemiz diğer büyük kentlerinde sürdürülen rant ekonomisinin hedefi haline gelen kamusal alanlarının kamu eliyle talanına önemli bir örnektir. 1950 sonrası dönemde 5659 sayılı yasayla kurulan çiftlik yönetiminin de, bu talana içten bir direnç göstermediği anlaşılmaktadır.

Çiftliğin amacına uygun olarak çevresine örnek olacak bir işletme biçiminde yönetildiğini iddia etmek mümkün değildir. Amacının ötesinde faaliyetlerinin ne derece isabetli olduğu da tartışma konusudur.

5659 sayılı Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanunu yalnızca kadro ve mali hükümleri içeren tipik bir teşkilat yasası niteliğindedir. Çiftlik arazinin nasıl kullanılacağı, üretimin nasıl planlanacağı, nasıl değerlendirileceği konularına değinilmemiştir. Yasada; çiftlik gayrimenkullerinin devri, temliki ve kamulaştırılması dışında planlama, arazi kullanımı, kadastro gibi konularda hiçbir hüküm getirilmemiştir.

Atatürk Orman Çiftliği; mevcut durumda Tarım ve Köyişleri Bakanlığı (5659 sayılı Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanunu), Kültür ve Turizm Bakanlığı (2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu) ile Ankara Büyükşehir Belediyesi (5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve 5524 sayılı Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun) ve ilçe belediyelerinin (5593 sayılı Belediye Kanunu) görev, yetki ve sorumluluk alanları içinde yer almaktadır. Bu yapı AOÇ'nin koruma-geliştirme çabalarına katkı sağlamadığı gibi eşgüdüm ve işbirliği sorunlarına ve uzlaşmazlıklarına neden olmaktadır.

Son dönemde AOÇ Müdürlüğü Kuruluş Yasasında 5524 sayılı yasayla yapılan değişikle getirilen düzenlemeye rağmen AOÇ planlama sürecinin etkin bir şekilde yönetilemediği görülmektedir. Planlama süreci; Ankara Büyükşehir Belediyesi ve Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu ile kurumsal planlama deneyimi ve birikimi bulunmayan Tarım ve Köyişleri Bakanlığı'nın oluşturduğu üçlü bir sacayağına benzer, içe dönük bir yapıda ele alınmış, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Mevzuatında öngörülen dışa açık katılımcı mekanizma etkin ve verimli işletilememiştir.

Diğer yandan, Çiftlik Yönetimi de çiftlik bütününün bir parçasıdır. AOÇ arazilerinin yasal mülkiyet sahibi olan AOÇ Müdürlüğü'nün; Atatürk'ün bağış mektubunda belirttiği amaçlar doğrultusunda tarihsel görevini sahiplenerek, talan ve yağmaya son verilmesinde aktif bir şekilde rol alması için öne çıkmasını sağlayacak ve planlama sorunsalının yönetiminde dinamik bir planlama-uygulama sürecini yürütecek bir örgütsel yapıya gereksinimi vardır. Atatürk Orman Çiftliği yönetim yapısı, bu arazi varlığının nasıl kullanılacağı, değerlendirileceği, planlanacağı ve uygulamaya geçirileceği konusunda esas irade ve karar sahibi olmalıdır. Bunun için de AOÇ Müdürlüğü Kuruluş Kanunu bu yönde yeniden ele alınmalıdır.

Metropoliten alan içinde tarihi, kültürel ve doğal değeri bulunan bir varlık olduğu kabulünden hareketle AOÇ alanlarının ve yapılarının "Koruma Amaçlı İmar Planları" doğrultusunda bakım, onarım, restorasyon, restitüsyon, teşhir, tanzim ve çevre düzenlemesi ile birlikte kuruluş amaçları doğrultusunda kullanım ve gelişim ilke ve esaslarının belirlenmesi için Alan Yönetimi kurulmadır. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Mevzuatı kapsamında "Alan Yönetimi ile Anıt Eser Kurulunun Kuruluş ve Görevleri ile Yönetim Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" hükümleri çerçevesinde böyle bir kurumsal yapının oluşturulması mümkündür. Bu yapıda, mevcut meslek grubunun yanı sıra şehir plancısı, mimar, peyzaj mimarı,

harita-kadastro, orman ve çevre gibi alanlarda uzmanlardan oluşan bir kadronun sürekli ve ortak çalışmasının zorunlu olduğu bir örgüt modeli geliştirilebilir.

Bu bağlamda Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Mevzuatında öngörülen alan yönetimi niteliklerine sahip bir Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü teşkilat yapısıyla, yasal yetkilendirilmiş kurumlarla birlikte üniversitelerin, meslek odalarının, sivil toplum örgütlerinin her türlü katkı ve desteğini almaya açık bir katılımcı yönetim yaklaşımıyla AOÇ'nin planlama ve uygulama süreci yürütülebilecektir.

Kurumsal yapı değişikliğiyle; Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü'nün mevcut yapısının, ekonomik bir işletme olarak nostaljik ürünlerinin (dondurma, süt, yoğurt, şarap, meyve suyu) üretim ve ticaretinin sürdürülmesinin yanı sıra, Atatürk'ün bağış mektubundaki öngörüleri doğrultusunda ülkedeki tarım arazilerinin, ovaların etkin ve verimli kullanılması, modern tarım tekniklerinin araştırılması ve uygulanmasına yönelik bir Tarımsal Araştırma ve Geliştirme Enstitüsünün kurulması ve Koruma Amaçlı İmar Planlarında düzenlenecek aktif ve pasif yeşil alanların uygulanması, bakımı, denetimi amacına yönelik uzmanlaşmış bir yönetim yapısına dönüştürülmesi önerilmektedir.

Kaynakça

Ankara İmar Planı Raporu, 1937, Alaeddin Kıral Basımevi, İstanbul

Ankara Nazım Plan Şeması Raporu – (1970-1990), 1977, İmar ve İskan Bakanlığı Ankara Metropoliten Alana Nazım Plan Bürosu – Yayın No:5, Yüksek Teknik Öğretmen Okulu Matbaa Atelyesi, Ankara

ANKARA 1985'den 2015'e, 1987, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, Ajans İletim, Ankara

Acaroğlu, İ., "Atatürk Orman Çiftliğinin Ankara Kentindeki Yeri ve Gelecekteki Kullanış Biçimine İlişkin Öneriler", Ankara'da Yeşil Alan Sorunu ve Atatürk Orman Çiftliği Semineri, 12-13 Haziran 1975, yayımlanmamış, Ankara

Akdoğan, F., Atatürk Orman Çiftliğinin Bugünkü Kullanış Biçiminin Değerlendirilmesi ve Yeni Kullanış Biçimi Önerileri", Ankara'da Yeşil Alan Sorunu ve Atatürk Orman Çiftliği Semineri, 12-13 Haziran 1975, yayımlanmamış, Ankara

Armangil, O. G., "Atatürk Orman Çiftliği Arazisinin Gelecekteki Kent Makro-Formu İçindeki Yeri ve Kullanımı", Ankara'da Yeşil Alan Sorunu ve Atatürk Orman Çiftliği Semineri, 12-13 Haziran 1975, yayımlanmamış, Ankara

Atatürk Orman Çiftliği, 1953, Tarım Bakanlığı, İstanbul Matbaası, İstanbul

Atatürk Orman Çiftliğinin Ankara Metropoliten Gelişimindeki Yerinin Yeniden Değerlendirilmesi Raporu, 1992, Ankara Büyükşehir Belediyesi Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Daire Başkanlığı, yayımlanmamış, Ankara

Atatürk Orman Çiftliği Nasıl Korunmalı, 2004, TMMOB Ankara İl Koordinasyon Kurulu, TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi

Atatürk Orman Çiftliği Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Araştırma Raporu, 2009, Ankara Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, yayımlanmamış.

Atatürk Orman Çiftliği 2005 Yılı Raporu, Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, yayımlanmamış, Ankara

Dinçer, G., 2006, Ankara Kent Yazıları, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara

Dünü-Bugünü ve Geleceği ile Atatürk Orman Çiftliği, Sempozyum, 8 Haziran 1993, Ziraat Mühendisleri Odası, Ankara

Keleş, R., 1990 "Atatürk Orman Çiftliği", Ankara Dergisi, Cilt 1 Sayı 1, pp.71-74, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ajans-Türk Matbaacılık Sanayi A.Ş., Ankara

TBMM KİT Komisyonu – Atatürk Orman Çiftliği Komisyonu Raporu, 1998, yayımlanmamış, Ankara

Topçuoğlu, N., "Atatürk Orman Çiftliği, Yeni Bir Kanuni Düzenlemeye Kavuşturulmalıdır,!", www.ydkder.org.tr.

Topçuoğlu, N., "Atatürk Orman Çiftliği Anılarda Kalmasın", 390 www.yenidenergenekon.com

2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı Plan Açıklama Raporu – Eüdler ve Müdahale Biçimleri, 2007, Ankara Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, Ankara

http://www.arkitera.com/h21487-kamusal-alan-nedir-kamusal-mekan-nedir.html

http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Kanunlar.aspx

2. GÜN 2. OTURUM
ULAŞIM
Moderatör: ERHAN ÖNCÜ

KENT MERKEZLERİNİ ULAŞIMDAN KORUMAK İÇİN ULAŞIM ÖNERİLERİ

Şehir Y. Plancısı, Mimar, ERHAN ÖNCÜ- Ulaşım-Art Ulaşım Araştırma Ve Planlama Ltd. Şti.

SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM İÇİN ULAŞIM TALEP YÖNETİMİNDE KENT PLANLAMANIN ROLÜ

Doç. Dr. METİN ŞENBİL, Dr. EMİNE YETİŞKUL

FİZİKSEL PLANLAMADA KENTLİ HAKLARINI SAVUNMAK KENTSEL ULAŞIMDA KENTSEL ÇEVRE KALİTESİ VE KENTLİ HAKLARI

Yrd. Doç. Dr. FİKRET ZORLU

KENTSEL ULAŞIM TÜRLERİ ENTEGRASYONUNUN YAŞAM KALİTESİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: KONYA ÖRNEĞİ

Arş. Grv. SEDEF ERYİĞİT-Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

Yrd. Doç. Dr. ÜMMÜGÜLSÜM (ÖZKAN) TER-Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

KENT MERKEZLERİNİ ULAŞIMDAN KORUMAK İÇİN ULAŞIM ÖNERİLERİ

Şehir Y. Plancısı, Mimar, ERHAN ÖNCÜ

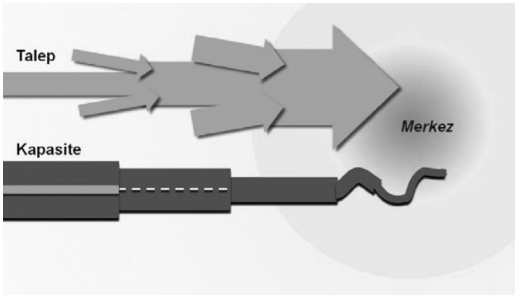
Ulaşım-Art Ulaşım Araştırma Ve Planlama Ltd. Şti.

Kent Ve Ulaşım

Günümüzde kentlerde yaşayan nüfus, ülke nüfusunun %75'ine, büyükşehir tanımındaki yerleşimlerin nüfusu ise toplam ülke nüfusun %36'sına ulaşmıştır. Nüfusun yanı sıra motorlu taşıt ve otomobil sayılarındaki hızlı artışın da kentlerde yoğunlaşması kentlerde yaşanan "trafik sorunlarına" temel oluşturmaktadır. Kentte artan gelir, çeşitlenen sosyal ve kültürel eylemler hareketlilik oranlarının artmasına yol açmakta, sonuçta kentlerdeki günlük yolculuk sayıları artırmaktadır. Kentlerin yayılmasıyla birlikte yolculuk mesafeleri uzadığından yolculuklarda motorlu taşıt kullanılması kaçınılmaz hale gelmekte, yaya yolculukları azalmakta ve motorlu taşıtlarla yapılan yolculuklar artmaktadır. Giderek güçsüzleşen kırsala karşılık kentler mal ve hizmetlerin üretim, dağıtım ve tüketim merkezleri olarak hem insanların ve hem de malların hareketlerinin yoğunlaştığı odak noktaları olmaktadır.

Kişilerin ve malların hareketliliği kentlerde, kentlerin de merkezlerinde ağırlık kazanmaktadır. Bir kaç yerleşim dışında, kentlerimiz hala tek merkezli olarak işlevlerini sürdürdüğünden genellikle "ulaşım ve trafik sorunları" olarak algılanan hareketliliğin ve taşıtların mekânda yoğunlaşması kent merkezlerinde ve merkeze ulaşan koridorlarda çok daha belirgin ve çarpıcı bir şekilde görülmektedir.

Motorlu taşıtlar öncesinde oluşmuş geleneksel merkezlerine eklenen halkalarda büyüyen ve genişleyen kentlerin merkezleri genellikle geleneksel merkezin büyümesi veya yayılması ile genişlemiştir ve günümüzdeki işlevleri gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Çevredeki konut alanlarından geleneksel merkezin de yer aldığı günümüz merkezine yönelen yolculukların miktarı merkeze yaklaştıkça artmakta, ancak zaman içinde geleneksel merkezden dışarı doğru geliştirilmiş ulaşım altyapısının kapasitesi ise talebin tersine merkeze yaklaştıkça azalmakta, geometrisi taşıt hareketlerine yeterli olmamaktadır (Şekil-1).



Şekil-1. Çevre ve Merkez Arasındaki Yolculuk Talepleri ve Yol Kapasitesi Çelişkisi

Ulaşımın Kente Verdiği Hasarlar

Kentsel işlevlerin geçekleştirilmesi için yaşamsal bir gereklilik, ekonomik, sosyal ve kültürel yaşamın kaçınılmaz unsuru olan kentiçi ulaşım, bu yararlarına karşılık birçok olumsuzluğu da beraberinde getirmekte, kent ve kentliler üzerinde ciddi ve kalıcı hasarlar da yaratmaktadır. Kentin işleyişini sağlayan ulaşım, plansız ve yanlış yapılandırılması durumunda yarattığı tüm katkıları gölgede bırakabilecek ölçekte olumsuzluklar ortaya çıkarmaktadır. Ulaşımın kent yapısı ve yaşamına olumlu etkilerin artırılması ve hasarların azaltılması için öncelikle kent içi ulaşımla oluşan olumsuzlukların ve hasarların eksiksiz olarak tanımlanması gerekmektedir. Ulaşımın hasarları aşağıda bir kısmı sırlanan farklı alanlarda ve konularda oluşmaktadır (Tablo-1).

Kentsel Gelişme:

Kentin ve ulaşımın plansız gelişmesi, verimli ve akılcı olmayan, kent ve kentliler üzerinde olumsuz etkileri ağır basan bir ulaşım sistemi oluşmasına yol açmaktadır. Kent dinamikleri çevredeki kırsal alanları "arsa"ya dönüştürerek kentsel yayılmaya yol açarken karayolu ve otomotiv sanayi ağırlıklı baskılar ve eğilimler bireysel ulaşıma dayalı olarak bu yayılmayı körüklemekte ve hızlandırmaktadır. Düşük yoğunluklu bu yayılma da otomobile dayalı bireysel ulaşım ve düşük kapasiteli ara-toplutaşım olarak tanımlanan (dolmuş ve minibüs gibi) yetersiz ve düzensiz taşımacılığı gündeme getirmektedir. Karayoluna dayalı bireysel ulaşım ve kentsel yayılma arasındaki bu ilişki olumsuz bir sarmala dönüşerek önce kentin çevre halkalarını büyütmekte ve ardından bu genişleyen halkaların yarattığı olumsuz etkiler dalga dalga ulaşımla kent merkezinde yığılmaktadır. Kentin yayılması sonucunda hem kentlilerin eğitim, çalışma, kültür, eğlence ve alışveriş için yaptığı yolculukların mesafesi uzamakta ve motorlu araç kullanımı artmakta, hem de kentlilerin ihtiyacı olan malların (gıda, giyecek v.b.) ve atıkların (çöplerin) taşındığı mesafeler uzadığından yolların yatırım, bakım ve işletme maliyetleri ile taşıma maliyetleri artmakta, kirlenme ve diğer olumsuz etkiler yükselmektedir.

Bireysel ulaşıma dayalı yayılma ve sağlıksız yapının kemikleşmesi sonucunda kentsel alanın büyük bölümü "yol yüzeyi ve otopark" olarak ayrılmakta, kent topraklarını savurganca kullanan bireysel ulaşım talebi ile yol ve otopark olarak asfalta dönüşen yeşil alanlarda yüzey suları ciddi

bir tehlike oluşturmakta, kentsel yeşil alanlar yok olmaktadır. Şerit sayısı ve hızı artan yollara getirilen erişim kısıtlamaları sonucunda ana arterler kenti bölmekte, kentsel işlevler, mekânlar ve kentliler arasında fiziksel eşikler oluşturmakta, yolların ayırıcı etkisi giderek artmakta ve kenti bütünleştirmesi gereken ulaşım bu görevinin tersine bütünleşmeyi güçleştirmekte ve engellemektedir (CNU 1998).

Kentin ulaşım sistemi, kentsel gelişmeyi yönlendirerek rant oluşturma ve kentsel değer artışlarını paylaşmada başlıca araç haline gelmiştir. Yerel düzeyde yeni açılacak bir yolun kapasitesi, ilerideki kapasite kullanım oranı ya da standartları ve şerit paylaşımı değil, yeni yolun çevresinde oluşacak değer artışları ve bunların paylaşımı öne çıkmaktadır. Ulaşımla ilgili kararları oluşturan etki odaklarına yönelen değer artışları, kentteki sosyal ayrışmayı ve

gelir dağılımını daha da kötüleştirmektedir.

Fiziksel Çevre:

Kentin ulaşım sistemi motorlu taşıtlara göre biçimlendirildiğinden ulaşım altyapısı olan yollar, alt ve üst geçitler, duraklar ve trafiğin kendisi fiziksel çevrenin bozulmasında ve görsel kirlenmenin artmasında önde gelen etken haline gelmiştir.

Kentsel Altyapı:

Sürdürülebilir olmayan ve bireysel ulaşıma dayanan bir kentsel ulaşım sistemi kentteki diğer altyapı maliyetlerinin yükselmesine sebep olmaktadır. Karayolu ulaşımı ile uyumlu olarak gelişen yaygın ve düşük yoğunluklu kentsel yapının yaygın su, kanalizasyon, elektrik, telefon gibi altyapıların ile okul, sağlık ocağı gibi hizmetleri de hem yatırım ve hem de işletme aşamalarında kamuya yüksek maliyetler ortaya çıkarmaktadır

Tablo-1. Ulaşımın Kente Verdiği Hasarlar

Etki Alanı	**Etki Biçimi**	**Sonuç ve Hasarlar**
Kentsel Gelişmeye Etkiler	Kentsel Yayılma	Düşük yoğunluklu yaygın gelişme
	Eşik Etkisi	Yerleşim alanlarının parçalanması
	Alan kullanımı	Yol ve otopark yüzeyinin aşırı artması
	Yeşil Alan Kaybı	Asfalta dönüşüm, yüzey sularının artışı
	Kentsel Değer Artışları	Sosyal ayrışmayı ve gelir dağılımını kötüleştirme
Fiziksel Çevreye Etkiler	Görsel Kirlenme	Fiziksel bozulma
	Taşıtlara Göre Biçimlenme	Katlı kavşaklar, köprüler, alt ve üst geçitler
Kentsel Altyapıya Etkiler	Yatırım Maliyeti	Yaygın ve yüksek maliyetli kentsel altyapı
	İşletme Giderleri	Yaygın ve yüksek maliyetli kentsel altyapı
Kazalar	Ölümlü	İş gücü kaybı
	Yaralanmalı	İş günü kaybı, tedavi giderleri, sakatlık,
	Maddi Hasarlı	İş günü kaybı, tamir giderleri

Çevre Kirliliği ve Sağlık	Hava Kirliliği	COx, kurşun, NOx, Ozon, SO2, parçacıklar sonucunda ölümler, kalıcı sağlık sorunları
	Gürültü	Motor, lastik, korna, alarm, sağlık sorunları
	Küresel Isınma	Sera gazı artışı
	Fiziksel Aktivite	Kişisel eylemlerin azalması ve obezite
Sosyal Eşitlik	Otomobil öncelikli projeler	Kayanakların dengesiz dağılımı
	Yetersiz toplutaşım	Dar gelirlilere yetersiz yatırım ve olanaklar
	Yaya koşullarının kötüleşmesi	Dar gelirlilerin daha çok etkilenmesi
Ulaşım Türleri ve Kullanıcılarına Etkiler	Yaya	Yaya olanaklarının azaltılıp yok edilmesi
	Bisiklet	Bisiklet olanaklarının azaltılıp yok edilmesi
	Kentliler	Yolculuk ve eylem biçimlerinin değişmesi
	Motorlu Taşıtlar	Akaryakıt tüketiminin artması (yolcu ve yük)
		Yolculuk süresinin artması
	Otomobil	Sıkışıklık ve zaman kaybı
	Toplutaşım	Sıkışıklık, verimsiz işletme ve yolcu kaybı
	Otoparklar	Yol yüzeyinin otopark olarak kullanımı
		Merkez alanlarının otopark olarak verimsiz kullanımı
		Kaldırımların otoparka dönüşmesi
Ulaşım Sistemine Etkiler	Yaygın Altyapı	Yüksek yatırım bedeli
	Yaygın Altyapı	Yüksek işletme giderleri, verimsiz işletmecilik
	Verimsiz Türlerin Ağırlığı	Yüksek işletme giderleri, verimsiz işletmecilik
Kent Merkezine Etkiler	Motorlu Trafik (Ağırlıkla Otomobil) Talep Yoğunluğu	Sıkışıklık, kirlenme, gürültü, v.b.
		Altyapının taşıtlara ayrılması
		Geleneksel dokunun yollarla bozulması
		Tarihi yapı ve mekânların yollarla bozulması
	Otopark Talep Yoğunluğu	Merkezdeki alanların ve yolların verimsiz kullanımı
	Karayolu Yatırımları	Tarihi ve insani değerlerin kaybedilmesi
		Yaya/bisiklet olanaklarının azalması, yok olması
		Merkez ölçeği ile uyumsuz altyapılar, kavşaklar
	Toplutaşım Talep Yoğunluğu	Toplu ulaşım hatlarının ve duraklarının yoğunlaşması
		Durakların yaya hareketlerini engellemesi

Kazalar:

Kentiçi ulaşımın kazalarla kentlilere verdiği hasarlar en dikkat çeken olumsuzluklar olarak her zaman gündemin ilk sırasında bulunmaktadır. Ölümlü kazalardaki hayat kaybının, ölenler ve yakınları üzerinde yarattığı psikolojik, ekonomik ve sosyal hasarlar, yaralanmalı kazalardaki iş günü kaybı, tedavi giderleri, kalıcı ve geçici sakatlıklar, maddi hasarlı kazalarla ortaya çıkan maliyetler ve iş günü kayıpları kentin ekonomisi ve kentliler üzerinde kalıcı çizgiler oluşturmaktadır.

Çevre Kirliliği ve Sağlık:

Ulaşımın kentliler üzerinde en yaygın görülen ancak boyutları algılanamayan olumsuz etkileri sağlık ve çevre kalitesi konusunda oluşmaktadır. Ulaşımda fosil kaynaklı yakıtları kullanan motorlu taşıtların yarattığı hava kirliliğini oluşturan karbon, kükürt ve azot oksitler, kurşun, ozon, hidrokarbonlar ve parçacıklar kentlerdeki hava kalitesini ciddi sağlık riskleri yaratacak düzeylere düşürmekte; ölüm, erken doğum/ölüm, sakatlıkları artırmakta, kanser gibi ölümcül hastalıkları tetiklemektedir. Diğer yandan küresel ısınmanın başlıca sebebi olan sera gazı oluşumunda ulaşım kaynakları temel etken olarak görülmektedir.

Kentlerde karayolu motorlu taşıtlarının sebep olduğu ve motor gürültüsü, yol/lastik sürtünme gürültüsü, korna ve alarm seslerinden oluşan gürültüler kentlilerin psikolojik ve fiziksel sağlığı üzerinde hasarlar yaratmaktadır. Özellikle trafik hacimlerinin ve kentlilerin yoğun olduğu kent merkezlerinde gündüz saatlerindeki gürültü düzeyleri sağlık açısından kabul edilebilir standartların üstünde bulunmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde gürültünün yıllık maliyetinin ulusal gelirin %0,2 - 2'si arasında olduğu hesaplanmaktadır.

Kentlerin ulaşımda yaya ve bisiklete göre değil de motorlu taşıt kullanımına göre yapılanması sonucunda kentlilerin fiziksel aktiviteleri azalmakta, ortaya çıkan sağlıksız ulaşım sistemi başta obezite ve onunla birlikte gelen kalp ve damar hastalıkları gibi sağlık sorunları ile kentlilerin de sağlığını kötüleştirmektedir.

Sosyal Eşitlik:

Karayolu ve otomobil öncelikli projeler hem yatırım ve hem de işletme sırasında kaynakların dengesiz dağılımına yol açmakta, otomobil sahibi olan ve olmayan kentliler arasındaki gelir dağılımı, kentsel değer artışlarının paylaşımı ve bunlarla doğrudan ilişkili olan erişebilirlik farklılıkları arasındaki uçurum giderek büyümekte ve keskinleşmektedir. Dar gelirlilere çağdaş toplu taşıma hizmeti götürülmesi yerine kamu kaynakları kent merkezlerinde otomobiller için yapılan katlı kavşaklar ve yeni imara açılan alanlarındaki kentsel değer artışlarını yönlendiren yollar için tüketilmektedir. Dar gelirli kentliler, kaynak ayrılamayan yetersiz toplu ulaşım hizmeti sebebiyle oluşan minibüs-dolmuş pazarında yeni karların ve rantları yaratılmasında kullanılmaktadır. Kaynakların ağırlıkla motorlu taşıtlara ve özellikle otomobillere yönelik projelerde kullanılmasının olumsuz etkileri en çok ulaşım ihtiyaçlarını yürüyerek karşılamaya çalışan dar gelirli kentliler üzerinde görülmektedir.

Ulaşım Türleri ve Kullanıcılarına Etkiler:

Mevcut ulaşım sistemi, bu sistemi oluşturan yaklaşımlar ve bu yaklaşımların en azından yakın ve orta vadede sürdürüleceğini yönündeki eğilimler ulaşım türleri ve kullanıcıları üzerinde oluşan olumsuz etkilerin daha devam edeceğini göstermektedir. Bu olumsuzluklar arasında;

- yaya ve bisiklet kullanım olanaklarının ve güvenliğinin azalması,
- tüm kentteki yolculuk ve eylem biçimlerinin değişerek daha uzun ve daha fazla araçlı yolculuk yapılması,
- yolculuk uzunluğunun ve trafik sıkışıklıklarının artmasıyla yolcu ve yük taşımalarındaki yakıt tüketiminin, yolculuk süresinin ve yolculuk maliyetlerinin artması
- sıkışıklıktan dolayı toplutaşım işletmelerinin maliyetlerinin artması, performanslarının ve verimliliklerinin azalması, bireysel ulaşıma yolcu kaybı,
- yol yüzeylerinin ve kaldırımların otopark olarak kullanılması,
- uzun süreli park eden araçlarla merkez otoparklarındaki kullanım devrinin azalması

gibi örnekler bulunmakta ve bu olumsuzluklar birleşerek olumsuz etkileri büyümekte ve karmaşıklaşmaktadır.

Ulaşım Sistemine Etkiler:

Sağlıksız ulaşım sistemi kendi üzerinde de giderek büyüyen olumsuzluklar yaratmaktadır. Örneğin çevredeki gelişme alanlarındaki verimsiz ve yaygın ulaşım altyapısı yüksek yatırım bedelleri gerektirmekte, ancak yüksek işletme maliyetleri ve verimsiz bir işletmecilikle ayakta durabilmektedir. Merkezdeki yoğun trafik talebi altında yetersiz kalan yolların kapasitesinin yükseltilmesi için yapılan genişletme yatırımları, katlı kavşaklar, alt ve üst geçitler geleneksel dokuyu geri dönülmez biçimde yok ederken bu yatırımlarla artan kışkırtılmış talep altında eklenen kapasiteler de yetersiz kalmakta, yeni yatırımlar ve yıkımlar gerektirmektedir. Bu kısır döngü, ulaşım sisteminin etkinliğini ve verimliliğini giderek daha fazla azaltmaktadır (Öncü 2004a).

Kent Merkezine Etkiler:

Kentlerdeki trafiğin olumsuz etkileri en çok kent merkezleri, özellikle tarihi kent merkezleri üzerinde kendini göstermektedir. Yoğunlaşan trafikle birlikte sıkışıklık, hava kirliliği ve gürültü gibi olumsuzluklar da kentin odağında birikmektedir. Özellikle tarihsel gelişim içinde motorlu taşıtlar öncesinde insanlar için oluşturulmuş geleneksel kent dokusu ve sokakları taşıtların kullanımına uydurulmak için bozulmakta ve yok edilmektedir. Yol ve otopark olarak yeniden düzenlenen tarihi yol dokusu ve meydanlarla insanların kentini otomobillerin kentine dönüştürülmekte ve kimliğini yitirmektedir.

Motorlu taşıtların yol ve otopark talebinin en çok yoğunlaştığı kent merkezlerinde yaya ve bisiklet koşulları azalıp yok olurken, insan ölçeği ile uyuşmayan motorlu taşıt yolları ve devasa katlı kavşaklar merkezlerdeki insan ölçeğini de ortadan kaldırmaktadır. İnsanların mekânları hareket eden ya da duran otomobillere tahsis edilmekte, mekân paylaşımında insanlar değil,

motorlu taşıtlar öncelik kazanmaktadır. Yolculuk taleplerinin yığıldığı kent merkezlerindeki toplu taşıma durakları bile meydanları ve kaldırımları kaplayarak yayalara ayrılan merkez alanlarını azaltmakta, hareketlerini kısıtlamaktadır.

Ülkemizde kent merkezlerinin işlevlerini kaybetmesi, değerlerinin azalması, insanların değil taşıtların yoğunlaştığı alanlar haline gelmesi ve çöküntü içine girmesinin asıl sorumlusu, ulaşımı iyileştirmek için yapılan yeni karayolu yatırımları, özellikle katlı kavşaklar, alt ve üst geçitler ve bunlarla daha da artan motorlu taşıt trafiği ve trafik sıkışıklığıdır. Bu ulaşım yatırımları sadece kent merkezlerinin değil, kentlilerin de yaşam kalitesini düşürmekte, bünyeyi saran bir virüs gibi kentin ve kentteki insani değerlerin sonunu hazırlamaktadır (Fotoğraf-1, Fotoğraf-2).



Fotoğraf-1. Kentlilerin değil otomobillerin kenti: Ankara



Fotoğraf-2. Otomobillerin Kenti İşgali: Çorlu

Ulaşımın Hasarlarını Azaltmak İçin Politikalar Ve Stratejiler

Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Planları

Kentlerde ve özellikle kent merkezlerinde ulaşımın yarattığı hasarları azaltmak için sorunlara yaklaşımda ciddi değişiklikler yapılması ve mevcut bakış açısının ters yüz edilmesi gereklidir. Bu değişimlerin başında ulaşım ve trafik sorunlarına çözümler geliştirilirken "taşıtlara değil insanlara odaklanılması" gelmektedir. Günümüzde sıkça söylenen bu slogan aslında içi boş bir tanım değil, planlama ve mühendislik kurallarının yeniden biçimlendirilmesini gerektiren bir düşünce ve eylemler dizisidir.

Artık kentlerin trafik ve ulaşım sorunları sadece motorlu trafik hacimlerine göre belirlenen çalışmalarla ve planlarla değil, bunların yansıra kentin ve kentlilerin sosyal, ekonomik, tarihi çevresel, kültürel ve insani değerlerini de dengeli bir biçimde ele alan "Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Planları" kapsamında çözülmektedir. Geleneksel yaklaşımda plancılar ve mühendisler mevcut eğilimlere bakarak gelecekteki talep düzeylerini tahmin etmekte ve bu taleplere cevap verecek altyapıyı hazırlamaktadır. Ancak karayolu altyapısına yapılan her yeni yatırım, talebi uyararak kışkırtmakta ve altyapının kapasitesi beklenenden önce dolmakta, kapasite artışından beklenen yararlar elde edilememektedir. (Naess 2009, Öncü 2004a) Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Planları kentlerde kişilerin ve yüklerin erişim ihtiyacını karşılayacak çözümleri geliştirirken;

- insanı korumak,
- insanın geçmişini ve geçmişten gelen değerlerini (geleneklerini, kültürel değerlerini, geleneksel mekânlarını, geleneksel yaşam biçimini) korumak,
- insanın bugününü ve değerlerini (hakkaniyet, güvenlik, zaman kazancı, çevresel değerlerini) korumak,
- insanın geleceğini korumak, geliştirerek geleceğe aktarmak

durumundadır.

Kentleri modern ve medeni yapan otomobil sayıları, yüksek katlı binalar, katlı kavşaklar ve geniş yollar değildir. Kentler, yollardaki ve meydanlardaki insanların (bisikletlilerin ve yayaların) sayısı, güvenli, konforlu, kesintisiz hareket edebilmesi ve toplutaşım hizmetleriyle bütünleştirildiği oranlarda gelişmiştir. Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Planlarına göre kent ve ulaşım insandır, yayadır, bisikletlidir.

İnsan Odaklı Yaklaşımlar

İnsan odaklı planlama ve projelendirme bakışı trafik mühendisliğinde de önemli değişiklikleri ortaya çıkarmış, zaman içinde mühendislik kavramları bile ters yüz edilmiştir. Ulaşım ve trafik planlamasının temel el kitabı olan Ulaşım Araştırma Kurulu'nun Karayolu Kapasite El Kitabı'nın (TRB: Highway Capacity Manual);

- 150 yılında yapılan ilk baskısında sadece otomobiller ve yük taşıtlarına göre analizler biçimlendirilmiş, otobüs ve tramvaylar kavşaklarda kapasiteyi azaltan araçlar olarak değerlendirilmiştir,

• 1965 yılı baskısında karayolu araçlarının yol kesimlerindeki hızına dayalı Hizmet Düzeyi (LOS: Level of Service) kavramı geliştirilmiş, bu tanımla yolun hizmet düzeyi (kalitesi) trafiğin hızı ile özdeşleşmiştir. Bu baskıda toplutaşım araçlarına sayısal olmayan kısa bir bölümle değinilmiştir.

• 1985 baskısında yayalar için konulan yeni bir bölümde yaya mekânlarının boyutlarına dayalı yaya hizmet düzeyi tanımlanmış, kaldırım ve yol köşelerinde yaya hizmet düzeyi hesaplama yöntemleri belirlenmiş, toplu taşıma bölümü geliştirilerek otobüs yolları ve terminalleri için kapasite hesapları, yolcu yüküne ve otobüs kuyruklanmasına dayanan otobüs hizmet düzeyleri tanımlanmış ve bisikletler için bir bölüm eklenerek bisikletlerin karayolu kapasitesine etkileri tartışılmıştır.

• 2000 baskısında yaya ve bisiklet bölümleri genişletilmiş, toplutaşıma bölümü yeniden düzenlenerek ayrıntılandırılmış, yolcu açısından hizmet düzeyleri geliştirilmiştir.

• 2010 yılında kullanıma alınması planlanan baskısında ise hizmet düzeyi otomobil, yaya, bisiklet ve toplutaşım açısından ayrı ayrı, taşıtlar değil yolcular (insanlar) açısından tanımlanmış, çok türlü hizmet düzeyi (MMLOS: Multi Modal Level of Service) kavramı geliştirilmiştir. Artık yaya, bisiklet, toplutaşım ve otomobil için belirlenecek hizmet düzeylerinin (LOS) yanı sıra, kalite düzeyi (QOS: Quality of Service) de toplutaşım yolcuları, otomobil sürücüleri, yayalar ve bisikletliler açısından değerlendirilecek ve bu değerlendirmeler bir koridor için değil, noktasal olarak da yapılabilecektir. 2010 yılı baskısı karayolu mühendislik kavramlarını ters yüz eden yeniliklerle konuyu ele almakta ve artık analizlerin odak noktası araçlar değil, insanlar olmaktadır (Vandahey).

Henüz resmi olarak yayınlanarak uygulamaya girmemiş olsa da 2010 yılı baskısında yer alan yöntemler ve yaklaşımlar ABD'deki özel ve resmi kurumlarda şimdiden benimsenmiş ve uygulanmaya başlanmıştır (NCHRP 2008). Bu gelişmeler "araçlara değil, insanlara öncelik veren" yaklaşımların planlama ve mühendislik yöntem ve uygulamalara yansımasının tipik bir örneğidir.

Merkez İçin Çözümlerinin Merkez Dışında Aranması

Kent merkezindeki ulaşım sorunlarına çözümlerin kent merkezi dışında aranması gerekir. Merkezdeki ulaşım ve trafik sorunlarının, bu sorunlar oluşmadan ve merkezde ulaşmadan çevrede çözülmesi gerekmektedir. Bu konudaki ilk adım, arazi kullanım planlarının ulaşım ihtiyacını en aza indirecek şekilde hazırlanmasıdır.

Ulaşımın kentler ve kent merkezleri üzerindeki hasarlarının azaltılması için yerel düzeyde benimsenmesi gereken ulaşım politikaları kentsel mekândaki yeri ile de ilişkili dört aşamada oluşmaktadır. Bu aşamalarda temel olan, kentlilerin çalışma, eğitim, alışveriş ve kültürel ihtiyaçlarının gerektirdiği, çevreden başlayan ve merkeze yönelen yolculuklarının karşılanma şeklini yönlendirmek, yeniden biçimlendirmektir. Bu politikalar bir yandan ulaşım altyapı ve hizmetlerinin yönetimini (Ulaşım Sistem Yönetimi: Transportation System Management), diğer yandan da bu altyapıyı kullanacak talebin yönlendirilmesi (Ulaşım Talep Yönetimi: Travel Demand Management) uygulamalarını birleştirmektedir.

Aşama-1 Yolculuk İhtiyacının Yolculuk Yapmadan Karşılanması

Yolculuk yapma ihtiyacını ortaya çıkaran eylemlerin gerçekleştirilmesi için yolculuk yapma yerine, özellikle çağdaş teknolojinin olanaklarını kullanan alternatif çözümlerle ihtiyaçların karşılanması ve yolculukların azaltılması birinci aşamadaki temel politikadır (PBI 1998). Bu politikalar bilgisayar ve diğer iletişim teknolojileri kullanılarak gerçekleştirilen uzaktan çalışma (tele commuting) (Mokhtarian 1991), evde çalışma, uzaktan eğitim, tele konferans, e-posta, e-bankacılık, internetten alışveriş, e-imza, deneme çalışmaları sürdürülmekte olan e-sağlık ve tedavi uygulamalarıdır (Shafizadeh 2000).

Tablo-2. Ulaşımın Kente Verdiği Hasarları Azaltacak Stratejiler ve Uygulamalar

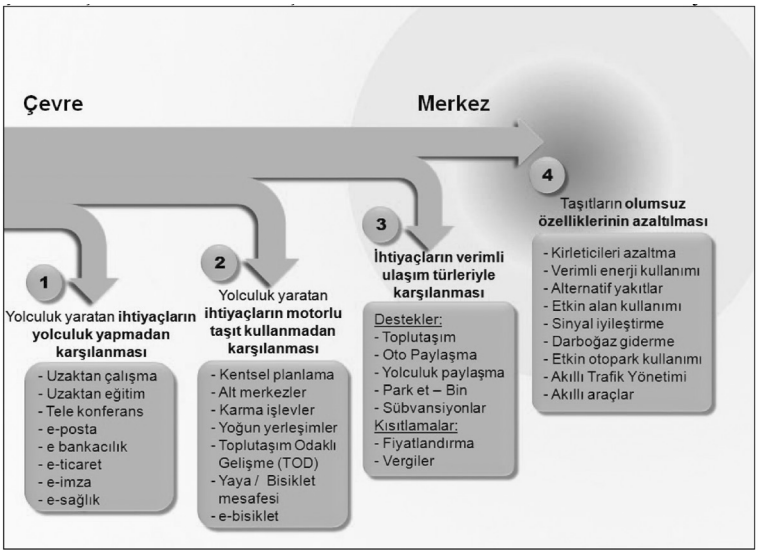
Aşamalar	Stratejiler	Uygulamalar
1.Yolculuk ihtiyacının azaltılması	Yolculuk yapma yerine alternatif çözümlerle ihtiyaçların karşılanması	-tele çalışma -elektronik (posta, ticaret, bankacılık, işlemler, eğitim, sağlık, vb) işlemler
2.Motorlu yolculuk ihtiyacının azaltılması	Yolculukların yaya ve bisikletle yapılmasını sağlayacak ve motorlu taşıt kullanma ihtiyacını azaltacak şekilde yerleşimlerin planlanması, ulaşım altyapısının geliştirilmesi	-kent planlaması (alt merkezler, karma kullanım ve lineer yerleşim) -toplutaşım odaklı gelişme (TOD) -yaya ve bisiklet şebekeleri -e-bisiklet
3.Verimli motorlu taşıtların kullanılması	Destekler: Toplutaşım türlerinin desteklenmesi, geliştirilmesi, kolaylaştırılması, bütünleştirilmesi Kısıtlamalar: Otomobillerin kullanımını azaltmayı amaçlayan kısıtlamalar	-sıkışıklık fiyatlandırması -kullanım fiyatlandırması -dışsallıkların içselleştirilmesi -toplutaşım destekleri ve öncelikleri -bisiklet destekleri ve öncelikleri - yaya destekleri ve öncelikleri -otopark fiyatlandırması ve yönetimi
4. Bireysel yolculukların olumsuzluklarının azaltılması	Destekler: Cevre standartlarına uyum için destekler Kısıtlamalar: Çevresel etki kısıtlamaları ve denetimler ve yaptırımlar	-yeni yakıtlar -küçük araçlar -sinyalizasyon -otopark yönetimi
5. Merkezde bireysel yolculuk destekleri	Destekler: Motorsuz araç kullanımını geliştirmek için altyapı, finansman ve yönetim destekleri Kısıtlamalar: Otomobil kullanımın azaltılması için fiyatlandırma, otopark fiyatlandırma ve altyapı kısıtlama ve azaltması	-Yaya koşullarının iyileştirilmesi -Kesintisiz ve güvenli yaya şebekesi oluşturulması -Ortak bisiklet kullanımı -Ortak otomobil kullanımı (?) -Bedava toplutaşım

Aşama-2 Yolculuk İhtiyacının Motorlu Taşıt Kullanmadan Karşılanması

Bu ikinci aşamadaki temel politika, yukarıdaki yöntemlerle cevap verilemeyen ve yolculuk yapılmasını gerektiren bazı ihtiyaçların kentlilerin konut alanlarına yakın yerlerde planlanmış tesislerde karşılanması ve böylece kentlilerin yolculuk ihtiyaçlarının yaya ve bisiklet gibi motorsuz ulaşım türleri ile karşılanmasına (ya da en azından araçlı yolculuk mesafelerinin kısaltılmasına) odaklanmaktadır. Bu politikaların uygulamadaki biçimi kentsel planlama ile merkeze yapılacak

yolculukları azaltan kademelendirilmiş alt merkezlerin yaratılması, kent mekânının karma kullanımlardan (mixed use) oluşturulması, kentsel yayılmayı azaltacak kentsel yoğunluklar ve toplu taşımayı özendirerek verimli kılacak yerleşimler (Toplutaşım Odaklı Gelişme: Transit Oriented Development) ve koridorlar planlanmasıdır (Carlton).

Bu uygulamalarda kentsel planlama ile (çalışma, eğitim, alışveriş, sosyal ve kültürel amaçlı) yolculukların mesafesinin yaya ve bisikletin kullanılabileceği düzeylerde tutulması temel hedeftir. Kentlerin giderek yayılması bunu güçleştirmekle birlikte, (alt merkezlere) yapılacak araçlı yolculukların mesafesinin kısaltılması ve elektrikli (ya da elektrik destekli) bisiklet gibi teknolojilerle bisiklet erişim mesafesinin artırılması söz konusu olabilmektedir.



Şekil-2. Çevreden Merkeze Ulaşımın Olumsuz Etkilerinin Azaltılması Stratejileri

Aşama-3 Yolculuk İhtiyacının Verimli Ulaşım Türleri ile Karşılanması

Önceki iki aşamada motorlu taşıtlarla yolculuk yapılması dışındaki seçeneklerle cevap verilemeyen ve motorlu taşıtların kullanılması kaçınılmaz olan yolculuk taleplerinin bu aşamada daha verimli ve daha az sorun yaratan motorlu yolculuk türlerini seçmesi temel amaçtır. Kente ve kentlilere hasarları daha az olan ulaşım biçimlerinin seçilmesi için bir yandan "destekler ve özendirmeler", diğer yandan da "kısıtlama ve zorlamalar" araç olarak kullanılmaktadır. Lastik tekerlekli ve raylı toplu taşıma türlerinin, ortak otomobil kulüpleri olarak tanımlanabilecek oto paylaşma (car sharing) organizasyonlarının, planlı ya da plansız yolculuk paylaşma (ride sharing) uygulamalarının, otomobillerin toplu taşıma araçlarına erişimde kullanılmasının (park et-bin) desteklenmesinde çeşitli yöntemler kullanılmaktadır. Toplutaşım, bisiklet ve yaya gibi öncelikli ulaşım türleri ile otomobilin verimli kullanımını sağlayacak düzenlemelere yapılan yatırım ve işletme sübvansiyonları, işyerlerinde otopark kullanmayanlara otopark bedelinin ödenmesi

(parking-cash-out), park-et bin aktarma fiyat indirimleri, vergi indirimleri, bedelsiz altyapı kullanımı gibi doğrudan ve dolaylı parasal katkılarla yolculukların az hasar veren motorlu taşıtlara yönlendirilmesi ve ulaşımın kentlere yaptığı hasarların azaltılması hedeflenmektedir.

Kente ve kentlilere olumsuzluklar yaratan ve ulaşım altyapısının verimsiz kullanımına yol açan otomobil gibi bireysel ulaşım türlerinin kullanımının azaltılması için çeşitli kısıtlama ve zorlamalar caydırıcı olarak kullanılmaktadır. Bu tür önlemler parasal, fiziksel ya da idari kısıtlamalar olarak görülmektedir.

Parasal önlemler aşağıdaki farklı gerekçelere hizmet etmek üzere tanımlanmakta ve farklı biçimlerde uygulanmaktadırlar (Öncü 1998, 1999);

- bireysel ulaşımın ortaya çıkardığı (kirlenme, alan kullanımı, gürültü gibi) çeşitli dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi (kullanıcıya ödetilmesi) amacıyla,
- oluşan talep yığılmalarının azaltılmasını sağlayacak "sıkışıklık fiyatlandırması" amacıyla,
- bir altyapının ve kapasitenin kullanım bedelinin ödetilmesinde "kullanım fiyatlandırması" amacıyla,
- motorlu taşıtların (özellikle otomobillerin) belirli bir altyapıyı veya alanı kullanmasını azaltmayı amaçlayan alansal veya koridor fiyatlandırmaları olarak.

Parasal yaptırımlara dayanan kısıtlamalar ve caydırmalar kent merkezleri gibi belirli alanlara yönelik olabildiği gibi mekândan bağımsız olarak da (vergiler gibi) geliştirilebilmektedir. Otopark fiyatlandırması ve yönetimi de bu kapsamda yaygın kullanılan bir araçtır.

Belirli alanların ve bazı ulaşım altyapısının bazı araçların kullanmasına fiziki kısıtlamalar getirilmesi ile kentlilerin tür seçimi etkilenmekte ve kentliler verimli ulaşım biçimlerine yönlendirilmektedir. Yol yüzeyi kullanımının yeniden tanımlanarak genel trafik şeritlerinin azaltılması ve toplutaşıma araçlarına, taksilere, bisiklet ve yayalara ayrılması, yaya yolları ve alanları oluşturulması bu tür fiziksel kısıtlama örnekleridir.

İdari kısıtlamalar, belirli saatlerde, belirli nitelikteki motorlu taşıtların (otomobillerin, tek kişi taşıyan otomobillerin, yük taşıtlarının) tanımlanan alan ve koridorları kullanımına kısıtlama ve yasaklamalar getirilmesi ile uygulanmakta, idari kısıtlamalar genellikle fiziksel ve parasal kısıtlamalarla birleştirilebilmektedir (Öncü 2003).

Aşama-4 Motorlu Taşıtların Olumsuz Etkilerinin Azaltılması

Daha önceki aşamalarda engellenememiş ve otomobile yönelmiş yolculukların kentlilere, kente ve çevreye olumsuz etkilerinin engellenmesi ve azaltılmasına yönelik politikalar, önlem ve öneriler bu aşamanın konusudur. Bu aşamadaki önlemlerin büyük bir bölümü mekândan bağımsız, genel nitelikli uygulamalar olmakla birlikte, mekâna yönelik bazı önlemler de geliştirilebilmektedir.

Bu tür politikalar ve önlemler genellikle otomobillerin çevreye olumsuz etkileri azaltmak için alternatif yakıt kullanımı, yakıt tüketimde verimlilik artışları, kirleticilerin azaltılması, araçların boyutlarının küçültülerek yollarda ve otoparklarda alan kullanımının azaltılması, araç güvenliğinin artırılması, ağırlıklarının azaltılması, malzemelerinin geliştirilerek üretim sırasında karbon

salımının azaltılması gibi otomotiv sanayine yönelik hedef ve kısıtlamalarla "akıllı otomobiller" yaratılması, ya da "otomobilin evcilleştirilmesi ve kentlileştirilmesi" çabalarıdır. Bu yaklaşımlar otomobil kullanımını değil, otomobilin olumsuz etkilerini azaltmaya yönelik olduğundan aslında otomobilin olumsuz etkilerinin azaltılmasıyla birlikte otomobil kullanımının artması beklentilerini de içermektedir.

Otomobil trafiğinin olumsuz etkilerinin azaltılması için mekân boyutu olan ve özellikle kent merkezlerinde ağırlıkla uygulanan yaklaşımlar ve projeler arasında yol şebekesindeki darboğazların giderilmesi, sinyal sisteminin etkinleştirilmesi, altyapının kapasite kullanım oranlarının artırılması, yüksek teknolojiye dayalı "akıllı" trafik ve otopark yönetimi gibi yaklaşımlardır.

Çevreden başlayan yolculukların merkeze ulaşmasına kadar ilk üç aşamada ağırlıkla bireysel ulaşım türlerinin kullanımının azaltılmasına yönelik politikalar ağırlık kazanmakta ve toplu ulaşım türlerini daha fazla kullanılması hedeflenmektedir. Dördüncü aşamada ise ulaşım taleplerinde ve arzında yeni bir yapılanma önerilmeden mevcut sistemdeki motorlu taşıtların olumsuz etkilerinin azaltılması ve iyileştirmeler yapılmasına odaklanmaktadır. Uzun yıllardır uygulamada olan ancak yararlı etkileri bir türlü ortaya çıkmayan beşinci aşamanın temel sorunu ulaşım sistemindeki yanlışlıkları değiştirerek düzelmek yerine, olumsuzlukları azaltmaya çalışmaktadır. Sonuçta kent merkezinde ve ana koridorlarında çözülen her darboğaz, rahatlama ve iyileştirme trafik akışkanlığını artırmakta, otomobiller için yolculuk koşullarının iyileşmesi yeni otomobilleri bu alanlara ve koridorlara çekmekte, yapısal bir değişim olmadığı için trafik yeniden tıkanmaktadır. Dolayısıyla geleneksel yaklaşımlarla herkesin odaklandığı bu dördüncü aşama beklenen yararları sağlayamamakta, tersine kent merkezinde ve ana koridorlardaki ulaşım koşullarını daha da kötüleştirmekte, küresel ısınma ve diğer olumsuzlukları artırmaktadır.

Kentiçi ulaşımda verimli ve etkin bir sistemin kurulabilmesi, taleplerine uygun kapasiteli çözümlerin geliştirilebilmesinin anahtarı, "yolculukların başlangıcında ve sonundaki 1-2 kilometrelik bölümün" başarılı bir çözüme kavuşturulmasına dayanmaktadır. Yolculukların konut ve merkez uçlarında başlangıç ve bitiş noktaları dağılmakta, her iki uçtaki bölümlerde toplu taşımacılığı etkin kılacak koşullar azalmakta, kişilerin başlangıç ve varış noktalarına özgü bireyselleşme ihtiyaçları ortaya çıkmaktadır.

Büyüyen ve içeriği çeşitlenen kent merkezlerinde kentlilerin toplu ulaşım hat ve durakları ile uyumlu olmayan yolculuk başlangıç ve bitişleri arasında oluşan yolculuklarını sürdürülebilir ulaşım biçimleri ile karşılanması için yeni yaklaşım ve politikalar geliştirilmesi gerekmiştir. Bu ihtiyaçlar kent merkezlerindeki ulaşımın yeniden yapılandırılmasını ve düzenlenmesini gerektirmiş, yolculukların yönetimine yönelik dört aşamaya ilave olarak kent merkezlerindeki bireysel ulaşım ihtiyaçlarının yeni bir anlayışla karşılanması için beşinci aşama günümüzde kent merkezindeki düzenlemelerin odak noktası olmuştur.

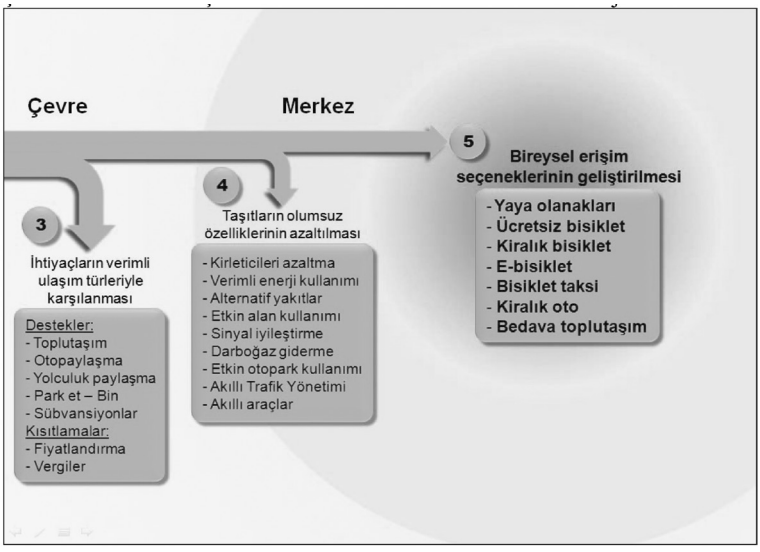
Aşama-5 Merkezde Bireysel Erişimin Geliştirilmesi

Beşinci aşamadaki ulaşım düzenlemeleri yüksek düzeyde motorlu taşıt talebi baskısı altındaki kent merkezlerinde uygulanan önlemlerdir. Kent merkezlerine motorlu taşıtlarla erişimi toplu taşımaya yönlendiren önceki aşamalardaki uygulamalardan sonra kişilerin kent merkezindeki

özgün varış noktalarına ulaşmasını sağlayacak, kent merkezinde başlayan/biten yolculukları olumsuz etkiler yaratmadan karşılayacak çözümlerdir (Şekil-3).

Bu düzenlemelerde temel politika, merkeze bireysel motorlu taşıtların (otomobillerin) girişini sınırlamak / yasaklamak ve merkezdeki bireysel yolculuk başlangıç ve bitişleri arasındaki yolculuklarda motorsuz ulaşım biçimlerinin kullanılmasını desteklemektir. Motorlu taşıt kullanılması gerekiyorsa bu ihtiyacı toplutaşım araçları ile karşılamaya çalışmak, toplutaşım türlerinin boşluklarını yaya ulaşım olanaklarını geliştirerek doldurmak temel strateji olarak yıllardır uygulanmıştır. Kent merkezinde yapılan yaya yolları ve yaya bölgeleri yaya ulaşımının geliştirilmesi için yapılan çağdaş düzenlemelerin başında gelmektedir.

Kent merkezlerindeki bireysel yolculuklarda bisikletin kullanılması yıllardır geliştirilmeye çalışılan bir çözüm olmasına karşılık son bir kaç yılda hızlı ve etkin bir şekilde uygulamaya girmiş bulunmaktadır. Önceleri yerel yönetimlerin (ya da bisiklet gruplarının) kent merkezlerinde kentlilere sağladığı bisikletlerin ihtiyaca göre kullanılıp bırakıldığı "bedava bisiklet" projeleri olarak gündeme gelmiş ancak filodaki bisiklet sayısının giderek azalması ve yok olmasıyla başarıya ulaşamamıştır. Günümüzde yüksek teknoloji kullanan çözümlerin geliştirilmesi sonucunda önceki uygulamalardaki sorunlar bir ölçüde azaltıldığından yeni bir bakış açısıyla "bedelsiz bisikletler" "kiralık bisikletlere" dönüşerek kent merkezlerinde çağdaş bir çözüm olarak yeniden değerlendirilmeye başlanmıştır. "Bireysel kamu ulaşımı" gibi yeni bir kavram oluşturan bu uygulama ile başlangıç/bitiş/güzergâh ve tarifesi açısından "bireysel" olan, ancak herkesin (kamunun) kullanımına açık kiralık bisikletlere sahip olmadan kısa süreli olarak kullanan bu "yeni" ulaşım biçimi sürdürülebilir ulaşıma önemli katkılar sağlamaktadır.



Şekil-3 Merkezde Ulaşımın Olumsuz Etkilerinin Azaltılması Stratejileri

Herkesin kullanımına açık kiralık bisikletleri çağdaş teknolojilerle düzenleyen ve günümüzde en geniş kapsamlı ve başarılı uygulama olan Paris'in Velib (vélo libre veya vélo liberté: bedava bisiklet veya bisiklet hürriyeti) projesi başta olmak üzere bu yaklaşım pek çok kentin merkezinde yaygın olarak uygulanmaya başlanmış ve kent merkezlerinde toplu ulaşımın boşluklarının doldurulmasında ciddi bir seçenek oluşturmuştur (Fotoğraf-3, Fotoğraf-4).

Velib projesi kapsamında Paris'te birbirlerinden ortalama üç yüzer metre mesafelerde yerleştirilmiş yaklaşık 1.500 noktadaki 20.000 kamuya açık bisiklet, kredi kartları ve abone katları ile kentliler tarafından serbestçe kullanılabilmektedir. İlk yarım saatlik kullanımı bedelsiz olan Velib bisikletleri 2007 yılında işletmeye açılışının ardından ilk onsekiz ayda yaklaşık 42 milyon kişi tarafından kullanılmıştır (Peigne 2009).



Fotoğraf-3. Paris Velib Projesi Kiralık Bisiklet Filosu

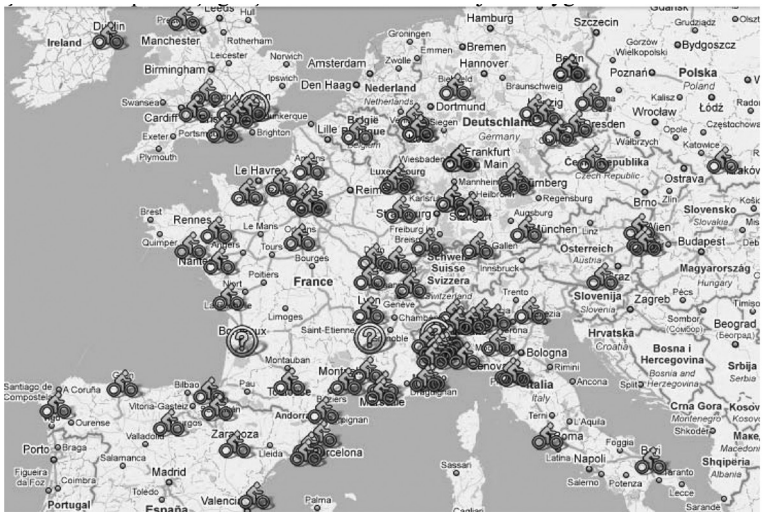


Fotoğraf-4 Montreal Bixi Kiralık Bisiklet Projesi Filosu

Kiralık bisiklet projeleri son bir kaç yıl içinde dünyanın her tarafında hızla gelişmektedir (Midgley 2009). 2009 yılı Ağustos ayı itibariyle dünyanın 27 ülkesinde, 114 kentte 102.000 bisikletlik bir filo kullanımda bulunmaktadır. Kiralık bisiklet projeleri Fransa'da 31, İtalya'da 22 ve İspanya'da 19 kentte olmak üzere Avrupa'da yüzü aşkın proje kullanımda bulunmaktadır (Şekil-4).

Diğer yandan bisikletin yolculuk uzunluğunu ve etkinliğini artıran elektrikli (veya elektrik destekli) bisikletlerin sahipliği ve kullanımı Hollanda ve Çin Halk Cumhuriyeti gibi ülkelerde devlet tarafından desteklenmekte, bisiklet taksiler kent merkezindeki çevreye zarar vermeyen motorsuz ulaşım türlerinin zenginleşmesine katkıda bulunmaktadır.

Güncel teknolojiyi kullanarak başarılı olan "kiralık bisiklet" yaklaşımlarının elektrikli mini otomobillerle denenmesine yönelik projelerle herkese açık kiralık otomobil kullanımına (Velib'in Autolib'e) dönüşümü de tartışmaya açılmıştır. Önerilen bu uygulamada, bisikletlerde olduğu gibi elektrikli mini otomobillerin kent merkezinde kısa süreli kiralanarak kullanımı önerilirken (Spinak 2008) bu uygulamada otomobilin kente ve kentlilere yarattığı olumsuzlukların sadece bir kısmının ortadan kaldırılabildiği göz ardı edilmektedir. Kent merkezlerinde otomobillerin yeniden kullanımını gündeme getirmeye çalışan bu tür yaklaşımlara karşılık, toplu taşıma araç, filo ve işletme biçimlerinin yeniden yapılandırılarak bedava olarak kent merkezlerinde hizmet vermesinin yararları öne çıkarılmaktadır.



Şekil-4 Avrupa'da Çağdaş Bisiklet Kiralama Projeleri Uygulanan Kentler

Kentleri Ve Merkezlerini Ulaşımın Hasarlarından Korumak İçin Ulaşım Önerileri

Ulaşım, kentin işleyişi için kullanılması zorunlu, ancak çok sayıda ve karmaşık yan etkisi olan bir ilaç olarak düşünülmeli; çok dikkatli ve bilinçli kullanılmalı, yan etkilerinin azaltılması için tüm çabalar gösterilmelidir. Ulaşımdan kaynaklanan olumsuzluklar, kente ve kentlilere verdiği hasarların ulaştığı ciddi boyutlar ulaşım konusundaki bilgi ve yargılarımızın yeniden değerlen-

dirilmesini gerektirmektedir. Artık kentlerdeki ulaşım sistemlerini, özellikle kent merkezinde ulaşımı planlarken,

- Otomobile ve hıza göre değil, insana ve çevresi ile iletişim kurma ihtiyaçlarına göre,
- Kentsel işlevleri, mekânları, eylemleri ve insanları ayıran değil, birleştiren bir unsur olarak,
- Caddeler, sokaklar, terminaller ve duraklar dahil tüm ulaşım mekânlarını, ortak kamusal alan, sosyal ve kültürel etkileşim alanı olarak

planlamak kaçınılmaz bir zorunluluk olmuştur.

Günümüzde artık ulaşıma bakış açısı değişmiştir,

- otomobil sahipliliği ve kullanımı değil, bisiklet sahipliği,
- kişi başına yapılan günlük araçlı yolculuk sayısı değil, motorsuz yolculuk sayısı,
- yapılan günlük motorlu taşıtlarla yapılan günlük kilometre değil, günlük yürüme ve bisiklet yolculuğu
- yaratılan günlük ve yıllık karbon değerleri, sera gazları değerleri

önem ve anlam kazanmıştır,

Motorlu taşıtlar öncesindeki ulaşım teknolojilerine göre yapılanmış tarihi kent merkezlerinin motorlu taşıtlardan korunması amaçlanarak geliştirilen alternatif ulaşım politikaları ve projelerinin başarılı uygulamaları, bu yaklaşımların kent merkezlerinin ardından aşamalı olarak önce kent merkezinin tamamında ve giderek kentin diğer alanlarında uygulanmasını gündeme getirmiştir.

Ulaşım talebinin sorgulanmadan karşılanması yerine, talebin denetlenmesi, yönetilmesi ve yeniden biçimlendirilmesi yaklaşımları tüm dünyada otomobillerin ve ardından az yolcu taşıyan motorlu taşıtların merkezlere girişinin azaltılması yaklaşımlarını yıllar önce gündeme getirmiş ancak uygulamalarda sorunlar yaşanmıştır. Günümüzde özellikle elektronik iletişim sistemlerinin gelişmesi ile kent merkezlerinin korunması yönündeki kavramsal projelerin uygulanabilirliği artmıştır. Elektronik veri sistemleri ve iletişim teknolojileri aracılığıyla kent merkezlerine girişlerin denetimi ve fiyatlandırılması kolaylaşmış, daha önce otomobilin kullanımını destekleyen pazar kuralları artık talebin yönlendirilmesinde etkin bir araç haline gelmiştir. Serbest pazar kuralları içinde dışsal maliyetlerin içselleştirilmesinin etkin bir biçimi olan "kullanım fiyatlandırması" yaklaşımları artık tüm büyük kentlerde kent merkezlerini ve kentlileri ulaşımın olumsuz etkilerinden korumada etkin bir çözüm haline gelmiştir (Öncü 2004b).

Dünyanın her kıtasındaki büyük kentlerde, kent merkezlerine "pahalı karayolu yatırımları yapmak" yerine artık "merkeze otomobille girişleri paralı yaparak" motorlu araç kullanımıyla ortaya çıkan maliyetlerin kullanıcılara yansıtılması projeleri gündemin ilk sıralarındadır. Getirilen önlemlerle toplu taşıma araçları otomobillerden ve diğer motorlu taşıtlardan süzülerek ayrılmakta, otomobillerin kent merkezlerine girişini azaltıp toplutaşım araçlarına öncelikler getiren uygulamalar merkezde yaya ve bisiklet projeleriyle desteklenmekte ve zenginleştirilmektedir.

Kentlerimizde öncelikle ulaşım konusundaki yargıların tersyüz edilmesi ve yeni bir bakış açısı ile sorunlara yaklaşılması gerekmektedir. Ulaşım sorunları ve çözümleri konusundaki yanlış

bilgiler ve değerlendirmelerin değiştirilmesinin ardından çağdaş yaklaşımlarla tanımlanacak projelerin uygulanması kolaylaşacaktır. Ulaşımın kent ve kent merkezi üzerindeki hasarların azaltılması için yapılması gereken birçok eylem bulunmakta, uzmanların ve yöneticilerin kent merkezi ile ilgili bir proje belirlerken önce belirli soruları cevaplamaları gerekmektedir (Tablo-3). Bu sorular sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin geliştirilmesi ve kent merkezlerinin ulaşımın olumsuz etkilerinden korunması için bir yol haritası oluşturacaktır.

Tablo-3 Ulaşımın Kente Verdiği Hasarları Azaltacak Önlemler Listesi

Stratejiler	**Uygulamalar Listesi**
Yolculuk ihtiyacının azaltacak alternatif çözümlerin geliştirilmesi	-Tele çalışma projeleri desteklendi mi? -Elektronik (posta, ticaret, bankacılık, işlemler, eğitim, sağlık, vb) işlemler geliştirildi mi?
Motorlu yolculukları azaltacak kent planlaması	-Planlamada en az ulaşım yaratan seçenek değerlendirildi mi? -Planlarda alt merkezler ve karma kullanım geliştirildi mi? -Bisiklet destekleri ve öncelikleri geliştirildi mi? - Yaya destekleri ve öncelikleri geliştirildi mi?
Verimli motorlu taşıtların kullanılması için toplu ulaşımın desteklenmesi	Kent planlamada toplutaşıma uygun gelişme stratejileri ve yerleşim biçimleri değerlendirildi mi? -Oluşan talebe uygun raylı sistemler, otobüs yolları gibi projeler geliştirildi mi? -Toplutaşım çağdaş standartlara ulaştırıldı mı? -Toplutaşım sisteminin performansı geliştirildi mi? -Otobüs öncelikleri geliştirildi mi? -Yaya, bisiklet ve toplutaşım türleri arasında bütünleşme sağlandı mı? -Bedelsiz toplutaşım hizmetleri değerlendirildi mi?
Verimsiz taşıtların kullanımının azaltılması	-Sıkışıklık fiyatlandırması değerlendirildi mi? -Kullanım fiyatlandırması değerlendirildi mi? -Dışsallıkların içselleştirilmesi değerlendirildi mi? -Otopark fiyatlandırması ve yönetimi değerlendirildi mi? -Park et-bin uygulaması geliştirildi mi? -Merkeze otomobille erişim zorlaştırıldı mı? -Merkezde uzun süreli otopark caydırıldı mı? -Otomobilsiz alanlar yaratıldı mı?
Bireysel yolculukların olumsuzluklarının azaltılması	-Sinyalizasyon sistemi geliştirildi mi? -Otopark yönetimi geliştirildi mi? -Otopark fiyatlandırması süreye oranlı yapıldı mı? -Otoparklarda minimum otopark standartları yerine maksimum otopark standartlarına dönüldü mü? -Trafikteki darboğazlar giderildi mi? -Geçen trafik merkez dışına alındı mı? -Merkezden geçişler zorlaştırıldı mı?
Merkezde bireysel motorsuz yolculukların desteklenmesi	-Yaya koşullarını iyileştirecek yaya yolları, bölgeleri ve alanları yapıldı mı? -Kiralık bisiklet uygulaması değerlendirildi mi? -Bisiklet park yerleri, bisiklet şeritleri ve diğer uygulamalarla kullanımı desteklendi mi?
Yük taşıtlarının olumsuz etkileri azaltılması	-Yük taşıtlarının hareketlerine zaman ve büyüklük düzenlemeleri getirildi mi? -Yük taşımaları ve depoları için kademelenme değerlendirildi mi?
Kentler arası trafik etkilerinin azaltılması	-Kentler arası yolcu terminalleri merkez kent lekesi dışına alındı mı? -Kentler arası trafik geçişleri merkezden ve konut alanlarından uzaklaştırıldı mı? -Kentler arası yolcu terminalleri toplutaşım hizmetleri ile kente bağlandı mı?

Kaynakça

Carlton, I. (2007), Histories of Transit-Oriented Development: Perspectives on the Development of the TOD Concept Real Estate and Transit, Urban and Social Movements, Concept Protagonist, Fall 2007, University of California, Berkeley Institute of Regional and Urban Development, Working Papers, 2009-2.

http://iurd.berkeley.edu/sites/default/files/wp1/2009-02.pdf

CNU, (2008), Defining and Measuring the Sustainable Transportation Networks, Congress for the New Urbanism, Transportation Summit, Charlotte, NC, November, 2008,

http://www.cnu.org/sites/files/defining_measuring_sustaining.pdf

Midgley, P.(2009), The Role of Smart Bike-sharing Systems in Urban Mobility, JOURNEYS May 2009, ss. 23-31

http://www.gtkp.com/uploads/public/documents/Knowledge/IS02-p23%20Bike-sharing.pdf

Mokhtarian, P. (1991), Defining Telecommuting. Institute of Transportation Studies. University of California and Transportation Research Record 1305, 1991, pp. 273-281.

http://escholarship.org/uc/item/35c4q71r

Naess Petter ve diğerleri (2009), The Challenge of Sustainable mobility in urban planning and development in Oslo Metropolitan Area, Insititute of Transport Economics, Nowegian Center for Transport Research, TQI Report 1024/2009, Oslo, Temmuz 2009,

http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1024-2009/1024-2009-nett.pdf

NCHRP (2008), NCHRP Report 616: Multimodal Level of Service for Urban Streets, Natıonal Cooperatıve Hıghway Research Program, Transportatıon Research Board, Wash. D.C., 2008

http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_rpt_616.pdf

http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_w128.pdf

Öncü, E., Çelik, F. (1998), Ulaşımda Kullanım Fiyatlandırması: Teorinin Pratiğe Dönüşmesi, Uluslararası Ekonomi Kongresi, Economic Research Center - Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 9-12 Eylül 1998, Ankara.

Öncü, E. (1999), Ulaşımda Kullanım Fiyatlandırması: Neden? Nasıl?, II. Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı, TMMOB Makina Mühendisleri Odası, 29 Eylül-2 Ekim 1999, Ankara, ss.15-24.

http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/11142.pdf

Öncü, E. (2003), Ulaşımda Finansman ve Fiyatlandırma Politikaları, TMMOB Ulaştırma Politikaları Kongresi, 16-17 Ekim 2003, Ankara.

http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/12163.pdf

Öncü, E. (2004a), "Bastırılmış Talebi" Mühendisler mi "Kışkırtılmış Talebe" Dönüştürüyor? 6. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, Mayıs 2005 İstanbul,

http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3184.pdf

Öncü, E. (2004b), Kent Merkezlerine Yönelik Ulaşım Politikaları Kapsamında AB Kentlerinde Fiyatlandırma Uygulamaları, Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi: TRODSA 2004, 5-7 Mayıs 2004, Ankara.

PBI Int. ve diğerleri(1998), Ankara Trafik ve Ulaşım İyileştirme Etüdü (ATTIS): Yolculuk Talep Yönetimi ve Ulaşım Sistem Yönetimi Programı Raporu, Parsons Brinckerhoof Int. Inc, Ulaşım-Art Ltd, Yüksel Proje Uluslararası, Ankara Büyükşehir Belediyesi.

Peigne, H. (2009), Paris: Velib as a part of the transportation strategy, National Cycling Congress, Berlin, 7th and 8th of May 2009.

http://edoc.difu.de/edoc.php?id=UKGCO9MJ

Spinak, Abby ve diğerleri, Autolib' (Paris), SII – Sustainability Innovation Inventory, Connected Urban Development, MIT Mobile Experience Lab, Massachusetts Institute of Technology and Cisco Systems, Inc., July 2008

http://mobile.mit.edu/files/cisco/autolib.pdf

Shafizadeh, K. ve diğerleri (2000). The Costs and Benefits of Home-Based Telecommuting. UC Berkeley: California Partners for Advanced Transit and Highways (PATH).

http://escholarship.org/uc/item/49c1n7hg

Vandahey, M. ve diğerleri, Multi Model Level of Service in the 2010 HCM, Kittelson & Associates, Presentation for the Central Oregon Series on Transportation, 30th September 2009,

http://cost.kittelson.com/system/datas/2/original/MMLOS_in_the_2010_HCM_Bend_Final.pdf?1254436519

SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM İÇİN ULAŞIM TALEP YÖNETİMİNDE KENT PLANLAMANIN ROLÜ

Doç. Dr. METİN ŞENBİL, Dr. EMİNE YETİŞKUL

Hepinizi saygı, sevgi ve değerli hocalarımı da muhabbetle selamlıyorum. Evvela şunu söylemek istiyorum: Uzun süre yurtdışında kaldım, ondan dolayı Türkçe'm biraz bozuktur. Bazı kelime yanlışları yapmam muhtemeldir,. Bu akşam inşallah bu yanlışlar olmaz.

"Sürdürülebilir Ulaşım İçin Ulaşım Talep Yönetiminde Kent Planlamanın Rolü Nedir?" şeklinde bir başlığımız olmasına reğmen bu oturumda biz bu başlığın arkasında olan mevzuatımızdaki değişiklikler üzerinde durmak isteriz. Bu mevzuat genişlemesinden çıkarak sürdürülebilir ulaşıma giden yol konusunda birtakım tartışmalarımız olacak. Daha sonra meslek alanımızın ulaşım talep yönetimiyle önemli ilişkilerinin olduğuna dair birtakım görüşlerimizi aktaracağız. Bu çerçevede makro ve mikro kent planlama yaklaşımlarından örnekler vereceğiz. Bunlar genel olarak literatürde işlenmiş konular olmasına karşın ülkemizde mevcut planlama literatüründe eksiklikler vardır.

Çıkış noktamız, Avrupa Konseyinin, Parlamentosunun 2006 yılındaki 2006/32/EC sayılı direktifidir. Direktif üye ve üye olma yolunda olan ülkelerin enerji verimliliği konusunda yasal düzenlemeler yapmasını istemiştir. Bu çerçevede Türkiye de aday ülke statüsünde, Avrupa müktesebatına uyumunu sağlamak adına 2007 yılında 5627 sayılı Enerji Verimliliği Kanununu çıkarmıştır. Kanunun 7. Maddesine dayanarak da Ulaşımda Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik de 09.06.2008 tarihinde 26901 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanalarak yürürlüğe girmiştir. Düşüncemize göre bu yönetmelik, Türk imar planlama tarihinde bir devrim niteliğinde değişiklik ile karşımıza çıkmıştır. Bunu nasıl biz kendimize mal edeceğiz, bu tabii ki ayrı bir sorudur. İlgili yönetmelikte kentsel ulaşım planları tanımlanarak büyükşehir belediyeleri ve nüfusu 100 binin üzerinde olan belediyelerce ulaşım ana planı hazırlanması hükmediliyor. Ayrıca yapılacak ulaşım ana planlarının 15 yıllık süreler için yapılması ve her 5 senede bir de yenilenmesi isteniyor. Bu hğkmğn yer aldığı 10. Madde içerisinde ulaşım ana planlarının şehir planlarıyla birlikte ele alınması söz konusu, yani bu zaman kısıtı olmayan imar planlarının da aslında dolaylı olarak zaman kısıtı altına alınmasını öngörüyor. Örneğin, 1960'ta yapılmış, daha sonra da plan değişiklikleriyle hayat bulan imar planlama değil de, devamlı olarak ulaşım sistemi ile birlikte değişen bir imar planlama sürecini tanımlıyor ki, bence bu bir devrim

niteliğinde. Fakat, bunu tabii nasıl hayata geçireceğiz, ayrı az önce de ifade ettiğimiz gibi bu ayrı bir konudur. Biliyorsunuz, imar planlama mevzuatımız buna elvermiyor maalesef.

Yönetmelikçe büyük yerleşimlerde yapılması zorunlu kılınan sürdürülebilir ya da ulaşım ana planının kapsamı alanı nedir diye soracak olursak bir kere nüfusumuzun yaklaşık yüzde 40-50'ye yaklaşık kısmını kapmaktadır. İçinde Diyarbakır, Erzurum, Mersin ve Samsun'un da olduğu 16 büyükşehiri bir kere kapsıyor. Nüfusları kontrol edilince 33 tane il merkezini ve 8 büyük büyükşehir altında olmayan ilçe belediyesini kapsıyor. Bunların içerisinde mesela Turgutlu Belediyesi var. Acaba bu belediyemizin teknik elemanları ya da teknik donanımları yeterli mi ulaşım planı ya da sürdürülebilir ulaşım planı yapması açısından yada uygulaması açısından. Buna bir soru işareti koyalım. Az önce söylediğimizi tekrarlamakta fayda görüyorum. Ülkemiz nüfusunun yaklaşık yüzde 50'si ulaşım planına tabi olacaktır.

Yukarıda anılan yönetmelik uyarınca kentsel ulaşım planları, sürdürülebilirlik kapsamında kentin mekânsal, demografik, topografik, işlevsel, toplumsal, iktisadi özellikleri ve ihtiyaçlarına göre ulaşım talebini en azda tutan planlar olarak tanımlanlanarak, üst ve alt ölçekli planlar ile eşgüdüm halinde hazırlanacağı belirtilmektedir. Alt ölçekten kasdedilen herhalde uygulama imar planı; üst ölçekten kasdedilen ise herhalde çevre düzeni planıdır (kanımızca ulaşım planının eşdeğeri olan nazım imar planıdır).

Burada amaç ulaşım problemlerinin çözümüdür? Bu amaç doğrultusunda hareket ederken hazırlanan kentsel ulaşım planları konusunda ülkemizde ne düşünülmektedir. Bugüne kadar ülkemizde ulaşım planı yapılırken 1950 lerden beri yerleşik konvansiyonel metodlar kullanılmıştır. Sürdürülebilirliği fazlası ile dikkate almayan bu plan yapım tekniklerini devam ettirecek miyiz? Burada bir tehlike vardır. Çünkü konvansiyonel plan tekniği daha çok ulaşım talebindeki artışı çözmek amacıyla arzın (ulaşım altyapısı) arttırılmasına dayanır. Ayrıca tekil problemlere mahsus teknik çözümler getirilmiştir. Mesela otopark problemini çözerken, başka bir problemi ortaya çıkartıyorsunuz; arabalaşmayı ya da trafik sıkışıklığını çözerken, yol yapımı öngörülüyor. Mesela, 3. köprüyü yapıyorsunuz, 3. köprü kentte değişik komplikasyonlara sebebiyet veriyor. Enerji ve hava kirliliğini azaltacağım diye yola çıkıyorsunuz, alternatif yakıtlara geçiyorsunuz, ama bu daha fazla araba kullanımını getiriyor, bu da tabii olarak değişik sorunları yanında getiriyor. Özetle temel sorun olan sürdürülebilirlik bütüncül bir şekilde el alınmıyor.

Konvansiyonel ulaşım modeli girdi olarak kentin ulaşım sistemi ve arazi kullanımını, demografik ve sosyal özelliklerini, bunun yanında temel ulaşım istatistiklerini alır. Dört aşamalı ulaşım planlaması modeli dediğimiz yolculuk üretimi, dağıtımı, türel ayrım, yol ağı ataması algoritmalarından çıkan ürün kentin yolağındaki trafik yoğunluğu ve hızlardır. Yoğunluk ve hızların incelenerek trafiğin tıkanacağı yerlerde bizim yapacağımız yegâne şey, yol yapımı ve toplu taşımın teşviki. Lakin nihayetinde ulaşım planı çözümleri yol yapımı olarak karşımıza çıkar. Bu bir şekilde ulaşım talebindeki artışı yol arzıyla çözmenin modellenmesi olup, ülkemizde yapılan ulaşım planlama pratiği de genelinde arz ettiğim şekilde icra edilmektedir. Bu tarif ettiğimiz konvansiyonel ulaşım planlaması şablonunda ulaşım ve arazi kullanımı birbirinden ayrı olarak ele alınmaktadır. Buna karşın ulaşım sistemi ve arazi kullanımı arasında ulaşılabilirlik ve aktivitelerin mekanda

dağılımı çerçevesinde pozitif geri besleme vardır. Bu çerçevede araba ile saplanan ulaşabilirlik ile kentlerimiz yayılıyor, yayıldıkça daha fazla arabalaşıyor, daha fazla arabalaştıkça da daha fazla yola ihtiyaç duyuyor yine yayılıyor.

Burada sorulması gereken soru aslında sürdürülebilirliği planlama sistemimiz ile ne kadar gerçekleştirebileceğimiz konusu. Bu sunuşumuz için teknik olarak bir hazırlık yapmış idik, lakin sunuşların geneline bakınca fazlasıyla detaya girmeyelim diye bu sabah sunuşumuzda değişiklikler yaptık. Yukarıda biraz değindiğimiz konvansiyonel ulaşım planları konusunda literatürde yapılan eleştiriler şu şekildedir. Bir kere insan davranışlarına duyarlı olmamakla beraber kısa erimli politikalara da duyarlı değillerdir. Temelide uzun dönemli politikalara dayanır. Mesela, 40 senelik bir yatırım programı hazırlayacaksınız, yol yapacaksınız; yol yapımı için gerekli olan modelleme dört aşamalı ulaşım planlaması modelidir. Yani, yolculuk üretimi, sonunda yol ağı atamasıyla biten modelleme tekniğidir. Bu ulaşım talebini arzı arttırmadan kontrol edilebilir kılan politikaların uygulamasını olanaklı hale getiren bir modelleme tekniği değildir. Temelinde yolculukları, daha özelinde ise özel araçlı ulaşımı dikkate alan, performans kriteri da olarak yoğunluk, hız ve zaman ölçülerini kullanan modelleme tekniğidir.

Gelişmiş dünyada son yıllarda gelişen ulaşım planlama yaklaşımında temel olarak ulaşım talebinin dolaylı bir talep olduğu, değişik aktiviteleri ifa etmek için ortaya çıktığı kabulü daha da belirginleşmiştir. Kentin merkezine bir iş yolculuğu değil de, çalışma aktivitesine katılmak amacıyla ya da yakındaki bir alış veriş merkezine giderken bir alış veriş yolculuğu değil de, orada bir alış veriş yapmak yapmak amacıyla gidilmesi gibi yolculuklar yerine aktiviteler öne çıkmıştır

Bu konuda devrim yaratan, paradigmanın kaymasına sebebiyet veren iki kişi vardır. Birincisi, zaman ve mekân coğrafyasının da temellerini atan 1970'te çıkan yazısı "What About People in Regional Science?" ile İsveçli araştırmacı Hägerstrand'dır. İkincisi ise "Land use Planning" olarak planlama eğitimimizde yakından tanıdığımız Chapin'in 1974 yılında yayınlanmış "Human Activity Patterns in the City" başlıklı eseridir. Bugün bu iki çalışma aktivite tabanlı ulaşım modellerinin temelini oluşturmaktadır. İlk çalışma insanların zaman ve mekanda olan kısıtlarından yola çıkıyor. Otorite kısıtı, bir alış veriş merkezinin sabahın 05.00'inde kullanılamıyacağı gibi sizi zaman ve mekanda kısıtlayan kuralları içermektedir. Yapabilirlik kısıtı ise araba sahibi olunan durum ile diğer durumlarda ortaya çıktığı gibi zaman ve mekanda hareketliliği mümkün kılan hareketliliği belirler. Buluşma kısıtı ise zaman ve mekanda bulunulması gereken noktaları belirler. İşinize sabah 09.00'da rapor vermek durumunda olduğunuzdan zaman ve mekandaki davranışlarınızı işe başlama saatine göre organize etmek ihtiyacı duyarsınız. Bu kısıtlar sonucu düşen bağımsızlık derecesi sonucu kişi ya da hanehalkının zaman ve mekandaki davranışlarını modeller ile ifade etmek kolaylaşır. Chapin ise, kişi ya da hanehalkı aktivitelerinin diğer bir deyişle ulaşım talebinin aslında imar planı ile yaratılmış mekâna koşut olarak yaratıldığını söyler. Aynı zamanda kişilerin değişik eksenlerde mevcut eğilimlerinin aktivitelere katılımı teşvik ettiğini ortaya çıkarmıştır. Chapin'in bir diğer katkısı, aktivitelerin sınıflandırılması konusunda olmuştur ve bugünkü modellerde temel alınan (zorunlu aktiviteler, ihtiyari aktiviteler gibi) aktiviteler Chapin tarafından ortaya atılmıştır.

Aktivite tabanlı ulaşım modellemesinde sürdürülebilirlik kriterini nasıl gündemimize dahil edebiliriz? Aslında sürdürülebilirlik, kişilerin devamlı yaptığı aktivitelerin modeller içerisine alınmasıyla bu aktivitelerin yerlerinin değiştirilmesi ya da arazi kullanımının stratejik olarak kullanılması ile bu talebi nasıl toplu taşıma ya da bisiklet ya da yaya ölçeğinde yönetiriz sorusuna indirgeyen modele temel oluşturan teorinin içinde kendine kolayca yer bulmaktadır. Bu da tamamıyla şehir planlama ile yan yana ifa edilen ulaşım planlama faaliyetini bize tanımlamaktadır.

Temel yaklaşımımız ulaşım talebini yöneterek mevcut ulaşım arzıyla ulaşım talebini uyumlulaştırmayı temel almaktadır (şunu hemen ifade etmekte fayda vardır, birtakım yerlerde altyapı yatırımı yapmak mecburidir, bu mecburiyete de riayet etmek gerekir). Sürdürülebilir ulaşım talep yönetimi ise, günlük politikalardan tutun da aylık, yıllık kısa erimli politikalarla bu ulaşım talebinin yönetimidir. Bu çerçevede imar planlama açısından stratejik kararların alınması gerekmektedir. İmar planlamanın aslında tek vuruşlu bir imar planıyla değil de, sürekliliği olan bir planlama, -dün zannedersem hocalarım bu konuya temas ettiler- devamlı kente müdahale eden, müzakere eden ulaşım talebini değiştirebilen bir planlama haline gelmesi gerekir.

Ulaşım talep yönetimi, çeşitli politikalar ışığında verimliliğini artırmaya yöneliktir. Avrupa'da genellikle "Mobility management" olarak bilinir. Aynı zamanda hareketlilik yönetimi olarak da bilinen ulaşım talep yönetimi, ulaşım için değişik alternatif ulaşım türlerini, özellikle toplu taşım sistemini iyileştirilmesi, araba kullanımının maliyetinin arttırılması, makro ve mikro arazi kullanım stratejileri ile yolculuk talebinin yönetilmesi yanında (son zamanlarda) diğer yenilikçi ulaşım politikalarının da bu çerçevede ele alındığını literatürden takip ediyoruz.

Yönetmelikte geçen tanımımının içerisinde ulaşım talep yönetimi yolcuların veya yüklerin seyahat taleplerini ve davranışlarını mevcut ulaşım alt yapı veya sistemini daha etkin ve verimli kullanabilecek şekilde düzenlemek olarak veriliyor. Aynı tanım içerisinde ekonomik ve hızlı taşıma türlerinden bahsediliyor. Bildiğinmiz üzere en ekonomik ve devlet tarafından da desteklenen ulaşım türü otomobildir. Otomobil kullanımı hiçbir zaman tam maliyetini ödemez. Otomobil aynı zamanda hızlı taşıma türüdür; her zaman için otomobil, toplu taşımdan daha hızlıdır. O hızı azaltmadığınız sürece, siz seyahat talep yönetimi diye tanımlanan bir şeyi gerçekleştiremezsiniz. Biraz hızlıca yazılmış bir mevzuat oluşumu diye geliyor bize.

Makro ve mikro kent planlama tekniklerinden bahis açtık. Derişik kent bir makro arazi kullanım, kent makroformu stratejisidir. Bu konuda Planlama Dergisi'nde Olgu Çalışkan arkadaşımızın çok güzel bir çalışması var. Gayet güzel kaleme alınmış bir çalışma. Diğer bir makro arazi kullanım stratejisi toplu taşım odaklı kenti de yine bir kent makroformu stratejisi olarak görüyorum. Buna karşın kent parçaları düzeyinde de ele alınabilecek bir şey. Türk imar planlama mevzuatında hiçbir zaman için derişik kenti bizim gerçekleştirebilme lüksümüz yok maalesef ki. Bir plan yapıyoruz ve ondan sonra o planı, belediye meclisleri alıyor ve istediği şekilde değiştiriyor. Sizin başta o koymuş olduğunuz derişik kent hedefini ya da politikasını tamamıyla bitirebiliyorlar. Buradan çıkarılacak yegane sonuç planlamanın sürekli olmalısıdır. Planlama kentin gelişmesine devamlı müdahale edebilmelidir ki, yapılan bir müdahaleye karşılık farklı bir müdahale yaparak, temel politikamızdan olan sapmaları hedefimize varabilecek şekle getirebilme imkanına sahip olsun.

Bu da tabii sürekli gözlem, önceden ömgörü geliştirmemize olanak sağlayan sürekli modelleme şeklinde kendini ifade edebilmelidir. Ezcümle, günümüz mevzuatının tanımlamış olduğu lineer planlama usulünün değiştirilmesi gerekmektedir.

Mikro ölçekte ise yeni şehircilik yaklaşımlarında Robert Cervero'nun güzel bir yayını var idi 1990'ların sonunda. Bunda ulaşım talebinin mikro müdahalelerle, yani yoğunluğu artırarak, tasarımda kaliteyi getirerek ya da tasarımda yayaları kayırarak ve arazi kullanımındaki en kritik şey olan arazi kullanım çeşitliliğini artırarak, yolculukların önemli bir kısmını belli bir çevre civarınd tutabilmek. Alışveriş, değişik rekreatif aktiviteleri yaşam alanı yakınına koyduğunuz vakit, aktivitelerin önemli bir kısmı yarattıkları yolculuklar ile birlikte yalam alanı civarında kalacaktır.

Söylediklerimi tekrar ediyorum aslında. Derişik kentte yüksek ortalama yoğunluklar, brüt ve net yoğunluklardan bahis edilir; Olgu Beyin yazdığına fazla müdahale etmek istemiyorum, orada gayet detaylı anlatılıyor. Derişik kent açısından en önemli şey, kentin merkezine bütün aktiviteleri yığıp çevresindeki yoğunlukları da artırırsanız, kentin merkezine eskisi gibi yine yolculuklar olacak, bu da trafik sıkışıklığı olarak karşımıza çıkacak. Önemli olan şey, arazi kullanımını çeşitlendirmek, yani ortalama yolculukların mesafe ve süresini azaltmak. Ben bunu derişik kent ile gerçekleştirilmesi gereken en önemli arazi kullanım kararı olarak addediyorum.

Toplu taşım odaklı kent ise, ya kent bütününde ya da kent parçalarında toplu taşım erişim notasına odaklı bir planlamayı öngörüyor. Bu erişim noktasına kolay erişimi, erişim noktası civarında da yoğun yapılaşma ve karışık arazi kullanımı gerektiriyor. Biz imar planlama mevzuatında mesela her zaman için maksimumları belirlemekle yükümlüyüz ya da maksimumları belirleme lüksümüz var. Minimumlardan ne haber? Yani, yoğunluğu artırıcı kararlar alacaksınız, maksimumları yaptınız, ama istediğiniz şekilde olmadı, yapılamadı, buna nasıl müdahale edebilirsiniz? Minimumları da belirlerseniz, yani o üçüncü boyuttaki gelişimi makzimum ve minimum içerisine alırsanız, o zaman orada yoğunluklar artacaktır. Bu tabii ki rant çerçevesinde belki tartışılabilir, yani beklenen bir mahalde tabii olarak yoğunluk artışı baskısı olacak, kendiliğinden bir gelişme olacak gibi düşünceler olabilir. Lakin bunu plan notu olarak da kayda geçirmek gerekiyor diye düşünüyoruz.

Bizim kentlerimiz, acaba bu derişik kent, toplu taşım odaklı kent gibi politikalara el veren bir makroforma uyuyorlar mı? Bir kere Türk kentleri, bu zamana kadar, son dönem yayılmacı politikalar, yani arabalaşma ve onunla getirilen kentlerin yayılması dışında, tarihsel olarak aslında derişik. Geleneksel olarak pazarlar, bedestenler ve büyük camiiler civarında oluşmuş tek merkezleri vardır. Osmanlı döneminde mahalleler genelde ibadethane çevresinde oluşmuş idi, cumhuriyet devrinde ise cumhuriyet kurumlarıyla merkezde kaymalar ve mahallelerin ise modern planlama ile sosyal ve kültürel donatılar ile bütünleşmesi sağlanmaya çalışılmıştır. 50'lerden sonraki büyük göç dalgalarıyla kentlerimize göçler oldu; ama yine de o derişiklik bğyğk ölçüde korundu. Bunun en temelinde ulaşım sistemi yatıyor idi.

Son dönemde kendine buyruk müdahale biçimleri ortaya çıktı, planlamayı kendi rasyonellerinden çıkardı. Kentin çok uzağına toplu konutlar arabalaşmayı tetikledi. Tabii ki bu artık bütün o yapılan

ya da kafada düşünülen iyi niyetli politikaların ölmesine sebebiyet verdi. Burada çok önemli bir nokta da var. Türk kentlerinde temel bir ulaşım paradoksu vardır. Bizim aslında yol ağımız o kadar uzun değil, mevcut araba sayısını taşıyabilecek yol ağımız yok. Amerika'nın aşağı yukarı 1/10'u kadar, Avrupa'nın da 1/5'i kadar kentlerimizde yol var. Buna nazaran araba sayımız da az. İkisi de az olduğu halde, temel paradoksa geliyoruz, ciddi boyutlarda trafik sıkışıklığımız sorunumuz mevcut. Bunun yegâne sebebi, maalesef ki ulaşımı yönetememezden kaynaklanıyor ve arazi kullanımıyla buna müdahale edememezden kaynaklanıyor.

Sonuç olarak, ulaşım sistemiyle koordineli imar planlama sistemine maalesef sahip değiliz. Bu konuda kullanılan yegane planlama düsturu yolların hiyerarşisi prensibidir. Geçen yüzyılın ilk yarısında cereyan eden bir dizi CIAM toplantısının ardından yayınlanan Atina Bildirgesi'nde yer almış yolların hiyerarşisi, maalesef arabalaşmaya sebebiyet veriyor. Evinizin önünden arabaya binip gideceğiniz yerde park etmekle sonlanan bir sürecin her gün yeniden üretilmesine olanak sağlamaktadır bu. Yolların hiyerarşisi denilen prensibi artık kentin tümüne değilde ancak belirli kısımlarına uygulamamız gerekiyor ama artık tamamı ile bilgisayar ortamında görülen her geçen gün değişen planlama rasyonellerinden koparılmış imar plancılığı karşısında ne yapılabilir bilmiyoruz.

Sürdürülebilir ulaşım, bizim imar planlama mevzuatımızca desteklenmiyor. Çünkü herhangi arazi kullanımını ancak yola bir cephesi olması halinde uygun görenbir anlayış var. Tamamıyla hızlı ve tehlikeli trafiği ve bazı aktivitelere barınak sağladığından yolculuk talebini yatıştırıcı özelliklere sahip çıkmaz sokakları imar planlamada yapamıyoruz.

Tabii ki son olarak da planlama paradigmamızın sürdürülebilir ulaşımı desteklemediğine inanıyorum. Bu tartışmalara yeni yeni giriyoruz. Bir sonraki sunuşu yapacak olan Fikret arkadaşım da bizi tamamlayacaktır sanırım. Bu planlama paradigmamız lineer bir yapıya sahiptir; demografiden başlarız, sonunda arazi kullanımıyla bitiririz. Sonra her ölçek imar planını belediye meclisleri alır, değiştirir, değiştirir, sürdürülebilir ulaşım hedefimizi kadük bırakır Sürdürülebilir ulaşım için yola çıktıysak, plan değişiklikleriyle, ki Burcu arkadaşımız bahsetti, belediye AVM koysa orta yere, tamamıyla sürdürülebilir ulaşım rafa kalkmış olur. Biz genelinde sürdürülebilirliği nasıl sağlarız? Plancının ya da planlama kurumunun tamamıyla bu sürece devamlı olarak müdahalesiyle olur diye düşünüyorum. Bu konuda da yasalarımız bize elvermiyor maalesef.

Saygılar sunuyorum.

FİZİKSEL PLANLAMADA KENTLİ HAKLARINI SAVUNMAK KENTSEL ULAŞIMDA KENTSEL ÇEVRE KALİTESİ VE KENTLİ HAKLARI

Yrd. Doç. Dr. FİKRET ZORLU

1. Giriş

Kentsel ulaşım, genel anlamıyla bir kentin günlük eknonomik, sosyal ve kültürel yaşamnın sürdürülebilmesi amacıyla sunulan bir hizmetler grubu olarak tanımlanabilir. Ulaşım, özelde trafikle ilgili çalışmalar ise çoğunlukla güncel sorunlarla karşılaşılınca veya olası sorunların önlenmesi amacıyla başvurulan müdahale, planlama, inşa etme gibi yöntem ve uygulamaları içermektedir. Ancak çoğunlukla "çözülmesi gereken bir sorun" olarak tanımlanan veya algılanan ulaşım kavramının gerisinde teknik bir süreç akla gelmektedir. Ulaşım hizmeti bireysel haklar düzeyinde ele alındığında çözülmesi gereken sorunların ne olduğu, zaman, maliyet, gelir ölüçtlerine göre tanımlanan güncel veya olası sorunların ötesinde bireylerin haklarının ne düzeyde verildiği yada bireyilerin yaşam kalitesinin hangi düzeye ulaştırıldığı sorunu olarak algılanmalıdır. Bu çalışmada kentsel ulaşım "bireysel haklar" ve bu hakların pratik karşılıklarından biri olan "kentsel yaşam kalitesi" bağlamında irdelenmiştir.

Günümüzden yirmi yıl öncesine kadar sınırlı sayıda duyarlı kesimin savunduğu "kentsel çevre kallitesi", "enerji etkin ulaşım", "yaya hakları" vb. politika, ilke ve yaklaşımlar günümüzde uluslararası ve ulusal mevzuatta veya politika metinlerinde yer edinmiştir. Dünyadaki birçok kentte planlama, özelde ulaşım planlaması alanında yeni yaklaşımlar uygulanmakta, uluslararası düzeyde kabul gören bazı hassasiyetler ve politikalar plan çalışmalarına yansımaktadır.

Gerek planlama yazınında ve gerekse uluslararası ortak politika metinlerinde yer edinen ilke ve önceliklerin Türkiye'de fiziksel planlamaya ne düzeyde yansıtıldığı konusunda az sayıda araştırma bulunmaktadır. Oysaki, gerek ekonomik ve gerekse toplumsal alandaki dönüşümler ile mevzuattaki değişikliklere paralel olarak son 20 yıldır Türkiye'de farklı kapsam ve ölçeklerde yapılan planların içerikleri ve yaklaşımlarında önemli değişimlerin olduğu bilinmektedir. Türkiye'deki kentlerde yaşanan gelişme dönüşümler hakkında yazında çok sayıda araştırma bulunmaktadır. Bu çalışmada ise kapsam ve genel yaklaşımlardaki dönüşümlere rağmen plan içeriklerinin ve yaklaşımlarının "kentli hakları" yönünden yeterince dönüşmediği iddia edilmektedir.

Uluslararası düzeyde kabul gören politika metinlderinde ve anlaşmalarda yer alan hakların bir kısmı dolaylı da olsa mevzuatta yapılan bazı düzenlemelere yansımıştır. Örneğin enerji verimliliğini amaçlayan "Ulaşımda Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" dolaylı olarak yaya hakları, çevre hakkı ve kentsel çevre kalitesi konularıyla da ilgilidir. Bu yönetmeliğin yanında konuya ilişkin diğer yasa ve yönetmelik maddeleri de incelenmektedir. Bu amaçla çalışmanın birinci bölümünde mevzuattaki ilgili düzenlemeler tespit edilmekte, kentli haklarına yönelik hükümler ayıklanmakta ve incelenen maddelerde bu politika, ilke ve hakların ne düzeyde yansıtıldığı irdelenmektedir.

Araştırma kapsamının geniş olmaması için özellikle kentsel ulaşım konusuna yoğunlaşılmıştır. Araştırmada dikkat çeken hususlardan biri, kentlerimizdeki mevcut durumun çevre kalitesi, enerji etkin ulaşım ilkelerine uygun olmadığı, diğer yandan kentli hakları ve yaşam kalitesi bağlamında ulaşım sorunlarının çözülemediği tespit edilmiştir. Diğer yandan bazı ilke ve ölçütlerin sadece ulaşım planları kapsamında değerlendirildiği, ulaşım etüdleri yapılmayan veya imar planlarıyla ilişkilendirilmeyen kentlerde yapılacak planlama ve tasarım çalışmalarında ek maliyetlere neden olunmadan kentli haklarının, özellikle kentsel ulaşımla ilgili ilke ve politikaları hayata geçirilebileceği görüşü savunulmaktadır.

ÇALIŞMANIN AKIŞ ŞEMASI



2. Kentli Hakları Bağlamında Ulaşım ve Kentsel Mekan

Genel anlamıyla "insan hakları", kentsel yaşamla ilgili olarak ise "hentli hakları"na yönelik en temel belgelerden biri birleşmiş Milletler İnsan Hakları Beyannamesidir. Bu metinde bireylerin siyasal, toplumsal, kültürel ve fiziksel hakları geniş anlamlarda tanımlanmıştır. Korunması, verilmesi ve savunulması gereken insan haklarının kentsel yaşam çevreleriyle ilgili olan maddeleri temelde bireylerin "sağlıklı, huzurlu, güvenli, eşitlikçi, temiz ve ihtiyaçlarına uygun" mekanlarda yaşama hakkına vurgu yapmaktadır. Beyannamenin önsözü birey haklarının neden savunulması gerektiğini dramatik bir dille ifade etmektedir:

> ....İnsan haklarının tanınmaması ve hor görülmesinin insanlık vicdanını isyana sevkeden vahşiliklere sebep olmuş bulunmasına, dehşetten ve yoksulluktan kurtulmuş insanların içinde söz ve inanma hürriyetlerine sahip olacakları bir dünyanın kurulması en yüksek amaçları olarak ilan edilmiş bulunmasına,
>
> .....

Şeklindeki tespitlere dayanarak Birleşmiş Milletler Genel Kurulu 1947 yılında bu beyannameyi ilan etmiştir. Söz konusu beyannamenin esasları kentsel yaşam kalitesine yorumlandığında bireylere kentsel hizmetlerde eşitlik tanınması, bireylerin çalışma, dinlenme ve sosyal etkinliklerini kısıtlayan, zorlaştıran düzenlemelerden kaçınılması gerektiği sonucuna varılabilir.

Kentli haklarıyla ilgili en temel kararlardan biri ise Avrupa Kentli Hakları Deklerasyonu'dur. Söz konusu deklerasyon kentlilerin

Güvenli,

Sağlıklı ve kirlenmemiş,

Sağlıklı ve yeterli sayıda konut sağlanan,

Birbirinin hareket olanağını kısıtlamayan bir ulaşım sistemine sahip,

Beden ve ruh sağlığını olumsuz etkilemeyecek,

Yeterli dinlenme, spor, dolaşma alanı olan,

Toplumsal kaynaşmaya olanak sağlayan,

Kaliteli bir mimari çevresi olan, tarihi ve kültürel mirasa duyarlı ve uyumlu,

Kalkınma ve çevrenin korunması ilkeleri arasında uzlaşma sağlayan,

Kaliteli hizmetler sunulan,

Doğal kaynakları korunmuş,

Bireylerin haklarına saygılı ve eşitlikçi,

Kentlerde yaşama hakkı olduğuna vurgu yapılmaktadır.

Yayalara yönelik en temel kararlardan biri ise Avrupa Parlamentosu, Avrupa Yaya Hakları Bildirgesidir (European Parliament, 1988). Bu bildirgedeki her madde gerek ulaşım ve gerekse her kapsamdaki fiziksel planlamada temel alınması gereken ilkeler içermektedir. Bunlar:

1. Yayanın; fiziksel ve ruhsal sağlığını korumaya uygun koşullar sunan kamu alanlarının nimetlerinden özgürce yararlanma ve sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı vardır.

2. Yayanın; motorlu taşıt değil, insan ihtiyaçlarına göre şekillenmiş kent merkezlerinde yaşama hakkı vardır.

3. Çocuklar, yaşlılar ve engellilerin kendi zaafiyetlerini şekillendirmeyen ve kolay sosyal ilişkiye izin veren kentsel düzenlemelere sahip olmaya hakları vardır.

4. Engellilerin bağımsız hareketliliklerini sağlayacak ulaşım sistemlerine, kamusal düzenlemelere, uyarı, işaretleme sistemlerine ve taşıt araçlarına sahip olmaya hakları vardır.

5. Yayanın, izole yaya bölgelerine değil kentin düzeniyle uyumlu, ulaşılabilir, kısa ve makul bağlantıları olan yaya alanlarına sahip olmaya hakkı vardır.

6. Yayanın özel olarak;

-Motorlu taşıtların bilimsel olarak tolere edilebilir kimyasal ve ses yayma standartlarına uygunluğunun sağlanmasına,

-Toplu taşım sisteminin tümünün hava ve ses kirliliği kaynağı olmamasına,

-Kentsel alanlarında ağaç dikimiyle yeşil akciğerler oluşturulmasına,

-Yaya ve bisiklet trafiğini korumak üzere yol sistemlerinin uyarlanmasına ve hız sınırlamaları yapılmasına,

-Motorlu taşıtların uygunsuz ve tehlikeli kullanımını teşvik edici reklamların engellenmesine,

-Görme ve duyma özürlülerin ihtiyaçlarını da dikkate alan etkili bir işaretleme sistemine,

-Yaya ve motorlu araç trafiğinin kolay geçiş ve durma özgürlüğünü sağlayacak ölçütler belirlenmesine,

-Risk yaratanların sonuçlardan sorumlu olacağı bir risk yükümlülüğü sisteminin kurulmasına,

-Sürücü eğitim sisteminin yayaları ve yavaş kullanıcıları gözetecek şekilde tasarlanmasına hakkı vardır.

7. Yayanın tam ve engelsiz hareketini sağlayacak bütüncül bir taşıma sistemine, özellikle de;

-Ekolojik kapsamlı ve iyi donanımlı toplu taşım sistemine,

-Kentsel alanlarda bisiklet kullanımına ait donanımların sağlanmasına,

-Otoparkların yaya hareketlerini engellemeyecek ve yayaların mimarı olarak özelleşmiş alanlardan alacağı keyfi etkilemeyecek şekilde konumlanmasına hakkı vardır.

8. Her üye ülke, yaya haklarıyla ve alternatif ve ekolojik taşım biçimleri ile ilgili kapsamlı bilgiyi uygun kanallardan yaymalı ve çocuklara, öğrenime başladıkları andan başlayarak iletmelidir.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu'nda kentlerde yayaların ulaşımına yönelik sorunların yaygınlığına değinilmiştir:

> Kentlerimizde yaya ulaşımı pek çok engelle karşılaşmakta ve yaya hareketleri motorlu taşıtların baskısı sebebiyle gelişememektedir. Yayaların kullanımı için ayrılmış olması gereken kaldırımlar otomobillerin park yeri olarak kullanılmakta; altyapı ve tesisat elemanları ve büfeler tarafından, seyyar satıcılar ve yol boyunca yer alan dükkan sahipleri tarafından işgal edilmekte, yaya hareketlerinin sürekliliği engellenmektedir. (DPT, 1995: 6).

Aynı soruna sekizinci beş yıllık kalkınma planı kent içi ulaşım özel ihtisas komisyonu raporunda da değinilmiş olmakla beraber uygulama düzeyinde bu sorunların sürdüğü bilinmektedir. Öneriler arasında yaya bölgeleri oluşturulması, taşıt trafiğinin sınırlandırılması, toplu taşımaya özellikle raylı sistemlere öncelik verilmesi, trafik yavaşlatma uygulamalarının yapılması, bisiklet yollarının tasarlanması gibi düzenlemeler sıralanmıştır. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu'nda ayrıca engellilere yönelik düzenleme ve önlemlerin gerekliliği vurgulanmıştır.

> Kentsel hizmetlerden toplutaşım, (otobüs, raylı taşıma sistemleri, deniz taşımacılığı v.b.) hareketliliği sağlaması açısından özürlüler ve diğer engelliler için farklı bir önem ve gereklilik taşımaktadır. Tüm toplutaşım araçlarının, altyapısının ve tesislerinin özürlülerin bağımsız kullanımına yönelik olarak hizmete sunularak gerekli kolaylıklar sağlanmalıdır.
>
> Toplutaşım kolaylıkları ile birlikte yerel yönetimler tarafından yapılan tüm mekansal uygulamaların (parklar, kültürel, sosyal, sportif tesislerin, iletişim alt yapısı ve tesislerinin) de engellilerin bağımsız olarak kullanımına uygun yapılandırılması gereklidir. özellikle taşıt trafiği kent merkezinden uzaklaştırılarak, kentiçi ulaşımda yaya dolaşımına ağırlık verilmeli; yaya bölgeleri engelliler dahil tüm kullanıcılar için erişilebilir ve kullanılabilir olmalıdır.
>
> Engellilerin kentsel mekanları bağımsız olarak kullanabilmesi için öncelikle mevcut fiziksel çevrede gerekli düzenlemelerin yapılması, yeni yapılaşan alanların ise "erişilebilirlik" ilkesi doğrultusunda düzenlenmesi gereklidir. (DPT, 2001: 23),

Söz konusu raporlarda alınması gereken önlemler ve yapılması izlenmesi gereken süreç detaylı ve anlaşılabilir bir dille belirtilmiş olmasına rağmen geçen sürede gerekli düzenlemelerin yeterince yapılmadığı görülmektedir. Bu sorunlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Kentleşme Şurası, Kentsel teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu'nda da belirtilmiştir:

> Türkiye'de ise yerel yönetimler ve merkezi idarenin ulaşım ve trafikle ilgili birimlerinde kentsel ulaşımı büyük ölçüde taşıtlara göre planlama eğilimi hâkimdir. Yaya ulaşımı trafiğin ve ulaşım sisteminin bir parçası olarak görülmemektedir. Bu bakışın doğrudan sonucu olarak otomobillerin hareketi için katlı kavşaklar yapılmakta, yollar taşıtlar lehine genişletilmekte, yaya kaldırımları daraltılmakta, sinyalizasyonlu hemzemin yaya geçitleri kaldırılmakta ve yayalar üst-alt geçitlere zorlanmaktadır.
>
> Kent planlama ve tasarım açısından yaya bölgeleri ve yaya yolu uygulamalarında sorunlar bulunmaktadır. Bugüne kadar olan planlama deneyimlerimiz, ne yazık ki yaya yolları ve uygulamalarını kent planlarına taşımaktan ve planlarda yer alanları da uygulatmakta çok uzak kalmıştır. Planlama çalışmalarında amaç, taşıt yollarını hiyerarşik bir yapıda düzenlemek olmuştur. Yaya ulaşımı için yapılan öneriler ise, taşıt yolları arasında kalan imar adaları arasında 7 metre genişliğinde, hiçbir zaman uygulanmayacak ve daha sonra taşıt yollarına dönüştürülecek yaya yolları göstermekten ibarettir (BİB, 2009: 26)
>
> Kentlerde yaya güvenliği de önemli sorunlar arasına girmiştir. Taşıt trafiğinin desteklenmesine koşut olarak yaya güvenliği tedbirlerinin ihmal edilmesi, kentlerde çok ciddi yaya kazalarına, sonucunda da önemli can kayıplarına ve sakatlanmalara yol açmaktadır. Katlı kavşak yapımı ve trafik ışıklarının kaldırılmasıyla birlikte hız limitlerinin üzerine çıkan taşıtlar, yayalar ile karşılaştığı noktalarda önemli güvenlik riski oluşturmaktadır. Konut alanlarında trafik hızını azaltmak ve sokakları sosyal bir mekâna dönüştürmek için trafik sakinleştirme (traffic calming) uygulamaları yapılması gerekirken bu tür düzenlemeler yapılmamaktadır. Kentlerde yayalar için güvenli ve yeterli sayıda yaya geçidi bulunmamaktadır (BİB, 2009: 29).

Bu kapsamda gerek yasal ve gerekse kurumsal düzeyde yeni düzenlemeler yapılmaktadır. Bu düzenlemelerin de henüz uygulamaya yansımadığı bilinmektedir. Dolayısıyla yasal düzenlemeler

kadar uygulamada özellikle planlama, tasarım ve uygulamada bu ilkelerin yerine getirilmesi gerekmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti 14 Temmuz 2009 tarihinde "Engellilerin haklarına İlişkin Sözleşme" yi imzalamıştır. Bu sözleşmenin kentsel mekanla ilgili en temel maddesi ise engellilerin erişilebilirliğinin sağlanması, bu amaçla evrensel tasarımdan yararlanılmasını gerektirmektedir.

3. Kentsel Yaşam Kalitesi Bağlamında Ulaşım ve Kentsel Mekan

Yaşam kalitesi kavramı bakış açısı ve inceleme konusuna göre bireysel/ toplu (collective), veya öznel/ nesnel olarak tanımlanmaktadır (Philips, 2006: 242). Philips yaşam kalitesini "insanların temel ve toplumsal ihtiyaçlarının karşılanması" olarak tanımlamaktadır. Bunun için bireylerin "sürdürülebilir fiziksel ve toplumsal ortamlarda", "yaşamdan keyif alma" ve "toplumda diğer vatandaşlar gibi kamusal haklardan yararlanma", "kamusal faaliyetlere katılma", "toplumsal bütünleşme", "güven" ve "diğer bütünleştirici normlar"a (asgari düzeyde adalet ve eşitlik) sahip olması veya en temel haklardan yararlanması gerekmektedir (Philips, 2006: 242). Abbate ve diğerleri (2001) ise yaşam kalitesi kavramını birbirleriyle ilişkili iki farklı düzeyde tanımlamaktadır:

1-refahın "maddesel" ve "maddesel olmayan" yönleri arasındaki ilişki ve

2-bireysel ve toplu (collective) yaşam koşulları arasındaki bağlar

Bu yazarlar yaşam kalitesininin üç temel gösterge grubu ile ölçülebileceğini belirtmektedir.

1-sadece nüfusun ekonomik koşullarına ve diğer hizmetlerden yararlanma düzeylerine yönelik göstergeler

2-Nüfusun refahıyla ilgili çeşitli nesnel sosyal göstergeler

3-toplumun veya bireylerin sadece maddesel değil aynı zamanda toplumda iletişim, ilişki vb. maddesel olmayan tatmin düzeyini ölçmeye yönelik öznel değerlendirme göstergeleri (anket vb.) (Abbate ve diğerleri, 2001)

Kentsel yaşam kalitesini tanımlamak ve ölçmek çoğu zaman tam anlamıyla mümkün olmasa da bu konuda yapılan çalışmalarda bazı göstergelerden yararlanılmaktadır. Türkiye'de bu konudaki çalışma sayısının az olduğu tespit edilmiştir. Emür ve Onsekiz, açık ve yeşil alanların ekonomik ve sosyal değerleriyle dolayısıyla kentsel yaşam kalitesiyle ilişkisini araştırmıştır. Bu alandaki örnek çalışmalardan biri York Univeristesi Sağlık Ekonomisi Araştırma Merkezi tarafından yürütülmüştür (CHE, 2009). Benzer yöntemle yapılan diğer bir çalışma ise Avrupa Birliği üye ülkeleri genelini kapsamaktadır. Bu çalışmada üye ülke vatandaşlarının yaşam kalitesi ve hizmetere yönelik memnuniyetleri araştırılmıştır EFILWC (2009). Bu çalışmada sadece toplutaşım olanakları bir ölçüt olarak kullanılmıştır.

Benzer bir çalışmada ise Yeni Zelanda'daki 12 kent için yapılan araştırmada bireylerin kente ilişkin değerlendirmeleri araştırılmıştır. İlgili araştırmada kullanılan göstergelerden bazıları aşağıda sıralanmaktadır:

Sağlık

Güvenlik

Eğitim, bilgi düzeyi ve beceri,

Konut niteliği

Toplumsal ilişkiler ve topluma karşı güven vb algılar.

Kamusal ve özel haklar

Ekonomik yaşam düzeyi (bireysel gelir düzeyi, yaşam maliyetleri, yolculuk maliyetleri, konut kira maliyetleri, su, vb. hizmet maliyetleri) ve konomik gelişmişlik (ekonomik çeşitlilik, işsizlik oranları, kentin geliri, gelir dağılımı,)

Doğal çevre (biyolojik çeşitlilik, doğal alanlar, hava, su, toprak kalitesi)

Yapılı çevre (mekanın temizliği, ulaşım olanakları-sorunlarının düzeyi, ulaşım güvenliği, gürültü, erişilebilirlik, toplutaşıma erişim, yolculuk süresi, mekansal standartlar, açık mekanlar, yeşil alan oranı otopark, kentsel çeşitlilik, kentsel hizmetlerin yeterliliği) (www.qualityoflifeproject.govt.nz)

Söz konusu çalışmada önemsenen konulardan biri de kente karşı "gurur duyma" düzeyi olup kentsel yaşam kalitesinin bir kente karşı aidiet, sahiplenme ve gurur duyma düzeyini etkilediği belirtilmektedir.

Groot ve Steg (2006) ise kentsel ulaşım hizmetleri-yaşam kalitesi bağlamında "değer yargıları", "beklentiler" ve "yaşam kalitesi" ilişkisini irdelemişlerdir. Söz konusu çalışmada iyimserlik, karamsarlık, gelir, beklentiler ve çevrelerinden ve hizmetlerden memnuniyet düzeyleri gibi temel göstergeler kullanılmıştır. Bu konudaki kaynak çalışmalardan biri de Poortinda ve diğerleri (2004) tarafından yürütülmüştür. Söz konusu çalışmada 22 gösterge kullanılmıştır. Kentsel mekana uyarlanan göstergelerin bazıları aşağıda sıralanmıştır:

Konfor (Bireyin Yaşadığı Mekanın Konforlu Olması)

Fiziksel Yeterlilik ve Güzellik (Bireyin Yaşadığı Mekanın Yeterli Büyüklük ve Güzellikte Olması)

Statü ve İtibar (Bireyin Yaşadığı Mekanın ve Yaptığı Faaiyetlerin Onun İtibarına Zarar Vermemesi)

Estetik göstergeler (Bireyin Beğenme ve Hoşlanma İhtiyaçlarına Uygun Ortam Sağlanması)

Güvenlik (Evinde ve Kent Mekanında Saldırı, Kaza vb. Tehliklere Maruz Kalmaması)

Gelir (Bireyin Yaşamını Sürdürmesi ve İhtiyaçlarını Karşılaması İçin Yeterli Gelirinin Olması ve Zorunlu İhtiyaç Maliyetlerinin Gelirine Oranının Düşük Olması)

Çevreyle (Eşi, Arkadaşı, Ailesiyle İyi İlişkiler Kurması İçin Olanak ve Ortam Sağlamak)

Sağlık (Bireyin Sağlığını Olumsuz Etkilemeyecek Ortam Sağlanması)

Sosyal Adalet (Bireye Çevresindeki Kişlerle Eşdeğer Fırsat ve Ortamlar Sağlanması)

Özgürlük (Kendini İlgilendiren Yönelik Kararları Verebilme Olanağı)

Yeterli Miktarda Dinlenme Zamanı

Yaşamındaki Çeşitlilik (Farklı Ekinliklere Katılabilme ve Ortamlarda Bulunabilme Olanağı)

Özel Alan (Mahremiyet, Kendine Ait Mekan ve Ortam Sağlayabilme)

Çevre kalitesi (Temiz Hava, Su ve Toprak)

Bireyin Kendine ve Başkalarına Karşı Saygısı

Toplumsal İlişkiler (Başkalarıyla İyi İlişkiler)

Zihinsel-Duygusal Huzur (Bireyin Dışsal Olumsuzluklara En Az Düzeyde Maruz Kalması)

Eğitim (Bireye Yeterli Eğitim Fırsatı ve Ortamı Sağlanması)

Doğal Çevre ve Çeşitlilik (Bireyin Doğal Peyzajdan Haz Alması, Yaban Hayatının Varlığının ve Çeşitliliğinin Korunması)

Çalışma Ortamı (Bireyin İş Sahibi Olabileceği, Çalışmaktan Memnun Olabileceği Fırsat, Hizmet ve Olanakların Sağlanması)

Steg and Gifford (2005) ise sürdürülebilir ulaşım planlaması ve yatırımlarını yaşam kalitesi bağlamında irdelemiştir. Dünya Sağlık Örgütü'ün kentlerin "sağlıklı kentler" tanımına ne düzeyde ulaştığını ölçmek için ulaşımla ilgili aşağıdaki göstergeler esas alınmaktadır. Bunlar arasında kentsel ulaşımın doğrudan etkilediği göstergelerden bazıları aşağıda sıralanmıştır:

Kentteki toplam yaya yolu uzunluğunun kentin toplam alanına oranı

Kentteki bisiklet yolu uzunluğunun kentin toplam alanına oranı

Günlük ortalama toplutaşım koltuk kapasitesinin toplam nüfusa oranı

Toplam toplutaşım ağı uzunluğunun toplam yol uzunluğuna oranı (public transport network cover)

Bunun yanında toplutaşım yolculuğu maliyetinin özel araçlı yolcuk maliyetine oranı, ve toplutaşım kullanım oranı da dikkate alınmaktadır (WHO, 1990).

Bir yıl içinde kazalarda ölen kişi sayısının nüfusa oranı (yaş piramidine göre dağılımı da yapılmaktadır)

Havadaki CO2, CO, NO2, SO2, İs, duman, Kurşun oranları.

Çevresel-mekansal kalite ve bu kalite tanımınında yararlanılan standartlar.

Sosyal-kültürel hizmetler ve bu hizmetlerden yararlanma olanakları (eğitim, sağlık,)

Ekonomik göstergeler (gelir, işsizlik, maliyetler) (WHO, 1990).

Bireysel olarak yaşam kalitesinin en önemli göstergeleri bireyin güvenliği ve sağlığı olarak tanımlanabilir. Ancak toplum veya bireyin koşullarına göre bunun önem derecesinin farklılaşabileceği bilinmektedir.

Kentsel yaşam kalitesinin iyileştirilmesine yönelik ölçütler ve ilkelere, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı Yerleşme Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu' nda yer verilmiştir. Söz konusu raporda "Yaşam Kalitesinin Sağlanmasında Öncelikli Temel Amaç ve Politikalar (ÖTAP)" başlığı altında planlama veuygulama aşamalrında esas alınması gereken ilkeler sıralanmıştır.

> Kentteki toplumsal iletişimi güçlendiren, kentin olanaklarından herkese eşit yararlanma hakkı sunan, yaya dolaşımını kentin her parçasına yayan bir mekân kurgusunun oluşturulması; Sağlık ve sosyal yardım hizmetlerinin sağlandığı, kaliteli eğitim alınabilen, yeterli kültür ve rekreasyon olanaklarına sahip, konut açığı olmayan, kamusal toplu taşım olanağı gelişmiş, suç oranı düşük olan ve yeterli gıdaya erişimin sağlandığı bir kentsel yaşam olanağı sağlamaya yönelik tedbirlerin alınması; İnsan sağlığını hedefleyen, her türlü kirlenmeyi önlemeye çalışan, iletişim olanaklarını artıran düzgün bir altyapı sağlanması, gereklidir. Toplu taşımayı özendiren, özellikle kent merkezlerinde özel taşımacılığı kısıtlayan ve yaya önceliğine dayanan ulaşım modellerinin teşvik edilmesi gereklidir. (DPT, 2007:.65-66)

Yukarıda sıralanan öncelikler, mevcut durumda kentlerimizin yeterli düeyde olmadığı anlamına gelmektedir. Dolayısyla mevcut durumda bu sorunlar yaşanıyor ise, günümüze değin kentlerin planlanması, fiziksel çevrenin düzenlenmesi, ulaşım ve altyapı hizmetlerinin sunulmasında hangi ilke ve politikaların öncelik verildiği ve hangi hakların savunulduğu sorgulanmalıdır.

4. Enerji Verimliliği Bağlamında Ulaşım ve Trafik Planlaması

Ulaşım sisteminde enerji verimliliğini amaçlayan ilk yasal düzenleme Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan, 09.6.2008 tarih ve 26901 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan "Ulaşımda Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" tir. Bu yönetmelik temelde enerji için ayrılan maliyetlerin azaltılmasını amaçlamaktadır. Yönetmelik maddeleri dolaylı olarak kentli hakları ve yaşam kalitesi kapsamında üzerinde uzlaşılan bazı amaçlar ile ortak yönler barındırmaktadır. Yönetmeliğin 1. maddesinde:

> Bu Yönetmelik ulaşımda enerji verimliliğinin artırılması amacıyla; motorlu araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesine, araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesine, toplu taşımacılığın yaygınlaştırılmasına, trafik akımının arttırılmasına yönelik sistemlerin kurulmasına ilişkin usul ve esasları kapsar. Denilmektedir.

Bu maddede yakıt tüketiminin azaltılması ve toplutaşımacılığın yaygınlaştırılması amaçları aynı zamanda kentsel yaşam kalitesi amaçlanmaktadır. Yönetmeliğin 4. maddesinde bazı önlemler sıralanmaktadır:

> (2) İçişleri Bakanlığı; kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamaları, taksi uygulamalarını ve otoparkların oluşturulması ile ilgili tedbirleri alır.
>
> (3) Bakanlık ve İçişleri Bakanlığı; yön levhaları, elektronik yol yönlendirme sistemi, seyahat talep yönetimi, trafik yönetimi, modlararası taşımacılık, kentsel ulaşım planları, toplu taşıma, akaryakıt tüketiminin izlenmesi ve trafik sinyalizasyon sistemleri hakkında ilgili tedbirleri alır.

Bu maddede kent merkezlerinde araç kullanımının azaltılması önlemi büyük önem taşımaktadır. Ancak günümüzde bu yöndeki uygulamalar çok sınırlıdır. Diğer yandan seyahat talep yönetimi ve toplu taşıma konusundaki düzenlemeler ise yetersizdir. Kentsel ulaşım planlarına değinilmekle beraber bu planların öncelikleri ve kapsamları hakkında herhangi bir hüküm getirilmemiş olması yönetmeliğin eksikliği olarak görülmektedir. Türkiye'de tespit edilen 15 ulaşım ana planında kentsel yaşam kalitesi ve kentli hakları dolaylı olarak amaçlanmaktadır. Bu planlarda çoğunlukla raylı sistem güzergahları tespit etüd edilmekte ve ulaşımla ilgili tavsiye niteliğinde önlemler sunulmaktadır. Ancak bu planlarda temel olarak eğilimlere göre artacak yolculuk talebinin karşılanması amaçlanmaktadır. Diğer yandan İçişleri Bakanlığı'nın bu önlemler konusundaki yaptırım yetkisi açık değildir. Diğer yandan özellikle Belediyelerin sorumlulukları ve Yönetmeliğin yaptırımlarına yönelik hükümlerin olmaması büyük bir eksiklik olarak görülmektedir. Yönetmelikte bazı çelişkili önlemler de öngörülmektedir. Bunlardan bazıları 7. Madde'de tespit edilmiştir:

> Madde 7 - (1) Ulaşımda etkinlik, verimlilik ve sürücülere kolaylık sağlamak için; seyahat talep yönetimi, modlararası taşımacılık sistemi, trafik yönetimi, yön levhaları ve elektronik yol yönlendirme sistemleri ilgili kurum/kuruluşlarca uygulanır. Uygulamalarda varolan ulusal ve uluslararası standardlara uygunluk aranır.
>
> (2) Kent merkezi girişlerine yapılacak yönlendirme sistemleri ile yoğun trafik alanlarına girmek yerine araçların alternatif yollardan ulaşımı sağlanır.
>
> (3) Nüfusu ikiyüzellibin ve üzerinde olan kentlerde belediyelerce; karayollarında günün koşullarına uygun merkezi bilgisayar sisteminin kurulması için çalışmalar yapılır. Bu bilgisayar sistemi ile kavşakların merkezden kumanda edilmesi sağlanır. Kurulacak olan kamera sistemleri ile yol yoğunluğu izlenir, elektronik yol yönlendirme sistemleri ve trafik radyosu yoluyla sürücülerin yolun durumuna göre alternatif güzergahlara yönlendirilmesi sağlanır.

Özellikle 2. paragraftaki "alternatf yollardan erişim" önlemi Yönetmeliğin hangi bakış açısıyla hazırlandığını ve dünyadaki hangi gelişmelerin öncelikli yöntem olarak seçildiğini göstermektedir. Söz konusu önlemlerin ne enerji tüketimi ne de kentsel yaşam kalitesi yönünden fayda sağlamadığı literatürde sıkça değinilen konulardan biridir. Bu maddenin amacının trafik akımının hızlandırılması ışında herhangi bir amaca dayanmadığı görülmektedir. Trafik akışının hızlandırılmasının uzun erimde faydalı olamayacağı açıktır. Bu madde diğer yandan 8. madde ile çelişmektedir.

> Kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalar
>
> Madde 8 - (1) Belediyeler;
>
> a) Yerleşim planlamasında ve kentsel dönüşüm projelerinde motorlu taşıtların şehir girişinde park edilebilmesi için otopark kurulmasını sağlar. Bu otoparklara park eden sürücülerin otoparktan şehir merkezine gidiş ve dönüş güzergâhlarında hizmet veren toplu taşım araçlarından yararlanması için yöntem geliştirir.
>
> b) Kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalar yapar.

c) Toplu taşım araç duraklarında modlararası taşımacılık sisteminin oluşturulmasına öncelik verir.

ç) Doğalgaz dağıtım şebekesi bulunan şehirlerde toplu taşıma aracı olarak doğalgazlı araçlara öncelik verir.

Yönetmeliğin 8. maddesi temel amaca uygun olarak hazırlanmış ve bu kapsamda etkili ve yararlı sonuçlar sağlayabilecek önlemler içermektedir. Yönetmeliğin 9. maddesinde "sürdürülebilir kentsel ulaşım planları"na atıfta bulunmakla beraber öngörülen bazı önlemler "sürdürülebilirlik" kavramıyla çelişkili görülmektedir.

Kentsel ulaşım planları (Madde 10)

(1) Büyükşehir belediyeleri ve büyükşehir belediyesi sınırları dışındaki belediyelerden nüfusu yüzbinin üzerinde olanlar ulaşım ana planı hazırlarlar. Bu planlar onbeş yıllık süreler için yapılır ve her beş yılda bir yenilenir. Şehir planları ile sürdürülebilir kentsel ulaşım planları birlikte ele alınır.

(2) Kentsel ulaşım planlaması sırasında ilgili kurum/kuruluşların görüşleri alınarak, çevre otoyolları ve raylı sistem çalışmalarına öncelik veren, yerleşim alanlarının yer seçimi ve bu alanların birbiri ile olan ulaşımlarını sağlayan üst ölçekli planlar yapılır.

(3) Kent içinde yetersiz kalan yollarda sıkışan trafiği rahatlatmak üzere; yol genişletmesi, kavşak düzenlemesi ve otopark kurulması gibi önlemler alınır.

(4) Yeni açılan yolların çevre otoyollarına bağlantısı KGM'nin uygun görüşü alınarak yapılır.

(5) Kentsel ulaşım planları yapılırken toplu taşımayı teşvik etmek amacıyla raylı sistem yatırımı artırılır.

(6) Kent ulaşımında enerji verimliliğinin artırılması ve yakıt tüketiminin düşürülmesi için trafiğin güvenli ve akıcı olması sağlanır.

(7) Belediyeler; kent içi ulaşım güzergâhlarının belirlenmesinde trafik akışındaki yakıt sarfiyatını öncelikle göz önünde bulundurur. Topografik yapısı uygun güzergahlara bisiklet yolları ve bisiklet park alanları yapar.

Yukarıdaki maddede "yol genişletmesi" çelişkili olarak görülürken ulaşım-arazi kullanımı ilişkisinin sağlanması, raylı sistemler ve bisiklet yolları gibi düzenlemeler olumlu bulunmaktadır. Yönetmeliğin 16. maddesi ise bazı olumlu düzenlemeler öngörmektedir:

Toplu taşıma (Madde 16)

(1) Belediyelerce toplu taşıma araçlarının talep edilebilirliği ve yolcu kapasitesini artırıcı gerekli tedbirler alınır. Nüfusu ikiyüzellibin'in üzerindeki belediyelerce kent içi toplu taşımaya yönelik aşağıdaki uygulamalar yapılır.

a) Raylı sistemler azami doluluğu sağlanacak şekilde işletilir. Bu kapsamda; sefer sıklığı yolcu talebi dikkate alınarak yapılır, tek bilet sistemi yaygınlaştırılır.

b) Toplu taşıma araçları için ayrılmış şerit ve yol uygulamaları yaygınlaştırılır.

c) Hizmet kalitesi yüksek ve çevre dostu toplu taşıma araçlarının kullanımına öncelik verilir.

ç) Toplu taşıma araçlarında ve duraklarda; hareket saatleri, güzergâhlar ve benzeri bilgilendirme panoları bulundurulur.

Ancak, bu madde ile çelişen 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı 2005 Yılı Programı, Kent İçi Ulaşım Alt Sektörü, "Amaçlar, İlkeler ve Politikalar" başlığı altında:

Yüksek maliyetli raylı sistem projeleri, nüfusu bir milyondan fazla olan kentlerde, otobüs veya ara toplu taşım araçlarıyla karşılanamayacak büyüklükteki yolculuk talebine sahip koridorlarda yapılacaktır. Projelerin finansmanı azami ölçüde belediye öz kaynaklarından sağlanacak, dış finansman kaynaklarından sadece yüksek teknoloji ağırlıklı işlerin yapımında faydalanılacaktır (DPT, 2005).

Hükmü getirilmiştir. Kentlerde bir milyon nüfus ölçütünün 2000 yılından bu yana benimsendiği bilinmektedir. Bu ölçüt ulaşım planları kapsamında öngörülen raylı sistem projelerinin yatırım programlarına alınmasında esas olarak alınmaktadır. Dolayısıyla Yönetmelik maddesi ile söz konusu ölçüt çelişmektedir.

Kentsel ulaşım planları

Geçici Madde 1 - (1) 10 uncu maddedeki kentsel ulaşım planları bu Yönetmeliğin yayımından itibaren üç yıl içerisinde ilgili belediyelerce hazırlanır.

Yönetmelik gereği nüfusu 100.000 in üzerinde olan kentlerin ulaşım planlarının 2011 yılına kadar hazırlanması gerekmektedir. Mevcut durumda ulaşım planları sadece büyükşehirler ve bazı büyük kentler için hazırlanmış olup önümüzdeki yıllarda hazırlanacak planlarda gerek kentsel yaşam kalitesi ve gerekse kentli haklarının söz konusu planlarda kapsanması ve temal amaç olarak benimsenmesi sağlanabilir.

5. Sonuç

Bu çalışma kapsamında yapılan araştırma sonuçları Türkiye'deki kentler için hazırlanan ulaşım planlarının gerek hedefler ve gerekse uygulamalar düzeyinde kentsel yaşam kalitesi, kentli hakları ve ulaşımda enerji verimliliği yönünden yeterli sonuçlar sağlayamadığını göstermektedir. Dolayısıyla kentlerde bireylerin yaşam kaliteleri ve haklarının yeterince sağlanamadığı, bu yönde hazırlanan bazı yönetmelik veya planların yeterli düzeyde etkin olamadığı anlaşılmaktadır.

Çoğunlukla büyükşehirler için hazırlanmış olan ulaşım planların güncellenmesi, nüfusu 100.000 kişiyi aşan bütün kentler için ulaşım planlarının hazırlanması, bu planlarda kentsel yaşam kalitesi ve kentli haklarının temel hedef olarak belirlenmesi. Ulaşım planlarında öngörülen yatırım ve düzenlemelerin uygulanması için ilgili Yönetmelik maddelerinin yaptırım gücü olacak şekilde düzenlenmesi.

Kentlerde raylı sistem yapılabilmesi için ölçüt olarak belirleneen 1 milyon nüfus eşiğinin iptal edilmesi ve raylı sistem yatırımının yaşam kalitesi ve kentli hakları açısından gerekliliğinin tespit edilebilmesi için bu hedeflerin de fayda maliyet analizlerinde esas alınması. Örneğin

hava kirliliğinin azaltılması, ulaşım konforunun sağlanması, yaya güvenliğinin arttırılması gibi ölçütler ölçülebilir faydalar olarak tespit edilebilir.

Gerek yaşam kalitesi ve gerekse kentli haklarının ulaşım düzenlemeleri ve hizmetleriyle ilgili gereklerin yerine getirilmesi için sadece ulaşım ve trafik planlaması yöntem ve araçlarının kullanılması yeterli olamamaktadır. Ulaşım ve trafik planlarının kapsam ve müdahale alanları sınırlı olup ulaşımı ilgilendiren çoğu sorun fiziksel planlamanın kapsam alanına girmektedir. Bu nedenle söz konusu hakların öncelikle her ölçek ve kapsamdaki kentsel mekan düzenlemelerinde esas alınması gerekmektedir. Bu çalışmalarda alışılagelen "sorun" tanımının değişmesi ve giriş bölümünde vurgulanan "birey haklarının verilmesi" ve "yaşam kalitesinin iyileştirilmesi" hedefleri çerçevesinde sorun ve öncelik tanımlarının yapılması gerekmektedir.

Ulaşım planlarında ölçülebilir hedeflerin belirlenmesi ve uygulama sonuçlarının ve etkilerin ölçülebilmesi için göstergelerin belirlenmesi. Bununla beraber kentlerde trafik sorunlarını çözmek amaıyla uygulanan birçok yöntemin kentsel yaşam kalitesi ve kentli hakları yönünden olumsuz sonuçları olduğu bilinmektedir. Bu nedenle her türlü uygulamanın fayda/etki analizleri kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla ekteki tablo örnek olarak hazırlanmıştır.

Kaynakça

BİB (2009) Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Kentleşme Şurası, Kentsel teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu (2), Ankara, 2009.

CHE (2009) The University of York Center For Health Economics, "Exploring the Impact of Public Services on Quality of Life Indicators", Working Paper (http://www.york.ac.uk/inst/che/pdf/rp46.pdf, erişim tarihi 10.9.2009)

DPT (1995)Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu.

DPT (2001) Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu.

S.H. Emür ve Onsekiz D. (2007) "Kentsel Yaşam Kalitesi Bileşenleri Arasında Açık Ve Yeşil Alanların Önemi – Kayseri/Kocasinan İlçesi Park Alanları Analizi" Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Sayı: 22 Yıl: 2007/1 (s:367-396).

The European Parliament (1988) The European Charter of Pedestrians'Rights

Türkçe çeviri (http://www.yayed.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=404&tipi=7&sube=0)

European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions "Second European Quality of Life Survey Overview" (Authors: Robert Anderson, Branislav Mikuliç, Greet Vermeylen, Maija Lyly-Yrjanainen and Valentina Zigante)

(http://www.eurofound.europa.eu/publications/htmlfiles/ef0902.htm erişim tarihi 14.9 2009)

J. I.M. de Groot, and L. Steg (2006) "The role of value orientations in evaluating quality of life consequences of a transport pricing policy" Transportation Research Part D: Transport and EnvironmentVolume 11, Issue 2, March 2006, Pages 160-165

Phillips, D. (2006): Quality of Life: Concept, Policy and Practice, Routledge: London and New York.

W. Poortinga, L. Steg and C. Vlek (2004) "Values, environmental concern, and environmental behavior: a study into household energy use", Environment and Behavior 36 (2004), pp. 70–93.

R. Abbate, Ornella Giambalvo ve Anna Maria Milito "Servıce And Lıfe Qualıty: The Case Of Palermo" Social Indicators Research 54: 275–308, 2001.

L. Steg and R. Gifford, (2005) "Sustainable transportation and quality of life", Journal of Transport Geography 13 (2005), pp. 59–69

"Quality of Life '07, In Twelve of New Zealand's Cities", www.qualityoflifeproject.govt.nz (erişim tarihi 11.9.2009)

WHO (1990) Healthy Cities Technical Working Group on Health and Indicators, Healty City Indicators, Summary Report.

EK:

Tablo 1: Ulaşımın sisteminin ve uygulamaların kentsel yaşam kalitesine etkisinin ölçülebilmesi için önerilen değerlendirme göstergeleri.

ULAŞIM-TRAFİK ETKİ ANALİZİ İÇİN ÖNERİLEN BAZI ÖLÇÜT VE GÖSTERGELER		ETKİLER Ulaşım Kalitesi, Yaşam Kalitesi, Kentsel Mekan Kalitesine, Kentli Haklarına, Enerji Verimliliğine Etkiler							
		Yolculuk Süresi	Yolculuk Maliyeti	Taşıt-Yaya Güvenliği Güvenliği	Konfor	Erişebilirlik	Gelir (İşyerleri)	Hava Kalitesi	Açık mekan oranı Yeşil Alan Oranı, ve Görsel Kalite
UYGULAMALAR	Yol Genişletme	d	y	d	y	d	y	y	d
	Yeni Yol İnşa Etme	d	d	y	y	d	y	y	d
	Katlı Kavşak Düzenlemesi	d	d	d	y	d	y	y	d
	Toplutaşım Yatırımı (otobüs)	y	y	y	d	d	y	d	
	Otobüs Yolu Düzenlemesi	d	d	d	d	d	y	d	y
	Raylı Sistem Yatırımı	d	d	d	d	d	y	d	y
	Tek Yön Uygulaması	y	y	d	y	y	y	y	
	Otpark Düzenlemesi	y	y	d	y	y	d	y	d
	Hız Sınırlandırma	d	y	d	y	d	y	y	
	Yol Ücretlendirme	y	d	y	y	d	d	y	
	Trafik Bilgi Sistemi Kurma	d	y	y	y	y	y	y	
	Sokak Yayalaştırma	y	y	d	d	d	d	d	d
	Yaya Bölgesi Uygulaması	y	y	d	d	d	d	d	d
	Bisiklet Yolu Düzenlemesi	y	y	d	y	d	y	d	y
	Engellilere Yönelik Düzenleme	y	y	d	d	d	y		y
	Fiziki Çevreye Yönelik Plan Kararları (İşlev, Yoğunluk, Tasarım Değişikliği)	y	y	y	y	y	y	y	d
	Diğer								

Not: Tabloda "d": doğrudan etki, "y": dolaylı etkileri ifade etmektedir. Bu tablonun kullanılacağı çalışmanın kapsamına göre doğrudan/dolaylı tanımı değişkenlik gösterebilir. Yine analizin kamsamına göre yukarıdaki tabloya farklı uygulama ve göstergeler eklenebilir veya bazı maddeler çıkarılabilir. Bu tablo ulaşım ve trafik etki analizleri için basit bir örnek niteliğindedir.

KENTSEL ULAŞIM TÜRLERİ ENTEGRASYONUNUN YAŞAM KALİTESİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: KONYA ÖRNEĞİ

Arş. Grv. SEDEF ERYİĞİT
Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

Yrd. Doç. Dr. ÜMMÜGÜLSÜM (ÖZKAN) TER
Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

Özet

Son elli yıl içinde teknolojinin ve buna bağlı olarak sanayileşmenin kırdan kente göçleri yoğunlaştırması ile birlikte kentler gelişerek, kentsel fonksiyonlarda artış gözlenmiştir. Kentte yaşayanların kentsel fonksiyonlara erişim gereksiniminin karayolları ile karşılanması, karayollarının ulaşımda birincil kullanım alanı olmasına neden olurken motorlu araç sahipliliği de artmıştır. Kentsel kullanımlarda minimum enerjinin kullanıldığı, erişimde insan ölçekli mekansal yapının yerini motorlu araçların yoğunluğuna bırakması, yaşam alanlarında sosyal, çevresel ve ekonomik sorunların yaşanmasına neden olurken, yaşam kalitesini de olumsuz yönde etkilemiştir.

Bir kentin yakın geleceğini ve daha ilerisini görebilmek ve bu doğrultuda kentin sağlıklı bir şekilde gelişimini sağlamak için gereken kararları üretmek kent planlamanın başlangıcı olarak kabul edilir. Bu bağlamda kentsel ulaşım planlaması; kentlerde yaşam kalitesinin yükseltilmesi için üzerinde önemle durulması gereken bir olgudur. Kentsel ulaşım planlaması ile bir kentin trafik akışının yanı sıra kentin mimari kimliğini oluşturan fiziksel doku ile bu dokuya hayat veren sosyal ve kültürel faaliyetler de düzenlenebilmektedir.

Ulaşımda araçlara öncelik verilmesi, kentsel alanların verimli kullanılamaması ve kentsel yaşam kalitesinin düşmesi, araçlara olan bağımlılığı azaltma politikalarının ulaşım planlamasının temel hedefleri arasında önem kazanmasında etkin rol oynamıştır. Ulaşımda toplu taşım türlerinin geliştirilerek araçlara olan bağımlılığı azaltmak çağdaş ulaşım politikalarının başında gelmektedir. Toplu taşım türleri içinde raylı ulaşım sistemleri, yüksek maliyet gerektiren bir sistem olmasına karşın diğer ulaşım biçimlerine göre daha hızlı, ekonomik, rahat, güvenli ve çevreci sistemler olarak kabul edilmektedir. Raylı sistem istasyonlarında yayalara yönelik rahat ve güvenli erişimi sağlayacak koridorların hazırlanması, yaya güvenliğini sağlayacak fiziksel düzenlemelerin yapılması, raylı sistemlerin verimliliğini arttırmakla birlikte yaşanabilirliği de olumlu yönde etkilemektedir.

Bu çalışma ile ulaşım planlamasında göz ardı edilen yaya ulaşımının ve raylı sistemlerin entegrasyonunun kentsel yaşam kalitesi üzerindeki etkinliğinin ortaya konması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda çalışmada Konya ili tramvay güzergahı örneklem alanı olarak seçilmiştir. Her tramvay kullanıcısının öncelikle yaya olduğu gerçeğinden yola çıkarak ve tramvay kullanıcılarının yaya olarak karşılaştıkları sorunların yaşam kalitesini doğrudan etkileyeceği varsayımıyla çalışmanın yöntemi araştırmacıların gözlemlerine ve kullanıcı görüşlerine yer verilen anket uygulaması üzerine kurgulanmıştır. Araştırma bulgularının değerlendirilmesi ve yazında yer alan kavramlar ile ilişkilendirilmesi sonucunda edinilen çıktılar yorumlanarak, öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Bütünleşik Ulaşım, Tramvay-Yaya Entegrasyonu, Yaşam Kalitesi, Konya.

1. Giriş

Son yıllarda ülkemizde sanayileşen ve gelişen kentlerimizin birçoğunda, nüfus artışına paralel olarak artan yapı yoğunluğu kentlerde insan öğesinin önemini kaybettirmektedir. Günümüz kentlerinde insan hareketliliğinin araçlara bağımlı olmasından dolayı yaşam kalitesi ölçütleri kısıtlanmaya başlamıştır. Günümüz kentlerinde yaşanan hızlı değişimlere bağlı olarak, fiziksel ve sosyal yapının yeniden şekillenmesinin sonucu olarak kentler giderek geleneksel değerlerini ve mekansal kalitelerini kaybetmektedir. Oysa ki kentsel hizmetlerin sunumunda kentsel yaşam kalitesinin artırılması temel ilke olmalıdır.

Dünya Sağlık Örgütü kentsel yaşam kalitesini, "hedefleri, beklentileri, standartları, ilgileri ile bağlantılı olarak, kişilerin yaşadıkları kültür ve değer yargılarının bütünü içinde durumlarını algılama biçimi" olarak tanımlamaktadır (1). Yaşam kalitesi, çağdaş kent ve çevre standartlarının bir kentte sağlanmasının yanında, kentli haklarının da toplumun tüm kesimine sağlanmış olması ile doğrudan ilgilidir (2). Kentsel yaşam kalitesinin bileşenleri; fiziksel çevre, sosyal çevre ve ekonomik çevredir. Ekonomik çevre kalitesi yaşam maliyeti ve alım gücü gibi özellikler ile tanımlanırken, Sosyal çevre kalitesi; yaşam biçimi (life style), eğitim ve sağlık hizmetlerine erişim (ulaşılabilirlik/ödenebilirlik), örgütlülük ve gönüllülük esasına dayalı toplumsal faaliyetler, güvenlik, bir yerde topluma ait olma duygusu, kimlik (fiziksel ve sosyal çevrenin kesişme noktası), yerellik (bağlılık açısından) vb. özellikler ile ifade edilmektedir. Fiziksel çevre kalitesi ise, ulaşım ağı (erişebilirlik) - ulaşım türü - toplutaşım, altyapı ve belediye hizmetleri, açık ve yeşil alan varlığı, iletişim (erişebilirlik), sosyo-kültürel aktiviteler, doğal ve tarihi değerlerin korunması, konut ve yaşam çevresinin planlı olması, konut tipi ve kalitesi, çalışma alanlarının çevresel etkilerinin azaltılması, rekreasyon alanlarının varlığı gibi özellikler ile tanımlanabilir (3).

Ulaşımın günlük yaşam içerisinde etkinliğinin sağlanması, kentsel yaşam kalitenin arttırılmasında ve kişilerin mutluluğu açısından önem taşımaktadır. Yeterli ve ekonomik olan bir ulaşım sisteminin kurulması halkın kent içerisinde hareketliliğini arttırırken aynı zamanda sosyal bütünleşmeye imkan tanıdığından kentsel yaşam kalitesini de arttırmaktadır. Dolayısıyla kentlerin şekillenmesinde ve gelişiminde en büyük etkiye sahip olan ulaşımın, kentsel yaşam kalitesinin mekandaki en önemli belirleyicisi olduğunu vurgulamak gerekmektedir.

Kentlerde yaşam kalitesinin yükseltilmesi amacından yola çıkarak, ulaşımda toplu taşım sistemlerin geliştirilmesi ve otomobile bağımlılığın azaltılması için ulaşım türlerinin birbiri ile rekabetinin önlenmesine yönelik çalışmalar bütünleşik planlama kavramını ortaya çıkarmıştır. Bütünleşik ulaşım planlamasında, otomobile bağımlılığın azaltılmasıyla ulaşım sisteminin etkinliğinin artırılması ve çevresel olumsuz etkilerin azaltılması temel stratejilerdendir. Toplutaşım sistemlerinin geliştirilmesi ulaşımın yanısıra sosyal bütünleşme ve yaşam kalitesine de olumlu katkılar sağlamaktadır (4).

Artan ulaşım sorunlarına cevap verebilme ve kentsel alanların verimli kullanılması açısından toplutaşım türleri içerisinde raylı sistemler, ulaşım plancıları ve şehir plancıları tarafından önemsenmektedir. Raylı sistemler geniş yolcu kapasitesine sahip olması, çevreye duyarlı olması ve kentsel alanları verimli kullanmasından dolayı kentsel yaşam kalitesini arttıran bir ulaşım türüdür. Ancak; raylı sistemlerin güzergahının sabit olması ve durak mesafelerinin uzun olmasından ötürü raylı sistemlere olan erişim kısıtlanmakta ve bu durum kentsel yaşam kalitesini olumsuz etkileyebilmektedir.

Kent içi ulaşım türlerinden yaya ulaşımı ise kentlerde yaygın kullanımının sağlamasıyla yaşam kalitesini arttırması, kişiye maliyeti olmaması ve kamu açısından da en düşük maliyetli olması ve çevreye duyarlı olmasından dolayı desteklenmesi gereken bir ulaşım türüdür. Ancak; yürüme mesafesinin (5) ve ulaşım planlarının arazi kullanım kararları ile örtüşmemesinden dolayı erişebilirliğinin düşük olması nedeniyle yaya hareketliliği kentlerimizde caydırıcı unsur olarak görülebilmektedir (6).

Yaya ulaşımı hem bir ulaşım türünün besleyicisi hem de farklı türler arasında birleştirici olarak kullanıldığından yaya hareket alanlarında gerekli düzenlemelerin yapılması kentsel yaşam kalitesini arttırmaktadır. Kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesinde önemli araçlardan biri kentlerde otomobile olan bağımlılığın azaltılmasıdır. Bu sebeplerden ötürü yaya ulaşımının raylı sistemler ile entegrasyonunun sağlanarak raylı sistemlerin erişebilirliğinin arttırılarak otomobile olan bağımlılığın azaltılması hem kentsel alan kullanımını hem de kentsel yaşam kalitesini arttırmaktadır.

2. Araştırmanın Yöntemi

Bu araştırmanın amacı, ulaşım planlamasında göz ardı edilen yaya ulaşımının ve raylı sistemlerin entegrasyonunun kentsel yaşam kalitesi üzerindeki etkinliğinin ortaya konmasıdır. Bu kapsamda çalışmada Konya Tramvay Hattı 1. Etap örneklem alanı olarak seçilmiştir. Her tramvay kullanıcısının öncelikle yaya olduğu gerçeğinden yola çıkarak ve tramvay kullanıcılarının yaya olarak karşılaştıkları sorunların yaşam kalitesini doğrudan etkileyeceği varsayımıyla çalışmanın yöntemi araştırmacıların gözlemlerine ve kullanıcı görüşlerine yer verilen anket uygulaması üzerine kurgulanmıştır. Araştırma kapsamında, yerinde gerçekleştirilen tespit ve incelemelerle birlikte, Alaeddin – Kampüs tramvay hattı üzerinde yolculuğun yüksek olduğu duraklarda yaşam kalitesine ilişkin sorununun ortaya konabilmesi amacıyla 1400 kullanıcı anketi yapılmıştır. Bu anketler hafta içi üç gün, sabah-akşam zirve saat ve öğle saatleri olmak üzere üç vardiya halinde gerçekleştirilmiş ve elde edilen veriler SPSS 13.0 programında değerlendirilmiştir. Anket formunda öncelikle tramvay kullanıcılarının sosyal yapısını belirlemeye yönelik sorular sorulmuş

daha sonra tramay-yaya entegrasyonuna yönelik olarak aktarma durumları belirlenmiş ve son olarak yaşam kalitesine yönelik parametreler ışığında kullanıcıların sorunları ve beklentileri tespit edilmiştir Elde edilen veriler doğrultusunda, tramvay hattı – yaya entegrasyonunun sağlanarak yaşam kalitesinin yükseltilmesine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

3. Araştırma Bulguları

Konya konum olarak Anadolu'nun ağırlık merkezinde doğu illeri ile batı, güney ve kuzey bağlantısını sağlayan önemli kavşak noktalarından biri üzerinde bulunmaktadır. Bağdat demiryolu hattı ile, Afyon, Eskişehir, İstanbul, Adana gibi önemli merkezlere bağlanan kentin, şehirlerarası ulaşım yükünü karayolu taşımaktadır. Kuzeyde Ankara, kuzeybatıda Afyon-İstanbul, doğuda Ereğli-Aksaray, güneyde Adana-Karaman, batıda Isparta-Antalya karayolu bağlantıları ile ülke genelinde kolay ve güçlü bir ulaşım ilişkisine sahiptir (7)

1965 yılı İmar Planı çalışmaları kapsamında, kent merkezinde yeni ulaşım aksları önemli ölçüde açılmış olmasına rağmen, araç trafiğinin yoğunluğu, eski ışınsal akslar üzerinde devam etmektedir. Alaeddin Tepesi katılımlı kavşağına bağlanan ve buradan çevreye dağılan ışınsal yollar içinde; Meram Yeni Yol, Nalçacı Caddesi ve tarihi kent merkezinden geçen Mevlana Caddesi birinci derecede, Beyşehir Caddesi, Sille Yolu, İstasyon Caddesi, Karaman Caddesi çıkışları ikinci derecede önemli aksları oluşturmaktadır. Bu aksların yanı sıra Millet Caddesi, Vatan Caddesi, Larende Caddesi kentte yoğun olarak kullanılan akslardır.

Kent içinde ulaşım Konya Büyükşehir Belediyesince işletilen belediye otobüsleri ve minibüsler ile sağlanmaktadır. Kentin yatayda büyümesi ve nüfusun hızla artması sonucu toplu taşım araçları yetersiz kalmaya başlamış ve bu sorunları çözmek amacıyla 1987 tarihinde Konya Tramvay Sistemi'nin yapımına başlanmıştır. Kent merkezinde Alaeddin Tepesinin çevresinde ring yaparak kentin kuzeyinde Selçuk Üniversitesi Alaeddin Keykubat Kampüsü'ne ulaşan 18 km.'lik tramvay hattı 1992 yılında tamamlanarak faaliyete geçirilmiş ve Selçuk Üniversitesi Alaeddin Keykubat kampüsü içerisinde öğrencilerin rahat erişiminin sağlanması amacıyla 2007 yılında kampüs içinde raylı sistem işletilmeye başlanmıştır(Şekil 1). Konya tramvay sistemi toplam 21,220 km. uzunluğunda olup günde yaklaşık 110.000 kişi taşınmakta ve tramvay bir seferini ortalama 45 dakikada tamamlamaktadır. Tramvayın maksimum işletme hızı 60 km/saat olmasına karşın mevcutta ortalama 23 km/saat olarak işletilmektedir. Tramvay hattı üzerinde, sistemin hizmet vermediği diğer bölgelere/bölgelerden diğer ulaşım türlerine aktarma alanları bulunmaktadır. Tramvay hattı üzerinde 36 durak bulunmaktadır (8).

Tramvay hattında kullanıcıların güvenliğinin sağlanması hem hattın verimliliğini hem de kentsel yaşam kalitesini arttırmaktadır. Konya Bölge Trafik Amirliği'nden alınan bilgilere göre şehir içinde 2005-2009 yılları arasında tramvayın yapmış olduğu toplam 230 kazanın %18.7'sini yaya kazaları oluşturmaktadır. Tramvayın karıştığı yaya kaza istatistiklerine 2005-2009 yılları arasında meydana gelen 43 kazanın %4,6'ı ölümlü, %95,4'ü yaralanmalı olarak gerçekleşmiştir (11). Konya tramvay hattındaki yaya kaza istatistiklerinin incelenmesi sonucunda hat genelinde yayaların entegrasyon şemsiyesi dışında tutulduğu, kullanıcılara yönelik güvenlik önlemlerinin alınmadığı ve yaşam kalitesinin bu doğrultuda düştüğü görülmektedir.

Araştırma kapsamında 31 durak bulundukları yerlere ve fonksiyon ilişkilerine göre dört bölgede değerlendirilmiştir (Tablo 2). Mevcut tramvay duraklarında yaya güvenliğinin irdelenmesi için dört bölgede toplam 1400 kullanıcı ile anket yapılmıştır. Anket sonuçları aşağıda verilmiştir.

Tablo 2. Araştırma Bölgeleri

BÖLGELER	DURAKLAR	BÖLGELER	DURAKLAR
1. Bölge	Alaaddin	3. Bölge	Erenkaya
			Cumhuriyet
	Zafer		Otogar
	Fuar		Medaş
	Belediye	4. Bölge	Türmak Lisesi
2. Bölge	Sille Yolu		Mta
	Emniyet		Yazır
	Kunduracılar		Su Deposu
	Sanayi		Sancak
	Altgeçit		
	Aydınlık Evler		Okul
	Şehitler Camii		Buzluk Başı
	Sakarya		Köprü
	Teknik Lise		Bosna Hersek
	Selçuklu Belediyesi		Kayalar Cami
	Köy Hizmetleri		Kampüs
	Binkonutlar		

Anket çalışmasından elde edilen sonuçlar şöyledir;

• Araştırmada birinci bölge olarak kentsel merkezi fonksiyonların bir arada bulunduğu alan değerlendirilmiştir. 1. Bölgede gerçekleştirilen 478 anket çalışmasının sonuçları Tablo 3'de verilmiştir. Anket sonuçlarına göre bu bölgede yer alan tramvay duraklarını en yoğun olarak 16-24 yaş grubu (%56,92) ve 25-40 yaş grubundaki kişiler (28,09) kullanmaktadır. Bu bölgeyi kullananların büyük çoğunluğunu eğitim tesislerine ulaşmayı amaçlayan öğrenciler ve işyerine ulaşmayı amaçlayan memurlar oluşturmaktadır. Kullanıcıların %17'si ise alışveriş ve gezme amaçlı bölgeye gelmektedir. Kullanıcıların %72,1'i tek bir noktaya ulaşmak amacıyla yolculuklarını yaparken %47'si yolculuğunu yaya olarak devam ettirmekte ve yaya-tramvay entegrasyonunu kullanmaktadır, %44,3'ü ise aktarma amaçlı olarak belediye otobüsünü kullanmaktadır. Ankete katılan kullanıcıların tramvay duraklarında karşılaştıkları sorunlar sorgulandığında, %45,1 durakların bulunduğu yerlerdeki kaldırımların yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. Kullanıcılar durak çıkışlarındaki alanların yetersiz olmasından dolayı taşıt trafiği ile kısa sürede karışmalarından ötürü güvenliklerinin olmadığını ve yaşam kalitelerinin düştüğünü belirtmişlerdir. Yaşam kalitesinin önemli parametrelerinden biri duraklara erişimde yaya alanlarının niteliğidir. Kullanıcıların %8'i tramvay duraklarına erişmede kullandıkları yaya alanlarının ve tramvay duraklarının niteliğinin yetersiz olmasını sorun olarak belirtmişlerdir. Özellikle gece tramvay yolculuğu yapacak olan kişilerin yaya alanlarındaki aydınlatma

elemanlarının yetersizliği kullanıcılar için caydırıcı olmakta ve yaşam kalitesi ile konforunu olumsuz etkilemektedir. Ulaşımda yaşam kalitesinin arttırılmasında en önemli faktörlerden biri de zamanın verimli kullanılması ve ulaşım sonrasında kullanıcıların olumsuz etkilerinin ortadan kaldırılmasıdır. Ancak Konya Tramvay Hattında taşıt sürücülerinin yayaya öncelik hakkı vermemesi, trafik kurallarını ihlal etmeleri (kırmızı ışıkta geçme gibi) ve durakların bulunduğu alanlarda hemzeminde tramvay-taşıt-yaya kesişmelerinin çok fazla olması ve bu kesişim alanlarında kullanıcıların güvenliğine öncelik verilmemesi kullanıcıların belirttikleri diğer önemli sorunlardır. Tramvayın hemzeminde taşıt trafiği ile sık kesişmesi tramvayın yeterli hıza ulaşamamasına ve yolculuk süresinin uzamasına neden olmaktadır. Kullanıcıların tramvay duraklarında gerçekleştirilmesini istedikleri düzenlemeleri ise öncelikli olarak yaya dolaşım alanlarının genişletilerek güvenliklerinin sağlanması, gerçekleştirilecek peyzaj ve altyapı düzenlemeleri ile daha nitelikli hale getirilmesi ve hemzemin kesişmelerinde diğer ulaşım türlerinin etkisinin azaltılarak bu şekilde yaşam kalitelerinin yükseltilmesini istemektedirler.

Tablo 3. 1. Bölge anket sonuçları

Katagoriler		**%**	**Katagoriler**		**%**
Cinsiyet	Kadın	42,7	Aktarmalı yolculukta hangi aracı kullanıyorsunuz	Sadece yaya	47,4
	Erkek	57,3		Otobüs	44,3
Yaş	7-15	2,9		Minibüs	7,5
	16-24	56,9		Otomobil	0,4
	25-40	28		Bisiklet	0,4
	41-60	10,8		Diğer (servis ar.)	
	60 +	1,3	Tek bir noktaya mı gidilecek	Evet	72,1
Meslek	Öğrenci	5,1		Hayır	27,9
	Memur	10,9	Alanda yaşanan sorunlar	Taşıt sürücüleri	15
	Esnaf/Santk.	9,8		Kaldırımların yetersizliği	45,1
	Emekli	5,1		Çevrenin güvensizliği	6,9
	Ev hanımı	7,2			
	Özel Sektör	4,1		Yaya dolaşım alanlarının niteliğinin iyi olmaması	8
	Öz. Sek. Üc.	0,8			
	İşçi	6		Bisikletliler	9,6
Yolculuğun Amacı	İşyerine gidiş	16,3		Çevre kirliliği	9,4
	Alışveriş	11		Hattın trafikle sık kesişme	6
	Okul/Eğitim	47,4	Beklentiler	Kaldırımların iyileştirilmesi	72,1
	Sos.-kült.faal.	8		Altyapı ve peyzaj düz.	8,5
	İş takibi	6		Hemzemin kesişmelerinin azaltılması	14,5
	Gezmek	4,8			
	Diger			Diğer	4,9

• Araştırmada ikinci bölge olarak idari ve ticari birimlerin, hizmetler sektörünün, sanayi tesislerinin ve konut alanlarının bir arada bulunduğu alan değerlendirilmiştir. Alanda gerçekleştirilen 418 anket çalışmasının sonuçları Tablo 4'de verilmiştir. Anket sonuçlarına göre bu bölgedeki tramvay duraklarını 16-24 yaş grubu (%54,3) ve 41-60 yaş grubundaki kişiler (%21) yoğun olarak kul-

lanmaktadır. Tramvayı büyük çoğunlukla öğrenciler ve memurlar kullanmaktadır. Bu bölgedeki yolculuklar daha çok eğitim amaçlı, bankaların ve ticari tesislerin burada bulunmasından dolayı ise iş takibi amaçlı olmaktadır. Kule Site, Makro Market gibi kentin büyük alış-veriş merkezlerinin bu bölgede olması, tramvayın alış-veriş ve gezme amaçlı kullanım oranını arttırmaktadır. Kullanıcıların büyük çoğunluğu, tek bir noktaya ulaşmak amacıyla yolculuklarını yaparken, %31,3'ü yolculuğunu yaya olarak devam ettirmekte, %56'sı ise aktarma amaçlı olarak belediye otobüsünü kullanmaktadır. Ankete katılan kullanıcıların tramvay duraklarında karşılaştıkları sorunlar sorgulandığında, %36,1'i tramvay duraklarında karşıdan karşıya geçiş noktalarında düzenlenen yaya dolaşım alanlarının genişliğinin ve niteliğinin yetersiz olmasından dolayı durak çıkışlarının taşıt trafiği içinde kalmasından dolayı güvenliklerinin olmadığının ve yaşam kalitelerinin düştüğünü belirtmişlerdir. Bu bölgedeki özellikle bisiklet kullanıcılarının yoğunluğundan dolayı hemzeminde tramvay-taşıt-yaya-bisiklet kesişmelerinin çok olması ve herhangi bir düzenlemenin bulunmaması hem tramvayın güvenlik açısından yeterli hıza ulaşamamasına ve yolculuk süresinin uzamasına hem de tramvay kullanıcılarının duraktan indikten sonra herhangi bir yönlendirmenin bulunmamasından dolayı sıkıntı yaşamalarına neden olmaktadır. Kullanıcıların tramvay duraklarında yaşam kalitelerinin yükseltilmesine yönelik olarak gerçekleştirilmesini istedikleri düzenlemeleri ise öncelikli olarak yaya dolaşım alanlarının genişletilerek daha nitelikli ve güvenli hale getirilmesi, gece kullanıcılarına yönelik olarak aydınlatma elemanlarının arttırılması ve hemzemin kesişmelerinde diğer ulaşım türlerinin etkisinin azaltılarak tramvayın hızının artırılması ve yolculuk süresinin kısaltılması oluşturmaktadır.

Tablo 4. 2. Bölge anket sonuçları

Katagoriler		**%**	**Katagoriler**		**%**
Cinsiyet	Kadın	54,4	Aktarmalı yolculukta hangi aracı kullanıyorsunuz	Sadece yaya	31,3
	Erkek	45,6		Otobüs	56
Yaş	7-15	2,6		Minibüs	10,5
	16-24	54,3		Otomobil	2,2
	25-40	20,3		Bisiklet	
	41-60	21		Diğer (servis ar.)	
	60 +	1,8	Tek bir noktaya mı gidilecek	Evet	79,2
Meslek	Öğrenci	51,8		Hayır	20,8
	Memur	16	Alanda yaşanan sorunlar	Taşıt sürücüleri	22,1
	Esnaf/Santk.	6,2		Kaldırımların yetersizliği	36,1
	Emekli	6,6		Çevrenin güvensizliği	8,6
	Ev hanımı	7,4			
	Özel Sektör	3,5		Yaya dolaşım alanlarının niteliğinin iyi olmaması	5,1
	Öz. Sek. Ücr.	6,6			
	İşçi	1,9		Bisikletliler	13,1
Yolculuğun Amacı	İşyerine gidiş	10,1		Çevre kirliliği	7,1
	Alışveriş	10,8		Hattın trafikle sık kesişme	7,5
	Okul/Eğitim	38,1	Beklentiler	Kaldırımların iyileştirilmesi	68,6
	Sos.-kült.faal.	3,4		Altyapı ve peyzaj düz.	5,6
	İş takibi	22,8		Hemzemin kesişmelerinin azaltılması	18,7
	Gezmek	14,8			
	Diğer			Diğer	7,1

• Araştırmada üçüncü bölge olarak konut, sanayi ve terminal alanının bir arada bulunduğu alan değerlendirilmiştir. Alanda gerçekleştirilen 295 anket çalışmasının sonuçları Tablo 5'de verilmiştir. Anket sonuçlarına göre bu bölgedeki tramvay duraklarını 16-24 yaş grubu (%54,1) ve 41-60 yaş grubu (%23,8) yoğun olarak kullanmaktadır. Üçüncü bölgeyi kullananların büyük çoğunluğunu eğitim tesislerine ulaşmayı amaçlayan öğrenciler ve işyerine ulaşmayı amaçlayan memurlar oluşturmaktadır. İl Özel İdare, Konya Trafik Şube Müdürlüğü ve Medaş gibi yüksek yoğunluk çeken kamu kurumlarının bu bölgede yer alması tramvayı kullanan meslek grupları içerisinde memurların oranını arttırmaktadır. Kullanıcıların %26,2asi alışveriş ve gezme amacı ile terminal alanının yakınında bulunan Real Hipermarkete ulaşmak için tramvayı kullanmaktadır. Bölgede kentin otobüs terminal alanının bulunması yolculuk oranını arttıran bir diğer faktördür. Kullanıcıların %65,8'i tek bir noktaya ulaşmak amacıyla yolculuk yapmakta, %40,2'si yolculuğunu yaya olarak devam ettirmekte ve %40,2'si ise aktarma amaçlı olarak belediye otobüsünü ve hipermarketin servis araçlarını kullanmaktadır. Ankete katılanların tramvay duraklarında karşılaştıkları en büyük sorun diğer bölgelerde de olduğu gibi karşıdan karşıya geçiş noktalarında düzenlenen yaya dolaşım alanlarının genişliğinin ve niteliğinin yetersiz olmasıdır. Karşılaşılan bir diğer önemli sorun ise hemzemin kesişmelerinin fazla ve güvensiz olması nedeniyle kullanıcıların güvenliğinin olmamasıdır. Kullanıcıların tramvay duraklarında gerçekleştirilmesini istedikleri düzenlemeler ise öncelikli olarak yaya dolaşım alanlarının genişletilmesi, otogar durağında aydınlatma elemanlarının arttırılarak gece kullanımlarının elverişli hale getirilmesi ve hemzemin kesişmelerinde diğer ulaşım türlerinin etkisinin azaltılarak tramvayın hızının artmasıyla yolculuk süresinin kısaltılmasıdır.

Tablo 5. 3. Bölge anket sonuçları

Katagoriler		**%**	**Katagoriler**		**%**
Cinsiyet	Kadın	44,2	Aktarmalı yolculukta hangi aracı kullanıyorsunuz	Sadece yaya	40,2
	Erkek	55,8		Otobüs	40,2
Yaş	7-15	7,8		Minibüs	9,3
	16-24	54,1		Otomobil	5,4
	25-40	23,8		Bisiklet	2,3
	41-60	10		Diğer (servis ar.)	2,6
	60 +	4,3	Tek bir noktaya mı gidilecek	Evet	65,8
Meslek	Öğrenci	56,1		Hayır	34,2
	Memur	13,6	Alanda yaşanan sorunlar	Taşıt sürücüleri	17
	Esnaf/Santk.	7,8		Kaldırımların yetersizliği	29,3
	Emekli	5,7		Çevrenin güvensizliği	4,1
	Ev hanımı	2,5			
	Özel Sektör	2,5		Yaya dolaşım alanlarının niteliğinin iyi olmaması	5,2
	Öz. Sek. Ücr.	3,9			
	İşçi	7,9		Bisikletliler	4,1
Yolculuğun Amacı	İşyerine gidiş	15,8		Çevre kirliliği	10,2
	Alışveriş	13,3		Hattın trafikle sık kesişme	27,1
	Okul/Eğitim	38	Beklentiler	Kaldırımların iyileştirilmesi	75,6
	Sos.-kült.faal.	5,7		Altyapı ve peyzaj düz.	3,6
	İş takibi	13,6		Hemzemin kesişmelerinin azaltılması	19,3
	Gezmek	12,9			
	Diğer	0,7		Diğer	1,5

• Araştırmada dördüncü bölge olarak eğitim ve konut fonksiyonlarının bir arada bulunduğu alan değerlendirilmiştir. Bölgede 1 meslek lisesi, 3 özel okul ve 70.000 öğrencisi bulunan Alaeddin Keykubat Kampüsü ile Sakarya ve Bosna Hersek Mahalleleri bulunmaktadır. Alanda gerçekleştirilen 209 anket çalışmasının sonuçları Tablo 6' da verilmiştir. Anket sonuçlarına göre bu bölgede yer alan tramvay duraklarını en yoğun olarak 16-24 yaş grubu (%69,6) ve 25-40 yaş grubundaki kişiler (%23,3) kullanmaktadır. 4. bölgeyi kullananların büyük çoğunluğunu öğrenciler ve işyerlerine ulaşmayı amaçlayan memur ve esnaflar oluşturmaktadır. Alaeddin Keykubat Kampüsü'nün bu bölgede olması yolculukların %51,7' sinin eğitim, %13, 8' inin işyerlerine ulaşmak amaçlı olmasına neden olmaktadır. Ayrıca bölgede 5 yıldızlı Rixos otelinin ve haftalık kurulan açık pazarın varlığı, özellikle Salı günleri alışveriş ve gezme amaçlı yolculuk oranını arttırmaktadır. Kullanıcıların %52,9' u tek bir noktaya ulaşmak amacıyla yolculuklarını yaparken, %49,7' si aktarma amaçlı belediye otobüsünü kullanmaktadır. Özellikle kampus alanının doğusunda bulunan Bosna Hersek Mahallesi'ne tramvay durağında belediye otobüsüne aktarma yapılması bu oranın yüksek çıkmasında en önemli etkendir. Bu bölgede yer alan duraklar İstanbul yolu üzerindedir. Türmak Lisesi durağının haricinde karayolunu geçmek için herhangi bir sinyalizasyon sistemi bulunmamaktadır. Konut alanları ile tramvay hattının yolun farklı taraflarında bulunmasından dolayı karşıdan karşıya geçişlerin şehirlerarası yoldan (İstanbul Yolu) yapılması nedeniyle ankete katılan kullanıcılar yoğun olarak bu durumdan şikayetçi olmuşlar ve bu geçişlerde herhangi bir önlem alınmamış olması nedeniyle güvenliğin olmadığını ifade etmişlerdir. Ayrıca sinyalizasyon sisteminin bulunduğu alanlarda da taşıt sürücülerinin trafik kurallarını ihlal ettiklerini, özellikle Bosna Hersek bölgesinde 2009 yılında yapılan katlı kavşak düzenlemesinde yaya kullanıcılarının göz ardı edildiğini belirtmişlerdir. Kullanıcıların tramvay duraklarında gerçekleştirilmesini istedikleri öncelikli düzenleme ise, güvenli geçiş alanlarının oluşturulması, hemzemin kesişmelerde diğer ulaşım türlerinin etkisinin azaltılması, taşıttan önce yayalara yönelik düzenlemelerin yapılması ve aks üzerinde taşıt hızının düşürülmesidir.

Tablo 6. 4. Bölge anket sonuçları

Katagoriler		%	Katagoriler		%
Cinsiyet	Kadın	55,3	Aktarmalı yolculukta hangi aracı kullanıyorsunuz	Sadece yaya	23,4
	Erkek	44,7		Otobüs	49,7
Yaş	7-15	1		Minibüs	20,9
	16-24	69,9		Otomobil	5,1
	25-40	23,3		Bisiklet	0,9
	41-60	5,8		Diğer (servis ar.)	
	60 +		Tek bir noktaya mı gidilecek	Evet	52,9
Meslek	Öğrenci	82		Hayır	47,1
	Memur	8,3	Alanda yaşanan sorunlar	Taşıt sürücüleri	15,7
	Esnaf/Santk.	8,7		Kaldırımların yetersizliği	35,2
	Emekli	1		Çevrenin güvensizliği	11
	Ev hanımı				
	Özel Sektör			Yaya dolaşım alanlarının niteliğinin iyi olmaması	12,5
	Öz. Sek. Ücr.				
	İşçi			Bisikletliler	7,3
Yolculuğun Amacı	İşyerine gidiş	13,8		Çevre kirliliği	9,5
	Alışveriş	13,3		Hattın trafikle sık kesişme	8,8
	Okul/Eğitim	51,7	Beklentiler	Kaldırımların iyileştirilmesi	68,5
	Sos.-kült.faal.	7,8		Altyapı ve peyzaj düz.	16,3
	İş takibi	5,6		Hemzemin kesişmelerinin azaltılması	14,9
	Gezmek	7,8			
	Diğer			Diğer	0,3

4. Sonuç

Araştırma alanında yapılan yerinde incelemeler ve gerçekleştirilen anket uygulamasının değerlendirilmesi sonucunda aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır;

• Ankete katılanların büyük çoğunluğu 16-24 yaş grubundadır. Tramvay hattının kent merkezinden, Alaeddin Keykubat Kampüsü'ne kadar ulaşması, tramvayın yoğun olarak öğrenciler ve memurlar tarafından kullanılmasına neden olmaktadır.

• Tramvayla yapılan yolculuklar genellikle eğitim tesislerine ulaşma amaçlıdır. Ayrıca tramvay işyerine gidiş, alış-veriş ve gezme amaçlı olarak da yoğun olarak kullanılmaktadır.

• Tramvay hattının tek bir hat üzerinde işletilmesi, erişebilirliğini kısıtlamakta ve kentsel yaşam kalitesini düşürmektedir. Kentin diğer bölgelerine/bölgelerinden yapılan yolculuklarda aktarma gereksiniminin olduğunu göstermektedir (Resim 1).

• Yolculuğunda tramvayı tercih eden kullanıcıların büyük çoğunluğu tramvay duraklarında karşıdan karşıya geçiş noktalarında düzenlenen yaya dolaşım alanların genişliğinin ve niteliğinin yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. Tramvay duraklarındaki yaya alanların güvenliğinin olmaması yaşam kalitesini düşürmektedir. Yapılan incelemeler sonucunda duraklarda düzenlenen yaya dolaşım alanlarının özellikle birinci bölgede çok dar olduğu, altyapı ünitelerinin yetersiz kaldığı, peyzaj ögeleri ile düzenlenmediği tespit edilmiştir. Oysaki duraklarda rahat

ve güvenli hareket imkânı sağlayan düzenlemelerin yapılması ve peyzaj ögeleri ile cazibeli duruma getirilmesi, yaya ulaşımı ve toplu taşıma talebinin birbirini destekleyerek artmasına yol açarak yaşam kalitesini yükseltecektir (Resim 2).

• Hemzemin kesişmelerinin (yaya-taşıt-tramvay-bisiklet) çok fazla olması, hat çevresinde herhangi bir sınırlayıcı öğenin bulunmaması ve Alaeddin-Kampüs arası yolculuğun çok uzun sürede tamamlanması kullanıcıların belirttiği diğer sorunlardandır. Yerinde yapılan gözlemler sonucunda tramvay hattında hemzemin (taşıt-yaya) kesişmesinin 18 noktada olması ve Kampus alanı sınırları dışında hattın çevresinde sınırlayıcı bir elemanın bulunmaması yaya güvenliğini tehdit eden en önemli unsur olarak tespit edilmiştir. Hemzeminde bu kadar sık kesişmenin olması ve kullanıcıların her an tramvay hattı üzerinde hareket edebilmeleri tramvayın işletim hızının düşmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla tramvay hattının başlangıç ve bitiş noktaları arasında yapılan yolculuk 45 dakikada tamamlanmaktadır. Yolculuk süresinin uzaması kişilerin yolculuk sonrası yıpranmalarına ve zamanın verimli kullanımının kısıtlanmasına neden olmaktadır. Bu sebeple hat üzerinde gerçekleştirilecek yolculukların tramvay yerine diğer toplu taşım sistemleriyle yada özel araç ile yapılmasına neden olmaktadır (Resim 3-4-5).

• Araştırma alanında yapılan incelemelerde tramvay duraklarında ve tramvay araçlarında engellilere yönelik hiçbir düzenlemenin yapılmadığı ve bu durumun yaşam kalitesini düşürdüğü tespit edilmiştir. Kamusal alanlarda gerçekleştirilecek her türlü düzenlemelerde engellilerin kolay ve güvenli bir şekilde hareket etmesine imkan tanınmalıdır. Dolayısıyla tramvay durakları düzenlenirken sadece sağlıklı insanlar değil engelliler de düşünülmelidir. Ayrıca tramvay araçlarının da özellikle tekerlekli sandalye ile hareket kabiliyetine sahip olan engellilerin kullanımına yönelik olarak tasarlanması gerekmektedir. Unutulmamalıdır ki, yaşam kalitesi kavramı herkese eşit imkan ve hakların sağlanmasını gerektirmektedir.

• Hattın 24 saat kullanımı göz önüne alındığında gece kullanımına yönelik olarak aydınlatma elemanlarının yetersizliği hattın gece kullanımındaki verimliliğini düşürmektedir. Bu nedenle özellikle kent merkezindeki ve Kampüs, otogar gibi 24 saat etkin kullanıma sahip olunan yerlerde gerekli aydınlatma elemanlarının sağlanması gerekmektedir.

• Tramvay hattı duraklarında hiçbir yönlendirici elemanın bulunmaması kullanıcılar üzerinde kaybolma duygusu uyandırmaktadır. Duraklarda kent bütününü, ulaşım olanaklarını belirten kroki, harita, broşür v.b. elemanların kullanılarak kente ilk kez gelen yada tramvayı ilk kez kullananlar için yönlendiricilerin konumlandırılması gerekmektedir.

Kent bütününde yaya-tramvay entegrasyonunun sağlanarak daha yaşanabilir çevreler oluşturulması büyük önem taşımaktadır. Yaşanabilir bir yerleşmenin taşıması gereken en önemli özelliklerden biri, kentte yaşayanların çok zaman kaybetmeden, güvenli bir şekilde kent içi yolculuklarını gerçekleştirebilmesidir. Yaşanabilirliğin yanı sıra Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı (Habitat II) Ulusal Eylem Planı'nda da belirtildiği gibi, yerleşmeler içinde yaşayan tüm insanlara hakçalık ilkesinden hareketle en üst düzeyde ve eşit fırsatlarda fayda sağlamalıdır. Dolayısıyla kentlerde gerçekleştirilecek her türlü düzenlemelerde engellilerin de hareketini kolaylaştırıcı ve güvenliğini sağlayıcı düzenlemeler gözardı edilmemelidir (12,13).

Raylı sistemlerin besleyicisi olarak yaya ulaşımının geliştirilerek kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi için;

- Raylı sistem istasyonlarına erişimi kesintisiz hale getiren altyapının sağlanması,
- Raylı sistemlerin taşıma kapasitesi yüksek olduğundan istasyonlardaki hacimleri de fazla olmaktadır. Bu nedenle, istasyonların giriş ve çıkışlarında yayanın hareketlerini kısıtlamayacak kadar geniş yaya koridorlarının oluşturulması,
- Raylı sistem istasyonlarına yaya ile erişimin göz önünde bulundurularak, yürüme mesafesindeki alanlardan istasyona erişen alanlar taşıt trafiğinden korunmuş, gürültü ve çevre kirliliğinden etkilenmeyen alanların oluşturulması,
- Raylı sistem istasyonlarından aktarma alanlarına olan yolculuklarda iklim koşulları göz önünden bulundurularak aktarma istasyonlarının kapalı mekanlar olması(12),
- Yaya koridorlarının olabildiğince yeşil alanlarla bütünleştirilerek düzenlenmesi,
- Yürüme akslarında olabildiğince kot farklarından kaçınılması,
- Engelliler için raylı sistem istasyonları ve aktarma alanlarında çok basamaklı merdivenlerden kaçınılması, alan topografik açıdan müsait değilse yürüyen merdivenlerle desteklenmesi (14),
- Yaya alanlarının güvenliğinin sağlanması ve gece yolculukları için raylı sistem istasyonlarına erişimde bu alanların aydınlatılması gerekmektedir.

Sağlıklı bir kent yaşamı sağlanması ancak kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi ile mümkündür. Kaliteli bir kentsel yaşam ise; eşitlik, saılık, refah gibi sosyal bileşenlerle ilişkili olduğu kadar kaliteli kentsel mekanlarla da ilişkilidir.

Kaynakça

1. DISSART J. 2000, “Quality of Life in the Planning Literature.” Journal of Planning Literature, pp: 135-161.
2. PACÝONE M. 2003, “Urban Environmental Quality And Human Wellbeing - A Social Geographical Perspective”, Landscape and Urban Planning 986 pp. 1 - 12.
3. http://sbe.erciyes.edu.tr/dergi/sayi_22/23-%20(367-396.%20syf.).pdf
4. BABALIK E., 1998, “Yeni Kentsel Raylı Sistemlerin Başarılarını Artırmak İçin Öneriler”, 4. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı I, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Denizli.
5. ÖNCÜ E. 1979. “Ulaşım Türlerinin Kent Yapısına Etkileri: Tarihsel Gelişim Ve Ankara Batı Gelişmesinde Demiryolunun Rolü”, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
6. AYSAN M. 1996, “Environment Sensitive Urban Transportation”, Europen Regional Science Association 36. European Congress, Switzerland.
7. ALKAN, A. 1994, Konya Tarihi Kentin Planlama Sorunları, Konya.
8. ANONİM A, 2009, Konya Raylı Sistem Şube Müdürlüğü.
9. ANONİM B, 2009, Konya Büyükşehir Belediyesi Ulaşıma Daire Başkanlığı.
10. ANONİM C, 2000, Konya Ulaşım Master Plan Final Raporu-4, YP_UA Ltd. Şti., Ankara.
11. ANONİM D, 2009, Konya Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü.
12. ANONİM E, 1996, Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı Habitat II Ulusal Rapor ve Eylem Planı.
13. ANONİM F, 1997, Harboriew Araştırma Merkezi Raporu, Trafik Araştırma Merkezi, Çeviri.
14. UNTERMANN R. 1984, “Accommodating The Pedestrian”, Washington.

2. GÜN 3. OTURUM
KIYILAR-TURİZM
Moderatör: MELİKE GÜL

MUĞLA KIYI ALANLARI PLANLAMA SÜREÇLERİ
Yrd. Doç. Dr. İPEK ÖZBEK SÖNMEZ-DEÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü
EVRİM GÜNER-Y. Şehir Pln. Muğla Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu

KIYI YERLEŞİMLERİNDE TURİZMİN GELİŞİMİNİN BEDELİNİ ÖDEMEK
HİLMİ OĞUZ ALDAN-Şehir Plancısı

TURİZMİN ANTALYA'YA KAYBETTİRDİKLERİ: BELEK ÜZERİNE MEKÂNSAL BİR İNCELEME
OYTUN EYLEM DOĞMUŞ-Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi

NEOLİBERAL KENTLEŞME SÜRECİ VE KIYI KENTLERİNDE MUTENALAŞTIRMA: ALAÇATI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME
Araş. Gör. AYHAN MELİH TEZCAN-ODTÜ Kentsel Politika Planlaması Ve Yerel Yön. Anabilim Dalı
Araş. Gör. MEHMET PENPECİOĞLU-ODTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

MUĞLA KIYI ALANLARI PLANLAMA SÜREÇLERİ

Yrd. Doç. Dr. İPEK ÖZBEK SÖNMEZ
DEÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü
EVRİM GÜNER
Y. Şehir Pln. Muğla Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu

Giriş

Kıyı alanları tarih boyunca ekonomik ve kültürel olarak dünya yüzeyinin en önemli alanlarını oluşturmuşlardır. Kıyı gerisindeki verimli topraklardan tarımsal ürün elde edilmiş, dünya pazarlarına erişimi sağlanmış, deniz yolları nedeniyle diğer kültürlerle alışverişe daha fazla açık olmuş, doğal özellikleri ve plajları nedeniyle rekreasyonel ve turizm faaliyetleri için kullanılmışlardır. Bu ve benzeri nedenlerden dolayı kıyı alanlarının bir kısmı nüfusun yoğun olarak yerleşme talebinde bulunduğu kentsel yerleşmelere dönüşmüş, yerel ve yerel üstü sermaye gruplarının önemli yatırım alanı haline gelmişlerdir. Ancak kıyı alanlarına olan yoğun yerleşme talepleri, sanayileşme, ticaret ve turizm faaliyetlerinin artışı ve sürekli artan nüfus baskısı erozyon ve sellere, sulak alanların kurutulmak ya da kirlenme nedeniyle kaybına ve ekolojik dengenin bozulmasına neden olmuştur.

Ülkemizdeki metropoliten kıyı kentleri dışında, kıyı alanlarına olan yerleşim talebinin 1970'li yıllarda yerel sermaye grupları tarafından gerçekleştirilmeye başladığını söyleyebiliriz. Ulusal yada yerel sermaye grupları 1970'li yıllardan 1980'li yıllara değin kıyı alanlarına turizm amaçlı, yada ikincil konut amaçlı yatırımlarını gerçekleştirmeye başlamışlardır.

1980'li yıllardan sonra ise Neo-Liberal ekonomik politikaların kapitalist ülkelerde benimsenmesi ile birlikte pek çok alanda yeniden yapılanmaya gidilmiştir. Serbest piyasa ortamında yarışın ve rekabetin özendirildiği bu sistem içerisinde kentsel toprak ve buna bağlı olarak "planlama" piyasa mekanizmasının işleyişinin en önemli araçları haline gelmişlerdir. Neo-liberal piyasa ekonomisinin 1980'ler sonrasında getirdiği bu anlayış kıyı alanlarının planlanma ve kullanım kararlarına ilişkin bakış açılarını da değiştirmiştir. Kıyı alanları taşıdıkları doğal potansiyeller ile turizm sektörünün en önemli kaynağı olarak görülmüş ve söz konusu bakış açısı bu dönemden sonra kıyı alanlarındaki planlama süreçlerine de yansıtılmıştır.

Bu bildiride öncelikle ülkemiz genelinde kıyı alanlarının planlaması sürecinde yer alan aktörler genel olarak değerlendirilecek, daha sonra ise Muğla kıyı alanları örneği üzerinde planlama sürecine dahil olan aktörler ve söz konusu planlama sürecinin yarattığı karmaşa ve sorunlar üzerinde durulmaya çalışılacaktır. Aşağıda da açıklanacağı üzere son dönemlerde kıyı alanlarının planlanması sürecinde merkez, yerel ve sivil toplum çatışmalarına uzanan katılımcılıktan uzak ve uzlaşılamayan bir planlama süreci gözlenmektedir.

Kıyı Alanlarının Planlanması Sürecinde Etkili Olan Aktörler Ve Merkezileşme Eğilimleri

Ülkemizde kıyı alanlarına olan yerleşim talebinin 1970'li yıllarda artış göstermeye başladığı söylenebilir. Söz konusu eğilimler ve planlama süreçleri sonucunda kıyı alanlarımızın pek çoğu ağırlıklı olarak ikincil konut taleplerini ve yerel sermaye gruplarının küçük ölçekli turizm amaçlı yatırım taleplerini karşılayan bir niteliğe bürünmüştür. Bu dönemde kıyılara artan yoğun kullanım talepleri karşısında 1972 yılında 6785 sayılı İmar yasasına yapılan ilaveler ile kıyı alanlarının kullanımına ilişkin ilk kapsamlı yasal mevzuat geliştirilmiş, "kıyı", "kıyı çizgisi", "kıyı kenar çizgisi" gibi tanımlamalar getirilmiştir. Kıyı kenar çizgisinin tespiti yetkisi ise İmar ve İskan Bakanlığı yetkililerine verilmiştir. Dolayısıyla, kıyı alanlarının korunmasına ve planlamasına yönelik merkezi tedbirlerin bu yıllarda alınmaya başladığını söyleyebiliriz. Kıyı alanlarının planlanması sürecinde merkezin etkisi 1982 yılında yürürlüğe giren Turizm Teşvik Yasası ile daha yoğun olarak hissedilmiştir. 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı yasa ile planlama yetkisi yerel yönetimlere devredilmiştir. Bu nedenlerle 1980'li yılların başında kıyı alanlarının planlaması sürecinde merkez-yerel birlikteliği çarpıcı biçimde görülmeye başlanmıştır.

Yasada da belirtildiği üzere Turizm Teşvik yasasının amacı turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak düzenlenmelerin yapılmasıdır. Yasa alansal olarak üç tür turizm alanı tanımı getirmiştir.

"Turizm Bölgeleri:Sınırları Bakanlığın önerisi ve Bakanlar Kurulu Kararı ile tespit ve ilan edilen bölgeleri,

Turizm Alanları: Turizm bölgeleri içinde öncelikle geliştirilmesi öngörülen, mevkii ve sınırları Bakanlığın önerisi, Bakanlar Kurulu Kararı ile tespit ve ilan edilen doğal veya sosyo kültürel değerlerin yoğunlaştığı alanları,

Turizm Merkezleri: Turizm bölgeleri içinde veya dışında, yeri, mevkii ve sınırları Bakanlığın önerisi, Bakanlar Kurulu Kararı ile tespit ve ilan edilen, turizm yönünden önem taşıyan yerleri veya bölümleri kapsar. (2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu)

Planlama yetkisi ise yine aynı yasada belirtildiği üzere turizm bölgelerinde ve turizm merkezlerinde Kültür ve Turizm Bakanlığınca yapılan ya da yaptırılan planların, İmar ve İskan Bakanlığınca onaylandıktan sonra yürürlüğe girdiği ancak Kültür ve Turizm Bakanlığının Turizm amaçlı imar uygulama planlarının tadil etmeye ve onaylamaya yetkili olduğunu belirtilmektedir. Dolayısıyla, kıyı alanlarında turizm odaklı merkezi planlama anlayışının 1982 yılında başladığı belirtilebilir. Ayrıca yasanın 8. maddesinde de yer aldığı üzere hazineye ait olan yerlerde ormanlar, ilgili

kuruluşlarca bakanlığa tahsis edilir hükmü yer almaktadır. Böylelikle orman alanlarının turizm amaçlı kullanıma tahsisi bu yasa ile uygun hale gelmiştir.

Turizm Teşvik yasası ile birlikte ülkemizde kıyı alanlarının planlanmasında önemli değişimler yaşanmaya başlamıştır aslında yaşanan değişim benimsenen Neo-Liberal ekonomik politikalar ile de paralellik taşımaktadır. Turizm sektörünün ekonomiye olan katkısını arttırmak amacıyla kıyı alanları, ormanlar büyük ölçekli, büyük sermaye gruplarının yatırımlarına tahsis edilmeye başlamıştır.

Kıyı alanlarının planlanması sürecinde merkezin etkisi 2000'li yıllardan sonra daha da belirgin hale gelmiştir. 2003 yılında 4957 sayılı Turizm Teşvik Kanununda Değişiklik ile 1982 tarihli yasada yer alan iki tanımlamada değişiklik yapılarak "Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişme Bölgeleri" tanımı getirilmiş, ayrıca "Turizm Merkezleri" tanımlarının içeriği değiştirilmiştir.

Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri: Tarihi ve kültürel değerlerin yoğun olarak yer aldığı ve/veya turizm potansiyelinin yüksek olduğu yöreleri korumak, kullanmak, sektörel kalkınmayı ve planlı gelişimi sağlamak amacıyla değerlendirmek üzere sınırları Bakanlığın önerisi ve Bakanlar Kurulu kararıyla tespit ve ilan edilen bölgeleri,

Turizm Merkezleri: Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri içinde veya dışında, öncelikle geliştirilmesi öngörülen; yeri, mevkii ve sınırları Bakanlığın önerisi ve Bakanlar Kurulu kararıyla tespit ve ilan edilen, turizm hareketleri ve faaliyetleri yönünden önem taşıyan yerleri veya bölümlerini kapsar.

Kıyı alanlarının planlanması sürecinde etkin olan bir diğer merkezi kuruluş ise Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığıdır. 1976 tarihinde Barcelona'da imzalanan "Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi" ne dayalı olarak, 1988'de Bakanlar Kurulu Kararı gereğince Başbakanlığa bağlı Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı geçici olarak oluşturulmuştur. 1989 tarihli Kanun hükmünde Kararname ile Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlıklarının kuruluş amacı Özel Çevre Koruma Bölgesi tespit ve ilan edilecek alanlarda "Bölgelerin sahip olduğu çevre değerlerinin korunması, mevcut çevre sorunlarının giderilmesi için tüm tedbirleri almak, bu alanların koruma kullanma esaslarını belirlemek" olarak belirlenmiştir. Ayrıca Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığına yetkili oldukları bölgelerdeki her ölçekteki imar planlarını yapmak ve re'sen onaylamak yetki ve görevi verilmiştir. ÖÇKK Başkanlığı 1991 yılında Çevre Bakanlığına, 2003 yılında ise Çevre ve Orman Bakanlıklarına bağlanmışlardır (www.ockkb.gov.tr). Kurum yetkili olduğu bölgelerde çok sayıda araştırma, proje, yönetim planı, ve planlama çalışmalarını özel sektör, belediye ve kurum işbirliği içinde ya da tekil olarak sürdürmektedir.

Kıyı alanlarının planlarının onaylanması sürecinde etkili olan bir diğer kurum ise Kültür ve Turizm Bakanlığına bağlı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurullarıdır. Kıyı alanlarında var olan doğal, kentsel ve arkeolojik sit potansiyelleri nedeniyle plan onay sürecinde etkin olmaktadırlar.

Turizm Teşvik Yasası'nın 7. Maddesinin 1. Fıkrası'na yapılan bir ekleme ile Turizm bölgelerinde imar uygulamaları ve ruhsatlandırmayla ilgili yetkilerin Bayındırlık İl Müdürlüklerine verilmesi tasarısı gündemdedir. Söz konusu düzenlemede Turizm bölgesi olarak ilan edilen kıyı alanların-

da planlama yetkilerinin merkezileşletirilmesinin bir başka adımını oluşturmaktadır. Böyle bir uygulama ise son dönemlerde yerel yönetimlerin güçlendirilmesi ve demokratikleşme yönünde geliştirilen yasal düzenleme ve uygulamalar ile çelişmekte ve turizm bölgesi olarak üst ölçekte Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından planlanan bölgelerde imar uygulama ve ruhsatlandırma yetkilerinin yerel yönetimlerden alınması tasarlanmaktadır.

1990'lı yıllardan sonra doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunması konusunda toplumsal bilincin artışı ve ülkemizin söz konusu değerlerinin korunması konusunda çeşitli uluslararası sözleşmeleri imzalaması ile birlikte sivil toplum kuruluşları planlama süreçlerinde daha etkin biçimde katılımcı olmaya başlamışlardır, ancak katılımcılık planlama sürecine katılmaktan ziyade planlar sonuçlandıktan, ya da uygulama aşamasına geçildikten sonra Sivil Toplum Kuruluşlarının görüş bildirmesi ve plana dava açma müdahaleleri ile gerçekleşmektedir. Sonuç olarak, farklı görüşlerin oluştuğu pek çok ortamda yargı süreci planlamada belirleyici olmuştur.

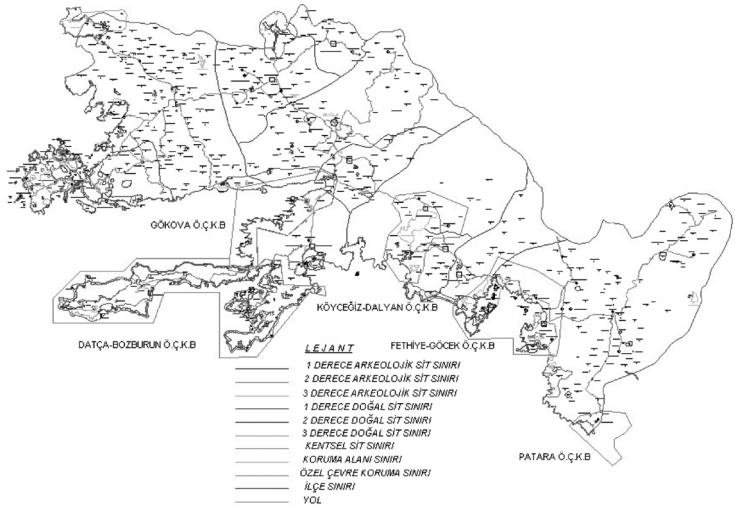
Katılımcılığın planlama sürecinde daha etkin bir biçimde var olması amacıyla 3386 sayılı, 5226 sayılı Kanunlarla değişik 2863 sayılı Kanun ve 26.07.2005 tarih ve 25887 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik" doğrultusunda koruma planlarının onay sürecine halk katılımı toplantıları da ilave edilmiştir. Böylelikle en azından koruma planlaması aşamasında farklı toplumsal kesimlerin ve kurumların plan kararlarını tartışabilme olanağının yaratılması amaçlanmıştır. Ancak halk katılımı toplantılarına katılımın pek çok örnekte zayıf bir biçimde gerçekleştiğini söyleyebiliriz.

Dolayısıyla, kıyı alanlarının planlanması sürecinde merkezi yönetimin etkisinin 1980'li yıllardan sonra giderek arttığını, ancak 2000'li yıllarda merkezin kıyı alanlarındaki etkisinin daha fazla hissedildiğini ve günümüzde kıyı alanlarının planlanması sürecinde etkin olan aktörlerin öncelikle merkezi yönetim daha sonra yerel yönetimler ve sivil toplum kuruluşları olduklarını belirtebiliriz. Ancak söz konusu planlama sürecinin düzenli biçimde işleyen ve katılımcı bir planlama süreci olduğu söylenemez. Buna karşın kıyı alanlarının planlanmasında tüm aktörlerin etkin ve baskın olma yarışında olduğu bir planlama ortamından bahsetmek daha mümkündür. Ayrıca, plan yapma ve onama yetkisi olan kurumlar ile görüş verme yetkisine sahip kurumlar arasında yaşanan yetki yarışı nedeniyle, planlama sürecinde yaşanan sıkıntılar ve mahkeme süreci sonucu yerleşmelerde kaçak yapılaşmaların çoğaldığı gözlenmektedir.

Muğla İli Kıyıları Planlama Süreçlerinde Etkili Olan Aktörler Ve Merkezileşme Eğilimleri

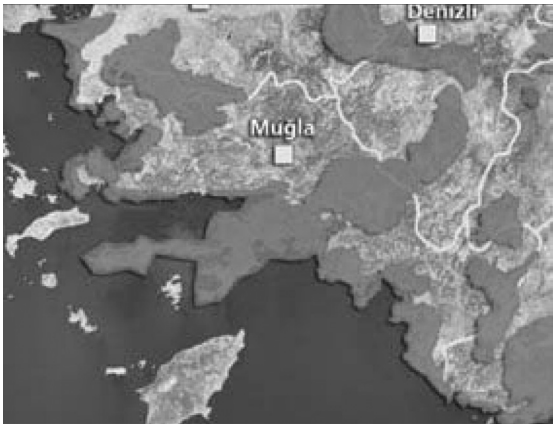
Muğla İli Kıyıları şekil 1'de görüleceği üzere Güllük körfezinden başlayıp, güneye doğru uzanarak Bodrum yarımadası, Gökova körfezi, Datça-Bozburun yarımadası, Marmaris koyları, Köyceğiz ve Dalyan kıyıları, Göcek koyları, Fethiye körfezinden Patara'ya kadar uzanan kıyı bölgesini içermektedir. Söz konusu bölge taşıdığı doğal, kültürel ve tarihi potansiyeller nedeniyle pek çok koruma statüsüne sahiptir. Muğla kıyılarının pek çok kesimi doğal, arkeolojik ve kentsel sit alanı olarak ilan edilmiştir. Pek çok kesimde Ramsar anlaşması gibi uluslararası anlaşmalar çerçeve-

sinde koruma statüsüne sahip alanlar mevcuttur. Ayrıca uluslararası ölçekte "önemli doğa alanı" statüsüne sahip kesimlerin oldukça yoğun olduğu tespit edilmiştir. Tüm bu tespitler ve koruma statüleri çerçevesinde Muğla kıyı alanlarının pek çok kısmı Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilmiştir. Dolayısıyla bütün bu özelliklerin Muğla kıyılarının planlamasında belirleyici olması beklenmektedir. Ancak bölgenin doğal özellikleri ve sosyo-kültürel yapısı kıyı alanlarını ve son dönemlerde kıyı gerisindeki kesimlerin turizm, ikincil konut ve rekreasyon amaçlı kullanım talebiyle yoğun biçimde karşı karşıya kalmasına neden olmaktadır.



Şekil 1: Muğla İli Koruma Statüleri

Kaynak. Muğla Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Şekil 2: Muğla İli Önemli Doğa Alanları

Kaynak: www.dogadernegi.org

Kıyı alanlarına yatırımlar 1980'li yıllara kadar yerel ve küçük ölçekli sermaye grupları tarafından gerçekleştirilmiş, 1982 de yürürlüğe giren Turizm Teşvik Yasası ile birlikte yatırımların nitelikleri değişmeye başlamış, uluslararası ve yerel üstü ulusal sermaye grupları büyük ölçekli yatırımları gerçekleştirmeye başlamıştır. Söz konusu yatırımların gerçekleştirilmesinde en önemli kolaylaştırıcılardan birisi Turizm Teşvik Yasasında yer aldığı üzere hazineye ait olan orman alanlarının turizm amacıyla tahsisine olanak tanıması olmuştur. Orman alanlarının turizm amacıyla tahsisine ilişkin 2006 tarihinde Danıştay 6. Dairesince yürütmeyi durdurma ve 2007 yılında Anayasa mahkemesi iptal kararı aldırmıştır.[1] Ancak 2008 yılında 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanuna "Geçici Madde 9" eklenmiştir. Buna göre 24.11.2007 tarihinden önce ön izin ve kesin tahsis aşamasındaki orman sayılan yerlere ilişkin verilen izinlere otuz gün içinde talep edilmesi durumunda, tahsislere devam edilebileceği belirtilmektedir.

Tablo 1: Turizm Teşvik Yasasına bağlı olarak Muğla Kıyılarında İlan Edilen Turizm Merkezler, Turizm Alanları ile Kültür ve Turizm Gelişme Koruma ve Gelişim Bölgesi İlanlarının Yıllara Göre Dağılımı

Yer	İlan Türü	İlan Tarihi
Muğla Ölüdeniz Belceğiz Kıdrak	Turizm Merkezi	1984
Muğla Bodrum Karaada	Turizm Merkezi	1985
Muğla Bodrum Marina	Turizm Merkezi	1985
Muğla Milas Akbük	Turizm Merkezi	1985
Muğla Bodrum Yalıkavak Limanı.	Turizm Merkezi	1987
Muğla Milas Çam Limanı	Turizm Merkezi	1987
Muğla Milas Kazıklı Koyu	Turizm Merkezi	1987
Muğla Bodrum Karaada	Turizm Merkezi	1985
Muğla Bodrum Marina	Turizm Merkezi	1985
Muğla Milas Akbük	Turizm Merkezi	1985
Muğla Bodrum Yalıkavak Limanı	Turizm Merkezi	1987
Muğla Milas Çam Limanı	Turizm Merkezi	1987
Muğla Milas Kazıklı Koyu	Turizm Merkezi	1987
Muğla Marmaris ve Çevresi Turizm Alanı	Turizm Alanı	1989
Muğla Milas Akbük Kazıklı Koyu Kıyı Bandı	Turizm Merkezi	1989

[1] Danıştay 6. Dairesi'nin 2005/5371 Esas Nolu davada 4957 sayılı Kanunla değişik 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun 8.maddesine dayanılarak çıkartılan "Kamu Taşınmazlarının Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmelik"in 7. ve 11. maddesinin 1. fıkrasının (d) bendinde düzenlenen orman arazilerinin turizm amaçlı tahsisine ilişkin hükümleri için 05.12.2006 tarihinde yürütmeyi durdurma kararı almıştır. Ayrıca Anayasa Mahkemesi'nin 07.05.2007 gün ve E: 2006/169 K: 2007/55 sayılı iptal kararı alınmıştır. Orman alanlarının turizm amaçlı tahsisine ilişkin Danıştay 6. Dairesi'nin yürütmeyi durdurma ve Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararlarından sonra 15.05.2008 tarih ve 26877 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 5761 sayılı Kanunun 6.maddesi ile 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'na "Geçici Madde 9" eklenmiştir.

Muğla Sarıgerme	Turizm Alanı	1995
Muğla Milas Çökertme	Turizm Merkezi	1997
Muğla Milas Güvercinlik Koyu	Turizm Merkezi	1998
Muğla Bodrum Adalıyalı Turizm Merkezi	Turizm Merkezi	2005
Muğla Fethiye Seki-Eren Dağı Kış Sporları	Turizm Merkezi	2005
Muğla-Milas-Bodrum-Tuzla Gölü Güneyi Turizm Merkezi	Turizm Merkezi	2005
Muğla Bodrum Türkbükü Doğusu	Turizm Merkezi	2006
Muğla Bodrum Yalı çiftliği	Turizm Merkezi	2006
Muğla Dalaman	Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi	2006
Muğla Milas Fesleğen	Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi	2007
Muğla Bodrum Yarımadası	Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi	2006

Kaynak: www.kulturturizm.gov.tr

Tablo 1 de görüleceği üzere 1984 yılından itibaren büyük bir çoğunlukla kıyı bölgelerinde olmak üzere Muğla ilinde çok sayıda Turizm Merkezi ilanı gerçekleştirilmiştir. Söz konusu Turizm merkezi ilanları 2006 yılına kadar birkaç koy, ada, ya da limanı içerirken, 2006 yılından sonra Turizm Teşvik yasasında yapılan değişikliğe dayanarak Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri İlan edilmeye başlamıştır. Bu şekilde 2006 yılında Dalaman ve Bodrum yarımadası 2007 yılında ise Milas Fesleğen Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi ilan edilmiştir. Böylece turizm teşvik yasasına bağlı olarak çok daha geniş ve kapsamlı bir merkezi planlama anlayışına geçilmiştir.

Merkezin Muğla kıyı alanlarındaki bir başka etkisi ise Muğla-Dalaman "Turizm Kenti" ilanı ile olmuştur. 2005 yılında yürürlüğe giren "Muğla-Dalaman Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi" sınırları kapsamında doğal kaynakların, bölgenin tarımsal ve termal potansiyelinin ve kıyı varlığının sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde değerlendirilerek turizm amaçlı kullanıma açılabilmesi amacıyla "Dalaman Turizm Kenti Projesi" çalışmaları sürdürüldüğü belirtilmektedir. (www.kulturturizm.gov.tr) [2]

Muğla-Dalaman Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesinin ilan edilmesine ilişkin 06.01.2005 tarihli Bakanlar Kurulu kararının Danıştay 6.Dairesince yürütmesi durdurulmuştur.

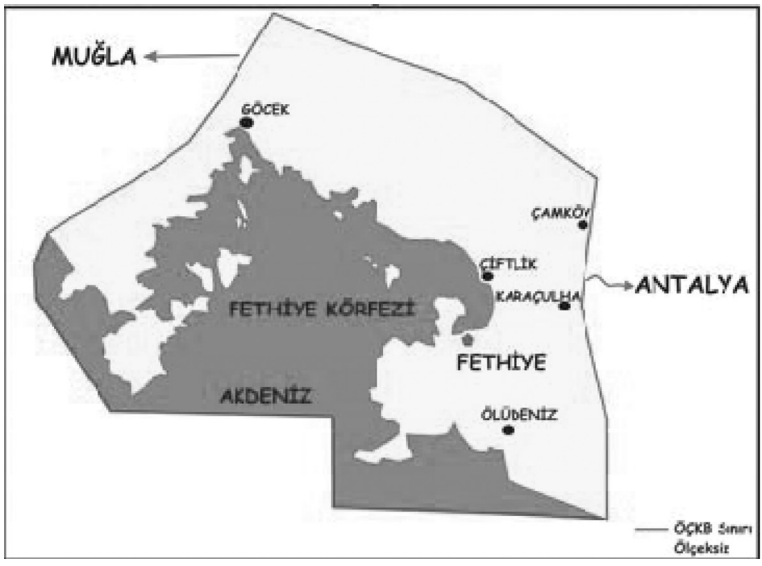
[2] "Söz konusu proje kapsamında, tarımsal kullanımın muhafaza edilerek, çiftlik evleri, eko-parklar ve eko-turizm amaçlı kullanımı, termal kaynakların termal turizm, kür parkı ve sağlık merkezleri yapılmak üzere değerlendirilmesi, orman kaynaklarının korunması ve mevcut halinin sürdürülmesi suretiyle doğa ve macera turizmi ile sağlık turizmi kullanımına açılması ve bölge genelinde seyrek yoğunluklu butik otel, turizm tesis alanları ve villa türü kullanımların bozuk orman ve diğer kamu alanları içerisinde golf alanları oluşturularak turizm çekim noktaları oluşturulması hedeflenmektedir. (www.kulturturizm.gov.tr)



Şekil 3: Dalaman Turizm Kenti Projesi
Kaynak: www.kulturturizm.gov.tr

Muğla kıyı alanlarının planlanmasında oldukça etkili olan bir başka merkezi kuruluş ise Özel Çevre Korumu Kurumu'dur. Kurum Bakanlar Kurulu kararları ile ilan edilen Fethiye-Göcek, Patara, Köyceğiz-Dalyan, Datça-Bozburun ve Gökova Özel Çevre Koruma Bölgelerinde plan yapmaya, yaptırmaya ve onaylamaya yetkili kılınmıştır. Özel Çevre Koruma Kurumu'nun planlama ile ilgili faaliyetleri incelendiğinde kurumun 2008 yılına kadar daha çok yerel yönetimler ile işbirliği içerisinde planlama faaliyetlerini yürüttüğü, 2008 yılından sonra ise planlama faaliyetlerinin kurumun kendisinin gerçekleştirdiği görülmektedir. Kurum 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni planı, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planı gibi farklı ölçek ve kapsamlardaki planlama faaliyetlerini sürdürmektedir.

Planlama faaliyetlerinin yanı sıra kurumun Özel Çevre Koruma bölgelerinde üniversiteler, özel sektör, yerel yönetimler ve sivil toplum kuruluşları ile işbirliği içerisinde araştırma, izleme ve koruma faaliyetleri sürdürdüğü bilinmektedir.



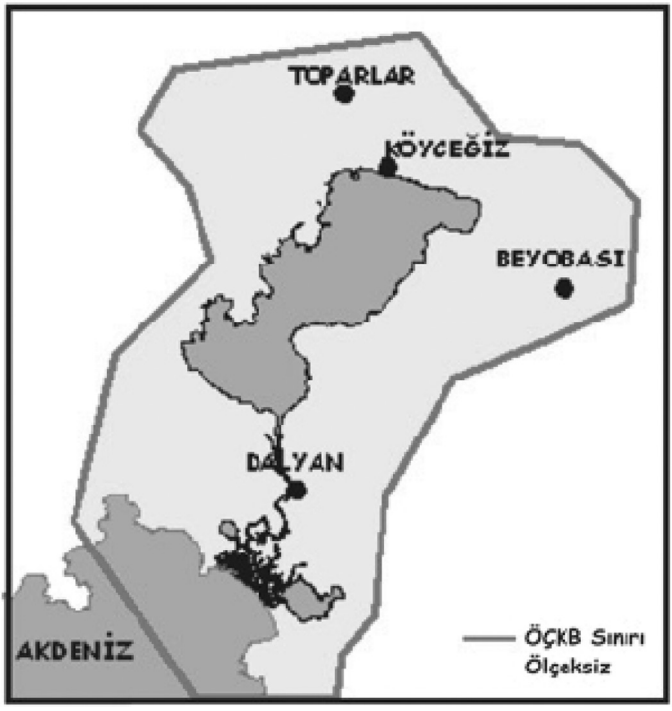
Şekil 4:Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi



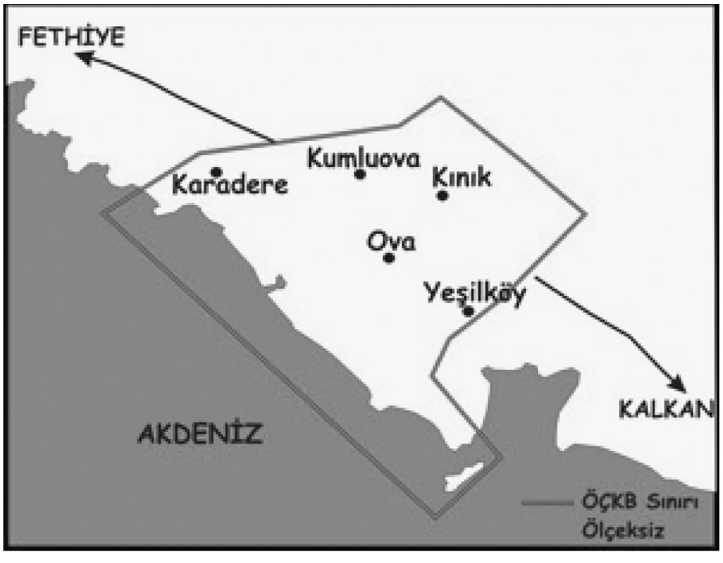
Şekil 5: Datça-Bozburun Özel Çevre Koruma Bölgesi



Şekil 6: Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi



Şekil 7: Köyceğiz-Dalyan Özel Çevre Koruma Bölgesi



Şekil 8: Patara Özel Çevre Koruma Bölgesi

1988 yılında ilan edilmiştir. Fethiye ilçesi ve buna bağlı 6 belde 6 köyden oluşmaktadır.

1990 yılında tespit ve ilan edilmiştir. Datça ve Marmaris ilçeleri ve bunlara bağlı 2 belde 17 ilçeden oluşmaktadır.

1988 yılında tespit ve ilan edilmiştir. Ula ve Marmaris ilçeleri ve bunlara bağlı 3 belde ve 4 köyden oluşmaktadır. Akyaka, Gökova, Akçapınar, Gökçe, Çamlı, Karacaköy ve Çetibeli yerleşim alanlarını içine alır.

1988 yılında tespit ve ilan edilmiştir. Köyceğiz ilçesi ve buna bağlı 4 belde 13 köyden oluşmaktadır.

1990 yılında tespit ve ilan edilmiştir. Fethiye ve Kaş ilçeleri ve bunlara bağlı 5 belde 4 köyden oluşmaktadır.

Muğla kıyı alanı planlarının onaylanma sürecinde etkin olan kuruluşlardan bir diğeri ise Muğla Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurullarıdır. Kurullar Doğal, Arkeolojik ve Kentsel Sit Alanlarının tespit, tescil ve koruma amaçlı imar planlarının incelenmesi sürecinde yer almaktadır. Şekil 1'de şematik olarak gösterildiği üzere Muğla kıyılarından çok sayıda sit alanı mevcuttur.

Muğla Kıyı Alanlarında Planlama Süreçlerine İlişkin Sorunlar

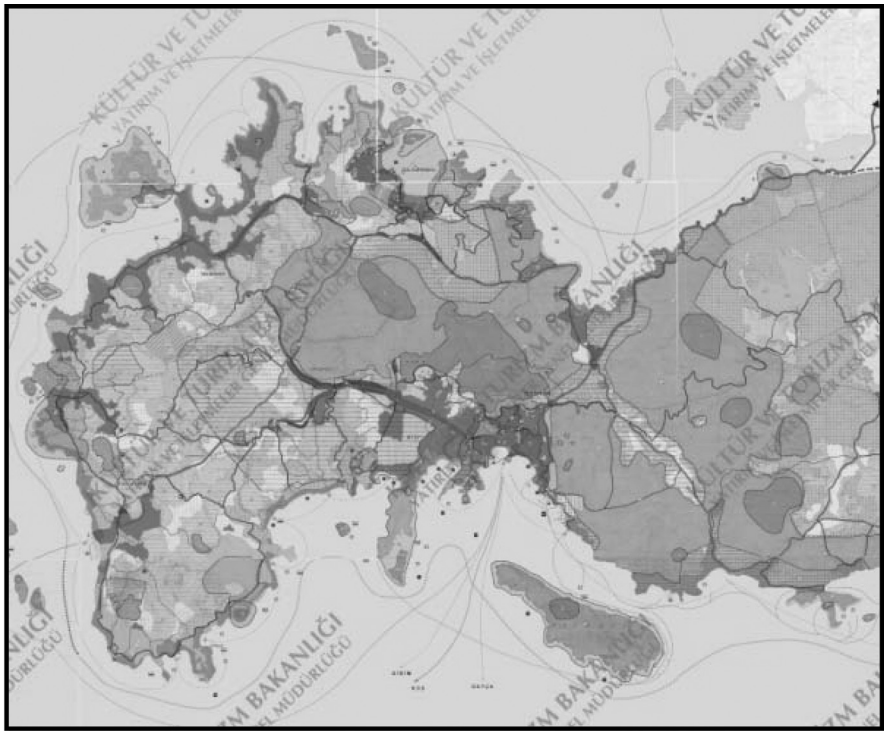
Turizm Odaklı Gelişme Stratejileri

Yukarıda da belirtildiği üzere Muğla kıyı alanlarında son 20 yıllık dönem içerisinde merkezi yönetim kuruluşlarının planlama süreçleri üzerindeki etkisinin baskın hale geldiğini belirtebiliriz. Tablo 2 de görüleceği üzere Bodrum Yarımadası Çevre Düzeni planı ilk olarak 1991 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir. 2002 yılında revize edilen plan Mimarlar Odası ve çeşitli Sivil Toplum Kuruluşlarının itirazlarına karşın 2003 yılında onaylanmış. Yapılan itirazlar sonucunda yargı denetimi yoluyla değerlendirilen plan 2004 yılında iptal edilmiştir. 2006 yılında Bodrum Yarımadası Bakanlar Kurulu kararı ile Kültür ve Turizm Gelişim Bölgesi ilan edilmiş ve yarımadanın 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Kültür ve Turizm Bakanlığınca hazırlanmış ve 2007 yılında yürürlüğe girmiştir ancak bölgeye ve plana ilişkin itirazlar sonucunda Çevre Düzeni Planı yargı denetimi yoluyla iptal edilmiştir.[3]

Yukarıdaki süreç incelendiğinde merkezi yönetimin planlama sürecinde etkin olduğu yapı beraberinde turizm odaklı gelişme stratejilerinin geliştirilmesine neden olmaktadır. 1991 yılında başlayan merkezi planlama süreci 2007 yılında onaylanan Bodrum Yarımadası 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ile birlikte söz konusu eğilimleri çarpıcı biçimde yansıtmaktadır (Bkz. Şekil 9). Tablo 3'de Bodrum Yarımadasının Çevre Düzeni Planı ölçeğinde gerçekleştirilen

[3] Bodrum Yarımadası 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Revizyonu Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca 10.10.2007 tarihinde onaylanmış, Danıştay 6.Dairesi'nin 14.11.2008 gün ve 2008/117 esas nolu kararı ile yürütmesi durdurulmuştur.

planlama sürecine ve süreç içerisinde yer alan aktörlere yer verilmektedir. Tablo incelendiğinde yıllar itibariyle planlama sürecini irdelediğimizde çok basit olarak merkezi kuruluşların hazırladığı turizm odaklı gelişme stratejilerini içeren üst ölçekli planlara yerel yönetim ve sivil toplum kuruluşlarınca itiraz edildiği ve söz konusu planlama sürecinin yargı denetimi yoluyla koruma ilkelerini sağlamadığı ve turizm gelişimine ağırlık vermesi nedeniyle sonlandırıldığı görülmektedir. Dolayısıyla, planlama sürecine ilişkin benzer hataların Bodrum yarımadası örneğinde 20 yıllık süreç içerisinde tekrar edildiği, ancak bu süre içerisinde Bodrum kıyı alanlarında kaçak yapılaşmanın oldukça artış gösterdiği, yapılaşmanın yoğunluğu ile izlenmektedir. Bütün bu nedenlerle planlama anlayışımızda değişimin yaşanması kaçınılmazdır. Bodrum Yarımadası gibi bölgelerde taşıdıkları doğal ve tarihi potansiyeller nedeniyle doğayı ve ekolojik dengeyi korumanın esas olduğu bir planlama yaklaşımı benimsenmeli, biyolojik çeşitliliğin korunması, ekonomik kalkınma ve kültürel değerlerin devamlılığı arasındaki çatışmaların sürdürülebilir bir şekilde çözümlenmesine dönük yaklaşımların benimsenmesi gerekmektedir. Böyle bir yaklaşım için öncelikle üst ölçekli planlama karalarının alınması ve ilgili tüm aktörlerin planlamaya katılımı ve farklı aktörler arasındaki çatışmanın sürdürülebilir bir biçimde çözülmesi beklenmektedir.



Şekil 9: Bodrum Yarımadası Çevre Düzeni Planı / 2007

Tablo 2: Muğla - Bodrum Yarımadası Çevre Düzeni Planlama Süreci ve Süreçte Yer Alan Aktörler

Yıllar İtibariyle Planlama Süreci	Planı Hazırlayan veya Onayını Gerçekleştiren Kurumlar	Planlara Yönelik İtiraz Yapan Kuruluşlar	Planlama Sürecine İlişkin Sonuçlar
1991 / Planlama	Hazırlayan: İmar ve İskan Bakanlığı		
2002 / Revizyon	Hazırlayan: Bayındırlık ve İskan Bakanlığı	Yerel Belediyeler, Deniz Ticaret Odası, Mimarlar Odası,Sivil Toplum Kuruluşları	
2003 / Planın Yürürlüğe konulması	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı	Yerel Belediyeler, Deniz Ticaret Odası,Mimarlar Odası,Sivil Toplum Kuruluşları	Yargı: 2004 yılında Danıştay 6. Dairesi tarafından plana ilişkin yürütmeyi durdurma kararı
2006 / Bodrum Yarımadası Kültür ve Turizm Koruma Gelişme Bölgesi İlanı	Kültür ve Turizm Bakanlığı	Yerel Belediyeler, TMMOB Mimarlar Odası	Yargı Denetimi: 2008 yılında Danıştay 6.Dairesi tarafından Bodrum Yarımadası Kültür ve Turizm Koruma Gelişme Bölgesi İlanına ilişkin kararın yürütmenin durdurulmansa karar verilmiştir.
2007	Hazırlayan: Kültür ve Turizm Bakanlığı	Yerel Belediyeler, Mimarlar Odası, Sivil Toplum Kuruluşları	
2007 / Planın Yürürlüğe Konulması	Muğla Valiliği		
2008 / Kültür ve Bodrum Yarımadası Kültür ve Turizm Gelişme Bölgesine ilişkin 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planının İptali			Yargı Denetimi: 2009 yılında Danıştay 6.Dairesi tarafından Bodrum Yarımadası Kültür ve Turizm Koruma Gelişme Bölgesine İlişkin 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planına ilişkin yürütmenin durdurulması kararını vermiştir.

Koruma Alanlarında Turizm Odaklı Mevzi Planlama Anlayışı Sorunu

Doğal, arkeolojik yada kentsel sit alanı olarak tespit ve tescil edilen alanlarda Koruma Amaçlı İmar Planı süreci içerisine girilmektedir. Koruma Amaçlı İmar Planları Sit Alanlarına uygulandığı için bir anlamda parçacı bir planlama tekniğidir. Bu teknik kentsel sit alanları için uygundur ancak doğal sit alanlarında ve arkeolojik sit alanlarında böyle bir yaklaşım zaman zaman üst ölçekli planlardan bağımsız olarak gelişen mevzi plan anlayışına oturmaktadır. Örneğin, 2. Derece Doğal Sit Alanı olarak tespit edilen kıyı alanında bir veya birkaç parselden oluşan bir alana imar planı ile turizm tesis kararı öngören bir plan geliştirilebilmektedir. Bu koşullarda Koruma Amaçlı İmar Planları, turizm tesis alanlarına ilişkin planlama faaliyetlerinde araçsal bir konuma itilebilmektedir.

Kırsal Alanlarda ve Köylerde Planlama Pratiğine İlişkin Sorunlar

Muğla İlinde özellikle kıyı alanlarında yerleşim talebi gün geçtikçe artış göstermekte ve kıyı kesimlerinde ve kıyı gerisindeki kırsal alanların, köylerin planlanması önemli bir başka sorun alanını oluşturmaktadır. Özellikle kıyıda veya orman içinde konumlanan kırsal yerleşmelerde turizm ve ikincil konut amaçlı yerleşim talebinin artış göstermesiyle birlikte yöresel faaliyetler değişmeye başlamaktadır. Ayrıca artan arazi değerleri karşısında mülkiyet üzerinde önemli el değiştirmeleri gerçekleşmektedir. Kırsal yerleşmeye yeni yerleşenler ise yılın belirli zamanlarında bu alanlarda yaşamlarını sürdürdükleri için hem köy yaşamı, hem de kırsal ekonomik faaliyetler yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktadırlar.

Bu tür koruma statüsüne sahip olan kırsal alanlara, köylere, beldelere olan yerleşme talebi beraberinde koruma planlamasının yapılması gerekliliğini ortaya koymuştur ancak uzunca bir dönem koruma planları kısa sürede hazırlanamamıştır. Örneğin Muğla İlinde Koruma Amaçlı imar planlarının kurul onay tarihleri incelendiğinde planların büyük bir çoğunluğunun 2000'li yıllardan sonra onaylandığı görülmektedir. Bu nedenle, KAİP hazırlanmamış olan yerleşmelerde geçici yapılanma koşulları ile yapılaşmaya izin verilmiştir. Örneğin 2005 yılında Muğla Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulunca uygun bulunan, Özel Çevre Koruma Bölgeleri kapsamında bulunan ve imar planı bulunmayan 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planlarındaki "Kırsal Yerleşim Alanları"na ait "Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartlarına göre tabanda %20 yapılaşma ile iki katlı yapılaşmaya izin verilmektedir. Yapılacak olan yapıların taban alanı maksimum 85 m2 olarak tanımlanmıştır. Buna göre bir parselde iki katta toplam 170 m2 büyüklüğünde yapı yapılabilmektedir.

Böyle bir yapılaşma biçimi adı "geçici" olmasına karşın uzun bir dönem yapılaşmaya olanak tanıması nedeniyle kırsal yerleşmelerde, kırsal yapılanma biçimine uygun olmayan yapılaşmaların gerçekleşmesine neden olmuştur. Bu bölgelerde Koruma Amaçlı İmar Planlarının hazırlanması büyük önem taşımaktadır.

Kırsal alanlardaki bir başka sorun alanını ise planlama pratiği oluşturmaktadır. Köylerde "arkeolojik sit", ya da "doğal sit" statüsüne sahip alanlarda Koruma Amaçlı İmar Planları gerçekleştirilmektedir. Ancak ülkemizde kırsal alan ya da köy planlaması pratiği ve analiz yöntemleri henüz





Resim 1 ve Resim 2: Gökova, Çamlı Köyünde geçici yapılanma koşullarına göre inşa edilmiş yapılar

yaygınlaşmamış ve gelişmemiştir. Bu nedenle bu tür yörelerde hazırlanan planlar, gereksinimlerin ötesinde, yöresel özelliklere uygun olmayan bir biçimde gelişmelere neden olmaktadır.

Kırsal alanların planlama süreci ve pratiğindeki sorunlarına ilişkin bir başka örneği ise Muğla İli, Marmaris İlçesi, Çetibeli Köyü planı içermektedir. 2002 yılında Muğla Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararıyla I. Ve III. Derece Doğal Sit Alanları ile alanda kültür varlığı niteliği taşıyan binalar ve anıt ağaçlar tescil edilmiştir. Çetibeli köyü Muğla Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nca 2003 yılında uygun bulunan 1/25000 ölçekli Gökova Çevre Düzeni Planında "kırsal yerleşme alanı" ve "orman alanı" içerisinde yer almaktadır.

Gökova ÖÇK Bölgesi'nde bulunan 3.Derece Doğal Sit Alanı'nda yer alan seyrek dokulu Çetibeli Köyü'nün etrafı 1.Derece Doğal Sit Alanı ile çevrilmiştir. Bu yerleşme, verimli olmayan yamaçlarda konumlanmış konutlarla, çok seyrek dokulu, tarıma dayalı kırsal bir yerleşme özelliği göstermektedir. Vadi tabanında yer alan özel mülkiyetteki tarlalarda ise tarımsal faaliyetler sürdürülmektedir. Küçük bir kırsal yerleşme olan Çetibeli, vadi tabanındaki tarım alanları üzerinde ızgara düzenle planlanmış, TAKS=0.15 ve KAKS=0.30 yoğunluklu, ayrık nizamlı konut alanı gelişimleri öngörülmüştür. Halihazırda kırsal özellik gösteren yerleşmede, kentlerdeki gibi park ve çocuk bahçeleri yer almış, konut adaları ise ayrık nizama göre parselasyona uygun boyutlarda düzenlenmiştir. Kırsal yerleşimin bulunduğu coğrafi konum, topografya, iklim, ulaşım, doğal ve arkeolojik değerler, turizm faaliyetleri, yöresel yaşamdan kaynaklanan faaliyetler dikkate alınarak ayrı bir kimlik belirlenmesi yerine, normal bir kent planı oluşturulmuştur. Ancak söz konusu planlara ilişkin Muğla Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun ilke kararları çerçevesinde düzeltmelerin istendiği kararından sonra Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı nihai onamayı yapmıştır. Oysa, Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığınca hazırlanan ve gerekli düzelmeleri de içeren planların 2005 yılında yürürlüğe giren "Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik" gereğince söz konusu planların hazırlanarak Muğla Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'na sunulmak üzere gönderilmesi gerekmektedir.

Bu örnekte de görüldüğü üzere Marmaris merkeze 20 dk.'lık mesafede bulunan Çetibeli Köyü merkezin turizm baskısından kırsala kaçış anlamında talep görmüş ve ikincil konut kullanımında yapılaşma gerçekleştirilmek üzere mülkiyetler el değiştirmiştir. Ancak kurumlar arasında yaşanan plan inceleme ve onama aşamalarından kaynaklanan sorunlar nedeniyle plan süreci uzamış ve bölgede kaçak yapılaşmaların sayısı artmıştır.

Yukarıda tartışılan sorunlar nedeniyle bu tür alanların planlanması sürecinde yöresel özellikleri koruyan ve sürdürebilen bir yaklaşımın benimsenmesi ve planlama pratiğinde yaygınlaşması gerekmektedir. Bu çerçevede kırsal alanların planlanması sürecine ilişkin olarak Muğla Kıyı Alanlarında yaşanan planlama sorunlarından yola çıkılarak bu bildiri ile bazı önerilerimizi belirtmek istiyoruz.

- Kırsal alanın doğal, arkeolojik ve kültürel değerlerinin alandan koparılmadan yerleşim ile bütüncül düşünülerek etkin kullanımının sağlanması gerekmektedir.

• Kırsal yerleşimin koruma statüsü dikkate alınarak kentsel, arkeolojik ve doğal sit alanlarına ilişkin tüm verilerin toplanması, sit sınırlarının plan üzerine aplikasyonunun yapılması, planlama yaklaşımlarını etkileyecek olan yöreye özel olarak alınan kurumsal kararlarının dikkate alınması, sit alanının alan bütününde ve bölgedeki yeri ve öneminin göz ardı edilmemesi,

• Kentsel sit alanı içinde yer alan kırsal yerleşimlerde korunacak yapıların tek yapı ölçeğinde koruma, müdahale biçimleri ve kullanım kararlarına ilişkin yöntemlerin belirlenmesi; doku, ada, sokak ölçeğinde korunacak kültürel ve doğal değerlere ilişkin kararların üretilmesi,

• Kırsal yerleşim içinde nüfus hareketliliğinin ve çalışan nüfusun geçim kaynaklarının tespit edilerek yöresel yaşamdan kaynaklanan faaliyetlerin sürdürülebilirliğine olanak sağlayan planlama politikalarının geliştirilmesi,

• Kırsal yerleşimin kıyıda olması halinde Kıyı Kanunu gereğince getirilen belirli yapılaşma kısıtlamalarından kaynaklanan sorunların irdelenmesi, ayrıca; kırsal yerleşimin bulunduğu coğrafi konum itibariyle kıyı kanununun uygulanması durumunda, mevcut yerleşik alan sınırlarının yeterli olup olmadığının araştırılması gerekmektedir. Örneğin Marmaris İlçesinde Selimiye Köyü ve Bozburun Beldesinde muhtarlık izniyle yapılan yapılardan oluşan yerleşim alanı, kıyıdan itibaren ilk 100m. içinde konumlandığından Kıyı Kanunu uygulandığında yerleşmenin tümü yok olmaktadır.

• Kırsal yerleşimlerde hazırlanacak olan koruma amaçlı imar planlarının iyi bir etüt çalışması sonucu oluşturulmuş üst ölçekli planlar gözetilerek ve her bir kırsal yerleşimin bulunduğu coğrafi konum, topografya, iklim, ulaşım, doğal ve arkeolojik değerler, turizm faaliyetleri, yöresel yaşamdan kaynaklanan faaliyetler dikkate alınarak her bir kırsal yerleşime özel/özgün planlama yaklaşımlarının geliştirilmesi gerekmektedir

Sonuç

Muğla kıyı alanları planlama süreçlerinde gözlemlediğimiz üzere kıyı alanlarında merkezi yönetimin ağırlığı son dönemlerde daha fazla hissedilmeye başlamıştır. Bu nedenle önceki dönemlerde ikincil konut yatırımları ile tahrip olan kıyı alanlarımızın doğal olarak kalmış kesimlerine ilişkin olarak üst ölçekli planlama kararları ile turizm gelişmeleri yönünde tercihler geliştirilmektedir. Böylesi bir yaklaşımın ise doğal, kültürel, yöresel özelliklerin korunması açısından tehdit oluşturduğu bilinmektedir. Muğla örneği üzerinde gördüğümüz üzere kıyı alanlarında planlama süreçlerinde basit bir biçimde 8 temel sorun alanı tarif edebiliriz.

1. Turizm politikaları ile doğal ve yöresel özelliklerin korunması yönündeki tercihler arasında var olan çelişkiler ve merkezi planlama sürecinde tercihlerin turizm gelişimleri yönünde kullanılması.

2. Üst ölçekli planlama süreçlerine yerel yönetimlerin ve sivil toplum kuruluşlarının katılamaması.

3. Alt ölçekli planlama süreçlerinde yerel yönetimlerin popülist yaklaşımları.

4. Planlamada yöresel özelliklerinin ve yöresel ekonominin sürdürülebilirliğini sağlayacak temel teknik araçlardan yoksunluk.

5. Plan onay süreçlerinde kurumlar arasında yetki karmaşalarına bağlı olarak yaşanan sorunlar.

6. Kaçak yapılaşma. Yoğun yapılaşma. Denetim sorunu.

7. Turizm yönünde gelişmiş bir kıyı yerleşmesinin alt yapı ve sosyal donatı ihtiyaçlarının planlamadaki eksikliklerden kaynaklanarak yaz sezonunda yetersiz kalması.

8. Kıyı alanlarındaki yerleşmelerdeki turizm potansiyellerinin hızla artmasıyla birlikte üst ölçekli planlama süreçlerinin sağlıksız gelişmesi ve beraberinde bütüncül olmayan mevzi ölçekteki planlarla gelişmeler sağlanması.

Muğla kıyı alanlarında izlenen sorun alanları bizlere planlama süreçlerinde sadece fiziki gelişimi yönlendirme ve ekonomik gelişme odaklı planlama politikası tercihlerinden çok bölgelerin yerel doğal ve kültürel özelliklerinin sürdürülmesine olanak sağlayacak, ölçekler arası bütünselliği olan, katılımcı ve sürekli bir planlama anlayışına gereksinim duyulmaktadır.

KIYI YERLEŞİMLERİNDE TURİZMİN GELİŞİMİNİN BEDELİNİ ÖDEMEK

HİLMİ OĞUZ ALDAN

Şehir Plancısı

Ülkemizin sahip olduğu uzun kıyı bölgesi; uygun iklim özellikleri ve emsalsiz doğal yapısından dolayı, turizm gelişimi için; önemli fırsatlar sunmaktadır. Bir ülkede turizmin gelişiminin, gerek ülke ekonomisine, gerekse kıyıdaki yerleşimlere olumlu etkilerini, gayet tabi, yadsıyamayız. Ancak, özellikle 1980'li yılların ilk yarısından itibaren hızlanan turizm gelişiminin olumlu etkilerinden, 2000'li yıllardan itibaren söz edemez hale geldik. Bu 20-30 yıllık süreçte, kıyılardaki küçük kasabalar, kentler ve hatta köyler, hızla büyümüş; turistik tesisler ve ikinci konut alanlarıyla dolmuştur. Yerleşmelerin; fiziki yapıları, kimlik özellikleri ve ekolojik yapılarında, önemli tahribatlar ortaya çıkmıştır.

Turizmden kaynaklanan bu gelişmenin, yerleşim alanlarını, olumlu ve/veya olumsuz olarak etkilemesi kaçınılmaz bir sonuçtur. Çünkü turizm eylemi; mekânda oluşur. Kaynağı/orijini olan mekânda üretilir ve yine burada satılıp/tüketilir. Dolayısıyla turizm; oluştuğu mekânı doğrudan etkiler ve dahası değiştirir. Bu kaçınılmaz ilişki; turizm hizmeti tüketilirken, turizme kaynaklık eden değerlerin tüketimini de, gündeme getirebilmektedir. Bir başka ifadeyle "turizm, turizmi yok edebilmektir". Hatta kenti de yok edebilmektedir. Korkulan son budur!

Bu konuya ilgimizin artışı, 2004 yılında göreve gelen, Marmaris ve hemen yanındaki Armutalan kasabalarının Belediye Başkanlarının, bölgedeki sorunları dile getirmesiyle başladı. Yeni yerel yöneticilerin tespit ettikleri temel sorunlar şunlardı:

- Marmaris'te; turizm tesislerinin kaliteleri hızla düşmekte, dolayısıyla da gelen turist profilinin olumsuz olarak değişmesi ve buna bağlı olarak turizm gelirlerinde kent ekonomisini etkileyecek oranda azalma.
- Denizle orman arasında, dar ve sınırlı bir alana yerleşmiş olan Marmaris'in kentsel alanının; yaklaşık %80'inde yapılaşmanın tamamlanmış olması ve bu kentsel fiziki çevrenin; "çirkin ve sağlıksız" olarak nitelenebilecek bir durumda oluşu.
- Ticari alanların kentin her noktasına kontrolsüz olarak dağılımı ve sayılarının hızla artırmasının yanı sıra bu alanların kent kimliğine ve kent estetiğine katkı sağlayamayacak kadar niteliklerinin düşük ve hijyen seviyelerinin ise tartışılır durumda olması.

Yerel yöneticilerin tespit ettikleri sorunlar karşısında cevabını aradıkları soru; "bu kötü gidişin nasıl durdurabileceği" idi. Bu süreçte, "iyileştirme" ya da "rehabilitasyon" planı olarak adlandırdığımız bir çalışmayı yapmak üzere sorunu araştırmaya talip olduk ve saha araştırmalarına başladık. Ancak, bilindiği üzere "Marmaris" yerleşmesi, gerek fiziki gerekse sosyo-ekonomik yapı açısından; bir bütünü oluşturan Marmaris, Armutalan, İçmeler ve Beldibi Belediyelerinden oluşmaktadır. Dolayısıyla, yapılacak araştırmanın ve elde edilecek sonuçların, daha anlamlı hale gelmesi, birbirleri ile etkileşim halinde olan bu 4 yerleşmenin bütününü birlikte ele alan bir araştırmanın yapılması ile sağlanabilir. Ancak, sadece Armutalan Belediyesi için yapabildiğimiz bu çalışmadan elde ettiklerimizi; gerek bu tür araştırmaların gerekliliğini tartışmaya açmak, gerekse bazı bulgularımızı sunmak için, paylaşmak istiyoruz.

Turizmin Önemi

Gezmek, görmek, eğlenmek amacıyla; insanların yaşadıkları yerleşim dışına yaptıkları seyahatler, bu seyahatlerdeki mal ve hizmet talepleri, geçici konaklamaları ve bunlardan doğan ilişkilerin tümünü "turizm" olarak adlandırmaktayız. Birleşmiş-Milletler bünyesinde faaliyet gösteren, Dünya Turizm Örgütü'ne (World Tourism Organization-WTO) göre, "turizm" dünyanın en büyük



Resim-1: Marmaris Körfezi'ndeki Belediye Sınırlarını Gösteren Hava Fotoğrafı

endüstrisi olmuştur. Dünyadaki sermaye yatırımlarının %7'si, turizm endüstrisine yapılmakta, tüm dünya çalışanlarının %6,3'ü de bu sektörde istihdam edilmektedir. Özellikle ülkemiz gibi gelişmekte olan ülkelerde turizm yatırımlarının önemi çok daha fazladır. Bunun sebebini 4 ana başlık altında toplamak mümkündür (Gearing-Swart-Var, 1976, s. 15):

1- Geleneksel ihraç ürünlerine pazar aramaktan, uluslararası turizm sektöründen talep beklemek, pek çok gelişmekte olan ülke için daha ümit vericidir.

2- Turizm, diğer yatırımlara göre daha emek-yoğundur ve diğer sektörlerde de çok sayıda iş olanağı sunulmasına yol açmaktadır.

3- Turizm, özellikle endüstriyel yatırımlara göre, yatırım süresi çok daha kısa olan bir sektördür.

4- Turizm, gelişmekte, ülkelerde, turizmin gelişimiyle kullanılmayan veya çok az kullanılan pek çok kaynağın kullanıma sokulmasını sağlamaktadır.

Öncelikle, turizmin; başlangıçta kentleşmiş ve endüstrileşmiş bölgelerden çok, doğal olarak, henüz bakir durumdaki, tarım ekonomilerinin egemen olduğu alanlara yöneldiği açıktır. Dolayısıyla, turizmin; kırsal alanlar ve küçük yerleşimlere yönelmesinin, dengeli kalkınma açısından önemli olacaktır. Bu iktisadi bakış açısından, kullanılmayan veya çok az kullanılan pek çok kaynağın kullanıma sokulması olarak demektir. Böylece tarıma bağlı ekonomiler, turizm sektörü ağırlıklı hale gelirken, yeni yatırım ve iş olanaklarıyla, hem bölge ve ülke ekonomisi gelişecek, hem de dolaylı olarak büyük kentlere yönelen yoğun göçler bile azaltılabilecektir. Burada temel ekonomik aktivitenin, tarımdan turizme dönüşümünün yararlarını, yaratılan "katma değer" farkıyla ifade edebiliriz. Bir sektörde katma değer, kabaca; bir mal veya hizmetin üretimi sonunda ulaşılan satış fiyatı ile üretim aşamasında kullanılan hammadde, işgücü/ hizmetler ve araç-gerece yapılan toplam harcama bedeli arasındaki farktır. Turizmden elde edilen katma değerin, tarımdan elde edilen katma değere göre çok yüksek oluşu, ülkeler için turizmi geliştirmenin, en önemli güdülerinden biri olmuştur.

Turizmin ekonomiye, olumlu etkilerini göstermek açısından kullanılan bir başka kavram da, turizmin yarattığı "çarpan etkisinin" (multiplier effect) önemidir. Çarpan etkisi, ekonominin herhangi bir sektörüne giren bir birim (örneğin 1 USD gibi bir) yatırımın, yeni iş hacmi yaratarak, ulaştığı değeri ifade etmektedir. Çarpan etkisini hesaplamak oldukça güçtür ve zaman zaman yanıltıcı sonuçlar da verebilmektedir. Flatcher tarafından, 1993 yılında bir grup ülke üzerinde yapılan çalışmada, çarpan etkisinin en yüksek olduğu ülke olarak Türkiye hesaplanmıştır: 1,93. Bir başka ifadeyle, ülkemizde turizme sektöründeki 1 USD'lık yatırım, genel ekonomide 1,93 USD'lık, yani iki katına yakın bir iş hacmi/ekonomik faaliyet yaratmaktadır. Bu çalışmada, ülkemizden sonra 1,73 çarpan etkisiyle İngiltere ve 1,72 oranıyla İrlanda Cumhuriyeti ve 1,23 oranıyla Mısır gelmektedir (Lundberg, 1995, s.137).

Turizmin gelişimiyle, doğrudan turizm sektöründe, dolaylı olarak da tarım, endüstri, inşaat, ulaştırma, kurumsal ve kişisel hizmetler, el sanatları, vb. pek çok sektörde de gelişme olmaktadır. Turistik tesis çalışanı, tur operatörü, yönetici, bankacı, taksici, yeme-içme üniteleri çalışanları, diğer alışveriş hizmetleri gibi geniş bir aralıkta çok sayıda iş olanağı oluşur. Çeşitli kaynaklar;

turizmin gelişimine yol açtığı meslek sayısı konusunda, yirmiden kırk bire kadar uzanan sayılardan söz etmektedirler.

Turizm ve ekonomik gelişkinlik arasındaki ilişki konusunda, Karayip ülkelerinde, yapılan bir çalışmada (OAS, 2009) yer alan bir veriyi paylaşmak istiyoruz. Buna göre; 80.000 USD'lik bir turizm yatırımının, 41 kişilik istihdam yaratmasına karşın; aynı miktarda yatırımın, petrol endüstrisinde 16 ve metalürji endüstrisinde 15 kişilik istihdam yaratmaktadır. Turizmin yarattığı, dolaylı ve dolaysız işgücü konusunda yapılan çalışma sonuçlarından da, yazının ileriki bölümlerinde, geniş biçimde söz edeceğiz.

Turizm Gelişimi Açısından Yerleşim Alanları Sınıflaması

Turizmin; mekânda üretilip ve üretildiği mekânda tüketilen bir hizmet olduğundan ve bu özelliği ile geliştiği mekânları olumlu/olumsuz etkileyip, değiştirdiğinden söz etmiştik. Ülkemizde de, 1961 sonrası başlayan planlı dönemde, turizm; önemli bir ekonomik sektör olarak ele alınmış ve gelişme öncelikleri içerisinde değerlendirilmiştir. 1980 Sonrasında ise, yerleştirilmeye çalışılan "serbest piyasa ekonomisi" koşulları uyarınca, turizm gelişimine, önemli destekler verilmiş; buna karşın bu gelişmenin olumsuz etkileri gözden kaçırılmıştır. 20-25 Yıl sonra, yani 2000'li yıllara gelindiğinde, işlerin iyi gitmediği, turizmin geliştiği ve/veya etkilediği yerleşim alanlarında, sorunların büyük boyutlara ulaştığı sıkça ve çeşitli kesimlerce söylenir olmuştur. Bu yazının amacı da, turizm gelişiminin yerleşim alanlarına, özellikle fiziki boyutta verdiği olumsuz etkilere ve bunları "kentsel planlama" tabanında çözmeye yönelik tartışmalara dikkat çekmektir.

Kentsel planlama boyutunda, turizmin; yerleşim alanlarına olumsuz etkilerini değerlendirirken, turizmle gelişmiş tüm yerleşimleri, homojen özelliklere sahip, tek tip yerleşmeler olarak kabul edemeyiz. Her turistik yerleşim alanının özellikleri, mekânsal ve işlevsel olarak farklı; dolayısıyla gelişen turizmin yapısı ve sorunları da farklı farklıdır. Dolayısıyla, turizm yerleşmelerini, bu bağlamda sınıflayarak tartışmayı geliştirmek, hem daha kolay, hem de daha doğru olacaktır.

Genç meslektaşımız F.İrem Erdem ALMAÇ'IN, ODTÜ Şehir Planlama-Kentsel Tasarım Bölümü'nce, 2005 yılında uygun bulunan, Antalya-Belek'teki turizm gelişmelerinin ele alındığı, yüksek lisans tezindeki sınıflama başarılı bulunmaktadır ve bunun kullanılması, çalışmamızın sınırlarının çizilmesi ve değerlendirilmesi açısından büyük kolaylıklar sağlayacaktır. Küçük bazı eklemelerle aşağıya alınan bu sınıflamaya göre, turistik yerleşimler, dört ana başlıkta gruplandırılabilir (ALMAÇ, 2005, s.3-4).

1. Antalya gibi, turizm dışında, sanayi ve tarım sektörlerinin de önemli olduğu, kuvvetli ekonomilere sahip büyük kentler: Bu tip kentler, hem kendileri önemli turizm yerleşmeleri haline gelmişler; hem de yakın çevreleri ve bölgeleri için özellikle turizme dönük servis kentleri haline dönüşmüşlerdir.

2. Marmaris, Bodrum, Kuşadası, vb. gibi, turizm gelişmesinden önce varolan küçük sahil kasabaları/kentler: Zamanla turizmin ortaya çıkıp-gelişmesinin ardından, turizmin öncelikli sektör olarak, ekonomik ve sosyal yapıyı biçimlendirdiği yerleşimlerdir.

3. Planlı turizm alanları: Güney Antalya Projesi kapsamında, Belek, Kemer, vb. gibi gayri meskûn alanlarda, özellikle sahillerde, planlı ve organize olarak geliştirilen, ağırlıklı olarak konaklamaya dönük, turistik tesis alanlarıdır. Bu projelerin gelişiminde, yerleşim alanlarına yakınlığından çok, sahil ve doğa özelliklerinin cazibesi öne çıkmıştır. Ziyaretçinin, gezisi/tatili boyunca gerekli tüm hizmetlerin kendi içinde sunulmasının hedeflendiği projelerdir.

4. Turizm alanlarına komşu yerleşimler: Yakınlarındaki turizm alanları ve/veya turizm yerleşimlerinin etkisiyle gelişen, ancak içlerinde turizm faaliyetinin önceleri olmadığı veya önemsiz düzeyde olduğu köy ve kasabalardır. Buralarda turizm zamanla gelişmekle birlikte, yine de etkilendikleri turizm yerleşimlerinin gerisinde/gölgesinde kalırlar.

Sözü edilen tezde ALMAÇ, yukarıdaki 3 ve 4. grupta yer alan; Belek-Kemer örneğindeki planlı turizm alanları ile çevrelerindeki küçük kasaba ve kırsal yerleşimlerdeki gelişmeleri ele alarak, yararlı bir biçimde değerlendirmektedir. Bu yazı ise, Marmaris-Armutalan örneğinden yola çıkıldığı için, yukarıdaki sınıflamada 2. grupta yer alan türdeki gelişmelerin tartışmasıdır. Dolayısıyla okuyucu; değerlendirmelerini bu çerçevede yapmalıdır.

Yerleşimlerde Turizmin Gelişim Süreçleri

Turizm gelişimi ile kentsel gelişme arasındaki etkileşimi konusunda pek çok araştırma yapılmıştır. Bu konuda rastladığımız en eski çalışma, Alman coğrafyacı ve plancı Christaller'e aittir. Hitler Almanya'sında plancı olarak çalışan Christaller, 1963 yılında, turistik yerleşim alanlarının gelişmelerini "süreç" olarak tanımlayan bir makale yayınlamıştır. Makalesinde, bu süreci bir örnekle anlatma yoluna gitmiştir. Örnekte, yerleşime önce bir grup ressamın gittiğinden ve



Resim 2: Armutalan Genel Görünüş-2006

zamanla bu grubun çoğalarak bir "sanatçı kolonisi" oluşturduğundan söz eder. Artık sadece ressamlar değil, şairler, müzisyenler ve "gurme"ler (yeme-içme zevkine sahip insanlar) de dolmuştur. Yerleşim tanınmış, gözde/moda hale gelmiş ve pazarlanmıştır. Yerli halk, konaklama ve yemek işine girmiştir. Kalabalık o kadar artmıştır ki, gerçek sanatçılar yerleşimi terk etmeye başlamıştır. Cohen'e göre, bu durum, orayı terk eden sanatçıların gittikleri, bir başka yerde, bir başka "döngü"nün yeniden başlaması demektir.

Amerikalı araştırmacı Plog, 1973 yılında, turizm gelişme sürecini, turist psikolojisiyle açıklamaya çalışmıştır. Plog'a göre, "turistik bölgeler kendi tarihsel gelişme süreçleri içindeki farklı aşamalarında bazı hâkim psikografik grupların (yaşam tarzları ve ilgi alanlarına göre tanımlanmış grupların) heveslerine uygun olarak popülerliğini artırma ya da yitirme eğilimine girerler" (İÇÖZ-VAR-İLHAN, 2002, s.48). Bu hipoteze göre turistik yöreler, önce "allocentric" olarak tanımlanan "dışa dönük-yeniliğe/değişime açık" az sayıdaki kişi veya küçük guruplarca keşfedilir. Zamanla bölge tanındıkça, "midcentric" olarak tanımlanan orta merkezli geniş kitleler, "allocentric" grupların yerini alarak, ""kitle turizmi" olgusunu başlatırlar. Bu aşama geliştikçe; turizm en üst seviyeye/doyum noktasına ulaşır. Yoğunlaşma ve kalabalıklaşma; kitle turizmi için dahi, yerleşimin ilginçliği ve cazibesini yitirmesine yol açar. Böylece kitlelerin yerini, az sayıda insanın oluşturduğu "psikocentric" olarak tanımlanan "benmerkezci – yenilik ve değişimlere kapalı – çıkarcı – egoist" grupların ilgisi alır. "Benmerkezci" grupların geldiği aşama; bir turistik bölgenin yaşam döngüsünün son noktasıdır. Artık ne kitlesel pazar, ne de yenilikçiler vardır. Plog'a göre, turistik yerleşimler, bu süreçte, kendilerini popüler kılan özelliklerini kaybedip, aşırı "ticari" hale gelerek yaşam döngülerini sonlandırırlar. Plog'un hipotezine benzer biçimde, yine turist davranışları ile gelişmeyi ilişkilendiren bir başka çalışma da, Cohen'e aittir. Bu çalışmaların; 1970'li yıllarda ve gelişmiş ülkelerde yapıldığının hatırlanması yararlı olacaktır.

Doxey, 1976'da, turizm ile yerleşimin gelişimi arasındaki ilişkiyi, turizmin olumsuz etkileri ile açıklamaktadır. Turizm gelişme sürecinin ulaştığı olumsuz sonuçları; "Irritation Index"- kirlenme indeksi olarak ifade etmektedir. Bu "sert" ifadeyi "Irrıdex" olarak kısaltarak da kullanmaktadır. Gelişmeyi dört aşamada tanımlamaktadır. (Page, 1995, s. 141):

1. Mutluluk Aşaması (Euphoria): İlk gelişme aşaması, ziyaretçiler ve yatırımcılar memnuniyetle karşılanır, planlama ve planlama kontrolü kısıtlı ve önemsizdir.

2. Kayıtsızlık Aşaması (Apathy): Ziyaretçiler, kendilerini garanti altına almak için sürekli yerleşmeye başlarlar. Yerli halk ile yeni gelenler arasında resmi, ticari vb. ilişkiler gelişir. Planlama, turizmin pazarlamasına yönelik hizmet üretme çabasındadır.

3. Rahatsızlık Aşaması (Annoyance): Doyum noktasına ulaşılmıştır. Halk Turizmden yakınmaya başlar. Merkezi ve yerel yönetimler; gelişmeyi sınırlayıp, sağlıklılaştırmak yerine; altyapıyı geliştirmeye yönelirler.

4. Zıtlaşma Aşaması (Antagonism): Kirlenme açıkça ortaya çıkmıştır. Sonradan gelenler (ziyaretçiler); problemin kaynağı olarak görülmeye başlamıştır. Artık, planlamaya; bozulmayı önleyecek bir araç olarak önem verilmektedir. Yörenin bozulan imajını düzeltecek "promosyon" çabalarıyla, sorunun giderileceği zannedilmektedir"

Doxey'in çalışmasında; yerleşimin turizmle birlikte yaşadığı gelişme sürecini, yerel halkla turistin ilişkisi, bir başka ifadeyle turizmin toplumsal etkileri üzerine inşa etmiştir. Bu çalışmanın hazırlandığı dönemde, dünyada yaygınlaşan çevresel hassasiyetin, hipoteze de yansıdığı hissedilmektedir.

Turizm ve yerleşimlerin gelişmeleri konusunda; en gelişmiş kuram, Kanada ve İskoçya'da uzun yıllar turizm üzerinde çalışmış Profesör Richard Butler'a aittir. "Turizm alanlarının yaşam döngüsü" olarak ifade edebileceğimiz çalışmasında Butler(1980), turizm gelişim sürecini şöyle anlatmaktadır.(Page,1995,sf.121):

"Olanakların azlığı, ulaşımın kısıtlılığı ve yerel bilgi yetersizliğine rağmen, bir yerleşime, önce az sayıda ziyaretçi gelir. Olanaklar geliştikçe, o yerden haberdar olanların sayısı artar, dolayısıyla ziyaretçiler de fazlalaşır. Pazarlama, bilgilendirme ve gelişen olanaklar, o yerin nüfusunu hızla artırır. Sonunda taşıma kapasitesine ulaşıldıkça, ziyaretçi artış oranı azalmaya başlar (Butler,1980)".

Butler, turizmin gelişim sürecini 6 aşamayla ifadelendirmiştir:

1. Keşif Aşaması (Sadece az sayıda ziyaretçi söz konusudur);

2. Kuşatma Aşaması (Yerel halk, turizm için sınırlı olanaklarını harekete geçirmekte/ sunmaktadır);

3. Gelişme Aşaması (Turizm hızla gelişmektedir);

4. Pekişme/Takviye Aşaması (Turist sayısı artmakla birlikte, artış hızı yavaşlamıştır. Turizm pazarındaki payın artırılmasına ve turizm sezonunun uzatılmasına çalışılır);

5. Durgunluk Aşaması (Turizm gelişiminde, en üst seviyeye ulaşılmıştır. Ekonomik, ekolojik ve sosyal problemler çıkmaya başlar);

6. Gerileme Aşaması/Geleceğe İlişkin Seçenekler (Durgunluğu giderici; kısa ve uzun dönemli politikalar geliştirilmesi, yeni kaynakların devreye sokulmasına çalışılır).

Butler'a göre, yöre nüfusunun büyük bölümü bu gelişmeyi iki pasif grup içerisinde izler: 1- Turizmin gelişiminde pay sahibi olduğu için sessizce ve memnuniyetle gelişimi destekleyen grup; 2 - Geri dönülmeyeceği için turizmin gelişiminin olumsuz etkilerini kabullenen grup (Page, 1995, sf,140).

Benzeri bir başka çalışma da; Smith (1992) tarafından yapılmıştır. (Gunn, 1994, sf,3). "Tropik sahil kasabaları" içim yapılan bu çalışmada; turizm gelişimi sekiz evrede tanımlanmaktadır.

1-Küçük yerleşim; belirgin turizm yok.

2- İlk turizm gelişimi; ikinci konut alanları bantları gelişimi.

3- İlk turistik tesisler; zengin ziyaretçiler, yeni iş olanakları.

4- Artan turistik tesisler; yapılaşmanın genişlemesi ve konutların yerlerini turistik tesislere terk etmesi.

5- Artan yüklenme; kültürel çözülmeler, sahilde kargaşa ve kirlenme.

6- Artan turistik tesisler; sel ve erozyon tehlikesi, turizmin en güçlü ekonomik sektör haline gelmesi.

7- Sahil yönetiminin yenilgisi; betonlaşan sahiller.

8- Ciddi kirlenme; genişleme ve tamamen kentleşmiş çevre.

Yukarıdaki çalışmalarda, bakış açıları/çıkış noktaları farklı olsa da, benzer sonuçlara ulaşıldığı görülmektedir. Dünyada da, başta küçük sahil yerleşimleri, turizme uygun yerel özelliklerinin anlaşılmasından sonra, hızlı bir gelişme sürecine girmektedir. Gelişme, yerleşimin kaldıramayacağı "aşırı büyüme" boyutlarına ulaştığında, bir başka ifadeyle büyüme "taşıma kapasitesini" aştığında "çöküş" başlamaktadır. Yani artık "bir şeyler kötü gitmeye" başladığı hissedilmektedir. Bu çalışmalardan elde ettiğimiz bilgiler ışığında, iki kavramın daha detaylı irdelenmesini yararlı bulmaktayız. Bunlar Butler'ın "turizm alanı yaşam döngüsü" modeli ile "taşıma kapasitesi" konularıdır.

Turizm Alanı Yaşam Döngüsü Ve Taşıma Kapasitesi

Turizmin gelişimi sürecinde, dünyada da temel tartışmanın, koruma-gelişme karşıtlığında yaşandığını tahmin etmek güç değildir. Buraya kadar ifade edilenlerden, ülkesel düzeyde de, Marmaris kamuoyunda da, tercihin "gelişme"den yana kullanıldığı anlaşılmaktadır. Dünyada da, Venedik, Paris, Roma, vb. gibi Avrupa'nın bazı tarihi kentleri dışında; genel olarak koruma yerine, başlangıçta gelişme tercih edilmiş ve bugün Marmaris'in düştüğü duruma düşülmüştür. Avrupa Birliği dahi, turistik bölgelerin köhneleşme-sönükleşme/çöküş problemi ile nasıl baş edebileceğinin yollarını aramaktadır (DETOUR Projesi).

Birleşmiş Milletler örgütü içerisinde ise, UNCED (United Nations Conference on Environment and Tourism) çalışmalarında, 182 ülkenin katılımıyla, 1992 yılında, GÜNDEM 21'i (Agenda 21) imza altına alınmıştır. Burada alınan kararlara göre; dünyada doğal çevrenin dolayısıyla yaşamın karşılaştığı tehlikeler ve çözüm yolları SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME kavramı çerçevesinde ele alınmaya başlanmıştır.

Genel anlamda SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK; elimizdeki kaynakları tümüyle yok etmeden kullanarak, gelecek kuşaklara bırakmak olarak ifade edilebilir. Turizmde sürdürülebilirliğin sağlanması, bu tanım çerçevesinde, elimizdeki turistik ürünü hangi koşullarda ve hangi seviyelerde tüketmememiz gerektiğini belirlememizden geçmektedir. Son dönemde ortaya çıkan sürdürülebilirlik kavramı, klasik koruma anlayışından bir miktar farklıdır. Sürdürülebilirlik, kaynakların katı bir anlayışla korunması yerine, koruma-kullanma dengesi içerisinde, sınırlı ve kontrollü kullanımlara izin verilmesi açılımını getirmiştir. Burada temel sorun, hangi kaynağın kullanımına; nasıl ve hangi ölçüde izin verileceğinin saptanmasındaki güçlüktür. Bir başka ifadeyle kaynağın TAŞIMA KAPASİTESİNİN (carrying capacity) belirlenmesi sorunudur.

Dünya Turizm Örgütü (WTO); turizm gelişimi için TAŞIMA KAPASİTESİNİ aşağıdaki biçimde tanımlamaktadır:

- Fiziki çevreyi olumsuz etkilemeyen ve toplumun ekonomik, sosyo-kültürel yapısına zarar vermeyen seviye;
- Koruma ve kullanma/gelişme arasındaki denge;

• Turistik ürünün imajı durumundaki cazibe alanlarının, belli bir zaman diliminde ağırlayabileceği ziyaretçi sayısını aşmamak.

En genel tanımıyla, taşıma kapasitesi; gelişmenin sınırlarını belirlemektedir. Ancak taşıma kapasitesini salt bir sayısal/nicel sınır olarak belirlemek neredeyse imkânsızdır. Böyle bir sayısal saptama yapılabilse dahi, bu değer; değişen iç ve dış koşullardan dolayı zaman içinde geçersiz hale gelebilecektir. Taşıma kapasitesi, yerleşimler arasındaki farklı özelliklerden dolayı da, değişiklikler gösterebilir. Fiziki çevresel faktörlerin kırılganlığı, yerleşimin kalitesi, turizmin toplumsal yapıyla ilişkisi, vb. gibi yersel faktörler bu farklılıklara sebep olabilir. Turistik yerleşimdeki, kentsel altyapı ve servislerin düzeyi/yeterliliği de, taşıma kapasitesi belirlenmesinde etkili olmalıdır. Dolayısıyla, bir turizm yerleşimde taşıma kapasitesi belirlemeye yönelik parametreler, yerleşim alanının özelliklerine göre, farklı yerleşimlerde, farklı ağırlıklara sahip olabilirler.

Önceleri, sadece FİZİKSEL taşıma kapasitesinin belirlenmesi konusunda, bazı basit hesaplama yöntemleri geliştirilmiştir. Örnek olarak, bir sahil kasabasında, kumsal alanı üzerinden, o yerleşimde yaşayacak maksimum turist nüfusunu belirlemeye yönelik hesaplamalar yapılması gösterilebilir. Deniz sahili dışında da, vadi, dağ, milli park, tarihsel yapılar-kentler, harabeören yerleri, vb. turistik cazibe alanları için günlük maksimum ziyaretçi sayısının belirlenmesi çalışmaları da fiziksel kapasite bağlamda ele alınmaktadır. Ancak bu tür sayısal hesaplamalar sonunda, eğer mümkünse, eşik veya sınır anlamında, sayısal/nicel değerlere ulaşmak, faydalı, gerekli; ancak tek başına yeterli değildir. Taşıma kapasitesi belirlemeye, salt nicelik açısından yaklaşımım aldatıcı sonuçlar da verebildiği ve statik olduğu kabul edilmektedir (COCCOSSIS, 2004, s.12).

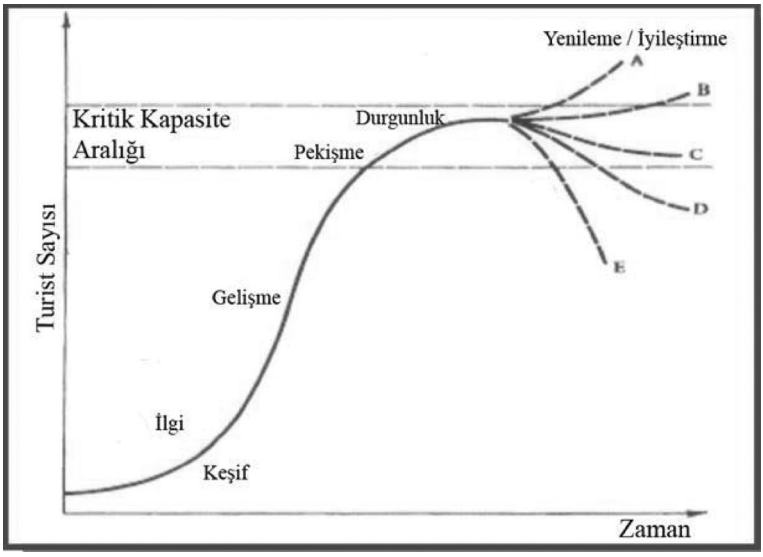
Son dönemde, taşıma kapasitesi konusunda, yukarıdaki gibi, tek yönlü yaklaşımlar yerini, çok yönlü yaklaşımlara bırakmıştır. Ayrıca tanımlamalarda, sadece nicelik yönünde yapılan kapasite belirlemelerine, örneğin ziyaretçi memnuniyeti gibi niteliğe yönelik konuların irdelenmesi de eklenmiştir (MEXA-COCCOSSIS, 2004, s.37). Bu bağlamda, üç tip taşıma kapasitesinden söz edilmektedir: 1. Çevresel (Turizmin çevresel değerler üzerindeki olumsuz etkileri gidermek üzere sınırlamalar); 2. Fiziksel (Turizmin kullanım yoğunlukları artışı yoluyla verebileceği olumsuz etkileri gidermek üzere sınırlamalar), 3. Algısal veya psikolojik (Ziyaretçi/Turist memnuniyetindeki azalmayı önlemeye yönelik sınırlamalar). Böylece taşıma kapasitesi, belirlenmesi çok daha güç, hatta imkânsız bir kavram halini almıştır. Bu durumda, bilimsel verilere dayalı ve operasyonel/kullanıma hazır taşıma kapasitesi belirlemesi çabaları yerini, taşıma kapasitesinin daha çok, "yol gösterici bir çatı" olarak değerlendirildiği görüşlere bırakmıştır. Bir başka ifadeyle, turizm yerleşimleri ilgili planlama ve yönetim eylemlerinde, "hangi sayının çok olduğunu" belirlemeye yönelik "sihirli formül arayışları" yerini, taşıma kapasitesini çatı veya rehber olarak ele alan yeni "bir düşünme biçimine" bırakmaktadır (age, s.40). Taşıma kapasitesi konusunun kazandığı çok yönlülük ve bilimsel sayısal/nicel saptamalar yanında, daha çok niteliğe yönelik yargıların da tanıma dâhil edilmesi; konunun, sübjektif/öznel bir boyut kazanmasına da yol açmıştır. Genel olarak toplum ve özellikle sürecin içindeki aktörler, kendi çıkarları ve bilgi düzeyleriyle ortaya çıkan bakış açılarıyla, "kaynakların, hangi sayıda ziyaretçiye, dayanabileceğinin" cevabını arayacaklardır. Burada doğru olan, bilimsel tabanlı objektif saptamalar ve geliştirilen standartlar

ile değer sisteminden gelen sübjektif değerlendirmelerin birleştirip, bütünleştirilebildiği bir yol bulabilmektir (informed judgement). Önceki bölümde, turistik alanların gelişimi konusundaki tezler arasında yer alan, Butler'ın, "turizm alanlarının yaşam döngüsü" hipotezinin grafik gösterimine, burada yer vermemiz uygun olacaktır. Çünkü "en gelişkin tezlerden bir"i kabul edilen bu çalışmada da, taşıma kapasitesi kavramı kendine önemli bir yer bulmaktadır.

"Butler, çalışmasında turistik merkezleri, turistik ürünle özdeşleştirerek, modelini pazarlama biliminde kullanılan ürün yaşam süreci kavramına dayandırmış ve turistik bir merkeze ziyaretçi gelişindeki değişimin 'S' şeklindeki (grafik) ürün yaşam süreci eğrisine uygun olduğunu ileri sürmüştür." (ÇAVUŞ, 2004, s.68)

Grafikte, yatay aksta zaman, düşey aksta ise turizm gelişimi parametresi olarak turist sayısı yer almaktadır. Turistik ürün piyasaya çıktığı, yani yerleşim alanının turizme uygun özelliklerinin keşfedilmeye başlamasından itibaren, ürün hızla tüketilmekte, bir süre sonra ise, gelişim yavaşlayarak durağanlığa geçmekte, daha sonra da düşüşe geçerek çöküş başlamaktadır. Grafikte, durağanlık ve çöküşün başlangıcı arasında, turizm yerleşiminde gelişiminin taşıma kapasitesinin kritik sınırlarına ulaştığı kabul edilmektedir.

Tezin uygulanabilirliği, dünyanın farklı yerlerinde test edilmiş, tezi başarılı bulanlar kadar başarısız bulanlar olduğu da görülmüştür. Genel kanı, "modelin temel bir yaklaşım olarak değerlendirilebileceği" yönündedir (age, s.92). Ancak genel olarak, model; turizm sektörünün gelişmesini, sadece ekonomik büyüme ölçütleriyle değerlendirdiği için eleştirilmektedir. Modelde, (düşey aksta) gelişme ölçütü olarak kullanılan turist sayısı yerine; turizm pazarındaki pay, rakip yerleşimlerle turizm pazarında payın gelişiminin kıyaslanması, turistik aktivitelerin ve/veya



Şekil 1: Turizm Alanlarının Yaşam Döngüsü

turist sayısının büyüme oranlarının gelişimi, bölgeye birden fazla gelenlerin sayılarındaki artma-azalma, ortalama kalma süresi değişimi, ziyaretçi profilindeki gelişme, turist başına harcama miktarındaki gelişme, vb. ölçütlerin kullanılmasını önerenler de vardır. Bu bağlamda, (düşey aksta) gelişme ölçütü olarak, Butler modeli üzerinde Lourenço'nun önerdiği, "gelen turist sayısı ile ortalama kalma süresi çarpımından elde edilen değerin" kullanılması, uygun görünmektedir. İstatistikî ve araştırma verileri açısından fakir ülkemizde, en kolay bulunabilecek ve en anlamlı ilişkiyi gösterebilecek veri budur (ALVARES-LOURENÇO, 2009).

Turizm Yerleşiminde Araştırma Ve Planlama Yapmak

Dünyada yapılmış turizm-kent etkileşimi konusunda araştırmalarda, önemli bulduğumuz bazı bilgileri önceki bölümlerde paylaştık. Ülkemizde bu konuda yapılan çalışmaları da toplamaya çalıştık.

"Bazı yazarlar, turizm araştırmalarında, teori ve uygulama ile bunların ilişkileri konusunda hataya düşüldüğünü ileri sürerler. Yani turizm araştırmaları üç ana kategoriden birinde yer alır. Araştırma, ya ampirik gözlemlere dayanmayan teorik düzeydedir, ya teoriye dayanmayan ampirik bir çalışmadır, ya da sadece (durumu) tanımlayıcı çalışmalar durumundadır." (Alvares-Lourenço, 2009)

Ancak ülkemizde, özellikle turizm planlaması ve/veya turizm yerleşimlerinin fiziki planlamalarına yönelik; teoriden yola çıkıp, ampirik gözlemlerle desteklenmiş ve uygulamaya dönük/operasyonel sonuçlara ulaşmış, ideal çalışmaları yapmak çok zordur. Bunun temelde iki nedeni vardır: 1.İstatistiki veri eksikliği (veya ulaşmadaki güçlükler); 2. Turizm planlaması (genel anlamda planlama) yapmaya yönelik isteksizlik.

Armutalan'da çalışmaya başlamadan derlediğimiz, bu teorik/kuramsal çerçevede, araştırmalarımızı yönlendirmek istedik. Önce Butler Modeli'ni uyarlamayı denemek ve taşıma kapasitesi üzerinde çalışmak; daha sonrada bir turizm planlaması mantığında imar planlama çalışmasını tamamlamayı hedefledik. Ancak öncelikle istatistik verilere ulaşmak konusunda büyük sıkıntı çektik. Genelde yazılı kaynaklar, görüşülen sivil toplum kuruluşları ve Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yerel örgütü, ya o senenin ya da en çok son 5 yılın verilerini verebiliyorlardı. TÜİK'e yaptığımız girişimlerde de başarı sağlayamadık. Eldeki verilerde, başta Dalaman ve Bodrum Havaalanlarından girişlerde, "Marmaris'e gittiğini söyleyenlerin beyanlarıyla" gelen turist sayısı belirlenmekteydi. Karayolu ile gelenler, özellikle yerli ziyaretçiler bu hesabın dışındaydı. Gelişmiş ülke örneklerinde, turist sayısını belirlemeye dönük çalışmaları irdelediğimizde, genelde üç tip araştırma olduğunu gördük: 1.Gezi öncesinde yapılan araştırmalar (havaalanı girişlerinde), 2.Gezi boyunca yapılan araştırmalar (konaklama tesisi ve turist anketleri), 3.Gezi sonrasında yapılan araştırmalar (havaalanı çıkışlarında). Bunların içersinde en uygununun, konaklama tesislerinden alınacak, turist sayısı ve doluluk oranı ilişkin bilgiler olduğunu düşündük. Ancak konaklama tesisi sahip ve yöneticileri, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın verdiği kapasiteyi aştıklarının hissedilmesi ve vergi kontrolü gibi endişelerle bilgi vermekten kaçındılar. Kaldı ki bu bilgiler alınabilseydi dahi, geçmişe yönelik bilgi edinilemeyeceği için, bir gelişim süreci tanımlamak/yaşam döngüsü

çizebilmek imkansızdı. Bu konuda, bundan sonra yapılabilecek tek yol, bizim ulaşamadığımız TÜİK verilerine ulaşabilmektir. Dahası TÜİK'in bundan sonra yapacağı çalışmalarda, turizm planlamasını kolaylaştıracak araştırmaların yapılmasını talep etmektir. Bu çok geniş bir çalışma/araştırma konusu durumundadır.

Turizmin ağırlık kazandığı yerleşimlerde, klasik/bilinen imar planı anlayışı yetersizdir. Öncelikle turizm planlaması yapılması ve buradan elde edilen bilgileri, yerel halkın gereksinimleriyle bütünleştirerek ortak bir vizyon geliştirilmesi gerekir. Fiziki planlama, ülkemizdeki adıyla imar planı, bu vizyon çerçevesinde üretilmelidir. Son dönemde, turizm planlaması kavramı; "turistik ürün" tanımı çerçevesinde gelişmektedir. Turistik ürünler (tourism products); ziyaretçinin evinden çıkıp, geziye başladığı andan, gezisini tamamlayıp, evine geri döndüğü ana kadar yaşadığı yaşadıkları, yaptıkları, deneyimlerinin tümünü kapsayan bir genel kavram olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla, gezisi boyunca kullandığı ulaşım biçimi ve kalitesi, kentsel teknik altyapı, yataklı turizm tesislerinin kalitesi, yeme-içme ünitelerinde kalite/hijyen/fiyat düzeyi, güvenlik, sağlık hizmetleri, kentteki cazibeler/çekim unsurları, vb. gibi pek çok mal ve hizmet, hem tek tek, hem de bütünüyle, "turistik ürün" olarak ziyaretçiye sunulmaktadır. Dolayısıyla; sadece turizm sektörünün değil, aynı zamanda ulaşım, ticaret, bankacılık, gıda, güvenlik, sağlık, vb. pek çok sektör ve alt-sektörlerinin de, turizm gelişimi için, başarılı olması bir zorunluluk/gerekliliktir. Turizm ve birbirleriyle ilişkili bu sektörlerin oluşturduğu düzen, bir "sistem" olarak tanımlanabilirler. Sistemde; tüm elemanların uyumlu çalışması gereği de; turizm planlamasının geniş kapsamı olma zorunluluğunu göstermektedir.

Turizmin, bir ürün olarak tanımlanması, planlamasının da; arz ve talep dengesinde ele alınması gereğini doğurmuştur. En iyi ürün; piyasada/pazarda tercih edilen üründür. Turizmde de aynı prensip geçerlidir. Turizm, ziyaretçileri herhangi bir yerleşime çeken ve ziyaretleri sırasında onlara tüketmeleri için ürünler sunan bir mekanizma/sektör olduğundan; her ürün gibi turistik ürünlerin de kâr ederek, başarılı olmaları ve pazar içinde pay sahibi olmaları gerekir. Her pazar mekanizmasında olduğu gibi; turistik ürünlerin de, bir talep (demand) ve bir arz (supply) yönü vardır. Pazarın talep yönünde ziyaretçilerin; gezileri sırasında istedikleri turistik ürünlerin; nitelik-nicelikleri, kalitesi, fiyatları yer alır. Pazarın arz yönünde ise, turizm yerleşimlerinin, bu talebi karşılamaya yönelik olarak satışa sundukları turistik ürünler bulunur. Temel amaç; pazarda arz ile talep arasında bir denge oluşturmaktır.

Turistik ürünün talep yönünde turistik kentin yapabileceklerinin sınırlı olduğunu biliyoruz. Oysa turistik ürünün arz yönündeki konularda yapabilecekleriyle kentin turizmini öne çıkarması mümkündür. Ancak gerek yapılabileceklerin çok sayıda işi ilgilendirmesi ve turizm sektörünün eşgüdümsüz farklı kararlar üretebilen kamu-özel-gönüllü kuruluşlardan oluşan yapısı dolayısıyla; "planlama" yapmadan başarılı olunması güçtür. Turizm planlaması; ülkesel, bölgesel, kentsel, vb. gibi her düzeyde yapılabilir. Çalışma konumuz olan kentlerde yapılan turizm planlamalarında; en büyük güçlük ülkemizin bir turizm politikası olmamasıdır. Ülkesel turizm politikası; bölgesel ve kentsel düzeyde hazırlanan turizm planlarının, hem yol göstericisi/kılavuzu, hem de yapıştırıcısı/bütünleştiricisidir. Turizm planlaması çalışmaları; karşısında pek çok engel bulmaktadır. Bu engelleri dört gurupta toplayabiliriz:

1. Liberal ekonomi modelinin, hemen dünyanın tamamını etkisi altına aldığı küreselleşme sürecinde; serbest piyasa koşulları her tür "planlamanın" karşısındadır. Bu güne kadar turizmin gelişiminde, ya planlamanın payı olmamıştır; ya da etkisi çok düşük düzeyde kalmıştır. Özellikle turizm yatırımcıları ve spekülatörler için, turizm planlamasına bakış şüphecidir. Planlamayı gelişmenin önündeki engel gibi görme eğilimindedirler.

2. Turizm planlaması, maliyeti yüksek bir çalışmadır. Çünkü faydalı bir turizm planlamasının, detaylı bir kaynak analizine ve kapsamlı bir pazar araştırmasına gereksimi vardır. Çalışmanın, konu başlıklarına göre, belli zaman dilimlerinde yenilenerek, gelişmenin takip edilmesi gerekir.

3. Turizm sektörü; çok çeşitli ekonomik sektörle, karmaşık ilişkileri olan bir yapıya sahiptir. Dünya genelinde politik gelişmeler ve ülkedeki politik kararlardan etkilenmektedir. Pek çok ekonomik sektördeki yapı çözümlenmiş, ilişkiler tariflenmiştir. Turizm sektöründe ise, karmaşık yapı, henüz diğer sektörlerdeki kadar net belirlenememiştir. Kaldı ki, özel sektör-gönüllü kuruluşlar-kamu sektöründen oluşan, çok sayıdaki karar verici arasında eşgüdüm sağlamak da güçtür.

4. Turizm sektörü; az sayıdaki büyük yatırımcıyla, çok sayıdaki küçük yatırımcıdan oluşmaktadır. Dolayısıyla; örneğin konaklama tesisleri konusunda alınan bir planlama kararı, tesisin büyük veya küçük olmasına göre, farklı etkiler gösterecek ve farklı tepkiler alacaktır.

Turizm planlamasının, kentin fiziki planını yönlendirme sınırlarının doğru çizilmesi gerekir. Bir başka ifadeyle, turizm planlaması, fiziki planlamayı tamamen belirleyen değil, etkileyen bir güce sahip olmalıdır. Burada izlenmesi gereken temel planlama ilkesi, "sürdürülebilirlik"tir. Aksi halde, kent; fiziki ve sosyal yapısıyla, tamamen "turistin tüketmesi için üretilmiş bir ürün" haline dönüşecektir ki, bunun da arzu edilebilecek bir durum olmaması gerekir. Bu çerçevede Armutalan örneğinden hareketle, bütün sorunları tanımlamamız ve kapsamlı çözüm önerileri sunma şansımız yoktur. Yazının bundan sonraki bölümünde yapabileceğimiz; gördüğümüz "muhtemelen bazı" sorunları tanımlamaya çalışarak, dikkat çekmektir.

Kötüye Gidişin Sebebi Yanlış Turizm Politikası Mı?

Marmaris, kapsamlı ilk planlama çalışmasına, 1980'li yılların başında İller Bankası'nca yapılan imar planı ile kavuştu. Bu planda; kıyı boyunca "turizm alanları", geleneksel konut ve çarşı dokusu çevresinde kent merkezi, geride ise 2-4 katlı konut alanları yer almaktaydı. En geride ise, toplam alanın %5'i kadar bir alan iskan dışı bırakılmıştı. Yapılan plan, farklılık iddiasında olmayan, ızgara plan anlayışında, sıradan bir tasarım anlayışına sahip, ancak ulaşım ağı ve sosyal donatım alanları açısından yeterli işlerliğe sahip bir plandı. 1985 Yılında, 3194. Sayılı İmar Yasası'nın yürürlüğe girmesiyle, ülkemizdeki pek çok belediyede olduğu gibi, imar planı tadilatları ve mevzii imar planı onaylama furyası başladı. Yapılaşma yoğunlukları arttı, sosyal donatım alanları yapılaşma alanı haline getirildi ve ulaşım ağı bütünlüğü yok oldu. Asıl felaket 1980'li yılların ikinci yarısında, turizm geliştirme politikalarının uygulamaya konulmasından sonra ortaya çıktı. Bir genelgeyle, konut alanları içerisinde de 4 kat yüksekliğine kadar turistik

tesis yapılması olanaklı kılındı. Bu genelge, imar planlarına not ilavesiyle yasallık kazanırken, 400-500 metrekare genişliğindeki küçücük arsalarda, dahice(!) düzenlenmiş mimari projelerle oteller yükseldi. Otellerin estetiğini, çekme mesafeleri içine yerleştirilmiş 3-4 metre genişliğinde ve 6-7 metre uzunluğundaki yüzme havuzları tamamlıyordu. Dahası turistik tesis yapımı için, vergi kolaylıkları ve krediler gibi destekleme mekanizmaları da işliyordu. Desteklemede temel hedef, niteliğine bakmadan "turistik yatak sayısını" artırmaktı. Aslında, o tarihlerde tanıştığımız "serbest piyasa ekonomisinin" öngörüsüydü bütün bunlar. Gelişmenin önündeki planlama engeli zayıflatılmış, sahil yerleşimleri koşulsuz olarak turizm gelişimine açılmıştı. Son dönemde de, plan onama sorumluluğuna sahip Kültür ve Turizm Bakanlığı; turistik tesis ve yatak sayısını artırabilmek için, imar planlarının tamamında, "tercihli kullanım alanları" kararı geliştirmektedir. Buna göre, konut alanları içinde de, turistik tesis yapmak isteyenlerin yapılaşma yoğunlukları artırılarak, tesis yapımı desteklenmektedir.

Önceleri herkes mutluydu, Marmaris'te.. !950-60'lı yıllara kadar, sebzecilik, narenciye üretimi, arıcılıkla yapan, birazda liman içi ve çevresindeki işlerle uğraşan halk, arsalarını değerlendirerek para kazanmaya başlamıştı. 2000'li yıllara gelindiğinde, kentsel alanın %80'i yapılaşmış ve 65.000 turistik yatağa kavuşmuş Marmaris'te işler niçin kötüye gitmişti? Çünkü bu gelişme sürecinin başlangıcında, kapsamlı bir taşıma kapasitesi hesabı yapılamamış olsa dahi, turizm sektörünün, en azından istihdam yaratma noktasındaki etkisi dikkate alınabilirdi; bu da yapılmamıştı.

Yazının önceki bölümlerinde turizmin gelişimiyle, diğer pek çok sektörde ve çok sayıda istihdam/iş olanağı yarattığından söz etmiştik. Baud-Bovy ve Lawson'a göre (1977,1998), turizm gelişimi, turistik yatak başına 1 doğrudan ve 1 dolaylı işgücü yaratmaktadır. Yine aynı kaynağa göre; gelişmekte olan ülkelerde, yaratılan dolaylı işgücü sayısı (kayıtdışı/informel işlerle) 3 kişiye kadar çıkabilmektedir. Karayip ülkelerinde, bu konuda yapılmış ampirik çalışmada da, yukarıda



Resim 3: Zemin Hafredilerek 4 Katlı Hale Dönüştürülen 2 Kata Uygun İmarlı Konut

belirtilen sonuca ulaşılmıştır (OAS, 2009). Ülkemizde, özellikle son dönemde yapılan, Marmaris sınıflamasındaki yerleşimlerdeki, fiziksel planlamalarda, böyle bir arayışa rastlanmamaktadır. Marmaris'ten farklı bir turizm yerleşim sınıflamasında yer alan, Güney Antalya Projesi'nde, projenin kendine yeterli yapısı ve Antalya'ya yakınlık sebepleriyle, bu standartlar, düşük tutulmuştur (1975).

Bugün Marmaris'in bütününde 65.000 turistik yatak kapasitesi olduğu ifade edilmektedir. Bu yatak kapasitesinin, (yukarıdaki bilgiler ışığında) yatak başına dolaylı ve dolaysız 4,0 kişilik işgücü yaratacağını kabul edersek, (65.000 yatak x 4,0 kişi) toplam işgücünün 260.000 kişi olacağını hesaplayabiliriz. Turistik yerleşimlere çalışmaya yalnız/bekâr gelenlerin olduğunu da düşünerek, aile büyüklüğünü 2,0 kişi kabul edersek, çalışanların aileleri ile birlikte 520.000 kişilik nüfus oluşturacağı görülür. Çalışmayan yerliler ve emekliler gibi rantiye ve ikinci konut nüfusu ile turistler de ilave edildiğinde, Marmaris nüfusunun 600.000 kişiye ulaşılabileceği anlaşılır. Oysa ATAK projesi başlangıcında büromuzca yapılan nüfus hesaplarında (1999); tüm Marmaris'te imar planları yoluyla yerleşebilecek maksimum nüfusun, turistler dâhil 250.000 kişi olduğu görülür. Altyapı proje ve uygulamalarında da, bu nüfusun üzerine bir miktar ilave edilerek (%25) projeksiyonlar yapılmıştır. Marmaris; deniz ile orman arasına sıkışık sınırlı/kısıtlı bir alan üzerinde olduğundan, genişleme şansı da (çok şükür) yoktur. Bu durumda, Marmaris'te çalışanların, yakın çevredeki köy ve kasabalarda iskanı düşünülebilir. Ancak bu haldeki insan sayısı, çok yüksek değildir. Çünkü yakın çevre yerleşimlerinin hemen tamamı; "milli park", "doğal sit alanı" ve "çevre koruma alanı" içinde olup; buralarda da iskan alanı yetersizliği vardır. Turizm tesislerinde çalışanların bir bölümü, çalıştıkları tesis bünyesinde ve/veya bu tesisin lojman olarak düzenlediği yerlerde yaşamaktadır. Ancak bu alanların hepsinde, barınma koşullarının yeterli olduğunu söylemek güçtür. Sonuçta bu aşırı nüfusun oluşturduğu yüksek talep; arsa ve



Resim 4: Kottan Kazanılan Katlarla 6 Kata Dönüştürülmüş 2 Katlı İmara Uygun Konut

konut fiyatlarını artırmaktadır. Bu durum, spekülatif kazanç için, plan ve plan uygulamalarında baskılara dönüşmektedir. İmar planlarında ve özellikle plan tadilatları yoluyla; sosyal ve teknik altyapı alanları kaldırılmakta, yapılaşma yoğunlukları artırılmaktadır. Aynı zamanda, imar planı ve inşaat uygulamalarında da, Belediye üzerindeki baskılar yoğunluğu artırıcı oldu-bittilere dönüşmektedir. Doğal zeminler yasanın emredici hükümlerine rağmen hafredilmekte, böylece bodrum katları bahçe katlarına dönüştürülmektedir. Çatıları imar mevzuatına uygun olarak yapılmış veya çatıları bağımsız bölüme dönüştürülmemiş çok az bina vardır. Ticari alanlarda da, genelde asma katlar bağımsız kat haline dönüştürülmüştür. Bütün bu olumsuzluklar, Marmaris'te kentsel çevre kalitesini önemli ölçüde zedelemiştir. Bunun sebebi; alanın TAŞIMA KAPASİTESİ hesabı yapılmadan desteklenen turizm sektörü, yani yanlış turizm politikaları olmuştur. Bu biçimde bir hesap yapmak Marmaris gibi, adeta izole bir ada görüntüsündeki, sınırlı bir coğrafyada çok kolaydır.

Nüfus Ve Genel Ekonomik Yapı

Armutalan, kış/sürekli nüfusu 2006 yılında Sağlık Ocağı'nın birebir yaptığı kayıtlar ile MARİÇ-BELBİR'den alınan verilere göre 13.569 kişidir. 1990 nüfusunun 5.163 kişi olduğu hatırlanırsa, Armutalan 15 yılda 2,5 kat gibi yüksek bir hızla büyümüştür. Armutalan yaz nüfusu ise 8.365 kişidir. Toplam turistik yatak kapasitesinin de 13.216 olduğu hesaplandığından, Armutalan'ın yazları ulaştığı en yüksek nüfus 35.150 kişi olmaktadır. Yine 1990 nüfusuna dönersek, kasabanın 16 yılda 7 kat büyüdüğünü görürüz.

Sürekli/Kış Nüfusu 13.569 kişi %38
Geçici/2.Konut Nüfusu 8.365 kişi%24
Turistik Yatak Kapasitesi 13.216 kişi %38
TOPLAM (EN YÜKSEK) NÜFUS 35.150 kişi

Bu hesapta günübirlik olarak kasabaya gelen turist nüfusu, Armutalan'da geniş bir sahil bandı ile rekreatif ve boş zaman değerlendirmeye yönelik tesisler olmadığı için ihmal edilebilir düzeydedir.

Armutalan'da genel ekonomik yapıyı anlamak için, (TÜİK'den belde düzeyinde veri alınamadığı için), yapılan yerel araştırmayla, öncelikle iş gücünün ekonomik faaliyet kollarına dağılımı belirlenmeye çalışılmıştır.

Tablo-1: Armutalan'da Çalışanların İktisadî Faaliyet Kollarına Dağılımı (2006)

	ERKEK	KADIN	TOPLAM	YÜZDE
Orman Ürünleri ve Mobilya	8		8	0,1
Toptan Ticaret	8	1	9	0,1
Perakende Ticaret	281	72	353	5,6
Lokanta ve Oteller	2256	627	2883	45,5
Ulaştırma	75		75	1,2

Haberleşme	10	7	17	0,3
Mali Kurumlar	2	4	6	0,1
Taşınmaz Mallara Ait İşler	19	9	28	0,4
Kamu İdaresi ve Savunma	58	21	79	1,2
Sosyal ve İlgili Kamu Hizmetleri	66	98	164	2,6
Eğlence ve Kültür Hizmetleri	41	15	56	0,9
Kişisel Hizmetler	56	32	88	1,4
Diğer	1929	641	2570	40,6
TOPLAM	4809	1527	6336	100

Kaynak: Yerel Çalışma,2006

Armutalan'da çalışan nüfusun (TÜİK sınıflamasına göre hazırlanmış), iktisadi faaliyet kollarına dağılımı incelendiğinde, birkaç önemli bulgu elde edilebilir. Öncelikle çalışan nüfusun yarı yakınının (%47,2) lokanta ve otellerde hizmet verdiği görülmektedir. Çalışan nüfusun %39,1'inin; belirsizler/tanımsız işlerle uğraşanlar ve emeklilerden oluştuğu görülür. Bu dağılım, bir turizm yerleşmesi için beklenen bir sonuçtur. Durumu daha anlaşılır kılabilmek için, TÜİK'den alınan verilerle, hizmetler işkolu üzerinde irdeleme sürdürülebilir. Hizmetler işkolunda çalışan nüfusun, alt iktisadî faaliyet kollarına dağılımı tablosundan yerleşme katsayıları (location coefficient) hesaplamaları yapılabilir. Yerleşme katsayısı, bir bölgedeki/kentteki işkolunda çalışan yüzdesini, ülke değeri ile kıyaslamak esasına dayanır. Yerleşme katsayısı aşağıdaki basit formülle hesaplanır:

Yerleşme Katsayısı= Belli bölgede-kentte bir işkolunda çalışanların yüzdesi/ Ülkede aynı işkolunda çalışanların yüzdesi

Yerleşme katsayısı, "1" değerini aştığın zaman, o işkolu, ülke ortalamasının üstüne çıktığı için, o bölgede/kentte "ekonominin önemli bir elemanı haline gelmiştir" denilebilir. Bir başka ifadeyle, bu parametre vasıtasıyla, o bölgede/kentte "yoğunlaşmış" iş kolu/işkolları belirlenebilir. Aşağıdaki Marmaris ve Armutalan için hesaplanmış "yerleşme katsayıları" diğer bazı yerleşim değerleriyle kıyaslanarak sunulmaktadır.

Tablo-2: Ülkemizdeki Turistik Yerleşimlerde Hizmetler Sektöründe Yerleşme Katsayıları

EKONOMİK FAALİYET	YERLEŞME KATSAYISI (LQ)							
	ANTALYA	Alanya	AYDIN	Kuşadası	MUĞLA	Bodrum	Marmaris	Armutalan
TOPTAN TİCARET	1,21	2,46	0,69	1,43	0,58	1,16	1,48	0,13
PERAKENDE TİCARET	1,15	3,1	0,86	2,97	0,87	2,07	2,71	0,91
LOKANTA VE OTELLER	3,82	7,98	1,25	9,88	3,1	12,58	12,24	17,68
ULAŞTIRMA	1,15	2,17	0,64	2,98	1,28	3,46	3,58	0,42
HABERLEŞME	0,94	1,7	0,85	1,07	0,76	0,96	1,06	0,54

MALİ KURUMLAR	0,92	2,31	0,65	2,22	0,73	2,05	1,8	0,09
SİGORTA	0,92	1,37	0,54	1,12	0,6	0,98	1,47	
TAŞINMAZ MALLARA AİT İŞLER VE KURUMLARA YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1,12	2,76	0,61	2,14	0,83	2,75	2,02	0,23
KAMU İDARESİ VE SAVUNMA	0,6	0,72	0,62	0,92	0,75	1,09	1,28	0,14
ÇEVRE SAĞLIĞI VE BENZERİ HİZMETLERİ	1,13	1,54	0,39	1,19	0,84	0,05	0,93	
SOSYAL VE İLGİLİ KAMU HİZMETLERİ	0,97	2,13	0,84	1,35	0,79	1,15	1,13	0,48
EĞLENCE VE KÜLTÜR HİZMETLERİ	1,36	5,1	0,64	2,95	0,95	3,87	3,18	2,37
KİŞİSEL HİZMETLER	1,13	2,03	0,97	1,97	0,96	1,56	1,54	0,47
MİLLETLERARASI VE DİĞER YABANCI KURULUŞLAR	0,25	0,43	0,03	0,6	0,1	0,46	0,27	
İYİ TANIMLANMAMIŞ FAALİYETLER	1,67	3,64	0,24	1,1	1,48	3,29	1,41	

$$LQ = \frac{E_i R / E_i T}{E T R / E T N}$$

E i R = bölgede (il ya da ilçe) i sektöründeki istihdam
E i T = ülkede i sektöründeki istihdam
E T R = bölgedeki (il yada ilçe) toplam istihdam
E T N = ülkedeki toplam istihdam

Tablodan izleneceği üzere, Marmaris ve Armutalan gibi Alanya, Kuşadası, Bodrum'da da, hizmetler sektöründe turizm ve ticaret sektörlerinde ağırlıklı bir yoğunlaşma vardır. Bu, beklenen bir durumdur. Ancak konuyu özellikle, Marmaris ve Armutalan özelinde değerlendirmek gerekir. Daha önce de bahsettiğimiz gibi, kent kamuoyunda, Marmaris'te, özellikle "ticaret" yoğunluğundan yakınmalar dikkat çekicidir. Tablodan, yakınmaların haklı olup olmadığı ilişkin yorumlara ulaşabiliriz.

- "Lokanta-Oteller" işkolunda, yerleşme/yoğunlaşma katsayısının en yüksek olduğu yerleşim Armutalan (30,14)'dır. Bundan sonra Bodrum(12,58) ve Marmaris(12,24) gelmektedir.
- Ticaret işkolunda ise, Marmaris ve Armutalan diğer kasabalardan geride kalmaktadır. Yerleşme katsayısı 3,1 ile Alanya'da en yüksek değer olarak hesaplanmaktadır. Daha sonra, 2,97 ile Kuşadası ve 2,71 ile Marmaris gelmektedir. Armutalan'da ticaret sektörü yerleşme katsayısı 1,56 değeri ile turizm yerleşimlerinin gerisinde kalmaktadır.
- Armutalan'da, "Eğlence-Kültür Hizmetleri"nde, 4.05 değeriyle, turizm yerleşimlerinin önünde yer almaktadır.

Sonuç olarak, Marmaris ve Armutalan'daki işgücü dağılımları ve yoğunlaşmalarında, ülkemizdeki benzer yerleşimlerden çok farklı bir durum izlenmemektedir. Tabloda yer verilen, Kuşadası, Alanya, Bodrum gibi yerleşimler, yazımızın başındaki sınıflamada Marmaris'le aynı grupta ele alınan yerlerdir. Turizm ve ticaret yoğunlaşma katsayılarındaki benzerlikler, sınıflamanın tutarlı olduğu izlenimini vermektedir. Muhtemeldir ki, bu yerleşimlerde turizm ve ticaret sektörlerinin gelişimi de, benzerlikler gösterecektir. Armutalan'da kötüye gidişin sebepleri ve çözümlerini ararken, turistik yerleşimler için önemli olan turizm ve ticaret sektörlerinin gelişimi ve fiziksel boyutta yerleşime etkileri irdelenmelidir.

Turizmin Sektörel Ve Fiziksel Gelişim Özellikleri

Armutalan'da, genel ekonomik içindeki irdelenen turizm sektörü gelişiminin, bir doygunluk noktasında olup-olmadığı araştırılmıştır. Yapılan araştırmalarda, bu konuda dünyada kullanılan göstergeler ve standartlar araştırılmıştır. Bu çalışmalar içerisinde en geniş kabul görmüş olanın, Defert'in (1967, 1977) "turist fonksiyon indeksi" olarak isimlendirdiği hesaplama yöntemi olduğu görülmüştür (Pearce,1990). Defert, "turist fonksiyon indeksi"ni, "bir yerleşimin turistik aktivite veya yoğunluğunun bir ölçüsü olarak" değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir. İndeks, ziyaret edenle edilen nüfus arasındaki kıyaslanmadan hesaplanmaktadır.

T(f)= N*100/P; burada,

T(f): Turist fonksiyon indeksi

N: Yerleşimdeki yatak sayısı

P: Yerleşmenin (sürekli/kış) nüfusudur.

Teorik sınırlar açısından T(f)=0 ise turizmin o yerleşmede olmadığını, T(f)= belirsiz ise sürekli nüfusun olmadığını söyleyebiliriz. T(f)=100 ise, yerleşmede yaşayan nüfus sayısı ile yatak sayısının eşit olduğunu göstermektedir. Sonuç olarak, bu indeks yerleşmedeki 1 kişiye kaç turistik yatak düştüğünü gösteren ve çok kolaylıkla hesaplanabilen bir değerlendirme ölçütüdür. Turist fonksiyon indeksini kullanarak, Fransa'daki yerleşmelerde yapılan araştırmalarda (Boyer), altı aşamalı bir değerlendirmeye/sınıflamaya ulaşmıştır. Buna göre;

T(f) > 500: "hiperturistik" yerleşme

T(f)= 100-500: büyük turistik yerleşim

T(f)= 40-100: yerleşimde turizm en önemli/güçlü aktivite

T(f)= 10-40: yerleşimde turizm önemli, ancak en güçlü aktivite değil

T(f)= 4-10: turizm aktivitesi önemsiz yerleşim

T(f) < 4: turizm aktivitesi olmayan yerleşim

olarak tanımlanmıştır. Geniş ölçüde kabul görmesine rağmen, turist fonksiyon indeksine yönelik eleştiriler de mevcuttur. İkinci konut nüfusunun hangi kategoride ele alınması gerektiğine ilişkin tartışmalarla, bir grup indekse karşı çıkmaktadır. Ayrıca indeksin sadece yatak kapasitesi ile ilgilendiği, kapasitenin kullanım yoğunluğunu (doluluk oranını) ihmal ettiği de ileri sürülmektedir. Genel eleştiri turizmin niteliklerini göz ardı eden, nicelik ağırlıklı bir çalışma olduğu noktasındadır. Sürekli nüfus ile yatak kapasitesi arasında ilişki aramak yerine, sürekli nüfus ile geceleme sayısı arasında ilişki aramanın "turizm yoğunluğu"nu ifade edeceğini ve indeksten daha anlamlı olacağını ileri süren görüşler de vardır (Pletter,1979).Bu çerçevede kullanılması önerilen diğer göstergeler şunlardır:

Turist Etki Oranı=Ort. Kalış Süresi*Turist Sayısı/(Nüfus*365)*1000

Turist Yoğunluk Oranı=Ort. Kalış Süresi* Turist Sayısı/(365*Alan km2)

Armutalan'da, bu tür göstergeler içerisinde kullanabileceğimiz gösterge, sadece "turist fonksiyon" indeksidir.

Armutalan T(f)= N*100/P= 13216*100/13569= 97

Fransa'da Boyer tarafından yapılan, yukarıdaki sınıflamaya göre, yaklaşık 100 kabul edilebilecek bu değerin anlamı, "yerleşimde turizmin en önemli/güçlü aktivite olduğu ve 1 sürekli nüfusa 1 turistik yatak düştüğü" biçiminde ifade edilebilir. Ancak bu değerin tek başına turizm gelişiminin, kentteki etki düzeyini belirleme şansı yoktur. Bu tür göstergelerin geliştirilip, ülkemizdeki tüm turistik sahil yerleşimlerinde hesaplanması ve bulunan sonuçların karşılaştırılması gerekir. Karşılaştırmada, yazımızın başında ifade ettiğimiz, yerleşim alanı sınıflaması da dikkate alınarak, standartlar saptanmaya çalışmalıdır.

Baud-Bovy ve Lawson (1977, 1998), turizmle ilgili standartları derledikleri kitaplarında; bu konuda bir sınıflama ve buna ait standartlar geliştirmemişler; bazı örneklere yer vermekle yetinmiştirler. Bu örneklerde, sürekli nüfus; turistik yatak kapasitesinin %5 ile %430'u arasında değişmektedir. Armutalan'da bu oran, %100 civarındadır. Bir başka ifadeyle, ikinci konut nüfusu/geçici nüfus dikkate alınmadan, turistik yatak sayısı kadar sürekli nüfus vardır. Sonuç olarak sayısal verilerden yola çıkarak turizmin doygunluğuna karar vermek güçtür. Yerleşimlerin fiziki koşulları, sosyal yapıları ve ülkesel gelişkinlik durumlarındaki farklılıklar, doygunluk seviyesi konusunda genelleştirmeler yapmayı olanaksız kılmaktadır.

Turizm sektörünün, en önemli elemanı konaklama tesisleridir. Sektörün en fazla yatırım yapılan ve karının en yüksek olduğuna inanılan öğesidir. Konaklama tesislerinin başlıca tipleri; oteller, moteller, butik-kulüp oteller, tatil köyleri, kamp yerleri, apart oteller ve pansiyonlar olarak sayılabilir. Bu sisteme, son dönemde, genelde möbleli, sezonluk veya süreli olarak, kiraya verilen apartman daireleri ve villalar da dahil edilmektedir. Armutalan'da, konaklama tesislerinin, turizm belgeli oteller ve tatil köyleri, belediye belgeli oteller ve apart oteller olarak, üç gurupta toplandıklarını görmekteyiz

Armutalan'da 2006 yılı yazında yapılan çalışmalarda; belirlenen 109 turistik konaklama tesisinin 50 adedinde anket çalışması da yapılmıştır. Böylece turizm konaklama tesislerinin %45'inden fazlası ile görüşülmüştür. Gerek anket uygulamaları, gerekse arazi kullanma çalışmaları sonunda, türlerine göre belirlenen konaklama tesislerin durumu, aşağıda tablo halinde sunulmaktadır.

Tablo-3: Armutalan'da Konaklama Tesislerinin Tiplerine Göre Dağılımı-2006

Tesis Türü	Tesis sayısı	%	Oda sayısı	Turistik yatak kapasitesi	%	Turistik tesislerde ortalama oda sayısı	Turistik tesislerde ortalama yatak sayısı	Oda başına ortalama yatak sayısı
Apart otel	72	66.1	1975	4174	31.6	27	58	2.1
Belediye belgeli	32	29.4	2337	5341	40.4	73	167	2.3
Turizm belgeli	5	4.5	1383	3701	28.0	227	740	2.7
Toplam	109	100.0	5695	13216	100.0	52	121	2.3
NOT: Tabloya, sayılarının 35-40 arasında değiştiği tahmin edilen kiralık konutlar dahil edilmemiştir.								

Bu noktada daha önce sözünü ettiğimiz, "turistik yatak-nüfus" ilişkisi hatırlanmalıdır. Armutalan'da, 1 nüfusa 1 turistik yatak düştüğünden, bunun oldukça yüksek bir ortalama olduğundan;

ancak bu hesabın Marmaris genelinde yapılmasının daha anlamlı olacağından söz edilmişti. Komşumuz ve ticari rakibimiz Rodos'ta, bu oran biraz daha düşüktür: 1 nüfusa 0,76 turistik yatak. Yine Rodos'ta, turistik tesis büyüklüğü ortalama 53 yatak civarında iken, Armutalan ortalaması 121 yataktır. Bu farklılığı, Rodos'taki tesislerin, genelde geleneksel ve tarihi doku içindeki küçük birimlerden oluşması yaratmaktadır.

Yukarıdaki tablodan elde edebileceğimiz anlamlı bir sonuç, turistik yatak kapasitesinin dağılımına ilişkindir. Armutalan'da, turizm belgeli (%28,0) ve belediye belgeli (%40,4) turistik tesisler, toplam yatak kapasitesinin %68,4'ünü oluşturmaktadır. Buna karşın, apart oteller toplam yatak kapasitesinin %31,6'sına sahiptir. Bir turistik yerleşimin; "canlı" olabilmesinin yolu, pek çok turizm planlamasında; turistik yatak kapasitesinin en az %50'sinin "kiralık yatak"tan oluşmasına bağlanmaktadır. Çünkü apart otel, pansiyon, kiralık konut/oda, vb. yerlerde konaklayanlar, otelde kalanların aksine zamanlarının büyük bölümünü tesis dışında geçireceklerdir. Böylece, yerleşimin canlı bir ticaret ve eğlence hayatına sahip olması sağlanacaktır. Armutalan, bu bakış açısından canlılığını, yatak kapasitesinin %31,6'sı olan apart otellerin varlığına borçludur diye düşünülebilir. Eğer aksine; ticaretin yoğunlaşıp-yaygınlaşması Armutalan ve Marmaris için bir problem olarak görülüyorsa, apart otel ve benzeri kiralık mekanların azaltılması yönelik politikalara gidilmelidir. Kıyaslama açısından, Rodos'taki; turistik yatak kapasitesinin %15'inin kiralık konutlarda, %85'inin ise turistik konaklama tesisleri bünyesinde olduğunu kaydedebiliriz.

Turistik konaklama tesislerinde çalışan sayıları ve ilgili göstergeler de, turizm gelişiminin izlenmesi açısında önemlidir. Aşağıdaki tabloda; turistik konaklama tesislerinde çalışanlara ilişkin veriler, Baud-Bovy ve Lawson'dan (1998) alınan standartlarla birlikte sunulmaktadır.

Tablo-4: Armutalan'da Konaklama Tesislerinde Çalışan Sayıları-2006

Tesis Türü	Tesis Sayısı	Turistik yatak kapasitesi	Çalışan sayısı	Tesis başına ortalama çalışan sayısı	Turistik yatak başına ortalama çalışan sayısı	Turistik yatak başına ortalama çalışan standardı
Apart otel	72	4174	512	7.1	0.12	0.05-0.10 (*)
Belediye belgeli	32	5341	821	26.6	0.15	0.20-0.60 (**)
Turizm belgeli	5	3701	704	120.8	0.19	0.60-1.00 (***)
Toplam	109	13216	2037	17.8	0.15	
*-ikinci konut, garni otel; **-1,2,3 yıldızlı oteller; ***-4,5 yıldızlı oteller						

Görüldüğü gibi, Armutalan'daki otellerde, turistik yatak başına çalışan sayıları, genel standartların çok altındadır. Buradan, konaklama bedellerinde rekabet için düşürülen fiyatların ve Marmaris'te barınma maliyetinin yüksekliğinin, kaçınılmaz olarak işçi sayısında azaltmayı gerektirdiği; bu açıdan da turistik kaliteyi düşüren bir etmen haline dönüştüğü söylenebilir. Bu noktada, tesisin; vergi ve sigorta gibi endişelerle, eleman sayısında eksik ifadelerde bulunabileceği de akla gelmektedir.

Armutalan'daki 109 konaklama tesisinden 106 adedinde; detaylı arazi kullanma çalışması yapılmıştır. Bu çalışma, turistik tesis ilgililerinin beyanlarıyla da test edilerek, aşağıdaki tablo elde edilmiştir. Tabloda; konaklama tesislerinin guruplara göre, açık-kapalı alanları ve yoğunluk durumu sunulmaktadır.

Tablo-5: Armutalan'da Konaklama Tesisleri Mekansal Durum-2006

Tesis türü	Sayı	Yatak kapasitesi	Kapalı alan	Açık alan	Kapalı alan / yatak	Açık alan / yatak	Ortalama kaks
Turizm belgeli otel	4	3645	12985 m²	67316 m²	3,5 m²/yatak	18,4 m²/yatak	0,19
Belediye belgeli otel	30	5341	37491 m²	65954 m²	7,01 m²/yatak	12,4 m²/yatak	0,57
Apart otel	72	4174	39157 m²	92168 m²	9,3 m²/yatak	22,08 m²/yatak	0,43
Toplam	106	13160	76648 m²	225438 m²	5,8 m²/yatak	17,13 m²/yatak	

Armutalan'da konaklama tesislerinin mekansal durumu konusunda, yorum yapabilmenin yolu, bu değerleri, yine genel kabul görmüş standartlarla karşılaştırmaktır. Aşağıda otel tiplerine göre, turistik yatak başına düşen inşaat alanı standartları sunulmaktadır (Baud-Bovy ve Lawson, 1998).

	* Yıldız	**Yıldız	***Yıldız	****Yıldız	*****Yıldız
Turistik Yatak Başına Otel İnşaat Alanı/ Kapalı Alan (metrekare/turistik yatak)	13.8	17.5	22.5	31.0	37.5

Yukarıdaki değerler, sadece yatak odası değil, bir otelde bulunması gereken tüm alanların (dolaşma alanı/koridorlar, mutfak, lobby, vb.) yatak başına kapalı alan standardı olarak kullanılan hesaplamalardır. Armutalan'daki turizm belgeli otellerin; biri otel-tatil köyü (TURBAN-1400yatak), üçü 4 yıldızlı otel (Pineta- 1.215 yatak, Armar-280 yatak, Sultan-750 yatak) ve biri butik oteldir (Seda-23 yatak). Dünya standartlarına göre; yatak başına düşen kapalı alan ortalamasının 31,0 m2/yatak olması gerekir. Oysa Armutalan'da bu değer, 3,5 m2/yatak civarında olup, genel kabullerin 10 kat altındadır

Armutalan'da belediye belgeli 32 otelin, dördünün yatak kapasitesi oldukça yüksektir: 400-550 Yatak arası. Bunun dışında, dört tesisin yatak kapasitesi ise; 194-272 yatak arasında değişmektedir. Belediye belgeli 32 otelin, yaklaşık 1/3'ünün- 12 adedinin ise kapasitesi, 30-56 yatak arasındadır. Armutalan'da, belediye belgeli otellerde, yatak başına kapalı alan ortalaması 7,0 metrekare olarak hesaplanmıştır. Bu değer, genel kabullere göre; 1 yıldızlı otel standardının yarısı, 3 yıldızlı otel standardının üçte biri civarındadır. Burada dikkat çekici nokta, belediye belgeli tesislerin, daha lüks olan turizm belgeli tesislerden çok daha iyi mekan standartlarına sahip olmasıdır. Ancak genel olarak bakıldığında, Armutalan otelleri, "sıkışık" görüntüsüyle, turizm kalitesi açısından bir olumsuzluğu işaretlemektedir. Sıkışıklık; yaz döneminde açık havada düzenlenen, yeme-içme alanları ile giderilmeye çalışılmaktadır. Ancak turizmi tüm yıl boyuna yayma hedefi açısından, bu yetersizlik daha önemli hale gelecektir.

Apart oteller için kullanılan mekansal standartlar da araştırılmıştır (Baud-Bovy and Lawson, 1998). Elde edilen bulgulara göre; apart oteller için kapalı alan mekan standardı, 10,0-21,0 metrekare/yatak arasında değişmektedir. Armutalan'da mevcut 72 apart otel için mekan standardı 9,3 m2/yatak olarak hesaplanmıştır. Buradan Armutalan'da, mekan standartları açısından en iyi durumda olan konaklama tesislerinin, apart oteller olduğunu söyleyebiliriz.

Konaklama tesisleri için, açık alan konusunda geliştirilmiş standartlara ulaşamadık. Ancak konaklama tesisleri için maksimum taban alanı kat sayısının 0,20 ve maksimum kat alanı katsayısının 0,60 civarında olmasının uygun olacağını düşünmekteyiz. Bu noktadan hareketle; Armutalan konaklama tesisleri için, hesaplanmış yoğunluk değerlerini tartışabiliriz. Konaklama tesisi türlerine göre; açık ve kapalı alan değerlerini birlikte değerlendirdiğimizde aşağıdaki sonuçlara ulaşabiliriz:

- Turizm belgesine sahip üst düzey/lüks konaklama tesislerinde, kapalı alan standartları düşüktür. Bir başka ifadeyle kapalı alanda sıkışık bir olumsuz görüntü saptanmıştır. Ancak ortalama yapılaşma yoğunluğu, 0,19 civarında, yani düşük olduğu için, yaz sezonunda, turiste açık alanlarda yeterli hizmetin verilebileceği düşünülmektedir. Bu tesislerin kapalı alan yetersizlikleri, tesislerde turizm sezonunu uzatmak gibi bir gelişmeyi güçleştirecektir.
- Belediye belgeli oteller, kapalı alan olarak, turizm belgeli otellerden daha iyi görünmekle birlikte, yine de genel standartların çok altında, yani sıkışık durumdadır. Bu tesislerde ortalama yapılaşma yoğunluğu 0,57 gibi, maksimum seviyelere yakın, yani yüksek ve turizm belgeli otellerden daha kötü durumdadır. Turizm belgeli tesisler, kapalı alan sıkışıklığını, yeterli düzeydeki açık alanlarını kullanarak giderebilirken, bu olanak belediye belgeli tesislerde yoktur.
- Apart otellerde, yapılaşma yoğunluğu 0,43 olarak hesaplanmaktadır ve oldukça iyi bir yoğunluk yakalanmış görünmektedir. Bunun yanında, apart oteller kapalı mekan standartları açısından da, genel kabullere yakındır. Dolayısıyla, Armutalan'da; mekan standartları açısından en iyi durumdaki tesis türü, apart otellerdir.

Ancak bu değerlendirmenin genel çerçeveyi verdiğini tekrar hatırlatmalıyız. Gerek belediye belgeli, gerekse apart oteller içinde; küçük tesislerden pek çoğunun niteliği iyi değildir. Özellikle yatak kapasitesi düşük/küçük otellerin, bu kapasiteleriyle "karlılığa" ulaşmaları güçtür. Eğer kötüye gidişe çözüm aranıyorsa, turizm tesislerinin mekansal standartlarının iyileştirmek öncelikli hedeflerden biri olabilir.

Ticaretin Sektörel Ve Mekansal Gelişme Özellikleri

Marmaris kamuoyunun, son dönemde, en fazla şikayetçi olduğu konu, ticaret birimlerinin sayılarında aşırı buldukları artış ve bunların kentsel alandaki yaygın durumlarıdır. Bu çalışmada, cevap aranan soruların başta geleni de, Armutalan'daki ticaret gelişiminin durumudur.

Turist için, turistik bir yerleşimde alışveriş yapmak, önemli bir deneyimdir. Wisconsin(ABD)'de yapılan bir araştırmada, turistlerin yapmaktan en çok hoşlandıkları üç şey sırasıyla; yüzme, alışveriş, lokantada yemek yemek olarak belirlenmiştir. Aynı çalışmada, turistlerin harcamalarının

%52'sini alışveriş ve gıda harcamaları oluşturmaktadır (B. Ryan, J. Bloms, J. Hovland, D. Scheler, Tourism and Retail Development, s.1). Bu çalışmada Wisconsin'deki sekiz turistik kasaba ile diğer tüm kasabaların ticaret gelişimleri de incelenmiştir. Sonuçta, turistik kasabalardaki ticaret gelişiminin, diğer kasabalardan iki kat fazla olduğu görülmüştür. Aynı zamanda, bu kıyaslamada, özellikle lokanta-restoran, hediyelik eşya, tekstil/konfeksiyon ürünü satan birimlerde, turistik kasabalar lehine bir fazlalık gözlenmektedir. Satışların önemli ölçüde lokanta, kafe, tatlıcı/çikolatacı, oyuncakçı gibi turistin kendisini iyi hissetmesini sağlayacak birimler ile güneş gözlüğü/gözlük, giyim ve ayakkabı dükkanlarında yoğunlaştığı belirlenmiştir.

Arazi kullanma çalışmaları sonunda, 2006 yılı itibariyle 432 adet ticari işletme saptanmış ve türlerine göre paftalara işlenmiştir. Yerleşimde, ticari alanların toplamı 40.832 metrekare kapalı alan ve 87.265 metrekare açık alan olarak belirlenmiştir. Yaz nüfusu (turistler dahil) 35.100 kişi alınarak, kapalı alan ticaret mekan standardının (40.832m2/35.100ki) 1,16 metrekare/kişi olduğu görülmüştür. Ticaret anketleri sonuçlarına göre, ticari işletmelerin %50'sinin kışın kapandığını saptadığımızdan, kabaca kış için kapalı ticaret alanları toplamını (40.832m2 * %50) 20.416 metrekare kabul edebiliriz. Dolayısıyla 13.569 kişilik sürekli nüfus/kış nüfusu için, kapalı alan ticaret mekan standardı (20.416m2/13.569ki) 1,50 metrekare/kişi olmaktadır. Açık alanlar dikkate alınarak, benzer çerçevede yapılan hesaplamalarda açık alan ticaret mekan standardı ise; yaz için 2,49 metrekare/kişi, kış için ise 3,22 metrekare/kişi değerlerini vermektedir.

Ülkemizde imar planları hazırlanırken, İmar Kanunu'nun ilgili yönetmeliklerinde öngörülen, sosyal ve teknik altyapı alanları için yer ayrıldığı herkesin bildiği bir husustur. 03.05.1985 Tarihinde yürürlüğe giren 3194 Sayılı İmar Kanunu'nda, "ticaret" alanı da, bir "Kentsel, Sosyal ve Teknik Altyapı" alanı olarak değerlendirilmiştir. İmar planlarında ayrılması gereken ticaret alanı, nüfus büyüklük guruplarına göre, farklı değerlerde öngörülmüştür. Buna göre; aşağıda nüfus guruplarına göre öngörülen ticaret mekan standardı (m2/kişi) değerleri sunulmaktadır.

Nüfus	0-15.000	15.000-45.000	45.000-100.000	100.000 +
Ticaret	1,1m2/kişi	1,2m2/kişi	1,3m2/kişi	1,5m2/kişi

Burada öngörülen, imar planları hazırlanırken plan nüfusu büyüklüklerine göre, yukarıdaki değerlerin plan nüfusuyla çarpılarak ortaya çıkan değerin, imar planlarında "ticaret alanı" olarak ayrılmasıdır. Belirlenen ticari alanının asgari/ en az değer olduğu bilinmelidir. Aynı zamanda bu değer; açık alan/arsa alanı olarak ayrılacak alandır. Kentsel alanın; coğrafik konumu, sosyo-ekonomik yapısı vb. özellikleri dikkate alınarak, ticaret alanları mekan standartları üzerinde artırılabilir; yapılaşma yoğunlukları ve kat yükseklikleri de bu durum çerçevesinde belirlenebilir. Ancak Marmara Depremi'nden sonra, 02.09.1999 tarihinde yayımlanan yönetmelik değişiklikleri ile ticaret konusunda iki gelişme ortaya çıkmıştır. Birinci gelişme, bu yönetmelik değişikliği ile ticaret alanı, planlarda ayrılması zorunlu "Kentsel, Sosyal ve Teknik Altyapı" tablosundan çıkarılmasıdır. İkinci gelişme ise, aynı yönetmelik değişikliği ile "Konut alanında kalmakla birlikte, belediyece uygun görülen yol güzergahlarında, halkın günlük ihtiyaçlarını karşılamaya dönük olarak zemin katta ticaret yapılabilir (Madde 32)" hükmü getirilmesidir. Bu iki gelişmeyle, zemin katlarda da ticaret gelişimi insiyatifi belediyelere bırakılmaktadır. Ancak burada "günlük

ihtiyaç" kapsamı tanımlanmamış olması önemli bir eksiklik olarak görünmektedir. Aynı zamanda, planda ticaret alanı ayrılıp-ayrılmaması, ayrılacaksa miktarı tamamen plan hazırlayıcılarının kararına bırakılmış olmaktadır.

2004 Yılında onaylanan, 2025 hedef yılı için 19.950 projeksiyon nüfusuyla hazırlanan imar planının son aşamasında Armutalan Belediye Meclisi (2003) kararıyla, pek çok yol güzergahı, sadece eğilim ve baskılar dikkate alınarak, ticaret alanına dönüştürülmüş; konu Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca onaylarak yürürlüğe girmiştir. Böylece plandaki ticaret alanı miktarı 67.426 metrekareye ulaşmıştır. Projeksiyon nüfusu 19.950 kişi olduğu dikkate alındığında, plandaki ticaret mekan standardı yaklaşık 3,50 metrekare/kişi olmuştur. Ancak yapılan arazi kullanma çalışmalarında, plan değerinin çok üzerindeki gelişme 2006 yılında tespit edilmiştir. 2006 Yılı itibariyle belirlenen ticaret alanı miktarı, açık alan olarak 87.265 metrekare ve kapalı alan olarak 40.832 metrekaredir. Plandaki ticaret miktarının aşılma sebebi; plan tadilatları yoluyla ticari alanların artırılması ve Camiavlu Mahallesi'nde "tercihli alan"da büyük bir alışveriş merkezi yapılmasıdır. Ticaret alanlarının kapalı-açık alanı arasındaki yarıya yakın farkın sebebi de, Migros, Tespo, KİPA gibi büyük alışveriş merkezlerinin otopark olarak kullandıkları geniş arsalarıdır. Son olarak, yazının önceki bölümlerinde ifade ettiğimiz, açık alan olarak, ticaret mekan standardının, yaz nüfusu için 2,49 m2/kişi, kış nüfusu için ise 3,22 m2/kişi olduğunu hatırlatmak isteriz. Ayrıca ticaret alanlarının toplam kentsel alanın %2,20'si olduğunu belirterek, Armutalan ticaret sektörünün mekansal yapısına ilişkin bulgularımızı sonlandıralım. Armutalan'daki ticaretin gelişmişlik/büyüklük düzeyini yorumlamaya dönük kıyaslamalarında, açık alan mekan standardı ile ticaretin kentsel alan içersindeki oranını parametreler olarak kullanacağız. Sözü edilen kıyaslama için, İmar Yasası dışında, ticaret alanları için diğer kaynaklardan da mekan standartları da araştırılmıştır. Melih Ersoy'un "Kentsel Alan Kullanım Normları" (ODTÜ Mimarlık Fak. Yayını,1994) isimli eserinde, "Ticaret" bölümünde (sf.196-224), bu konuda geniş bir kaynak taraması sunulmaktadır. Bu kaynaktan alınan bilgilere göre; ABD'de, ticaret mekan standardı, kentin büyüklüğüne göre değişmekte, uydu kentlerde ortalama 8,9 m2/kişi değerine kadar ulaşmaktadır. Nüfusu 50.000 kişinin altındaki merkez kentlerde ise 12,54 m2/kişi düzeyinde, ticaretin kentsel alanı oranı ise %3,14 'dür. Avrupa ülkelerinde ise ticaret alan gelişimi daha alt düzeylerdedir. Aynı kaynaktan özetlenip/ derlenerek alınmış, çeşitli ülkelerdeki ticaret gelişme parametreleri, kıyaslama için Armutalan değerleri ile birlikte sunulmaktadır.

Tablo-6: Çeşitli Ülkelerde Nüfus Büyüklüklerine Göre ve Ülkemizdeki Bazı Kentlerde Ticaret Mekânsal Parametreleri-Standartlar

Ülke / Kent	Nüfus Büyüklüğü	Mekan Standart (AçıkA.) m2/kişi	M :Mevcut Ö : Öneri	Ticaret Kentsel Alan Yüzdesi-%
ARMUTALAN	Yaz Nü. 35.150 Kış Nü. 13.569	2,49 3,22	M M	2,20
ABD-Uydukent	Ortalama	8,90	M	2,54
ABD-Merkez kent	>50.000	12,54	M	3,14
Almanya-Kent Ölçeği	-	0,7-1,2	M	-

Fransa-Kent	100.000	0,87	Ö	-
İngiltere	250.000 250.000	3,90 4,50	M Ö	
İran-Kent	125.000	2,88	M	2,61
İsveç-Kent	50.000-120.000	0,25	Ö	
İtalya-Kent	10.340	1,15	M	2,30
Kanada	>1.000.000		M	1,90-2,70
Portekiz	12.000	0,70	M	
Aydın-Kent	50.551	0,491	M	0,60
Muğla-Kent	25.000	1,68	M	
Antalya-Kent	95.195	1,39	M	
Türkiye-49Kent Merk.	Ortalama	1,71	M	1,09

KAYNAK: Melih Ersoy, "Kentsel Alan Kullanım Normları"

Bu konuda en kapsamlı ve bilimsel çalışmalardan biri, Ankara Nazım Plan Bürosu'nun (ANPB) 1978 yılında yaptığı çalışmadır. Çalışma sonuçlarına göre; 45.000 Nüfuslu kentler için, kişi başına 1,7 metrekare ticaret alanı tahsis edilmesi önerilmektedir. TÜBİTAK Yapı Araştırma Enstitüsü'nce 1988 yılında yayınlanan "Toplu Konut Üretiminde Kalite İçin Donatılar" isimli kaynakta ise, 45.000 kişilik kentlerde ticaret için 34.000 metrekare kapalı alan ayrılması uygun bulunmaktadır. Güney Antalya Projesi'nde; tahsis edilen büyük tatil köyleri gerisindeki yerleşim alanlarında, turist nüfus hesaba dahil edilmeden, konut nüfusu için 0,75 metrekare/kişilik mekan standardı uygulanmıştır. Ancak her üç çalışmanın da 20-30 yıllık olduğu dikkate alınmalı, son dönemde ticaretin öneminin arttığı ve gereksinimin daha büyüdüğü unutulmamalıdır. Ayrıca daha önce sözü edildiği üzere, ABD'de yapılan araştırma sonuçlarında olduğu gibi, turizm yerleşimlerinde ticaret alanları diğer kentlerin 2 katı büyüklüğe ulaşabilmektedir. Bu çerçevede bakıldığında, Armutalan'ın ticaret parametreleri de ülkedeki kabullerin, nerdeyse 2 kat üzerindedir.

Yukarıda ülkemizdeki kentlerle ilgili kıyaslamalar yapılmıştır. Ancak turistik yerleşimlerdeki ticaret gelişimine ilişkin bilgiler elde edilemediği için, bu konuda bir kıyaslama yapılamamıştır.

Turistik yerleşimlerdeki ticaret gelişimi içerisinde, yeme-içme ünitelerinin önemi fazladır. Öncelikle Armutalan'daki mevcut yeme-içme ünitelerinin, mekansal durumu ve özellikler konusundaki saptamaları sunalım.

Tablo-7: Arazi Kullanma Çalışmaları Sonucuna Göre Yeme-İçme İşletmelerin Yoğunluk Durumu

Türü	**Adet**	**Sandalye Sayısı**	**Toplam Alan-m2**	**Ort. İşletme Büyüklüğü m2/dükkan**	**Yoğunluk m2/ sandalye**	**Turistik Yatak/ Sandalye**
Restoran-Bar	107	8.377	7.401	69,17	0,89	1,58
Kafe	11	427	604	54,91	1,41	30,95
TOPLAM	118	8.804	8.005	67,84	0,91	1,50

Tablo-8: Ticaret Anketi Sonuçlarına Göre Yeme-İçme İşletmelerinin Yoğunluk Durumu

Türü	Adet	Sandalye sayısı	Toplam Alan-m2	Ort.İşletme Büy. m2/dükkan	Yoğunluk m2/sandalye
Restoran-Bar	44	3.837	4.905	111,47	1,27
Kafe	3	96	146	48,67	1,52

Üstteki iki tablonun ilkinde, arazi kullanma çalışmalarında bire-bir belirlediğimiz bilgiler yer almaktadır. İkinci tabloda ise, anket uygulanan, yani daha detaylı incelenen yeme-içme işletmelerinden elde edilmiş örnekleme sonuçları sunulmaktadır. Elde edilen her iki tablonun değerlendirilebilmesi için, iki farklı bilgi taraması yapılmıştır. Öncelikle ülkemizdeki turizm mevzuatına göre yeme-içme işletmelerinin standartları derlenmiştir. Daha sonra da, dünya standartları elde edilerek, değerlendirmelere gidilmiştir.

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayımlanan "Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmelik" kapsamında, "İkinci Bölüm: Yeme-İçme ve Eğlence Tesisleri" kısmında bazı mekansal standartlar verilmektedir.

Tablo-9: Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesi Ve Niteliklerine Ait Yönetmelik Uyarınca Yeme-İçme İşletmeleri İçin Mekansal Standartlar

2. Sınıf Lokanta	En az 50 Kişi	1,2m2/sandalye+%25'i Kadar Mutfak
1. Sınıf Lokanta	En az 150 Kişi	1,2m2/sandalye+En az 50m2 Mutfak
Kafeterya	En az 50 Kişi	1,2m2/sandalye (*)
Eğlence Yeri	En az 100 Kişi	1,2m2/sandalye (**)

(*) Garson servisi bulunmayan yeme-içme üniteleri

(**) Yeme-içme servisi de yapılabilen, canlı müzik ve dans pisti de bulunan eğlence yerleri

Dünya standartları (Baud-Bovy ve Lawson, 1998) ise, yeme-içme işletmelerinin daha geniş olmasını öngörmektedir. Bunlar, Turizm Bakanlığı öngörülerinin iki katından fazladır. Armutalan'daki mevcut yoğunluğun ise üç kat üzerindedir.

Tablo-10: Turistik Yerleşimlerde Yeme-İçme İşletmeleri Mekansal Standartları

Türüne Göre Yeme-İçme Birimleri	Yemek Yeme Alanı (Net) m2/kişi	Toplam Alan (Brüt) m2/kişi
Özel Restoranlar	1.8-2.0 m²	3.6-4.0 m²
Standart Restoranlar	1.7-1.9 m²	3.0-3.5 m²
Cafe ve Barlar	1.5-1.7 m²	2.7-3.0 m²
Özel ızgara restoranlar	1.7-2.0 m²	2.7-3.2 m²
Büfeler	1.3-1.5 m²	1.9-2.1 m²

Turistik yerleşimlerde, konaklama tesisleri içindeki yeme-içme ünitelerine ek olarak, 5-20 turistik yatağa 1 restoran ve 1 bar sandalyesi hesabıyla yeme-içme işletmelerinin açılabileceği kabul görmektedir. Armutalan'da 13.216 turistik yatak olduğuna göre; 5 yatağa 1 restoran ve 1 bar

sandalyesi hesabıyla toplam 5.286 sandalye; 20 yatağa 1 restoran ve 1 bar sandalyesi hesabıyla ise 1.322 sandalyeye sahip yeme-içme işletmelerinin açılması uygundur. Oysa Armutalan'daki, restoran-bar-kafe işletmeleri toplam kapasitesi 8.804 sandalye olup; 1,5 yatağa 1 sandalye düşmektedir. En yüksek kabulde, 5 turistik yatağa 1 restoran ve 1 bar sandalyesi düşmesi uygun olduğuna göre; toplamı ele aldığımızda, 2,5 yatağa 1 restoran-bar-kafe sandalyesi karşılık gelmektedir. Dolayısıyla Armutalan'daki yeme-içme üniteleri kapasitesi, yüksek kabullerin %60; düşük kabullerin ise 6,5 kat üzerindedir.

Buraya kadar parça parça yaptığımız analizleri, Armutalan toplamında bakabiliriz. Aşağıdaki tablada, standartlar çerçevesinde belirlediğimiz kabullere göre, Armutalan'da ticaret alanları için uygun büyüklük saptanmaya çalışılmıştır. Sonra da, uygun ticaret alanı büyüklüklerine ilişkin standartlar (Baud-Bovy ve Lawson, 1998), Armutalan'daki mevcut ticaret alanı büyüklükleri ile karşılaştırılmıştır

Tablo-11: Armutalan Ticaret Alanları Toplamı Analizi

	Nüfus veya Yatak (kişi)	**Mekan Standart (m2/kişi)**	**Gerekli Ticaret Alanı (m2)**	**Mevcut Ticaret Alanı (m2)**
Kış Nüfus Ticaret Gereksinimi	13.569	1,7	23.067	
Yaz Nüfus Ticaret Gereksinimi	8.365	1,7	14.220	
Turistlere Yönelik Yeme-İçme Hariç Ticaret Gereksinimi	13.216 83 Adet Dükkan	100 m2/ dükkan	8.300	255 Dükkan 310 m2/ dükkan
ARA TOPLAM			45.587	79.260
Turistlere Yönelik Yeme-İçme İşletme Ticaret Gereksinimi	5 Turistik Yatağa 1 Res.-1 Bar Sandalyesi	1,2	(5.286 Sandalye) 6.343	(8.804 Sandalye) 8.005
GENEL TOPLAM	35.150		(1,46m2/ki Tic) 51.330	(2,48m2/ki Tic) 87.265

Armutalan'daki ticaret gelişimine ilişkin saptamalarımızı aşağıdaki başlıklar altında özetleyebiliriz.

• Ticaret alanları, hesaplamalarda yüksek kabuller kullanılmasına rağmen, uygun büyüklüğün %30 üzerindedir. Ancak bu fazlalığı ticaretin aşırı yoğunlaşması olarak nitelemek güçtür. Kamuoyunun ticaretten yakınma sebebinin aşırı yoğunlaşmadan çok, düzensizlik, gürültü, trafik yoğunluğu, görüntü kirliliği ile işletmecilerin bir kısmının, "hanutçuluk" başta olmak üzere "turiste kötü davranışından" kaynaklandığı düşünülmektedir.

• Ticari işletmeler, geniş alana sahip, Migros, Tespo, KİPA gibi büyük alışveriş merkezlerinden dolayı, ortalama dükkan büyüklüğü, 310 metrekare/dükkan gibi yüksek bir değeri göstermektedir. Bu alışveriş merkezleri dışarıda bırakıldığında, dükkan ortalamaları 50-100 metrekare arasında, uygun büyüklüklerdedir. Bunun sebebi Armutalan'ın yeni gelişen bir kentsel alan olmasından dolayı, olumlu bir yaklaşımla dükkanların yeterli büyüklüklerde tutulmasıdır. Belediye'nin genişlik konusundaki yönlendirmesinin de, etkili olduğu söylenebilir.

• Ticaret birimleri türler açısından incelendiğinde, turist gereksinimlerine yönelik işletmelerin çoğunlukta olduğu ve taleplerin büyük bölümünü karşılayabileceği görünmektedir. Diğer ülkelerle karşılaştırıldığında; el sanatları, antikacı, sanat galerisi, kitapevi, özellikle küçük ev-süs eşyaları, halıcı gibi bazı ticaret türlerinde eksiklikler gözlenmektedir. Bunlar için de Marmaris'teki işletmelere yönelindiği tahmin edilmektedir.

• Yerel halk, alışverişini daha çok büyük alışveriş merkezlerinden ve/veya Marmaris merkezinden yapmaktadır. Apart otel ve kiralık konutlarda kalan turistler de, büyük alışveriş merkezlerini kullanmaktadır. Bu durum yerel halkın, ticaret yapma yoluyla elde edebileceği geliri de düşürmektedir. Ticari işletmelerin çok büyük bölümünün, kiralık olması bu durumu göstermektedir. Kiralık dükkan sahiplerinden bir kısmı, yüksek kira bedellerini çıkarmak için için, "hanutçuluk" olarak tabir edilen bir davranış biçimiyle, turisti sarkıntılık ve zorlamalarla dükkana sokmakta ve alışverişe ikna etmeye çalışmaktadır.

• Aşırılıktan söz edilebilecek konu, restoran, bar kafe, vb. gibi yeme-içme işletmelerinde gözlenmektedir. Genel kabullerin yüksek gelişme eğilimleri göre dahi, yeme-içme işletmeleri gereksinimin çok üzerindedir. Hesaplara göre, mevcut 8.804 sandalyeden yaklaşık 2.500 adedi, yaklaşık %30'u gereksinim fazlasıdır. Bu durum rekabet için, kalite ve fiyatların düşürülmesine, personelin azaltılmasına ve hijyen kurallarının gözden kaçırılmasına yol açmaktadır.

• Genel kabuller açısından yeme-içme üniteleri de, alan olarak küçüktür ve iç mekanda yoğunluk yüksektir. Bu sorun, yeme-içme ünitelerine asgari büyüklük koşulu getirilerek ve iç mekanlarla ilgili yoğunluk standartlarına uyulması, daha sıkı denetlenerek aşılabilir.

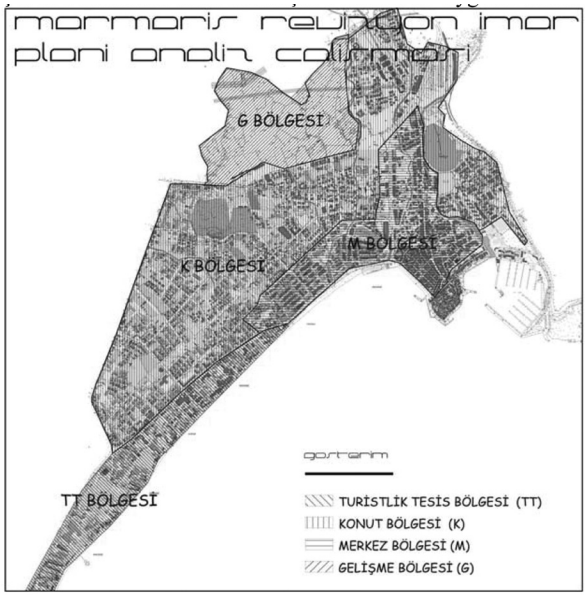
Herkes İçin Yaşanabilir Bir Kent

Turizm sektörünü geliştirmek adına, Marmaris ve Armutalan'daki imar planlarındaki konut alanlarının tamamı, son dönemde, "turizm" tercihli kullanım alanı haline dönüştürülmüştür. Bu uygulama sonucunda, konut alanları içerisinde turistik tesisler özgürce yer seçmeye başlamıştır. Konut alanları ile turistik tesis alanları iç içe oluşmuştur. İç içelik, turistlerin ülkemizdeki yaşam biçimini tanıması ve dostluklar kurması açısından olumlu bulunabilir. Ancak zaman içersinde iki kullanım arasında çatışmalar çıkmaktadır. Çatışma sonunda, genellikle konutlarda yaşayanlar yerlerini terk etmektedirler. Nitekim Armutalan'da yapılaşmanın; Marmaris'teki kalabalık ve gürültüden kaçanlarca, 1980'lerde başlatıldığı bilinmektedir. Armutalan dolmaya başlayınca da, kısmen Beldibi cazip hale gelmeye başlamıştı. Son dönemde Marmaris'in kış/sürekli nüfusu, yazları Turunç ve Datça'da, satın aldıkları ve/veya kiraladıkları evlerde geçirmektedirler. Sonuçta, turizm ve konut alanlarının iç içeliğinin ortaya çıkardığı çatışma, Marmaris'in yerli nüfusu ve emekli nüfusunu; sürekli veya geçici kent dışına itmektedir. Marmaris'teki ikinci konut alanlarına gelen "yazlıkçı" sayısında da, benzer nedenlerden azalma görülmektedir. Dolayısıyla konut dokusu içinde, kullanılmayan evlerden oluşan görüntü, hem kent işlevi hem de kentsel estetik açıdan olumsuz durumlar olarak ortaya çıkarmaktadır.

Bu çatışmayı engellemenin yolu olarak, büromuzca 2003 yılında hazırlanan Marmaris Nazım İmar Planı'nda kentsel alan, denizden içeriye doğru üç gelişme bandına/fiziksel sektöre ayrılmıştı. Mevcut yapılaşmaya da uyumlu bu bantlardan, denizden itibaren ilki, konutlara yer verilmeyen "turizm" bölgesi olarak ayrılmıştı. İkinci bantta "konut-turizm" alanlarının birlikte yer almasına fırsat verilmişti. En gerideki bantta ise, sadece "konut" alanlarına yer verilmişti. Böylece Marmaris'te, sakin konut bölgesinin, sınırlı bir alanda da olsa, varlığını sürdüreceği düşünülüyordu. Kaldı ki, bu bölgeleme, gelişmiş ülkelerde yapılan bazı planlama çalışmalarında yer alan, "ön bölge-geri bölge" kavramlarından esinlenerek ortaya çıkarılmıştı. Ancak plan onama makamı olan Kültür ve Turizm Bakanlığı, bu çalışmayı uygun bulmayarak, "turizmin gelişmesi adına" tüm planlı alanları "turizm tercihli konut alanı" haline dönüştürdü. Ancak itirazlarımızı kısmen dikkate alarak, turizm yapmak isteyenler için, asgari alan büyüklüğü koşulunu asgari 3.000 metrekareye çıkararak, artırdı. Böylece turizmin konut alanları arasındaki gelişimi "zayıf" bir dolaylı kontrol aracıyla, kısmen kısıtlanmış oldu.

Boş Zaman Değerlendirme (Leısure) Ve Eğlence Dinlenme (Recreatıon) Aktivitelerine İlişkin Saptamalar

19.Yüzyıla değin, özellikle çalışma/iş dışı nedenlerle seyahat etmek, dar bir seçkinler gurubu için olanaklıklıydı ve yüksek statü göstergesiydi. 19.Yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryollarının gelişmeye başlamasıyla, kitle turizme geçmenin kapısı açıldı. 20.Yüzyılda da, kara, deniz ve en son hava yolları seyahat teknolojileri gelişti. Bunlara ait düzenli/programlı seyahat olanakları ortaya çıktı. Bu gelişmeler olurken, 20.yüzyıl başında, seyahat ederek gücünü,



Şekil 2: Marmaris İmar Planı İçin Önerilen ve Uygun Bulunmayan Bölgeleme

zenginliğini ve saygınlığını kanıtlayan "aylak sınıf" da yerini, kitlelere bıraktı. Modernitenin gelişiminden sonra, çağdaş toplum anlayışında hafta ve/veya yıl içerisinde belli zamanlarda "çalışma dışı kalmak" insani bir hak/bir yurttaşlık hakkı haline dönüştü. "Çalışma dışı kalmak" genelde "tatile gitmekle" özdeşleşmeye başladı. Dolayısıyla, bu açıdan turizm; bir "boş zaman etkinliği" olarak da tanımlanmaktadır.

Boş zaman; insanın, yeme-içme, çalışma, uyuma, vb. gibi temel gereksinimlerini karşıladıktan sonra kalan zamanıdır. İnsanların boş zamanlarını değerlendirirken yaptıkları işler de; "eğlence-dinlenme" aktiviteleri (recreation) olarak isimlendirilmektedir. Boş zaman (leisure), bir iş yapılmadan-oturulan veya öldürülmesi gereken zaman demek değildir. Boş zaman; düzenli-örgütlü çalışmalar sonunda, eğlence ve dinlenme (recreation) faaliyetleriyle değerlendirilmektedir. Yukarıdaki turizm tanımı, bu noktada daha ayrıntılandırılabilir. Özellikle dış turizm açısından ele alınırsa, turizm; başka ülkelerde yaşayan kimselerin boş zamanlarını değerlendirmek için eğlence-dinlenme fonksiyonlarının bir başka ülkede organize edilmesi olarak tanımlanabilir. O halde turizm planlaması ve gelişimi; sadece konaklama tesislerinin kurulması ile sağlanamaz. Aynı zamanda gerek konaklama tesisleri içerisinde, gerekse kentsel ve kırsal çevrede boş zaman değerlendirme faaliyetlerinin planlanması ve geliştirilmesini de gerektirir.

Turizmin başladığı dönemlerde, boş zaman değerlendirmesi ve eğlence-dinlence fonksiyonları çok önemsenmemiştir. Son dönemde ise, turizm kavramıyla; boş zaman değerlendirme (leisure) ve eğlence- dinlenme aktiviteleri iç içe girmiştir. Konunun temelinde, artık turizmin sadece "deniz-güneş- kum" (3s:sea-sun-sand) için yapılmadığı gerçeği yatmaktadır. Eğer bir turistik yerleşimde, turiste boş zaman değerlendirmesi için, eğlence ve dinlenmeye yönelik aktiviteler sunulabilirse, turizm gelişimi için başarı şansı artacaktır.

Boş zaman değerlendirmesi için kullanılacak eğlence-dinlenme faaliyetleri/ rekreatif faaliyetler/ aktiviteler, turistik yerleşimin özellikleri/sahip olduğu potansiyellere göre düzenlenmelidir. Bunlar; gece eğlenceleri, açık-kapalı sportif alanlar, sinema, tiyatro, konser, folklorik gösteriler, vb.



Şekil3: Datça Yolu Üzerinde Cazibe Alanı Olarak Planlanan Ancak Uygulanamayan Proje

sosyo-kültürel etkinlikler, müzeler, çocuk bahçeleri, parklar, piknik alanları, manzara bakı yerleri, at/binicilik, golf, yüzme, balıkçılık, dalma, safari, tarihi ören yerleri gezme, vb. gibi akla gelebilecek her türlü etkinliği kapsar. Turizme alanlarındaki imar planlarında; bu ve benzeri aktivitelere uygun fiziki düzenlemelere yer verilmelidir. Baud-Bovy ve Lawson (1998); turizm alanlarında, boş zaman değerlendirmesi ve dinlenme-eğlence kullanımlarına ilişkin olarak standartlar verilmektedir. Buna göre; sinema, çok amaçlı salon, açık hava tiyatrosu, kütüphane, gençlik merkezi, dans kulübü olarak, turistik yatak başına 0,1 metrekare kapalı alan ayrılması öngörülmektedir. Bunun dışında aynı kaynak; yeşil-açık alanlar, açık-kapalı spor alanları, su oyunları parkı, binicilik tesisleri, vb. aktiviteler için de, turistik yatak başına (konaklama tesisleri alanları dışında) 5,0-8,0 metrekare açık alan, turistik yatak başına da 0,2 metrekare kapalı alan ayrılması gerektiğini ifade etmektedir. Bu aktiviteler için ayrılması öngörülen alanın, yaşayanların/yerel halkın yeşil-açık alan gereksinimi dışında düzenlemesi gerektiği de belirtilmektedir.

Ülkemizde, boş zaman değerlendirmesi ve dinlenme-eğlence aktivitelerinin, bir kısmının ticaret, bir kısmının da yeşil-açık alan ve günübirlik turizm alanları kapsamında geliştiğini söyleyebiliriz. Ancak, bunların büyük bölümü, yerleşmedeki turistik ürünün, arz yönünde yer alan cazibe/çekim elemanları olarak da değerlendirilebilir. Bir başka ifadeyle, turistik ürünü pazarlayabilmek için hazırlanıp-sunulan cazibe/çekim elemanları, turistin görsel tüketimi yanında, boş zamanını eğlenceli, güvenli, kaliteli ve rahatlatıcı biçimde değerlendirebileceği olanaklar sunmalıdır.

Sonuç

- Ülkemizde, turizm gelişimi takip etmek, durumu değerlendirip, yönlendirmek için, öncelikli eksiklik, dinamik bir veri tabanı sistemi olmayışıdır. TÜİK verilerinin, bu iş için yeterli olmayışı yanında, mevcutlara ulaşmak da güçtür. Bu konuda, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın TÜİK ile işbirliğine gitmesi çok yararlı olacaktır. Bunun yanında, Bakanlık; "turizm alan ve merkezlerindeki belediyelerden", mevcut duruma ilişkin bir veri toplama ve raporlama çalışması istemelidir. Bakanlık öncülüğünde oluşturulacak bu çalışmada, araştırma kapsamı tek tip olarak belirlenmelidir. Çalışma sonunda; durum belirleme ve sorun tanımlaması yapılırken, beldeler arasında kıyaslamalar yapılarak; ortak değerlendirmelere ve hatta standartlara ulaşılabilir. Yıllık olarak gözden geçirilecek çalışmalar, bu dinamik yapısıyla "çöküş sinyallerinin önceden alındığı bir alarm sistemine" dönüştürülmelidir.
- Gerek gayri meskun alanlardaki yeni ve gerekse meskun alanlardaki revizyon niteliğindeki, turizm yerleşimlerinin fiziki planlarında, "taşıma kapasitesi" tartışmasına önem vermek uygun olacaktır. Taşıma kapasitesinin, gelişmenin üst limiti veya optimal seviyesini belirleyen ve "sihirli bir formülle bulunan sihirli bir sayı" olmadığı artık anlaşılmıştır. Taşıma kapasitesi tartışması, gelişmenin çerçevesini resmeden veya çatısını oluşturan bir politikaya ulaşmanın yolunu açacaktır. Çalışmada, turizm sektörü planlaması mantığındaki arz-talep dengeli arayışlardan da yararlanmalıdır. Arz yönünde yer alan ve yerin özelliklerinden/ niteliklerinden kaynaklanan, cazibe/çekim unsurlarının irdelemesi de, taşıma kapasitesi "tartışmalarında" yararlı olacaktır.

• Bir ülkenin gelişimi için turizmin öneminden dolayı, "koşulsuz/kontrolsüz geliştirilmesi" politikasından vazgeçilmelidir. Çok kullanılan bir tabirle "altın yumurtlayan tavuğun gırtlaklanmasından" vazgeçilmelidir. Planlamalarda, öncelikle yerleşimin potansiyeline göre belirlenecek turizm alanları ve buraya yerleşecek turistik yatak kapasitesi belirlenmeli; daha sonra bu öngörünün, ekonomik yapı ve nüfus gelişimi açısından getireceği gelişmeler dikkate alınarak politikalar seçilmeli, fiziki planlamalar bu çerçevede hazırlanmalıdır. Bu gelişmeleri değerlendirmek adına, yerleşim alanının aşırı genişlemesi ve dolayısıyla ekolojik dengenin bozulmasından kaçınılmalı; yakın çevredeki uygun yerleşimlerde, özellikle konut gereksiniminin karşılanması örgütlenmeli ve dahası gerçekleştirilmelidir.

• Marmaris ve Armutalan, devlet desteğindeki ve "hayranlıkla izlenen kontrolsüz turizm gelişmesinin kurbanı olmak üzeredir". Armutalan araştırmaları, gerek turizmin, gerekse ticari gelişmenin standartlarındaki düşüklüğün, yanlış turizm politikalarından kaynaklanan "aşırı turistleşme ve ticarileşme" olduğunu göstermesi açısından ilginçtir. Yine Marmaris'te gözlenen, Bakanlıkça yürütülen bir yanlış politika da, kentsel mekanın işlevselliğini yok etmektir. Bakanlıkça onanan planlarda, yerleşim alanının her yerinde turistik tesislerin gelişimine izin verilmesiyle, irili-ufaklı, kaliteli-kalitesiz turistik tesis kentin içine dağılmıştır. Bunları çok sayıda dükkan da izleyince, turizm yerleşim alanlarının her yeri; yoğun taşıt ve yaya trafiğinin gözlendiği, sabahlara kadar müziğin susmadığı ve ızgara kokularının bitmediği bir mekana dönüşmektedir. Zaman içersinde, o yerleşimde yaşayanlar başka yerlere kaçarken, kentin kimliği de yok olup, gitmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı; yetki alanı içerisindeki yerleşmelerde, sadece turistler için değil, yerel halk için de "yaşanabilir bir kent yaratmaktan" sorumlu olduğunu unutmamalıdır. Bunun planlarda, işlevsel bölgelemeler yoluyla, kolaylıkla yapılabileceği unutulmamalıdır.

Kaynakça

GEARING,C.E.-SWART,W.W.-VAR,T. 1976, Planning for Tourism Development, Preager Publisher, New York

LUNDBERG,D.E.-KRISHNAMOORTHY,M.-STAVENGA,M.H.(1995)Tourism Economics, John Wiley&Sons,Inc., New York

PAGE,S. 1995, Urban tourism, Routledge, Londra

BAUD-BOVY ve LAWSON, 1977,Tourism and Recreation Development A Handbook of Physical Planning, The Architectural Press Ltd., Londra

BAUD-BOVY ve LAWSON, 1998,Tourism and Recreation Development A Handbook of Physical Planning, Architectural Press, Oxford

PEARCE,D. 1990,Tourism Today: A Geographical Analysis, Longman Scientific & Technical, Essex

BUTLER,R.W., 2005, The Tourism Area Life Cycle Vol.2 (der),Channel View Publication, Clevedon

GUNN,C.A.,1988, Vacationscape Designing Tourist Regions, Van Nostrand Reinhold, New York

BURKART,A.J. ve MEDLİK,S., 1988, Tourism Past, Present and Future,Heinemann, Londra

GUNN,C.A., 1994, Tourism Planning Basics, Concepts, Cases, Taylor&Francis, Washington

ALDAN,H.O.,2006, Marmaris Revizyon Nazım İmar Planı Araştırma Raporu

ALDAN,H.O., 2006, Armutalan Turizm Geliştirme Odaklı Kentsel İyileştirme Stratejik Planı

ALSAÇ,F.İ.E.,2005, Tourism Development and Spatial Organizations: Antalya-Belek Case, (Basılmamış ODTÜ Yüksek Lisans Tezi)

COCCOSSIS,H. ve MEXA,A.,2004, The Challenge of Tourism Carrying Capacity Assessment Theory and Practise (der), Ashgate, Cornwall

YÜKSEL,A. ve HANÇER,M.,2004, Turizm İlkeler ve Yönetim, Turhan Kitapevi, Ankara

İÇÖZ,O.-VAR,T.-İLHAN,İ.,2002, Turizm Planlaması, Turhan Kitapevi, Ankara

URRY,J.,1999, Mekanları Tüketmek, (Çev.Rahmi G. Öndül),Ayrıntı Yayınları,İstanbul Batı Akdeniz ve Güney Ege Turizm Gelişim Araştırması, 1975, Turizm ve Tanıtma Bak., Ankara (Basılmamış Rapor)

SELBY,M., 2004, Undertanding Urban Tourism Image, Culture and Experience, I.B.Tauris, Londra

AVCI,N., 2007, Turizmde Taşıma Kapasitesinin Önemi, Ege Akademik Bakış, 7(2) 2007, s.488-501

The Financing Requirements of Nature and Heritage Tourism in the Carbbean, 2009, OAS, http: //www.oas.org/dsd/publications/Unit/oea78e/begin.htm#Contents

ALVARES,D. ve LOURENÇO,J., 2005, Life Cycle Modelling for Tourism Areas, http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/4982/1/Lourenco_CI_3_2005.pdf

McELROY,J.L. ve ALBUQUERQUE,K., Tourism Penetration İndex in Small Caribbean Islands, http: //www.saintmarys.edu/~jmcelroy/annals.htm

McEROY,J.L. ve ALBUQUERQUE,K., 1998, Measuring Tourism Penetration in Small Islands,http: //www.saintmarys.edu/~jmcelroy/PTR%20Text.htm

TURİZMİN ANTALYA'YA KAYBETTİRDİKLERİ: BELEK ÜZERİNE MEKÂNSAL BİR İNCELEME

OYTUN EYLEM DOĞMUŞ

Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi

Özet

2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası Türkiye turizmi için önemli bir dönüm noktasıdır. Bu düzenleme sonrası, arazi tahsisi ve teşviklerle desteklenen turizm sektöründe birçok yatırım gerçekleşmiştir. Kıyılarda, kitle turizmi temelinde bir gelişme öngören ulusal turizm politikaları çerçevesinde yerli ve yabancı turizm yatırımcılarının öncelikli tercihi Akdeniz ve Ege bölgeleri olmuştur. Ulusal turizm politikaları Akdeniz ve Ege bölgelerini öne çıkarırken, Antalya ili yatırımlardan aslan payını almayı başarmıştır. 1982 öncesinde Antalya turizminin esamesi dahi okunmazken, 2007 itibariyle bakanlık belgeli konaklama kapasitesinin %43'üne sahiptir. Hâlen turizm teşviklerinden en fazla pay alan il konumundadır.

Antalya bugün turizmin başkenti olarak anılırken, uluslararası tanınırlık anlamında da birçok metropolün önündedir. Turizm yatırımları ekonomiye ve istihdama büyük katkılar sağlamasına karşın Antalya coğrafyasında bazı tahribatlara da neden olmuştur. Bu bildiri Antalya'da turizmin ne pahasına geliştiğini tartışmayı amaçlamaktadır. Antalya genelinde ve Antalya Belek Turizm Merkezi örneğinde, sağlanan kamu arazisi tahsislerinin hangi arazi kullanımlara karşılık geldiği ve turizm yatırımlarının başarısı sorgulanacaktır.

Dünyada turizm sektörü geçen yüzyılın son çeyreğinde hızla gelişmiştir

1980'lerden itibaren dünya turizminde yaşanan gelişmelerde, liberal politikaların yanı sıra Berlin Duvarı'nın yıkılması, Doğu Bloku ülkelerinde vuku bulan rejim değişiklikleri ve Sovyetler Birliği'nin dağılması gibi seyahat özgürlüğü önündeki engelleri kaldıran siyasi ve ekonomik tercihler belirleyici olmuştur. 1990'lı yılların sonuna gelindiğinde, hizmetler sektöründe ilk sıraya yerleşen turizm faaliyetlerinin dünya genelindeki yıllık ortalama büyüme hızı 1980–2005 döneminde %6,8'i bulmuştur. Söz konusu artışla toplam uluslararası ticaret hacmi içinde turizmin payı belirtilen dönem sonunda %15 gibi yüksek bir orana ulaşmıştır (DPT, 2007).

Dış pazara sunulan "yeni" ürün: turizm sektörü

Turizm ekonomik sonuçlarını nispeten kısa sürede gösteren ve bu özelliği nedeniyle talep gören bir sektördür. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin kalkınma sürecinde şiddetle ihtiyaç duydukları döviz girdisinin sağlanması açısından turizm yatırımları büyük önem taşımaktadır. Türkiye'de 24 Ocak Kararları ile birlikte liberal uygulamalar ivme kazanırken, dışa dönük büyüme politikası ekonominin temel önceliği haline gelmiştir. Bu aşamada yatırımlara dış destek sağlayacak, dış pazarlara kısa vadede sunulabilecek ulusal bir ürün olarak turizm sektörü öne çıkmıştır. "Turizm, Türk ekonomisinin son yirmi yıllık dönemde, piyasa güçlerine dayalı, dışa açık büyüme yapısı içinde, uluslararası pazara sunduğu tek 'yeni' ürün olmuştur…. Türkiye bu açık modele geçtiği dönemden bu yana uluslararası pazarlara 'yeni mal' olarak sadece 'turizm'i sunabilmiştir" (Türkiye Otelciler Federasyonu, 2008, s. 19).

Türkiye turizminin gelişim performansı gerek ulusal gerekse uluslararası alanda adından söz ettirmesine neden olmuştur. Planlı Kalkınma Dönemi'nin başlamasının ardından turizm sektörüne yönelik birçok tedbir uygulamaya konulmuş ancak ülke turizminin gelişim sürecinde en ciddi adımlar hiç kuşkusuz 1980 sonrası dönemde atılmıştır. Bu dönem süresince turizmde önemli mesafeler kat edilmiş; turistik arz kapasitesi, elde edilen döviz miktarı ve gelen yabancı ziyaretçi sayısında büyük artışlar sağlanmıştır.

Turizm sabit yatırım maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle devlet desteğine gereksinim duyan önemli sektörlerdendir. Diğer taraftan turizm yatırımları siyasal, sosyal, ekonomik gelişmelere ve doğal afetlere duyarlı, risk oranı yüksek yatırımlardır. Dolayısıyla turizm sektörüne yönelik farklı teşvik önlemleri geliştirilmiş ancak hiçbiri 12.03.1982 gün ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası kadar etkili olamamıştır. Sektörü düzenleyecek, geliştirecek dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve tedbirlerin alınmasını amaçlayan söz konusu yasa, Türkiye turizm sektörünün miladı olarak kabul görmektedir.

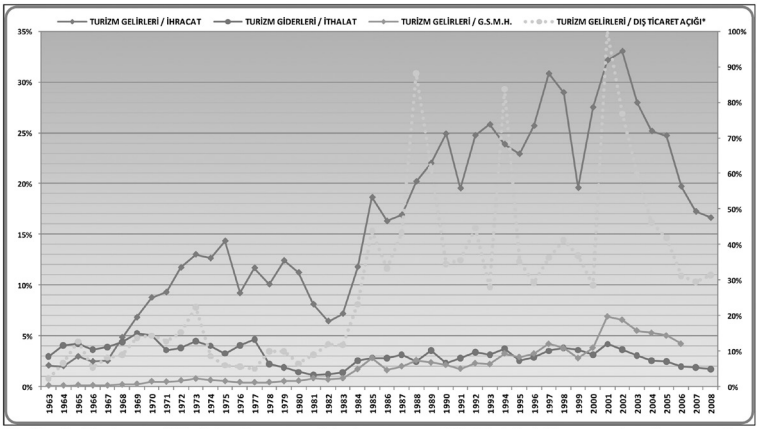
Türkiye turizminin ekonomik gelişimi

Turizmi Teşvik Yasası kapsamında turizm yatırımlarına sağlanan kamu arazisi tahsisleri ve finansal teşvik uygulamaları kısa sürede sonuç vermiş ve ulusal turizm sektörü dünya ortalamasının çok üzerinde bir gelişme kaydetmiştir. Özellikle 1985-2000 döneminde dünya genelinde turizm sektörünün büyüme hızı ortalama %6,8 olurken, ülkemizde bu oran %15 olarak gerçekleşmiştir. Turizm yatırımlarının ivme yakaladığı 1983-1991 döneminde ortalama yıllık büyüme hızı %23,03 olarak gerçekleşmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2006). Bu dönemde geçekleştirilen yatırımlar sonucunda Türkiye, en fazla turizm geliri sağlayan ve en fazla turisti kabul eden ülkeler sıralamasında üst basamaklara yükselmeyi başarmıştır.

"Bir ülkenin kalkınmasında turizmin öneminden ve sektörün payından söz edebilmek, turizmin ekonomik etkilerini ölçmekle mümkün olabilecektir" (Ünlüönen ve Tayfun, 2009). Turizm sektörünün ekonomiye sağladığı yararın görülmesi ve sektörün gelişmişlik düzeyinin ölçülmesi açısından, GSMH içerisinde turizm gelirlerinin payı önemli bir göstergedir. Planlı dönemin başında bu oran %0,1 iken, 1982'de %0,7 olarak gerçekleşmiştir. Sonraki üç yılın sonunda dört katına

çıkarak %2,8'e yükselmiştir. 1997 yılında %4,2 olarak gerçekleşirken, 2001 ekonomik krizinin tüm sektörleri olumsuz etkilediği bir dönemde turizm gelirleri %6,9'luk paya ulaşmıştır.

Cari işlemler hesaplamalarının görünmeyen kalemler bölümünde yer alan turizm gelirleri dış ticaret açıklarını dengeleyen önemli bir kalemdir. 1963 yılında sadece %2,4 olan turizm gelirlerinin dış ticaret açığını karşılama oranı, 1982 yılında %12, 1988 yılında ise %88,1 olarak gerçekleşmiştir. 2001 krizinde, turizm gelirlerinin dış ticaret açığını telafi oranı %100'lük rekor seviyeye ulaşmıştır.

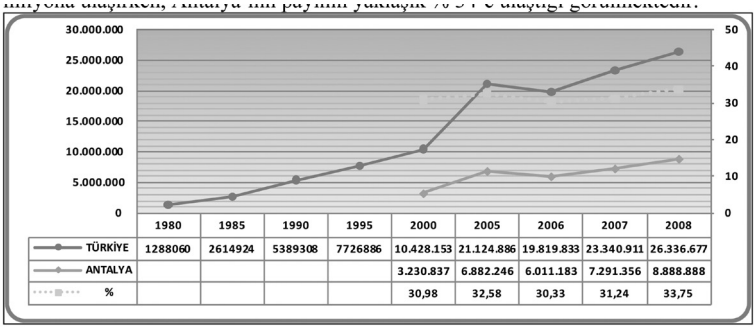


Grafik 1. Turizm gelirlerinin ihracat gelirlerine oranı, GSMH içindeki payı, dış ticaret açığını karşılama oranı ve turizm giderlerinin ithalat giderlerine oranı

* Turizm gelirlerinin dış ticaret açığını karşılama oranı sağ eksende gösterilmiştir.

Türkiye'de turizm kıyılarda ve kitle turizmi temelinde gelişme göstermiştir

Turistik yatak kapasitesinin geliştirilmesi, buna bağlı olarak gelen turist sayısının ve turizm gelirlerinin artırılması ulusal kalkınma planlarının temel öncelikleri olmuştur. Turizm politikalarının özellikle 1982'den sonraki dönemlerde ekonomik hedefleri yakalamada başarılı olduğu



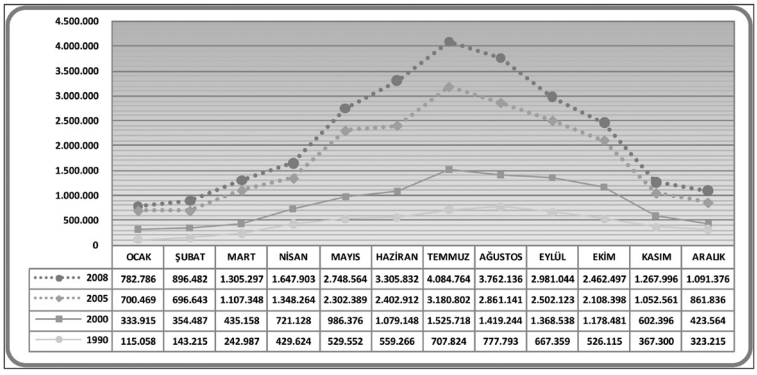
	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008
TÜRKİYE	1288060	2614924	5389308	7726886	10.428.153	21.124.886	19.819.833	23.340.911	26.336.677
ANTALYA					3.230.837	6.882.246	6.011.183	7.291.356	8.888.888
%					30,98	32,58	30,33	31,24	33,75

Grafik 2. Türkiye ve Antalya'ya gelen turistlerin yıllara göre dağılımı

görülmektedir. Bu tarihten itibaren gelen turist sayıları devamlı olarak artmıştır. 2008 yılında gelen yabancı ziyaretçilerin toplamı 26,3 milyona ulaşırken, Antalya'nın payının yaklaşık %34'e ulaştığı görülmektedir.

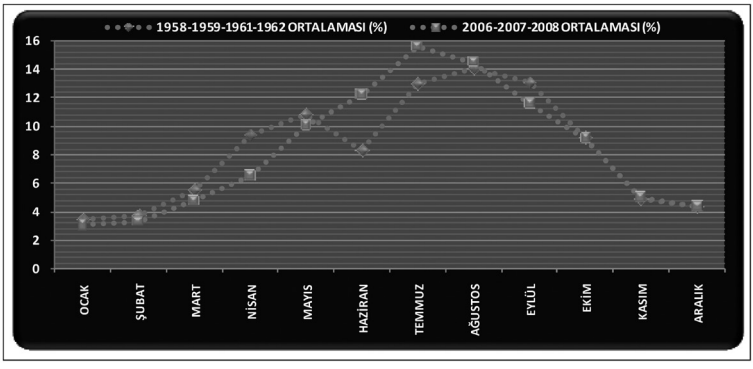
Turizm sektörüne yönelik niceliksel politikalar olumlu sonuçlanmasına karşın turizm gelirlerinin artırılması ve turizmin yılın tamamına yayılması konusundaki gerçekleşmeler beklenenin altında kalmıştır. Turizm talebinin dengeli dağılımının sağlanması konusu dördüncü plan döneminden itibaren turizm politikaları arasında yer almıştır. Ancak uygulanan mekânsal politikalar ve kitle turizmi öncelikli teşvikler turizm talebini mevsimselliğe mahkûm etmiştir. 1990'dan itibaren gelen turistlerin aylık dağılımını gösteren aşağıdaki grafik incelendiğinde, turist sayıları artmakla birlikte asıl artışın kitle turizm hareketlerinin yoğunlaştığı yaz sezonuna karşılık geldiği görülmektedir.

Türkiye'ye gelen yabancıların aylara göre ortalama dağılımları aşağıda verilmiştir. Ülkede turizm kavramının tam olarak oturmadığı 1958-1962 arasındaki dört yılın ve turizmin uluslararası tanınırlığının sağlandığı 2006-2008 dönemine ilişkin turist girişlerinin aylara göre ortalama dağılım-



	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
2008	782.786	896.482	1.305.297	1.647.903	2.748.564	3.305.832	4.084.764	3.762.136	2.981.044	2.462.497	1.267.996	1.091.376
2005	700.469	696.643	1.107.348	1.348.264	2.302.389	2.402.912	3.180.802	2.861.141	2.502.123	2.108.398	1.052.561	861.836
2000	333.915	354.487	435.158	721.128	986.376	1.079.148	1.525.718	1.419.244	1.368.538	1.178.481	602.396	423.564
1990	115.058	143.215	242.987	429.624	529.552	559.266	707.824	777.793	667.359	526.115	367.300	323.215

Grafik 3. Türkiye'ye gelen turist sayılarının aylara göre dağılımı



Grafik 4. Türkiye ve Antalya'ya gelen turistlerin aylara göre ortalama dağılımı

Kaynak: 1958-1959-1961-1962 verileri İmar ve İskân Bakanlığı, 1964, s. 34'den alınmıştır.

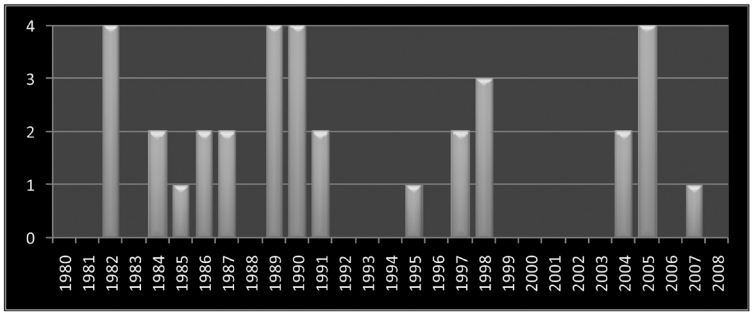
larının karşılaştırması ilginç sonuçlar ortaya koymaktadır. 1958-1962 döneminde "turistlerin en fazla geldikleri aylar Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarıdır. Bununla beraber memleketimiz için turistik mevsimin Nisan'da başlayıp Ekim ortalarına kadar sürdüğünü söylemek yanlış olmaz" (İmar ve İskân Bakanlığı, 1964, s. 34). 2006-2008 yıllarına ilişkin aylık dağılımlara bakıldığında, yaklaşık yarım asırlık sürede, uygulanan turizm mevsiminin yılın tamamına yayılması politikalarının başarıdan uzak olduğu görülmektedir. Özellikle Nisan ve Eylül dönemlerinde giriş yapan yabancıların oranında azalma mevcuttur. Sonuç olarak 2006-2008 dönemi ortalamalarına göre sadece deniz-kum-güneş üçlüsüne dayalı kitle turizm sezonu turist girişlerinde bir artış yaşanmıştır.

Kamu arazilerinin tahsisi yatırımları kıyılara yönlendirmiştir

Turizm politikaları bölgesel dengesizlikleri ortadan kaldırmak konusunda da sınıfta kalmıştır. Birçok ülkede turizm sektörü geri kalmış bölgelerin geliştirilmesinde etkin bir araç olarak kullanılırken, Türkiye'de bu politika ancak yedinci plan döneminden itibaren fark edilmiştir. Nakdi ve ayni desteklerin dağıtılması konusunda turizm türleri ve coğrafi bölgeler arasında ayrıma gidilmemesi yatırımların ağırlıklı olarak kamu arazisi tahsisleri ile daha cazip hale gelen kıyı bölgelerde yoğunlaşması sonucunu doğurmuştur. Hatta planlama çalışmalarında kıyı turizmi sürükleyici alt sektör olarak tanımlanmış, diğer turizm türlerinin kıyı turizmini tamamladıkları oranda desteklenmeleri öngörülmüştür (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1982). Kalkınma planları süresince sektörün gelişimine tahsis edilen kaynakların verimli kullanılmasını sağlamak amacıyla belirlenen turizm öncelik bölgelerinde turizmin geliştirilmesi düşüncesi hâkim olmuştur. Kitle turizmi önceliğini korumakla birlikte yeni turizm türlerinin desteklenmesi politikasına ise ilk olarak beşinci plan döneminde yer verilmiştir. 1978 yılında hazırlanan Geçiş Dönemi Politikası'nda turizm gelişme bölgelerinde turistik arz çeşitliliği yaratılması şeklinde genel bir ifade bulunmasına karşılık beşinci dönemden itibaren konferans, termal, yat, kruvaziyer, kış turizmi, yayla turizmi ve golf turizmi gibi yeni türlerin desteklenmesi konusu plan metinlerinde yer almıştır.

Turizmi Teşvik Yasası'nın yürürlüğe girdiği 1982 yılından günümüze kadar Çanakkale-Mersin kıyı bandı boyunca ilan edilen turizm bölge, alan ve merkezleri ile kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgelerinde bir milyonu aşan yatak kapasitesi arz eden çevre düzeni planlarının yapımı gerçekleştirilmiş, yaklaşık beş yüz bin turistik yatak için belge düzenlenmiştir. Söz konusu dönem süresince her üç belgeli yataktan biri tahsisli araziler üzerinde gerçekleştirilmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2006).

2008 itibariyle Bakanlar Kurulu Kararı ile ilanı gerçekleşmiş ve halen yürürlükte olan 222 adet turizm bölge, alan ve merkezi ile kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgesi bulunmaktadır. Antalya il sınırları dâhilinde bugüne kadar toplam 34 ilan gerçekleşmiştir. Bunlardan dokuzu sonraki yıllarda yine Bakanlık Kurulu Kararı ya da Danıştay'ın aldığı kararlar ile iptal olmuştur. Halen yürürlükte olan 25 ilandan 20 tanesi kıyı turizmine yöneliktir. Geri kalanların ikisi kış, biri kongre, ikisi de turizm kenti olarak belirlenmiştir. Buna karşılık kıyılardaki turizm alanlarında tahsise çıkılacak kamu arazileri tükenirken, diğer beş bölgede planlama süreci dahi tamamlanamamıştır.



Grafik 5. Antalya'da ilan edilen turizm alanlarının yıllarda göre dağılımı

Antalya'da turizm yatırımları teşviklerden büyük fayda sağlamıştır

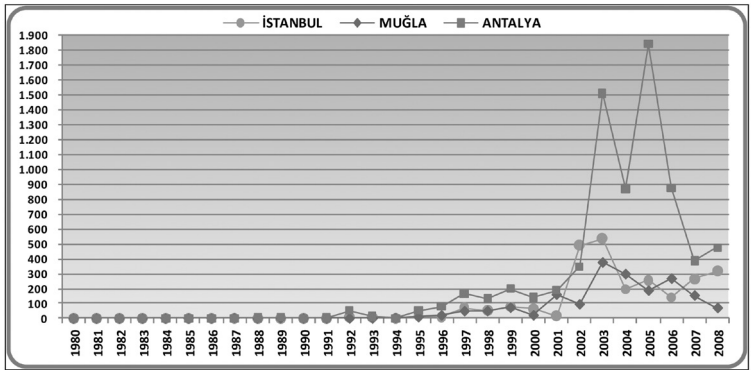
Türkiye'de belgeli konaklama kapasitesi 1971 yılı itibariyle 31.325'tir. Aynı yıl itibariyle belgeli yatakların %47,6'sı Marmara Bölgesi'nde yoğunlaşırken; Ege Bölgesi belgeli yatakların %24'üne, Akdeniz Bölgesi ise ancak %3,4'üne sahiptir (DPT,1972). Uygulanan turizm teşvik politikaları sonucunda kitle turizmine yönelik yatırımların yoğunlaştığı Antalya, 2007 yılı itibariyle belgeli yatak kapasitesinin %43'üne sahipken, diğer önemli turizm merkezlerinden Muğla'nın payı %16,7 ve İstanbul'un payı ise sadece %10,1'dir.

Teşviklerin dağılımı turizmin Antalya ekonomisi için temel sektör olduğuna işaret etmektedir. Nitekim 1980-2008 döneminde turizm yatırımları, Antalya'ya verilen teşvik belgelerinin %57,1'ine karşılık gelmektedir. Bu oran toplam yatırımlarda, %68,5 ve istihdam sağlamada %75,1'e yükselmektedir. 1985-1991 aralığında ve 2000'li yılların ilk yarısında il genelindeki teşviklerin büyük çoğunluğu turizm sektörü tarafından yatırıma dönüştürülürken, 1985 yılında turizm sektörü toplam yatırımlarının tüm sektörler içerisinde aldığı pay %99,2 olmuştur. Bu dağılıma ek olarak 2000 yılından itibaren Antalya'da konaklama yatırımlarının ölçeğinin de büyüdüğü görülmektedir. 2007 yılı verilerine göre Antalya'daki belgeli konaklama tesislerinin ortalama yatak sayısı 404'e ulaşmıştır. Turizm sektörüne yönelik uygun teşviklerden faydalanan yabancı menşeli turizm yatırımcıları sayesinde Antalya, İstanbul'dan sonra yabancı yatırımcıların ikinci tercihi haline getirmiştir.

Tablo 1. Konaklama tesislerinin bölgesel dağılımı (yatak sayısı/yüzde olarak) (1971)

	BELGELİ TESİSLER	TOPLAM TESİSLER
MARMARA BÖLGESİ	47,6	33,1
EGE BÖLGESİ	24,0	9,8
AKDENİZ BÖLGESİ	**3,4**	**8,5**
İÇ ANADOLU BÖLGESİ	13,8	19,1
DİĞER	6,2	29,5

Kaynak: Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1972, s. 617'de bulunan tablodan uyarlanmıştır.



Grafik 6. Turizm sektörüne verilen yatırım teşvik belgelerinin seçilmiş illere dağılımı – toplam yatırım

Turizmin yarattığı işgücü talebi demografik yapıyı derinden etkilemiştir.

1980 sonrasında turizm yatırımlarının gereksinim duyduğu işgücü talebi nüfus hareketlerini de beraberinde getirmiştir. Turizmin temel sektör olduğu Antalya'nın demografik gelişimi üzerinden bu gelişmeleri okumak mümkündür. 1980 nüfus sayım sonuçlarına göre Antalya nüfusunun ülke toplamına oranı sadece %1,7 iken ve 2008 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları'na göre %2,6'ya yükselmiştir. Diğer taraftan yıllık nüfus artış hızı 1985-1990 aralığında %4,8 gibi rekor bir seviyeye ulaşırken, ülke genelinde yıllık nüfus artış hızı %2,2 olarak gerçekleşmiştir. Antalya yaşadığı hızlı nüfus artışı ile pek çok sanayi metropolünü geride bırakmıştır.

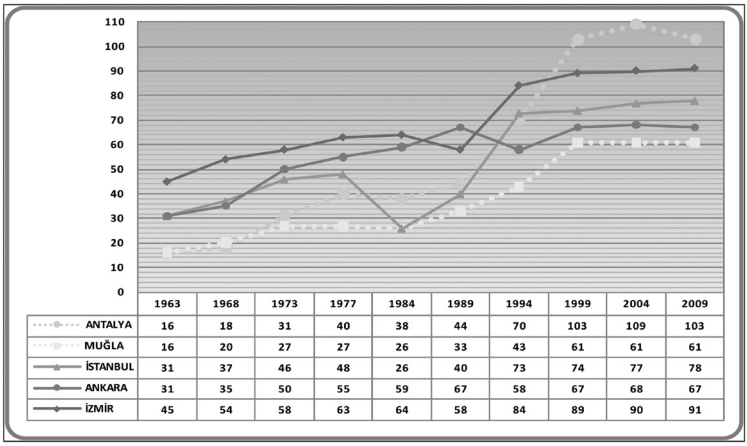
Tablo 2. Türkiye ve Antalya'nın demografik gelişimi

	TÜRKİYE		ANTALYA				
YILLAR	NÜFUS SAYIM SONUCLARI	YILLIK NÜFUS ARTIS ORANI	NÜFUS SAYIM SONUCLARI	YILLIK NÜFUS ARTIS ORANI	TÜRKİYE İCİNDEKİ PAYI	SEHİR NÜFUSU	MERKEZ BELEDİYE NÜFUSU
1927	13.848.270		206.270		1,49	35.533	-
1935	16.158.018	2,11	242.609	2,03	1,50	43.857	22.993
1940	17.821.950	1,72	256.366	1,10	1,44	49.903	24.957
1945	18.790.174	1,06	278.178	1,63	1,48	48.714	25.037
1950	20.947.188	2,17	311.442	2,26	1,49	53.972	27.515
1955	24.065.763	2,78	357.568	2,76	1,49	67.480	35.285
1960	27.755.820	2,85	416.130	3,03	1,50	95.424	50.908
1965	31.391.421	2,46	486.910	3,14	1,55	129.657	71.833
1970	35.605.176	2,52	577.334	3,40	1,62	176.008	94.616
1975	40.348.719	2,50	669.357	2,96	1,66	223.089	130.774
1980	44.737.957	2,07	748.706	2,24	1,67	280.837	173.501
1985	50.664.458	2,49	891.149	3,48	1,76	397.712	261.114
1990	56.473.035	2,17	1.132.211	4,79	2,00	602.194	378.208
2000	67.804.927	1,83	1.719.751	4,18	2,54	936.330	603.190
2007*	70.586.256		1.789.925		2,54	1.127.634	775.157
2008*	71.517.100		1.859.275		2,60	1.273.940	

Kaynak: TÜİK, (* A.D.N.K.S. verileri)

Elbette nüfus hareketleri sadece diğer illerden kaynaklanmamıştır. İl içerisinde de iç bölgelerden turizm yatırımlarının yoğunlaştığı kıyı yerleşmelerine doğru bir göç hareketi yaşanmıştır. Bu gelişme seçim dönemleri itibariyle artan yerel yönetim sayılarından da görülmektedir. Planlı kalkınma döneminin başladığı 1963 yılında Antalya İli'nde toplam 16 belediye varken, 1984 yerel seçimlerinde belediye sayısı 38'e ve 2004 seçimlerinde yaklaşık 7 katına çıkarak 109'a yükselmiştir. Antalya, 2009 yerel seçimleri itibariyle en fazla belediye yerleşmesine sahip il konumundadır. Türkiye'de nüfus ve gelişmişlik bakımından ilk üç sırada bulunan İstanbul'da belediye sayısı 2004 itibariyle 77, Ankara'da 68 ve İzmir'de 90'dır.

Belediyelerin coğrafi dağılımlarına bakıldığında Antalya'da 1963 yerel seçimlerinde mevcut 16 belediyenin o dönemin ilçe merkezlerinden ibaret olduğu görülmektedir. 1984 seçimleri itibariyle var olan 38 belediye yerleşmesi ilçe merkezlerinin yanı sıra kıyı şeridinde yoğunlaşmaktadır. 2004 seçimlerinde ise 109 yerel yönetimin kıyı kesiminde, özellikle turizm alan ve merkezlerine paralel bir gelişim içerisinde oldukları görülmektedir.



	1963	1968	1973	1977	1984	1989	1994	1999	2004	2009
ANTALYA	16	18	31	40	38	44	70	103	109	103
MUĞLA	16	20	27	27	26	33	43	61	61	61
İSTANBUL	31	37	46	48	26	40	73	74	77	78
ANKARA	31	35	50	55	59	67	58	67	68	67
İZMİR	45	54	58	63	64	58	84	89	90	91

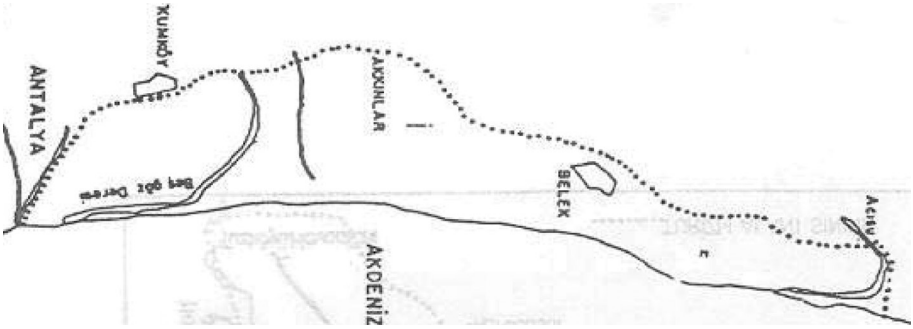
Grafik 7. Antalya ve seçilmiş diğer illerde belediye sayılarının gelişimi
Kaynak: www.yerelnet.org

Antalya Belek Turizm Merkezi

Antalya Belek Turizm Merkezi 21.11.1984 gün ve 18582 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu turizm merkezinin sınırları 1990, 1991 ve 1997 yıllarında toplamda üç kez değiştirilmiştir. 1984'te gerçekleştirilen ilanda turizm merkezi, Belek ve Kadriye yerleşmelerinin kıyı kesimlerini ve hemen arkasındaki ormanlık alanları kapsamaktadır. 1990 yılında turizm merkezi sınırı, kıyıdaki turizm yatırımlarının söz konusu yerleşmelerde neden olabileceği çarpık yapılaşmalara önüne geçebilmek amacıyla genişletilmiştir.

Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 1967 yılında hazırlatılan Batı Akdeniz Projesi kapsamında Belek bölgesi turizm gelişimi için uygun alanlar arasında gösterilmiş ve 5.000 yataklık bir konaklama kapasitesi öngörülmüştür. 1984 yılında gerçekleştirilen ilanla birlikte yatak kapasitesi

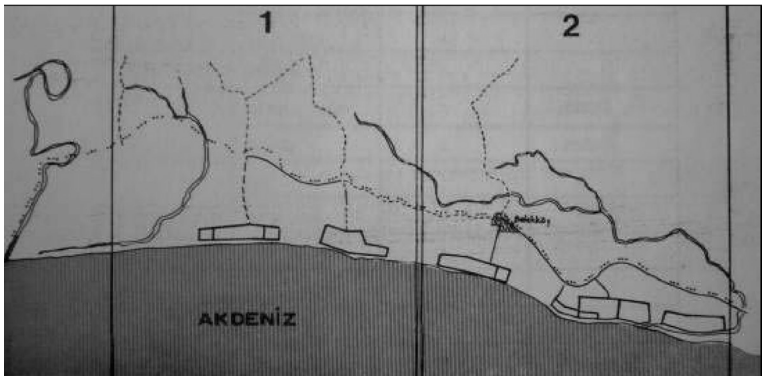
13.000 olarak tanımlanmıştır. Daha sonraki tevsi ilanlarında konaklama kapasitesi de artırılarak 30.000 yatağa çıkarılmıştır. Diğer taraftan Belek bölgesinde çoğunluğu işletme belgeli tesislerdeki toplam yatak sayısı 2008 yılı itibariyle 50.000'i aşmış durumdadır.



Şekil 1. Antalya Belek Turizm Merkezi – 1997

Turizm Bankası tarafından yatırımların yönlendirilmesi vizyonu kapsamında, 1987 yılında yayımlanan Antalya Kıyı Bandı Turizm Yatırım Alanları (Turizm Bankası, 1987) çalışmasında Antalya genelindeki bütün kıyı alanlarının tanıtılması amaçlanmıştır. Bu çalışmaya göre sadece Doğu Belek bölgesinde var olan bir adet sosyal turizm tesisinde 2.500 yataklık kapasite bulunmaktadır. Ayrıca bölge genelinde 26.074 yataklık yeni kapasite önerilmektedir. Sonraki yıllarda yapılan planlarda kıyı bandı konaklama yatırımlarına ayrılırken, hemen arkasındaki Belek ormanları ise golf yatırımlarına tahsis edilmiştir.

Antalya Belek Turizm Merkezi'nin ilanı kıyı turizmine yönelik politikaların ve uygulamaların önemli bir göstergesidir. Sınır değişiklikleri ve kapasite artırımına ilişkin kriterlerin nesnel gerekçelere dayanmadığı çok açıktır. Dahası ilk ilandan itibaren sınır tespitindeki en önemli gerekçe hazine mülkiyetindeki orman arazilerinin varlığıdır. Nitekim Belek sahillerinde turizmin gelişimi kitle turizmi öncelikli, nakdi teşvikler ve kamu arazisi tahsisleri ile desteklenen ulusal turizm politikalarının en "başarılı" örneklerindendir.

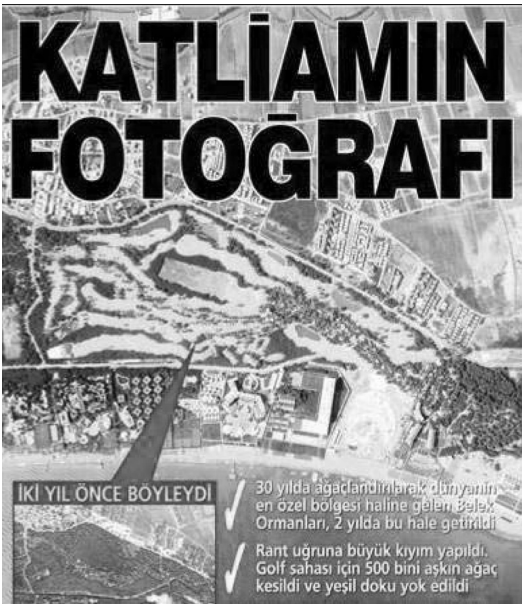


Şekil 2. Belek turizm yatırım alanları Turizm Bankası, 1987 (cilt 2), s. 20'den alınmıştır.

Bölgenin gelişiminde ulusal turizm politikaların ne derece etkili olduğu belediye belgeli yatakların dağılımından da görülmektedir. Antalya 2006 yılı itibariyle ülke genelindeki 395.671 belediye belgeli yatağın %22'sine sahiptir. Belek Turizm Merkezi'nin de içinde bulunduğu Serik ilçe sınırları dâhilinde ise belediye belgeli 32 tesiste sadece 1.562 yatak bulunmaktadır. Bu durum ilçede turizmin gelişiminde mali desteklerin ve tahsislerin ne derece yönlendirici olduğunu göstermektedir.



Şekil 3. Orman alanları üzerinde gelişen konaklama ve golf yatırımları (uydu görüntüsü)



Şekil 4. Orman alanları üzerinde gelişen konaklama ve golf yatırımları
Kaynak: Sabah Akdeniz Gazetesi, 28.06.2007

Yukarıda ifade edildiği üzere turizm merkezi kapsamındaki ilk tevsi çalışması, turizm yatırımlarının söz konusu yerleşmelerde düzensiz gelişmelere neden olmaması için yapılmıştır. Alınan tüm "önlem"lere rağmen bölgedeki ikinci konut sayısı 50.000'i aşmıştır. Söz konusu konutlar ve turizm yatırımları özel çevre koruma bölgesine sınır olan ve verimli tarım toprakları ile çevrili bölgede önemli bir tehdit oluşturmaktadır. Belek yerleşmesinin 1990 yılında 856 olan nüfusu 2008 itibariyle 6.262'ye ve Kadriye Beldesi'nin nüfusu ise 2008 itibariyle 4.367'ye ulaşmıştır.

Sonuç olarak 1982 sonrasında uygulanan ulusal turizm politikalarının ekonomik öngörülerin ötesinde bir performans yakaladığını söylemek mümkündür. Bu "başarı" elbette kıyılardaki turizm yatırımlarının bir sonucu ve ürünüdür. Ancak söz konusu politikalar turizm talebinin yılın tamamına yayılması ve turizmin çeşitlendirilmesi konusunda başarıyı yakalayamamıştır. Ayrıca yatırımlar ağırlıklı olarak orman alanları üzerinden sağlanan teşvikler ile gerçekleştirilmiştir. Bu itibarla gerek turizme yönelik fiziksel planlar gerekse yetkili kurumlar yatırımlar için alternatif yer üretmek konusunda başarısız olmuşlardır.

Kaynaklar

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı. (2007). Dokuzuncu kalkınma planı, turizm özel ihtisas komisyonu raporu. Ankara. Yayın No: DPT: 2727 - ÖİK: 679

Türkiye Otelciler Federasyonu (TÜROFED). (2008). Konaklamanın seyahat pazarındaki yeri, ekonomiye katkıları ve turizm-endüstri ilişkileri. İstanbul: Özgün Ofset.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2006). Türkiye turizm stratejisi (2023) (Taslak Rapor). Ankara.

Ünlüönen, K. ve Tayfun, A. (2009). Turizmin Türkiye ekonomisindeki yeri. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 8 (27), 1-17.

T.C. İmar ve İskân Bakanlığı. (1964). Turizm öncelik bölgelerinde turist eğilimleri ve turistik yatırımların dağılımı. Ankara.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (1982). Oniki öncelikli yerleşim merkezi. Ankara. Yayın No: 1982/9.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı. (1972). Üçüncü beş yıllık kalkınma planı (1973-1977). Ankara: Başbakanlık Basımevi.

T.C. Turizm Bankası A.Ş., (1987). Antalya kıyı bandı turizm yatırım alanları (2 cilt). Ankara.

NEOLİBERAL KENTLEŞME SÜRECİ VE KIYI KENTLERİNDE MUTENALAŞTIRMA: ALAÇATI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Araş. Gör. AYHAN MELİH TEZCAN
ODTÜ Kentsel Politika Planlaması Ve Yerel Yön. Anabilim Dalı

Araş. Gör. MEHMET PENPECİOĞLU
ODTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

1. Giriş

Türkiye kentleşmesinin sermaye birikim süreçlerinin içkin bir parçası olarak geliştiği son 20 yıllık süreçte bir yandan rekabetçilik, yatırım çekme ve mutenalaştırma (gentrification) gibi neo-liberal kentleşme stratejileri kentsel siyasa-yapım ve planlama süreçlerine damgasına vurmakta, diğer yandan bu stratejileri kentsel siyasette egemen kılan yeni iktidar kanalları (kamu-özel sektör işbirlikleri, yetkilendirilen merkezi devlet kurumları, kalkınma ajansları… vb) oluşturulmaktadır.

Ayrıcalıklı mekansal planlama yetkileri ve hegemonik kentsel projelerle yaşama geçen neo-liberal kentleşme sürecinden kıyı alanları da nasibini almaktadır. Kıyılar turizm odaklı bir gelişme anlayışıyla ele alınan diğer bölgelerle birlikte toplumun geniş kesimlerinin yaşam mekanları olmaktan çok rant ekonomisini inşa eden temel unsur haline gelmektedir. Bu süreçlerden nasibini alan Türkiye kentleri, sosyo-mekansal olarak ayrıştırılmakta, mutenalaştırma süreçleriyle mülkiyet ilişkileri dönüştürülerek kentlerde var olan eşitsizlikler. yeniden üretilmektedir.

Bu bildiride neoliberal kentleşme olarak tanımlanan sürecin getirmekte olduğu kapitalist kentleşme dinamikleri İzmir Alaçatı örneğinde incelenecektir. Sermaye için göz alıcı bir bölgeye dönüşen Alaçatı'da, kentsel mekanın ve kıyı alanlarının mutenalaştırılması süreçleri, bu süreçlerin arkasındaki kapitalist kentleşmeye ilişkin yapısal koşullar ve temel aktörler eleştirel bir değerlendirmeye tabi tutulacaktır.

Bildiri kapsamında ilk olarak kuramsal çerçeveye açıklık getirmesi açısından, kapitalist kentleşme süreçlerine ilişkin bazı dinamikler yorumlanacak ve neo-liberal kentleşme olarak tanımlanan sürecin sermayenin nasıl kentleştiği sorusunun yanıtlanmasına ilişkin kuramsal bir açılım sağla-

yabilirliği tartışılacaktır. Sonrasında, yapılan kuramsal tartışmaların ışığında İzmir Alaçatı'daki büyük ölçekli kentsel projeler, bu projeleri yaşama geçiren yerel siyasal ve iktisadi güçler ve çevre düzeni planına ilişkin değerlendirmelerde bulunulacaktır. Daha sonra Alaçatı'daki sosyo-mekansal değişim süreci kısaca aydınlatılmaya çalışılacaktır. Sonuç bölümünde ise, Alaçatı örneğinde yapılan incelemenin kapitalist kentleşme dinamiklerinin yeniden yorumlanmasına ne gibi katkılar sağladığı ortaya konacaktır.

2. Kapitalist kentleşme süreçlerine ilişkin dinamikleri yeniden yorumlamak I: Sermaye Birikimi ve Rant Farkı

Kentsel mekanın üretimi, sermaye birikimi açısından temel dinamiklerden birini oluşturmaktadır. Kentleşme sürecini sermaye birikimi ve sermayenin çevrimler arası hareketliliği açısından inceleyen Harvey, kentsel yapılı çevrenin üretiminin sermaye birikiminin mantığına uyumlu olarak geliştiğini ortaya koymaktadır[1]. Harvey'e göre (1985) kapitalist sınıfların kendini yeniden üretebilmesi için gerekli olan birikim, sermayenin birinci çevriminde üretim ve tüketimin birbirine eşit düzeyde gerçekleştirilmesi ile sağlanmaktadır. Eğer endüstriyel üretim ve tüketim birbirine eşit düzeylerde değilse sermayenin ilk çevriminde aşırı birikim sorunu ortaya çıkmaktadır. Aşırı birikim sorunu; piyasadaki mal ve hizmetlerin fiyatlarının düşmesine, üretken kapasitelerin atıl duruma gelmesine ve işsizlik oranlarının yükselmesine neden olmaktadır.

Harvey (1985), birinci çevrimde karşılaşılan aşırı birikim sorunun, sermayenin ikinci ve üçüncü çevrime aktarılarak geçici olarak çözümlendiğine işaret etmektedir. Sermayenin ikinci çevrimi kentsel yapılı çevrenin üretilmesini içeren sabit sermaye yatırımlarıdır. İkinci çevrime aktarılan sermaye mekansal olarak sabit bir yatırım haline gelir ve tüketim ve değişim için gerekli olan yapılı çevreyi oluşturur. Fabrikalar, altyapı sistemleri, okullar, hastaneler, konut alanları, alışveriş merkezleri kentsel yapılı çevrenin farklı bileşenleridir ve sermaye birikiminin karlılığı için sürekli olarak yeniden üretilirler. Sermayenin üçüncü çevriminde ise devletin işlevi ve müdahalesi ön plana çıkmaktadır. Sermayenin üçüncü çevrime aktarılmasıyla devlet, emeğin ve sermayenin yeniden üretimine ilişkin faaliyetlere doğrudan katılır. Bu faaliyetler; bilimsel ve teknolojik araştırmalara yatırımlar gerçekleştirerek sermayenin yeniden üretilmesini sağlamak ve emeği yeniden üreten kolektif tüketim araçlarını çalışan sınıflara sunan sosyal harcamalarda bulunmaktır (Çarıkçı, 2008).

Harvey'in ortaya koyduğu ve kimi araştırmacılar tarafından determinist ve işlevselci bulunan Marksist çerçeve[2], sermayenin kentleşmesine yol açan temel dinamiklerin anlaşılabilmesi için sermayenin çevrimler arası hareketliliğine ve özellikle sermayenin ilk çevrimden ikinci çevrime aktarılmasında yapılı çevrenin rolü üzerine vurgu yapmaktadır. Sermayenin ikinci çevrime akta-

[1] Harvey'in kentleşme sürecini sermaye birikimi ve sermayenin çevrimler arası hareketliliği açısından incelediği ve kapitalist kentleşmenin temel dinamiğini ortaya attığı çalışmalara ilişkin detaylı bilgiler için bknz; Harvey, 1982; 1985

[2] Harvey'in kentsel süreçlerin açıklanmasına ilişkin ortaya koyduğu Marksist çerçeveye karşı önemli eleştirel yaklaşımlar için bknz; Gottdiener, 1985; Jessop, 2006.

rılmasıyla mekansal sabitler (spatial fix) oluşturulmaktadır. Ancak kentte yapılı çevre üreterek oluşturulan mekansal sabitler geçicidir. Çünkü sermaye mekansal olarak sabitleştiği andan itibaren zaman içerisinde değersizleşmeye başlar. Bu sorun; (1) sermayenin coğrafi olarak hareketli olması gerekliliğini ve (2) kent içerisinde değişim değeri düşen eski yapılı çevrelerin ortadan kaldırılarak yerine ekstra rant üretimi sağlayacak yeni yapılı çevrelerin oluşturulması gerekliliğini ortaya çıkartır. Smith'in (1996) ortaya koyduğu rant farkı kavramı da tam olarak bu noktada, değişim değeri düşük kentsel arsadan kaynaklanan düşük rantla bu arsada geliştirilebilecek yeni kullanımlar ve yapılaşmalarla sağlanabilecek en yüksek rant arasındaki farkı vurgular. Bir başka ifadeyle rant farkı "potansiyel toprak rantının düzeyi ile halihazırdaki arazi kullanımında sermayeleşmiş, mevcut toprak rantının arasındaki farktır" (Smith, 1996, 67). Kentsel dönüşüm, mutenalaştırma (gentrification) süreçleri, alışveriş merkezlerinin artışı ve kent çeperlerinde korunaklı rezidansların yayılışı gibi gelişmeler hepsi rant farkını kapatmak için yaşama geçen kapitalist kentleşme örüntüleridir (Smith, 2002). Yazında mutenalaştırma üzerine yapılan tartışmalarda iki ana perspektif bulunmaktadır. Bunlardan ilki üretim/sermaye/arz/yapı üzerinden yapılan açıklamaları ve ikincisi tüketim/kültür/talep/aktör üzerinden yapılan açıklamaları içermektedir (Hjorthol and Bjørnskau, 2005). İlk yaklaşıma örnek olarak yukarıda da kısaca değinildiği üzere Neil Smith'in (1979, 1987, 1996) rant farkı ve sermaye üzerinden mutenalaştırmanın arz yanına yaptığı vurgu verilebilir. İkinci yaklaşım da ise David Ley'in (1980, 1996) oluşan 'yeni orta sınıf' ve bu çerçevede mutenalaştırmanın talep yanına yaptığı vurgu bulunmaktadır. Ley'e göre mutenalaştırma kapitalist eknominin sanayi üretiminden hizmet sektörüne yönelişinin bir sonucu olarak oluşan yeni orta sınıfın talep ettiği yeni kentsel mekanları ifade etmektedir (Ley, 1996). Smith ve Ley'in yaklaşımları aynı gerçekliğin farklı yanlarını açıklamaktadırlar (Hamnett, 1991). Kentsel rantlar üzerinden rant farkını kapatmaya yönelik stratejiler hiç kuşkusuz sermayenin rant farknı kapatmaya yönelik yeni yapılı çevreler oluşturmak amacını taşımaktadır. Bununla birlikte şunu da unutmamalıyız ki mutenalaştırma sonucunda oluşturulan yeni mekanların alıcıları da, sermayenin gelecekte elde edeceği karları garanti eden belirli bir talep oluşturmaktadır. Bu talep hiç kuşkusuz sermayenin çıkarları doğrultusunda yaratılmış bir talep ya da sermayeyi yönlendiren bir talep olabilir ancak ortada bir talebin olduğu kesindir. Bu açıdan mutenalaştırma süreçlerini arz ve talep yanıyla açıklayan perspektifler ilişkisel bir yaklaşımla değerlendirilirse kentsel mekanda oluşan sınıfsal mücadelelerin bu süreçteki dinamiklerini de anlamak o ölçüde kolaylaşacaktır.

Harvey'in kentsel gelişmelerin açıklanmasına ilişkin ortaya koyduğu yapısalcı Marksist çerçeve çeşitli yönleriyle eleştirilmiştir. Yapılan eleştiriler bu çerçevenin nasıl geliştirilebileceği ile ilgili ipuçları taşımaktadır. Jessop, Harvey'in yaklaşımının odağında Marksist değer kuramının bulunduğunu ve onun birikim ve sermayenin çevrimleri dışında kentleşme sürecine etkisi bulunan ekonomi dışı boyutları göz ardı ettiğini vurgulamaktadır (Jessop, 2006). Harvey'in kentleşme sürecini açıklayan çerçevesinin bu açıdan tek yanlı olduğu ve devletin kentsel mekana müdahalesi sorununa da indirgemeci bir biçimde yaklaştığı belirtilmektedir (Gottdiener, 1994; Keskinok, 1997). Devlet müdahalesi, sermaye birikimi açısından her zaman işlevselci bir perspektiften anlaşılamayacağı gibi farklı ülkelerdeki farklı devlet müdahalelerinin kentsel mekanın üretiminde farklı sonuçlar oluşturabilecek rolleri olduğu da vurgulanmaktadır (Jessop, 2006). Başka bir

deyişle; Jessop, devletin ve siyasetin sermayenin çevrimleri arasındaki ilişkiyi düzenleyen ve kentsel mekanın yeniden üretimine yön veren rollerinin altını çizmekte ve bu rollerin semayenin birikmesi için gerekli işlevlere indirgenemeyeceğini belirtmektedir.

Jessop'un Harvey'in yaklaşımına yönelik olarak getirdiği eleştiri, devletin kentsel mekanın üretimindeki rolünün yeniden yorumlanmasının gerekliliğini göstermektedir. Bildirinin kuramsal çerçevesine ilişkin aşağıdaki ikinci bölümde kapitalist devletin kentsel mekanın üretimindeki yeni rolleri Türkiye bağlamında ve yeni kavramların ışığında tartışılacaktır.

3. Kapitalist kentleşme süreçlerine ilişkin dinamikleri yeniden yorumlamak II: Neoliberal kentleşme ve devletin kentsel mekanın üretiminde yeni rolleri

Balaban (2008), Türkiye'de sermayenin birinci çevrimden ikinci çevrime aktarılması sürecinin aşırı birikim sorunundan çok devletin inşaat sektörünü destekleyen politikalarına bağlı olduğunu belirtmektedir. Yapılan araştırmada, Türkiye'de 1982-1988 yılları arasında ve 2003 sonrası dönemde siyasal gücü elinde bulunduran yeni sağ partilerin inşaat sektörünü teşvik eden politikalarla kentsel yapılı çevrelerin gelişimini ve değişimini önemli ölçüde tetiklediği belirtilmektedir (Balaban, 2008). Bu dönemlerde devlet çıkardığı yeni yasa ve düzenlemelerle kentsel yapılı çevre üretimini özendirmeye çalışmıştır. Bildiri kapsamında 2003 sonrası döneme ilişkin gelişmelere odaklanılacaktır.

2003 yılından itibaren 198 adet yeni yasal düzenleme ile birlikte (yeni yasa ve mevzuatlar, mevcut yasa ve mevzuatlardaki değişiklikler) devlet kentsel yapılı çevre üretimini teşvik eden çok sayıda faaliyeti gerçekleştirmiştir (Balaban, 2008). Kamu arazilerinin turizm, toplu konut, alışveriş merkezleri ve kentsel yenileme projeleri için özel sektöre tahsis edilmesi ve satılması, toplu konut üretimini düzenleyen kurumun yetkilerinin arttırılması yönünde yeniden yapılandırılması ve toplu konut üretiminin teşvik edilmesi, kıyı alanlarında ve turizm merkezlerinde yatırımları kolaylaştıracak önlemlerle yapılı çevre üretiminin desteklenmesi, rant farkını kapatmayı amaçlayan büyük ölçekli kentsel yenileme projelerinin desteklenerek Büyükşehir Belediyelerinin ve yerel ortaklıkların (local partnerships) kentsel yenileme projelerini yaşama geçiren kurumsal yapılar olarak düzenlenmesi, planlama yetkilerinin farklı sektörlerde uzmanlaşmış devlet kurumları arasında dağıtılarak kentsel mekana bütünlükten yoksun müdahalelerin önünün açılması…vb. Tüm bu gelişmeler Türkiye'de devletin sermayenin ikinci çevrime aktarılması sürecine nasıl güçlü bir şekilde müdahil olduğunu göstermektedir. Kentsel mekandaki değişim değerine odaklanarak rant farkını azaltma uğraşı içerisinde olan neoliberal kentsel politikalar ile Türkiye'de toplumun geniş kesimlerinin uzun vadeli çıkarları ve yaşamsal gereksinimleri yerine büyük sermaye sahibi güçlü kesimlerin kısa vadeli çıkarlarına öncelik verilmektedir.

Türkiye örneğinden anlaşılabileceği gibi, devlet sermayenin yapılı çevreye aktarılması sürecinde önemli bir rol sahibidir. Bu rol, neo-liberal politikaların dünya çapında hakimiyet kazandığı son 20 yıllık süreçte, kentsel politikaların mantığını ve önceliklerini önemli bir biçimde değiştirmekte, yeniden tanımlamaktadır. Bu noktada gelişmiş kapitalist ülkelerdeki deneyimler aydınlatıcı olabilir.

Jones ve Ward'a (2002) göre İngiltere'de neo-liberal kentsel politikalar dört temel mantık üzerinde gerçekleştirilmektedir. İlk olarak devletin yerel düzeyde gerçekleştirdiği kolektif tüketim odaklı hizmetler hızla piyasalaşmaktadır. İkinci olarak, yerel devlet aygıtları içerisine güçlü yerel iş toplulukları (local business communities) dahil olmakta ve özellikle büyük ölçekli kentsel projeler başta olmak üzere kentsel gelişme sürecine önemli ölçüde müdahil olmaya başlamaktadırlar. Bu gelişmeyle paralel olarak, devletin içsel yapılanmasının kamu-özel sektör işbirlikleri ile değiştirildiğini ve yerel iş topluluklarının güçlü konumda bulunduğu kamu özel sektör işbirliğine dayanan yerel ortaklıların (local partnerships) kentsel politikaların yapımı sürecinde önemli bir karar verici role soyunmakta olduğuna işaret edilmektedir. Son olarak ise güçlü yerel iş topluluklarının temsilcileri ve devletin yerel düzeydeki yetkililerini bir araya getiren ve yapılı çevreyi geliştirerek ve dönüştürerek ekonomik büyüme odaklı bir stratejiyi yaşama geçirmeye çalışan yeni yerel kurumların (Bölgesel Kalkınma Ajansları gibi) yapılandırılmaya başlandığı belirtilmektedir (Jones ve Ward, 2002). Neo-liberal kentsel politikaların bu dört mantığı, kent-bölgeler arası rekabetin kurumsallaşmasını sağlamakta ve kapitalizmin kriz eğilimlerini zamansal olarak ötelemektedir.

Neo-liberal kentsel politikalar çerçevesinde şekillenen neo-liberal kentleşme, sermayenin nasıl kentleştiği sorusunun yanıtlanmasına ilişkin kuramsal bir açılım sağlayabilir mi? Swyngedouw vd., (2002) Avrupa ülkelerindeki 13 büyük ölçekli kentsel proje üzerine gerçekleştirdikleri araştırmanın sonuçlarından hareketle, bu soruya olumlu yanıt vermektedirler. Bu çerçevede; neo-liberal kentleşme, kentsel siyasetin gündemine taşıdığı iki önemli gelişme ile açıklanabilir.

(1) Büyük ölçekli kentsel projelerin artan etkinliği

Büyük ölçekli kentsel projeler kent planlama ve politika süreçleri açısından ayrıcalıklı yetkilere sahiptir. Bu projeler kentin gelişimine yön veren planlardan öncelikli tutulmakta ve kentsel mekanda rant farkını kapatmaya çalışan bir anlayışla gerçekleştirilmektedir. Büyük ölçekli kentsel projeler kent mekanına bütünsel bir müdahale anlayışının ürünü olmamakla birlikte, kent üst biçimine ve dokusuna uyum sorunları da oluşturabilmektedir. Toplumun yüksek gelir gruplarına yönelik ve yüksek ekonomik getirim odaklı faaliyetler temelinde kurgulanan büyük ölçekli kentsel projeler kamuoyu görüşünü manipüle eden stratejik söylem ve eylemlerle oluşturulduğundan toplumun geniş kesimlerinin rızasını alabilmekte, toplumsal meşruiyet sağlayabilmektedir. Dolayısıyla hegemonik nitelikte projeler oldukları belirtilebilir.

(2) Büyük ölçekli kentsel projeleri yürüten, yaşama geçiren temel aktörler olarak yerel ortaklıklar (Local partnerships).

Yerel ortaklıklar; çok ölçekli (küresel, ulusal ve yerel) siyasi-iktisadi dinamikler çerçevesinde oluşturulmakta ve siyasa-yapım sürecinin ve devletin yeniden ölçeklenmesi süreçleri bağlamında etkinliklerini arttırmaktadırlar[3]. Yerel sermaye, yerel iş toplulukları ve yerel

[3] Kapitalist devletin yeniden ölçeklenmesi ve bu sürecin kentsel siyasa-yapım süreçlerini nasıl etkilediğine ilişkin olarak bknz; Brenner, 2004; Bayırbağ, 2007

yönetimlerin öncülüğünde büyük ölçekli kentsel projeleri yaşama geçiren yerel ortaklıklar; projelerin kaynaklarının belirlenmesi, güçlü çıkar grupları arasında koordinasyon ve devletle ilişkilerin düzenlenmesi, projelere toplum nezninde destek ve rıza sağlanması (Gramscici bir dille hegemonya inşası) gibi işlevleri yerine getirmektedirler. Swyngedouw vd. (2002) bu tür yerel ortaklıklar ve yaşama geçirmeye çalıştıkları hegemonik nitelikteki kentsel projeler için: "Yerel siyasal ve ekonomik gücün yeni bir kareografisi" tanımlaması yapmaktadır. Siyasal ve iktisadi gücün yoğunlaştığı yerel aktörlerin, "rekabetçilik", "girişimcilik" ve "yatırım çekme" gibi stratejiler çerçevesinde bir işbirliği oluşturması ile oluşan ve yerel-üstü ilişkiler ve süreçlerle de bağlantılı olarak gelişen yerel ortaklıklar, toplumun geniş kesimlerini oluşturan çalışan sınıfların çıkarlarını büyük ölçüde dışarıda bırakan kentsel projeleri yaşama geçirerek sermaye birikiminin kentsel mekana aktarılmasında çok önemli roller oynayabilmektedirler.

Neo-liberal kentleşmenin, sermayenin nasıl kentleştiği sorusunun yanıtlanmasına ilişkin kuramsal bir açılım sağlayıp sağlayamadığı sorusunu bir de Türkiye'de yaşanan ve yaşanmakta olan deneyimler bağlamında ele almak gerekmektedir. Başka bir deyişle Türkiye'de kentsel yapılı çevre üretiminin yeniden artış gösterdiği son 10 yıllık dönemde, kentsel gelişim ve mekansal planlama ve kentsel politika-yapım süreçleri nasıl gerçekleşmektedir?

Balaban, (2008) Türkiye'de mekansal planlama yetkilerinin, yaklaşık son 10 yıllık süreçte sektörel olarak merkezileşmekte olduğunu ortaya koymaktadır. 1980 sonrası dönemde 3194 sayılı İmar Kanunu ve 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri'nin yönetimine ilişkin kanun ile mekansal planlama yetkileri "seçici olarak desantralize edilmiştir. Devletin kentsel mekanın üretimine bu müdahalesinin arkasında güçlü bir sağ partinin ve ekonomide neo-liberal yeniden yapılanma sürecini başlatan 24 Ocak kararlarının bulunduğunu unutmamak gerekir (Balaban, 2008).

2000'li yıllarda, 1980'li ve 1990'lı yılların rant farkını kapatma odaklı yapılı çevre üretimindeki verimsizlikler ortadan kadırılmak istenmiştir. Bu amaçla 2003 yılından itibaren 198 adet yeni yasal düzenleme ile birlikte devlet kentsel yapılı çevre üretimini teşvik eden çok sayıda faaliyette bulunmuştur. Örneğin 2003 yılında yapılan yasal değişikliklerle[4] Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm Merkezi ilan edilen bölgelerde plan yapma ve yaptırma yetkisine sahip olmuştur. Ayrıca 2003 yılından itibaren gerçekleştirilen yasal düzenlemerle[5], Toplu Konut İdaresi (TOKİ) planlama açısından oldukça geniş ve ayrıcalıklı yetkilerle donatılmış ve konut üretiminde rant farkını düşürmeyi amaçlayan faaliyetlerin odağı haline gelmiştir. 2004 yılında Endüstri Bölgeleri Kanunu'nda yapılan değişikliklerle, sanayi bölgelerinde yapılı çevreyi geliştirme ve planlama yapma yetkisi Sanayi ve Ticaret Bakanlığına verilmiştir. Bunun gibi bir çok gelişme ile 2000'li yıllardan itibaren mekansal planlama yetkilerinin sektörel olarak ayrıştırıldığına ve merkezi devlet kurumlarına verildiğine tanık olunmaktadır. Balaban'ın (2008) "planlama yetkilerinin sektörel

[4] 2003 yılında 4848 sayılı Turizmi Teşvik Kanunda değişiklikler yapılmış ve Turizm Merkezi ilan edilen bölgelerde planlama yetkileri Kültür ve Turizm Bakanlığına verilmiştir.

[5] Balaban, TOKİ'nin planlama yetkileri ve konut üretimini düzenleyici rollerinin 11 adet kanunla kuruma sağlandığını belirtmektedir (bknz; Balaban, 2008).

olarak merkezileşmesi" olarak tanımladığı durum, Türkiye'de neo-liberal kentleşmenin mekansal planlama yetkileri açısından son 10 yıllık seyrini gözler önüne sermektedir.

Türkiye'de kentsel ve kent dışı arsalarda rant farkını kapatmaya odaklanan büyük ölçekli kentsel projelerin geliştirilmesi açısından ise, turizm bölgeleri ve kıyılarda Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın; konut alanları ve bu alanlarla bütünleşik alışveriş merkezlerinin gerçekleştirilmesinde TOKİ'nin; kentsel dönüşüm, mutenalaştırma ve kamuya kapalı korunaklı (gated) yerleşimlerin oluşturulmasında Büyükşehir Belediyeleri ve TOKİ'nin yetkili kılındığı görülmektedir. Avrupa'da büyük ölçekli kentsel projeleri yaşama geçiren yerel ortaklıklar Türkiye'de çoğunlukla Büyükşehir Belediyeleri ve/veya TOKİ ve güçlü sermaye grupları arasındaki işbirlikleri çerçevesinde şekillenmektedir. Kamunun elindeki arsaların büyük sermaye sahibi güçlü kesimlerin eline geçmesi ile yaşama geçirilmeye çalışılan, Parkoran Rezidansları; Dubai Kuleleri; Zorlu Holding'in otel, iş merkezleri ve lüks rezidansları içeren tüketim kompleksi, Türkiye'deki büyük ölçekli kentsel projelerden sadece birkaçıdır.

Planlama yetkileri sektörel olarak merkezileşirken aynı zamanda bu yetkilerle büyük ölçekli kentsel projelerin yaşama geçirilmeye çalışıldığına tanık olunmaktadır. Rant farkını kapatarak kentsel mekanın yeniden üretiminden kaynaklanan artı değerin büyük sermaye sahibi kesimler arasında paylaşılmasını sağlayan bu süreçler çalışan sınıfların yaşamsal önceliklerini ve refahını daha da göz ardı eden bir konuma ulaşmıştır. Neo-liberal kentleşmenin Türkiye'deki son 10 yıllık seyri, büyük ölçüde devletin kentsel mekanın üretimine artan müdahalesiyle ve yukarıda belirtilen gelişmeler çerçevesinde anlaşılabilir.

İzmir-Alaçatı'daki sosyo-mekansal değişim ve mutenalaştırma süreçlerini de Türkiye'deki neo-liberal kentleşme sürecinden bağımsız olarak düşünmek doğru olmayacaktır. Büyük ölçekli kentsel projeler, bu projeleri yaşama geçirmeye çalışan yerel güçler, artan sosyo-mekansal ayrışma ve kutuplaşma gibi süreçlerle karşı karşıya kalan Alaçatı'da, kentsel planlama ve siyasa yapım pratiklerinin nasıl değişmekte olduğu bildirinin üçüncü bölümünden itibaren tartışılmaya çalışılacaktır.

4. Alaçatı: Rüzgarlı Bir Kasabanın İstilası/Talanı

Alaçatı İzmir'in 80 km batısında yer alan ve son 10 yılda hızlı bir kentleşme sürecinden geçen bir Ege kasabasıdır. 1980'lerin başına kadar temel üretim biçimi tarıma dayalı olan bölge, 1980 sonrası hızlı bir şekilde tarımsal üretimden turizme yönelmiştir. Bu süreç kuşkusuz kendiliğinden gelişmemiş, farklı ölçeklerdeki siyasalar ve bu siyasalar üzerine verilen mücadeleler tarafından şekillenmiştir. Çalışmamızın bu bölümünde Alaçatı'daki değişim ve dönüşümü kuramsal çerçeve dahilindeki kavramlar üzerinden tartışmaya çalışacağız.

4.1. Alaçatı'da Dönüşüm Başlarken

1985'e kadar başta tütün olmak üzere anason ve diğer sebze ve meyve üretimiyle ülke ekonomisine katkıda bulunan Alaçatı'da, 1990'ların başından itibaren de ciddi bir tarımsal üretimden söz etmek mümkün değildir. Tarım alanlarının imara açılması ve tütün ithalatı üzerindeki kı-

sıtlamaların kaldırılarak iç pazarın yerli tütüne olan talebi azalınca bir çok yörede olduğu gibi Alaçatı'da da tarımsal üretim yavaş yavaş terk edilmeye başlanmıştır. Bölgenin turizmle ilişkisi tarihsel olarak antik Yunan medeniyetlerine kadar dayansa da hakim üretim ilişkilerinin turizm üzerinden gelişmesi 1980 sonrasında ortaya çıkmıştır.

İlk kez 1982 yılında merkezi hükümet tarafından Turizm Merkezi ilan edilen Alaçatı'ya, Özal döneminde pansiyonculuğun yaygınlaştırılması yolunda teşvikler verilmiştir. Ancak bölgenin önemli bir turizm destinasyonu haline gelişi ancak 1990'ların ikinci yarısından itibaren gerçekleşmiştir. 1990'lar Alaçatı'daki üretim ilişkilerinin dönüşümünü anlamada iki açıdan önemlidir.

İlk olarak, tarıma dayalı üretim ve üretim ilişkileri yerini hizmet sektörünün aldığı yeni üretim ilişkilerine bırakmıştır. Bu dönemde tarım alanları – geçmiş yıllara oranla daha geniş bir şekilde – yeni üretim ilişkilerine uygun olarak imara ve turizme açılmaya başlanmıştır. Bir yandan kentin mekansal örgütlenmesinin yeniden düzenlenmesine yönelik belediye öncülüğünde tarım alanları imara açılırken, bir yandan da yine belediye öncülüğünde 610 konutluk bir Sosyal Konut projesi kentin yeni gelişme alanında hayata geçirilmiştir.

Bu gelişmeler kentin eski tarım alanlarında gerek ikinci konutların yoğunlaşmasına gerekse de düşük sosyal donatılara sahip, altyapısı yetersiz, çalışan sınıfların yaşadığı konut alanlarının oluşmasına zemin hazırlamıştır. Sosyal Konut alanları hem kentin içinden hem de kentin dışından gerçekleşen göçlerin emilme alanı olarak da işlev görmüştür. Bu sayede, Alaçatı'da yerel yönetimler ile merkezi hükümetler kentsel mekanın dönüştürülmesinde ve yeniden üretilmesinde doğrudan ya da dolaylı olarak rol almışlardır. Oluşan rant farkında yerel yönetimlerin rolü oldukça önemlidir. Zira yerel yönetim tarihi kent merkezindeki evlerin yeniden inşası için



Fotoğraf 1. Sosyal Konutlar-C Tipi Konutlardan Bir Sokak Görünümü



Fotoğraf 2. Port Alaçatı Lüks Konut Alanından Bir Görünüm

hiçbir girişimde bulunmaz ve yerel halkı bu konuda örgütlemezken, kent merkezinin dışındaki alanlarda yeni konut alanlarını yaratmayı bir sorumluluk olarak görmüştür. Bugün tarihi kent merkezinde ortaya çıkan rant farkı büyük ölçüde yerel yönetimin bu alana ilişkin tutumundan kaynaklanmıştır.

İkinci olarak, 1990'lar kentin temel altyapı yatırımlarının gerçekleştiği ve bu yönde farklı ölçeklerdeki güç odaklarının sürece katıldığı bir dönemdir. Dünya Bankası'nın da müdahil olduğu bu dönemde Çeşme-Alaçatı Çevre Koruma Altyapı Tesisleri Yapma ve İşletme Birliği (ÇAL-BİR) 1997 yılında kurulmuş ve bu birlik üzerinden Dünya Bankası (DB) altyapı yatırımı için Hazine garantili kredi sağlamıştır. Birlik tüzüğünde kuruluş amacını şu şekilde ifade etmiştir:

Birliği oluşturan belediyelerin yapmakla görevli ve yükümlü oldukları, fakat maddi veya teknik imkanlarının yetersizliği nedeniyle tek başlarına yerine getiremedikleri içme ve kullanma suyunun temini, kullanılan pissuların çevreyi kirletmeden uygun yerlere aktarılıp boşaltılmaları ve arıtılması, çöp ve katı atıkların toplanması, imhası veya değerlendirilmesi gibi altyapı çalışmalarını ve hizmetlerini yönetmek; yerleşimlerde iç ve dış turizmi olumsuz etkileyen çevre sorunlarını gidermek, bu maksatla devlet aracılığı ile sağlanması mümkün iç ve dış kredilerin kullanımına karşı sorumlu olmak, ilgili ve gerekli tesislerin yapımı, onarımı ve işletmesini yapmak ve yaptırmak ve gerekirse civar köylerin atıksu ve katı atık toplama, imhası veya değerlendirilmesi işini bedeli karşılığı yapmak ve Birliğe ait içmesuyunu bedeli karşılığı bu köylere satmak ve bu tesisleri sürekli olarak çalışır vaziyette bulundurmak. (ÇALBİR, 1997)

Birlik yukarıda ifadesini bulan amaçları gerçekleştirmek üzere su hizmetinin sunumunu özelleştirme yoluna gitmiş ve DB'nin teşvik ve yönlendirmesiyle su hizmetinin sunumunu ve tahsilatının yapılmasını ihale yoluyla bir Fransız şirketine vermiştir. Burada bir yandan devletin yeniden

ölçeklendiği bir durumda yerel bir alana müdahalenin araçları yeniden üretilmekte ve bir yandan da sermayenin yeniden üretimine yönelik altyapı yatırımları yaşama geçirilmektedir. Birlik düzenli olarak her yıl Dünya Bankası'na, kullanılan krediyi 1'er milyon dolar olarak ödemektedir. ÇAL-BİR yetkilisi ile yapılan görüşmede[6] ALÇESU isimli firmanın kullanılan metreküp başına tahsil edilen her su parasının 1 TL'sini hizmet bedeli olarak kendi kasasına koyduğunu ifade etmiştir. Yıllık su tüketim miktarının 2 milyon 500 bin metreküp olduğu bir bölgede, söz konusu şirketin hiçbir yatırım yapmadan elde ettiği kazanç yıllık 2 milyon 500 bin Türk Lirası'dır. Türkiye sınırları içerisinde en pahalı suyun bu bölgede kullanıldığını söylemek de yanlış olmayacaktır. Aşağıdaki tabloda büyükşehirlerdeki su ve atıksu fiyat tarifeleriyle Alaçatı-Çeşme'deki su fiyat tarifelerinin karşılaştırılması bulunmaktadır.

Tablo 1. ÇALBİR Karşılaştırmalı Su Tarifeleri (2009)

Su-Atıksu Tarifeleri (TL/m³)	**Istanbul (İSKİ)**	**Ankara (ASKİ)**	**İzmir (İZSU)**	**Alaçatı-Çeşme (ÇALBİR)**
Konut				
1. Kademe	2,48 (0 – 10m³)	2,70 (Kademesiz)	1,65 (0 – 13m³)	3,59 (0 – 12m³)
2. Kademe	3,74 (11 – 20m³)	2,70 (Kademesiz)	4,27 (14 – 20m³)	4,07 (13 – 24m³)
3. Kademe	4,97(21m³ üzeri)	2,70 (Kademesiz)	6,89 (21 – 100m³)	4,54 (25m³ üzeri)
4. Kademe			8,47(101m³ üzeri)	
Ticarethane				
1. Kademe	5,34 (Kademesiz)	7,44 (0 – 50m³)	5,70 (0 – 10 m³)	4,21 (0 – 12m³)
2. Kademe	5,34 (Kademesiz)	8,18 (50m³ üzeri)	6,56(11-20m³ üzeri)	4,83 (13 – 24m³)
3. Kademe	5,34 (Kademesiz)		9,01 (21m³ üzeri)	5,42 (25m³ üzeri)
Otel-Pansiyon				
1. Kademe	2,68 (0-10 m³)	7,44 (0-50 m³)	1,65 (0-13 m³)	4,21(0-100 m³)
2. Kademe	3,84 (11-20 m³)	8,18 (50 m³ üzeri)	4,27 (14-20 m³)	4,83 (101-200 m³)
3. Kademe	4,99 (21 m³ üzeri)		6,89 (21-100 m³)	5,42 (201 m³ üzeri)
4. Kademe			8,47(101m³ üzeri)	

Tablodan da anlaşılacağı üzere Alaçatı'da su tarifeleri çok kullanandan az, az kullanandan çok para almak üzere kurgulanmıştır. Bu yolla Ticarethaneler, Oteller ve Pansiyonlar için dolaylı teşvik sağlandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Bunun yanında kentteki ranttan en az pay alan çalışan sınıflar ise Alaçatı'da yaşamanın bedelini parasal olarak da fazlasıyla ödemektedirler. Alanda yapılan görüşmelerde su hizmetine ulaşma konusunda da seçici siyasalar uygulandığına

[6] Bu ve bundan sonra alan araştırmasındaki görüşmelere yapılacak atıflar, Araş. Gör. Ayhan Melih Tezcan'ın ODTÜ Kentsel Politika Planlaması ve Yerel Yönetimler Ana Bilim Dalı'na sunulacak yüksek lisans tezi çerçevesinde İzmir-Alaçatı'da 2009 Nisan-Eylül ayları arasında gerçekleştirdiği derinlemesine görüşmelere dayanmaktadır.

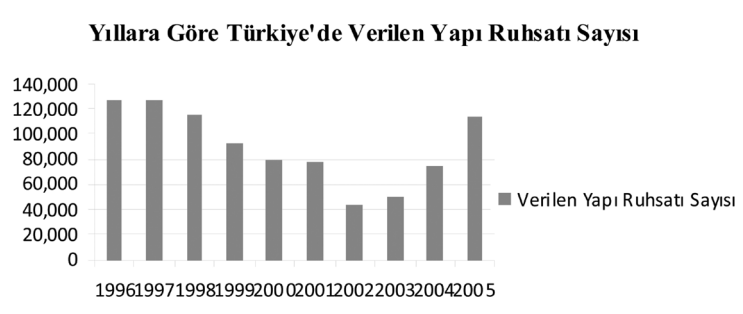
ilişkin görüşler ifade edilmiştir. Örneğin ticari alanların ve butik otellerin yoğunlaştığı Kemalpaşa (Caddesi) aksındaki su ve atık su altyapıları yenilenmiş iken henüz sermayenin ilgisine Kemalpaşa Caddesi kadar mazhar olmamış Hacımemiş Mahallesi'nin eski yerleşim alanında musluklardan küflü, kırmızı suların aktığı ifade edilmiştir. Alaçatı'da hizmet sunumunda öncelik sermayenin yatırım alanlarına yönelmektedir. Kentin bütününe ilişkin yapılan plan ve geliştirilen stratejiler yerel halkın çoğunluğunu oluşturduğu çalışan sınıflar için yeniden bölüşümü odağına koyan bir perspektiften hareket etmemektedir. Siyasa yapıcıların temel kaygıları daha fazla sermayeyi kente çekebilmekir. Kuşkusuz bu siyasa sermaye yatırımlarıyla yerel halkın refahı arasında pozitif bir korelasyon öngören indirgemeci değerlendirmelere dayanmaktadır. Bu değerlendirmelerin gerçekle bağdaşmadığına dair en somut örnek de yine Alaçatı'dan çıkmaktadır. Bir görüşmecinin söylediklerinden aktarırsak: "İstanbullular burda rant kazanıyorlar. İstanbullular bizim saflığımızdan faydalanaraktan birçok arazileri, birçok şeyleri evleri, bizim bazı açık gözlerle işbirliği yaparaktan yani rant kapılarını açtılar kendilerine." Anlaşılmaktadır ki yerel halk yavaş yavaş süreci çözümlemeye başlamaktadır. Zira Alaçatı'da rant farkı üzerinden oluşan yeni ekonomik yapı en çok onları sürecin dışına itmektedir. Oluşmaya başlayan farkındalık henüz bir kentsel toplumsal hareketlilik yaratmaktan uzak olsa da gelecekte farklı mücadele alanlarında ve farklı ölçeklerde muhalefet hareketlerinin seslerini yükselteceği beklenebilir.

4.2. Alaçatı'da Mutenalaştırma ve Yapılı Çevre Üretimi

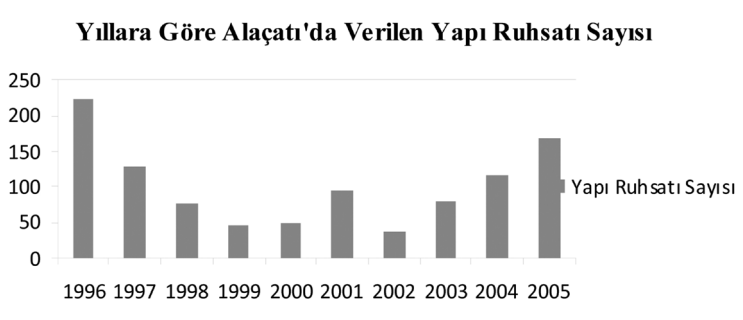
2000'lerde başlayan süreç, 1990'lı yıllarda uygulanan politikaların ve onların ortaya çıkardığı sosyo-ekonomik ve sosyo-mekansal pratiklerin üzerinde gelişmiştir. Tarihi kent merkezindeki evlerin oluşan rant farkını kapatmaya yönelik sermayenin istilasına uğraması ve buraların kente İstanbul, İzmir ve Ankara'dan göç eden orta sınıfların beğenileri çerçevesinde yeni kullanım biçimlerine bürünmesi kentin kaderini değiştirmiştir. Alaçatı'da mutenalaştırma süreci temelde iki farklı biçimde gerçekleşmektedir. Birincisi konut alanlarının yine konut alanı olarak mutenalaştırılması sürecidir. Burada eski taş binalar yerel halktan alınıp restore edilmekte ve yine konut olarak kullanılmaktadırlar. İkinci mutenalaştırma ticari mutenalaştırmadır. Burada ister konut ister ticari amaçla kullanılıyor olsun tüm taş binaların yerel halktan satın alınıp ya da kiralanıp ticari amaçla kullanılmasıdır. Her iki tür mutenalaştırmanın ortaya çıkardığı tek bir sonuç vardır, yerel halk tarihi kent merkezindeki yerlerinden edilmekte ve sosyo-mekansal ayrışma hız kazanmaktadır.

Sermayenin Alaçatı kentine artan hızla yönelen ilgisi aslında Türkiye genelinde sermayenin yapılı çevre üretmeye yönelik faaliyetleriyle de paralellik göstermektedir. Aşağıdaki Grafik 1.Türkiye genelinde yapı ruhsatı izinlerinin 1996 yılından günümüze değişimi bulunmaktadır. Grafik 2.'de ise Alaçatı'da 1996 yılından 2005 yılına kadar Belediye tarafından verilen yapı ruhsatı izinleri bulunmaktadır. İkinci grafik, yerel ölçeğin ulusal ölçekteki ekonomik gelişmelerle ilişkisini ve sermayenin hareketliliğinin hangi bağlamlardan etkilendiğini göstermektedir

İki grafik arasındaki parallellik sermaye dinamiklerinin kentsel gelişmeyi yönlendirici niteliğini



Grafik 1. Türkiye'de Verilen Yapı Ruhsatı Sayısı (TÜİK, 2006).



Grafik 2. Alaçatı Belediyesi Yapı Ruhsatı Verileri (2009)

ve Harvey'in birinci kısımda tartıştığımız sermayenin yapılı çevreye yönelimini örnekler niteliktedir. Türkiye genelinde yapı ruhsatı sayılarının izlediği seyir makro ekonomik büyümeye ve kriz dönemlerindeki eğilimlere ışık tutmaktadır. İki grafik arasındaki tek dikkat çekici fark 2001 yılında Alaçatı'daki yapı ruhsatı izinlerinin bir önceki yıla oranla belirgin bir sıçrama göstermiş olmasıdır.. Bunun da tesadüfün ötesinde bir anlamı bulunmaktadır zira Alaçatı'da turizmle beraber sermayenin ilgisinin ortaya çıktığı yıl 2001 yılıdır. 2001 yılından sonraki keskin düşüş ise ülkenin yaşadığı ciddi ekonomik krizin Alaçatı'ya etkisi olarak değerlendirilebilir.

Alaçatı tarihi kent merkezindeki çoğu 18. Yüzyılda inşa edilmiş eski taş evler 1990'ların sonundan itibaren (eski-yeni) orta sınıfın yeni yaşam ve yatırım mekanları olarak mutenalaştırılmaktadır. Tarihi kent merkezinde oluşan rant farkı kenti adeta istila eden sermaye tarafından baş döndürücü hızla kapatılmaktadır. Rant farkını kapatmaya yönelik orta sınıfların öncülüğünde sermayenin artan talebi kentteki arsa fiyatlarının çok kısa sürede oldukça yüksek rakamlara ulaşmasına yol açmıştır. Örnek vermek gerekirse kentin hemen yanı başında Hurmalı Mevkii'nde 500 m^2'lik bir arsanın fiyatı bundan 5 yıl önce 30.000 TL iken bugün aynı arsanın fiyatı 250-300.000 TL'leri bulmuştur. Oluşan bu yüksek emlak fiyatları kentin çalışan sınıflarının direnebileceği noktaları çoktan aşmıştır. Bugün kent merkezinde eski-yeni, konut-ticari daha once hangi amaçla kullanıl-

mış olursa olsun bütün binalar sermayenin hedefindedir ve bir an önce onları değerlendiremeyen sahiplerinin ellerinden kurtarılması değerli alanlar olarak görülmektedir. Zira mutenalaştırma uygulamalarında sıkça görüldüğü üzere kentsel arsalarda potansiyel rant ile kullanım rantı arasında oluşan" rant farkının kapatılmasının gerekçeleri arasında mekanı kullananların "orayı yeterince değerlendiremedikleri" ve "kıymetini bilemedikleri söylemi" vardır. Alaçatı'daki gelişmeler de bunun üzerinden gerçekleşmektedir. Alanda yapılan görüşmelerde bir görüşmeci Alaçatılıların da bugün kentte oluşan ranttan kendi paylarını alma yolundaki mütevazi uğraşlarını ve mekan işletme çabalarını alaycı bir ifadeyle değerlendirirken şöyle diyordu: "Önceden kendileri de farkında değildi ki ellerindekilerin. Yani mesela unla şeker ayrı ayrı olurken birileri geldi bunları birleştirip bir pasta yaptı. Onlar daha önce farketmemişler pasta nasıl yapılır. Şimdi herkes pastacı oldu." Bu görüşmecinin rahatsızlığı anlaşılabilir zira rantın toplumun farklı kesimleri tarafından paylaşılması onların kullandığı metafor üzerinden gidersek pastadan aldıkları payı düşürecektir. Bu yüzden de pastayı yapma ve yeme tekellerini bırakma konusundaki mücadeleleri kapitalist ekonomi içerisinde oldukça doğru bir stratejidir.

Bunun yanında yerel halkın kentin değerini bilmediği düşüncesinin arkasında yatan yapısal belirlenimler ve aktörlerin bu alandaki konumları giriş kısmında tartıştığımız neoliberal kentleşme ve mutenalaştırma tartışmalarıyla uygunluk arz etmektedir. Kentin görece çeperi diyebileceğimiz yeni gelişme alanlarında boy veren eski dokuya teşne taş evler de yeni kapalı toplumların kentin bitişiğinde nasıl boy verdiğini göstermektedir.

Bu alanlar kentin eski sahiplerinin taşındıkları sosyal konut alanlarıyla 300-500 metre uzaklıktadır. Buna rağmen İstanbul'dan gelip Alaçatı'nın yeni taş binaların inşa edildiği alanda otel açan ve yaz-kış Alaçatı'da yaşamaya başlamış bir görüşmeci Sosyal Konutlardaki halkın Alaçatı'daki süreci nasıl değerlendirdiğine ilişkin şu soruyu sormuştur: "Orada yaşayanlar ne düşünüyor, orası



Fotoğraf 5.

nasıl bir yer?" Yine kentin farklı kesimler açısından nasıl bir sosyo-mekansal ve sınıfsal ayrışma noktasına geldiğine ilişikin bir başka çarpıcı örnek de Alaçatı'da Cumhuriyet'in kuruluşundan bu yana kasaplık yapan bir ailenin 2. kuşak sahibinden gelmiştir: 'Alaçatılı artık evine kapandı çünkü gidebileceği bir kahvesi dahi kalmadı.' Bu tür örnekler çoğaltılabilir ama ortada apaçık duran tablo şudur ki kent artık sermayenin dizginlenemeyen hırslarına teslim edilmiştir. Tarihi kent merkezinden kentin yeni gelişim alanlarına göç eden yerel halk için Alaçatı artık yaşamanın maliyetinin yalnız ekonomik olarak değil ama aynı zamanda toplumsal olarak da gün geçtikçe ağırlaştığı bir yer haline gelmiştir. Neoliberal kentleşmenin gözlemlenebildiği bu bölgede, kentsel çelişki ve eşitsizlikler gün geçtikçe daha görünür hale gelmeye başlamaktadır.

Bir yandan tarihi kent merkezindeki mutenalaştırma süreci çalışan sınıfların aleyhine gelişirken, öte yandan kentin diğer bölümlerinde tanık olunan yağma ve talan kıyı alanlarını da hedef tahtasına koymuştur. İzleyen bölümde buna ilişkin tartışmalar ve devletin bu süreçteki rolü tartışılacaktır.

4.3. Ayrıcalık Mekansal Planlama Aracı Olarak Çevre Düzeni Planı

İlk kez 1982 yılında Turizm Merkezi ilan edilen Alaçatı'da ulusal hükümetlerin yaptığı yasal düzenlemeler ve planlar kentin gelişme dinamiklerinin üretim odaklı tarım ekonomisinden, tüketim odaklı turizm ekonomisine geçişi öngörmüştür. 1980'lerde başlayan turizm yatırım teşvikleri, 2000'lerden itibaren daha önceki bölümlerde tartışıldığı üzere devlet tarafından belirlenen turizm odaklı kentsel gelişme stratejilerinin bir parçası olarak Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca yapılan planlarla desteklenmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın turizm alanlarına ilişkin dayandığı temel yasa 1982 yılında çıkarılan ve daha sonra farklı zamanlarda değişikliklere uğrayan 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'dur.

Bu Kanunu'nun 4957 sayılı Yasanın 2. maddesiyle değişik Planlar başlıklı 7. maddesinin birinci fıkrasında: "Bakanlık; kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezleri içinde her ölçekteki planları yapmaya, yaptırmaya, re'sen onaylamaya ve tadil etmeye yetkilidir." ifadesiyle turizm alanları için tek yetkili kurum Kültür ve Turizm Bakanlığı olmuştur. Bu çerçevede adı geçen yasanın 3. maddesinin 4957 sayılı Yasanın 1. maddesiyle değişik (b) bendinde: "Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri: Tarihi ve kültürel değerlerin yoğun olarak yer aldığı ve/veya turizm potansiyelinin yüksek olduğu yöreleri korumak, kullanmak, sektörel kalkınmayı ve planlı gelişimi sağlamak amacıyla değerlendirmek üzere sınırları Bakanlığın önerisi ve Bakanlar kurulu kararıyla tespit ve ilan edilen bölgeleri" ifade ettiği belirtilmiştir. Aynı maddenin (j) bendinde ise: "Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Alt Bölgesi: 1/25.000 veya daha alt alt ölçekli plan ile belirlenen, içinde turizm türleri ile kültür, eğitim, eğlence, ticaret, konut ve her türlü teknik ve sosyal alt yapı alanlarından bir veya daha fazlasını kapsayan, kendi içinde alt alanlara ayrıştırılabilen araziler ..." olarak tanımlanmıştır.

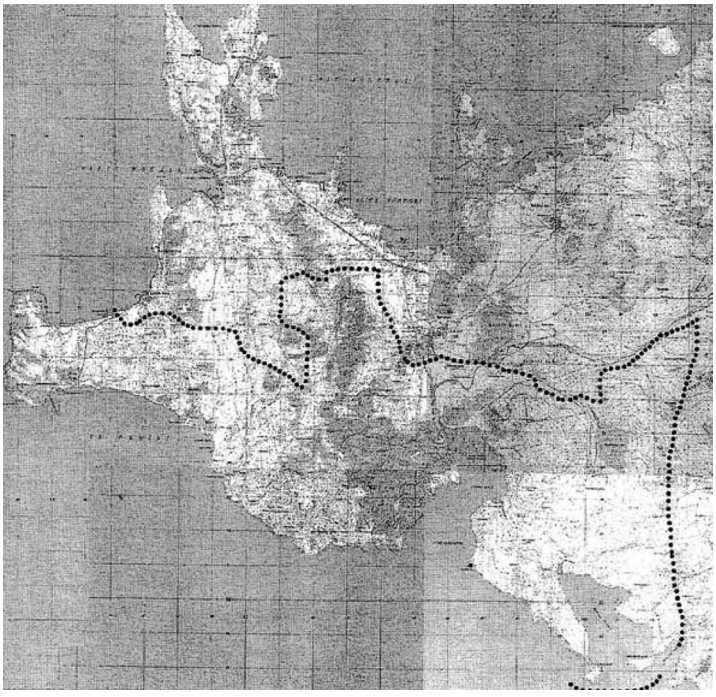
Yukarıda ayrıntılı olarak tartışıldığı üzere devlet neoliberal kentleşmenin her aşamasında aktif olarak sorumluluk almakta ve gelişme stratejilerinin planlamalarını yapmaktadır. 'Turizm Kentleri' yaratmak da devletin bu süreçte farklı kentler için öngördüğü farklı işlevlere ilişkin

çabalardan biridir. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2006) tarafından belirlenen Turizm Kentleri aşağıdaki gibidir:

- Oymapınar Turizm Kenti
- Kuzey Antalya Turizm Kenti
- Çeşme - Alaçatı Turizm Kenti
- Muğla - Dalaman Turizm Kenti
- Didim Turizm Kenti.

Bu çerçevede 2005 tarihinde yapılan 1/25 000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ile Çeşme-Alaçatı-Paşalimanı Kültür ve Turizm Gelişim Alt Bölgeleri belirlenmiş ve bu alanların yatırımcılara 75 yıllığına tahsisi öngörülmüştür. Danıştay tarafından once yürütmesi durdurulan plan, daha sonra yine Danıştay 6. Dairesi tarafından 26.11.2008 tarihinde iptal edilmiştir. Danıştay'ın bilirkişi raporlarına dayanan iptal gerekçelerinde, çalışmamız açısından da önemli olan şu noktalara değinilmiştir:

- Dava örneğinde gelişmenin belirli bir plan düzenine göre değil, zaman içinde rastlantısal biçimde parçacı kararlarla ve talebe göre şekillenen bir gelişme olarak düşünüldüğünü gösterdiği,
- 'Kültür ve turizm koruma ve gelişme bölgesi' kullanımının 1/25000 veya daha alt ölçekli



Harita 1. Bakanlar Kurulu Kararında Belirtilen Sınırlar

planlara aynen taşıyarak ve kullanımlar açısından sonsuz esneklik yaratılarak koruma hedefine ulaşılmasının olanaklı olmadığı,

• Çok büyük alanaların (100 hektar ile 2000 hektar arasında değişen kültür ve turizm koruma ve gelişim alt bölgelerinin) özel girişimcilere tahsis edilmek istendiği

• Girişi denetimli, kamuya kapalı alanlar yaratıldığı, sonuçta kamunun elindeki arazilerin farklı denetim sürecine terk edildiği

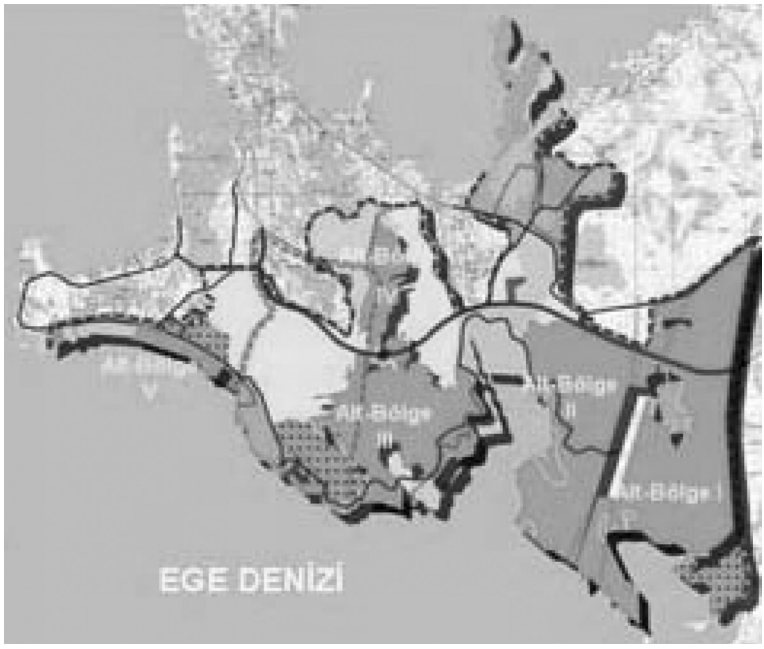
• Dava konusu planın tümdengelim yöntemiyle konuya yaklaşarak 1. ve 2. derece doğal sit alanları ile ormanları yapılaşmaya açtığı, yapılaşma miktarının az olmasının değil, bir alanın yapılaşmaya açılmasının önemli olduğu,

• Bu alanların tek yatırımcılara tahsis edileceğinin anlaşıldığı, bu durumda yörede kamusal yaşam yaratılmadığı, birbirinden bağımsız, nasıl tasarlanacağı belirsiz arazi dağıtım mekanizması kurulduğu,

• 1. derece doğal sit alanlarını dahi kullanıma/gelişme açabilmesi, golf alanı olarak düşünebilmesi, dolayısıyla turizmin kendi kaynağını tüketmesi sonucunu doğurmaması gerektiği

• Çok büyük arazilerin özel girişimcilere tahsis edilerek kapalı toplumlar yaratılmasının kamu yararı ile çeliştiği.

Dava konusu planın iptal gerekçelerinde de değinildiği üzere planla geniş araziler büyük sermaye



Harita 2. Kültür Ve Turizm Bakanlığının Belirlediği Alt Bölgeler

sahibi güçlü kesimlerin yatırımlarına açılmaktadır. Ancak yatırıma açılacak alanlara ve burada yaşayana insanlara nasıl bir etkisi olacağına dair hiçbir bilimsel araştırma ve somut veriye dayanılmamaktadır. Plana konu alanlar yalnızca sektörel olarak turizmin gelişimine odaklanmakta ve şehircilik esasları ve planlama ilkeleri göz ardı edilmektedir. Planın yaratacağı ayrıcalıklı kamusal mekanlar ve kapalı topluluklar sorunu da Alaçatı'da kıyı alanında halen sürmekte olan ve sonraki bölümde tartışmaya çalışacağımız Port Alaçatı projesiyle bir bütünsellik oluşturmayı amaçlamaktadır. Plan basitçe yeni yatırım alanları yaratmanın ötesinde farklı projelerle eklmelenmeyi hedefleyen ve bu sayede sermayenin yapılı çevreye müdahalesinin araçlarını her türlü denetimden kurtarmayı amaçlayan bir düzenleme de getirmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yapılan 1/25000'lik Çevre Düzeni Planı merkezi otorite tarafından belirlenen kentsel gelişme stratejilerini göstermesi bakımından önemlidir. Ancak burada önemli olan bir başka nokta yerel yönetimlerin de bu sürece aktif olarak katkı koyması ve merkezi hükümetle tam bir uyum içerisinde kamuya ait arazilerin sermayenin yatırımlarına açılmasını desteklemesidir. Belediye Başkanıyla yapılan görüşmede kendisi bu planın yapım sürecinde aktif olarak rol aldıklarını ve iptal edilen planda gerekli düzeltmelerin kendileri tarafından daha önce de dile getirildiğini ve bu çerçevede iptal gerekçelerine uygun düzeltmeler yapıldıktan sonra planın yeniden gündeme geleceğini ifade etmiştir. Devlet üzerinden ve devlet üzerine verilen iktidar mücadeleleri bu noktada anlam kazanmaktadır. Bu mücadele toplumun geniş kesimleri lehine gelişmez ise bugün Alaçatı ve benzeri örneklerde görülen yerel ve ulusal hükümetlerin farklı araçlarla sermaye lehine yaptığı planlama tercihleriyle karşı karşıya kalınır.

4.4. Port Alaçatı: Kamu-Özel Sektör Ortaklığı'nda Bölgesel Projeler

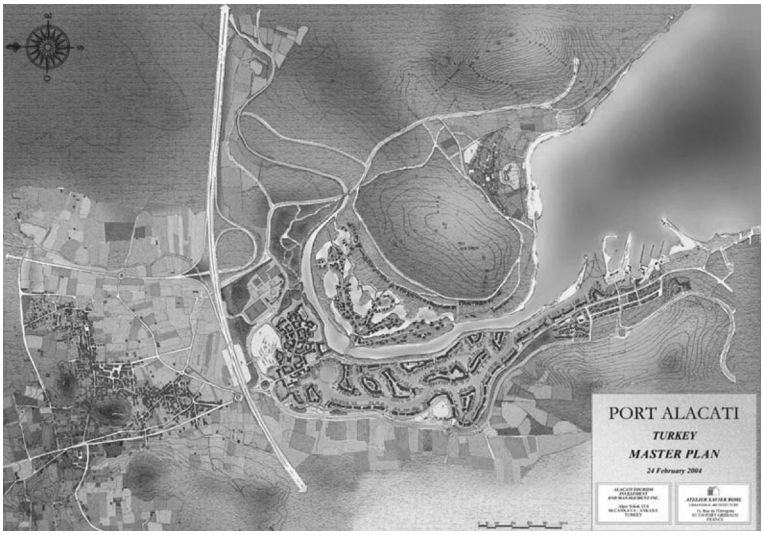
Port Alaçatı projesi bir Alaçatı'nın güney kesiminde kıyı kesiminde kamu-özel sektör ortaklığıyla yaşama geçirilen bir yerleşim projesidir. Port Alaçatı Projesi, Çeşme yarımadasında, Alaçatı Körfezine açılan 2400 dönümlük bir arazi üzerinde karada açılacak kanallar ağıyla karayla denizi bütünleştirmeyi hedeflemektedir.

Projeyi gerçekleştirmek üzere bugünkü belediye başkanının deyimiyle "özel teşebbüs-mütahit ve kamunun ortaklığında" bir anonim şirket kurulmuştur. Alaçatı Belediye Başkanlığı bu şirketin kuruluş statüsü gereği yönetim kurulu başkanlığını yürütmektedir. Neoliberal kentleşme sürecinin olmazsa olmazı olarak karşımıza çıkan ve yer yer bazı hizmet alanlarının özelleştirilmesiyle ve yer yer de kamu-özel sektör ortaklığında girişilen projelerle uygulanan siyasaların en güzel örneği Port Alaçatı projesi için kurulan Alaçatı Yatırım A.Ş.'dir. Kamu ve özel sektör lüks konut ve yaşam alanları üretilmesi konusunda birlikte hareket etmekte, bu sayede projenin belirli aşamalarında ortaya çıkacak sorunlar ve riskler bertaraf edilmektedir. Örneğin projenin resmi işlerinde belediye etkin bir rol oynarken, projenin mali yönünde özel sektör ön plana çıkmaktadır. Bu da zaten neoliberal ideolojinin kamu-özel sektör ortaklıkları için öngördüğü yönetişim stratejilerinden biridir.

Dünyada Port Grimaud (Fransa), Rosas (Costa Brava), Sanctuary Cove (Avustralya) gibi örnek-

lerini gördüğümüz Port Alaçatı Projesi, Türkiye bakımından ilk uygulamayı oluşturmaktadır. Alaçatı Port projesinde, mağazaları, sportif ve kültürel faaliyetlere yönelik merkezleri, güvenliği, marinası, sağlık, spa, golf ve turistik tesisleriyle birlikte 500 evin üzerinde bir yerleşim alanı olması planlanıyor (Port Alaçatı, 2009).

"Yeni Alaçatı" (Uras, 2008) olarak tanıtılan bu proje kıyı alanında kimi yerlerde denizin içeriye



Plan 1. Port Alaçatı Master Planı



Fotoğraf 3. Port Alaçatı Sahil Evleri'nden Bir Görünüm

alınarak kanallar oluşturulması kimi yerlerde de dağ yamaçlarında konut ve ticari alanların inşası ile yürütülmektedir. Projenin hitap ettiği kitle ve projede üretilen konutların niteiğine bakınca bu projenin kentin bütününden kopuk yeni kapalı topluluklar yaratmaya aday bir proje olduğu söylemek yanlış olmayacaktır. Zira konut fiyatlarının 400.000 ile 1.500.000 TL arasında değiştiği bir alanda çalışan sınıfların bırakın ev sahibi olmasını beklemek yaşam şansının dahi olmadığı açıktır. Bu açıdan Yeni Alaçatı'da kimlerin yerinin olduğu ve Eski Alaçatı'ya ve Alaçatılılara ne olacağı yanıt arayan sorulardır? Bu projede genelde çalışan sınıflara özelde yerel halka biçilen rol düşük gelirli ve düşük nitelikli hizmet sektörünün çalışanları olmaktır. Kentin bütününün refah seviyesinin bu proje sayesinde yükseleceğine ilişkin söylenen her söz ve yapılan her vaat kelimenin en hafif şekliyle kandırmacadan ibarettir. Yerel yönetimin bu planı bu ölçüde sahiplenmesi şaşırtıcı değildir zira yukarıda tartıştığımız Çevre Düzeni planıyla tahsise konu alanlar Port Alaçatı'nın yanıbaşında uzanmakta ve proje alanının çevresinde yeni golf ve termal turizm tesislerinin yapılmasını öngörmektedir. Bu açıdan sermayenin mantığına uygun daha değerli kentsel mekanlar yaratılması Port Alaçatı projesini yürüten Alaçatı Yatırım A.Ş.'nin yönetim kurulu başkanı olan belediye başkanını memnun etmektedir.

Projenin bir başka gözden uzak tutulan yanı ise yaratacağı 'kapalı topluluklar'dır. Bu oldukça önemli bir tehlikedir. Zira toplumsal eşitsizlik ve çelişkilerin gün geçtikçe daha görünür hale geldiği Alaçatı'da böyle mekanlar yaratılması durumu daha da ağırlaştırcaktır.

Kentle gerek mimari gerekse de toplumsal anlamda bütünleştirileceğine ilişkin söylenen sözler, projenin bugün geldiği noktayla çelişmektedir. Projenin inşaatı bitirilmiş ve sahipleri tarafından kullanılan sahil evleri kısmında güvenlik kameralı, demir kapılarla kapatılmış ve kapısında özel



Fotoğraf 4. Alaçatı Koylarından Bir Görünüm

güvenlik elemanlarının bulunduğu görülürken bu alanların toplumun geri kalanıyla ve kentle nasıl bütünleşeceğine açıklık getirilmelidir. Bunun yanında kıyı alanlarında gerek merkezi hükümet gerekse de yerel yönetim bu alanların "değerlendirilmesine" yönelik her türlü müdahaleyi sermaye lehine gerçekleştirmektedir.

Bugün kıyılarda koylar birer birer sermayenin yatırımlarıyla işgal edilirken, halkın yararlanabileceği kamusal alanlar birer birer ellerinden alınırken, yerel yönetimlerin ve merkezi hükümetlerin yeni yatırım alanları ve yeni projelerin peşine takılıp gitmesi sürecin mantığını ortaya koymaktadır. Alaçatı'da bugün halk plajı kavramı ortadan yavaş yavaş kalmaktadır. Koylar kimi yerlerde günübirlik konaklama tesisleriyle, kimi yerlerde otellerle, kimi yerlerde beach club adı verilen eğlence merkezleriyle kamusal alan niteliğinden uzaklaşarak tüketim mekanları haline gelmektedir.

5. Sonuç Yerine

Çalışmamızda Alaçatı'daki kentleşme sürecini öne çıkan bazı gelişmeler üzerinden kısaca tartışmaya çalıştık. Alaçatı'daki sorun alanları basitçe küçük bir kasabanın yaşadığı ve oraya özgü sorunlar değildir. Alaçatı'da mutenalaştırma ve neoliberal kentleşme süreçlerine ilişkin gözlemler kapitalist kentleşme dinamiklerinin son 20 yıllık seyrini aydınlatmakta ve bu dinamiklerin anlaşılmasına katkıda bulunabilecek bir siyasal bağlamın varlığına işaret etmektedir.

Alaçatı'da kamu-özel sektör ortaklığında yeni yapılı çevreler üretmeye yönelik bir stratejinin parçası olarak hayata geçirilen Port Alaçatı projesi orta ve orta üst sınıflara yönelik konut ve tüketim alanları üretmenin bir yöntemi olarak uygulanmaktadır. Bugün Alaçatı'da tarihi kent merkezi ve çevresinde yaşanan mutenalaştırma ve sosyo-mekansal ayrışma süreçlerini de dikkate alırsak, Port Alaçatı projesinin yaratacağı korunaklı ve kapalı topluluklar kentin bütünü ile kıyı alanlarının ilişkisinin gün geçtikçe zayıflamasına ve kentsel ayrışmanın hızlanmasına yol açacaktır. Zira projenin temel kaygısı kentin bütününe yönelik kamusal alanlar yaratmaktan ve toplumun geniş kesimlerinin ihtiyaçlarına cevap vermekten çok, belirli bir azınlığın ihtiyaçları doğrultusunda, söz konusu arazilerde oluşan rant farkını kapatmaktır.

Bununla birlikte Kültür ve Turizm Bakanlığı da kendisine verilen ayrıcalıklı planlama yetkisini kullanarak Çevre Düzeni Planı ile bölgede yeni yatırım alanlarını uzun süreliğine yatırımcılara tahsisini öngörmektedir. Planla Çeşme-Alaçatı bölgesinde kamusal alanlarda oluşan rant farkını kapatmaya yönelik sermayenin artan ilgisi, toplumun geniş kesimlerinin çıkarlarıyla çelişmektedir. Bu planlarda öngörülen büyük ölçekli kentsel projelerle de, neoliberal kentleşmenin önemli araçlarından biri olan ayrıcalıklı planlama yetkilerine dayanılarak kamusal alanlarda özel yapılaşma haklarına sahip mekansal gelişmelerin önü açılmaktadır.

Unutulmaması gerekir ki, Çevre Düzeni Planı aslında planlama yetkilerinin sektörel olarak yeniden merkezileşmesinin bir sonucudur. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yapılan planlarla, Alaçatı Port ve benzeri projelerin zeminini hazırlanmaktadır. Bu açıdan neoliberal kentleşmenin Alaçatı'daki seyrinde de "planlama yetkilerinin sektörel olarak merkezileşmesi" öne çıkmaktadır.

Neoliberal kentleşme süreçleriyle birlikte yürüyen mutenalaştırma tartışmalarında da öne çıkan rant farkını kapatmak amacıyla harekete geçen sermayenin ve üretilecek yapılı çevreleri talep eden orta sınıfların varlığıdır. Alaçatı'daki gelişmelere baktığımızda bu tespitin ne kadar geçerli olduğunu Port Alaçatı başta olmak üzere kentin görece çeperi diyebileceğimiz alanlardaki korunaklı yapılarda görebilmekteyiz.

Alaçatı örneğinde gördüğümüz üzere neoliberal kentleşme süreci toplumun geniş kesimlerinin lehine işleyen bir süreçten çok özel sermayenin yeni yapılı çevreler üzerinden toplumun ayrıcalıklı kesimlerine yönelik mekanlar üretmesine yönelik bir süreci ifade etmektedir. Bu süreç toplumun çalışan kesimlerini güçsüzleştirmektedir. Bu çerçevede, bugün kapitalizmin yaşadığı kriz aslında daha çok emeğiyle geçinenleri etkileyen bir krizdir. David Harvey (2007, 13) "Neoliberalizm ve Kent" isimli makalesinde şöyle demektedir: "Biz hep birlikte aynı gemide değiliz. Ben, evlerine yılda 250 milyon dolar götürenlerle aynı gemide değilim." Aynı gemide olmadığımızı görmek için Alaçatı'ya bakmamız yeterli olacaktır.

Kaynakça

Alaçatı Belediyesi, 2009, Yapı Ruhsatı Verileri.

Balaban, O., 2008, Capital accumulation, the state and the production of built environment: the case of Turkey, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara.

Bayırbağ, M. K. (2007) Local Entrepreneurialism, State Re-scaling and Scalar Strategies of Representation: The Case of The City of Gaziantep Turkey, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Carlton University, Canada

Brenner, N. (2004) New State Spaces: Urban Governance and the Re-scaling of Statehood, Oxford University Press

ÇALBİR, 1997, ÇALBİR Tüzük.

ÇALBİR, 2009, Karşılaştırmalı Su Tarifleri.

Çarıkçı, Ç., 2008, "Birikim Aracı Olarak Kentsel Mekan: Kentsel dönüşüm ve Nedenleri", İktisat Dergisi, sayı. 499, s. 42-47.

Gottdiener, M., 1994, The Social Production of Urban Space, The University of Texas Press, Austin.

Hamnett, C., 1991, "The Blind Men and the Elephant: The Explanation of Gentrification", Transactions of the Institute of British Geographers, New Series, vol. 16, no. 2, pp. 173-189.

Harvey, D., 1982, The Limits to Capital, Blackwell, Oxford,.

Harvey, D., 1985, The Urbanization Of Capital, The John Hopkins University Press, Baltimore.

Harvey, D., 2007, "Neoliberalism and the City", Studies in Social Justice, Vol. 1, No. 1, pp. 2-13.

Hjorthol, R. J. & Bjørnskau, T., 2005, "Gentrification in Norway: Capital, Culture or Convenience?", European Urban and Regional Studies, vol. 12 no. 4, pp. 353-371.

Jessop, B., 2006, "Spatial fixes, temporal fixes and spatio-temporal fixes", David Harvey: A Critical Reader, pp. 142-166, Blackwell, Malden, Mass.

Jones, M. & Ward, K., 2002, "Excavating the Logic of British Urban Policy: Neoliberalism as the 'Crisis of Crisis-Management", Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe, pp.126-147, Blackwell, Oxford.

Keskinok, Ç., 1997, State and the (Re)production of Urban Space, METU Faculty of Arch. Press, Ankara.

Ley, D., 1980, "Liberal Ideology and the Postindustrial City", Annals of the Association of American Geographers, vol. 70 no. 2, pp. 238-258.

Ley, D., 1996, The New Middle Class and the Remaking of the Central City, Oxford University Press, New York.

Smith, N., 1996, The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City, Routledge, London & New York.

Smith, N., 1987, "Commentary: Gentrification and the Rent Gap", Annals of Association of American Geographers, vol. 77, no. 3, pp. 462-465.

Smith, N., 2002, "New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy", Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe, pp.80-103, Blackwell, Oxford.

Smith, N., 1979, "Toward a Theory of Gentrification A back to the City Movement by Capital, not People", Journal of the American Planning Association, vol. 45, no. 4, pp. 538-548.

Swyngedouw, E., Moulaert, F. & Rodriguez, A., 2002, "Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy",Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe, pp.195-229, Blackwell, Oxford.

Şengül, T. (2009) Kentsel Çelişki ve Siyaset: Kapitalist Kentleşme Süreçlerinin Eleştirisi, İmge Yayınları, Ankara

Turizm Bakanlığı, 2006, Turizm Kentleri, http://yigm.kulturturizm.gov.tr/Genel/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF7EFAE9849F61D80EA460CD2CF61B18D3.

TÜİK, 2006, İstatistik Göstergeler 1923-2005, Türkiye İstatistik Kurumu Yayın No: 3047, Ankara.

Uras, G., 2008, "Port Alaçatı 'Eski Ağza Yeni Tat'", Hürriyet Gazetesi 30.11.2008 tarihli sayısı.

www.portalacati.com.tr

www.antyapi.com

2. GÜN 4A. OTURUM
KIYILAR-ORMANLAR
Moderatör: BESİM SERTOK

KIYI VE ORMAN ALANLARININ TURİZM SEKTÖRÜNDE KULLANIM ŞEKİLLERİ
NİMET SIRCAN-ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Böl.
A. KÜRŞAD ARIGÜMÜŞ-ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Böl.

İKİNCİ KONUT TURİZMİNİN ÇEVRESEL ETKİLERİ: TRAKYA KIYILARI ÖRNEĞİ
EVRİM ÖZKAN TÖRE, ZEYNEP ÖZDEMİR EREN, GÜLAY ÇEVİK, ZEYNEP KORKMAZ, MİNE GÖKDEMİR-İstanbul Metropoliten Planlama Ve Kentsel Tasarım Merkezi

KIYILARI VE ORMAN ALANLARINI KORUMAK/SAVUNMAK: KISMİ YAPILAŞMANIN KIYILARI…
Yrd. Doç. Dr. MEHMET ÇAĞLAR MEŞHUR, Arş. Grv. NESLİHAN SERDAROĞLU SAĞ,
Arş. Grv. SİNAN LEVEND-Selçuk Üniversitesi, Müh. Mim. Fakültesi, Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü Oymapınar

TURİZM GELİŞİM PPOJESİ: YEŞİL DÜNYA'YA BİR BAKIŞ
Dr. ÖZCAN ESMER-Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü Ankara

KIYI VE ORMAN ALANLARININ TURİZM SEKTÖRÜNDE KULLANIM ŞEKİLLERİ

NİMET SIRCAN

ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Böl.

A. KÜRŞAD ARIGÜMÜŞ

ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Böl.

Kıyı Mevzuatına Genel Bir Bakış

Kıyı, salt su ile karanın birbirine değdiği bir çizgi değildir. Kıyı, bölgenin jeomorfolojik yapısına göre genişliği değişen bir şerittir. Suyun enerjisi bu özel bölgeyi oluşturan en etkin elemandır. Binlerce yılda oluşan kıyılar hassas iç dengelere sahip, kendine özgü doğal ortamlardır. Bu nedenle tüm dünyada kıyılara özel statüler tanınmıştır. Kısıtlı doğal kaynak özelliğine ve hassas dengelere sahip oldukları için kıyılar özel mülkiyetten ve özel kullanımlardan arındırılarak kamunun ortak malı olarak kabul edilmiştir.

Ülkemizde, 1926 tarihli, 643 sayılı Medeni kanunda ilk kez kıyının yasal tanımı yer almıştır. Kıyının kamu malı sayılması ve özel mülkiyete konu edilmemesi günümüze kadar değişik ifade ve hükümlerle de olsa gelen temel ve çok önemli kavramlardır. Günümüzde geçerli olan kıyı mevzuatının başlangıcı 1972 tarihinde 6785 sayılı imar kanununa eklenen Ek 7. Maddedir. Böylece imar kanununda ilk kez kıyı tanımı ve yapılaşma düzeni ile kamuya açık olma mecburiyeti yer almıştır. 1975 tarihinde ise bu maddenin uygulama yönetmeliği çıkartılarak kıyılarda arazi kullanım koşulları kendine özgü yasal zemine oturtulmuştur.

İlk kıyı yasası ise 1984 yılında kabul edildi. Bu tarihe kadar, söz konusu yönetmelik kıyı ve sahil bölgelerin kullanımı ve planlamasını yönlendirmiş ve denetlemiştir. Ne yazık ki 1984 tarihli 3086 sayılı ilk Kıyı kanunu yönetmelik kapsamında yapılmış uygulamaların da gerisine düşmüştür. Bu yasanın, kıyılarda özel amaçlı yapılara imkân tanıyan maddeler içermekteydi. Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesi olumlu olmakla birlikte, beş sene 110 sayılı genelge ile kıyı düzenlemelerinin kontrol edilmeye çalışılması kıyılarımızın ciddi boyutlarda zarar görmesine yol açmıştır. Bu genelge özellikle kıyı kenar çizgisi tespiti konusunda yarattığı belirsizliklerle,

yetki karmaşası ile kıyıların bozulmasına katkı sağlamıştır.1989 tarihinde söz konusu genelge yine Anayasa mahkemesi tarafından iptal edildi. Bir yıllık boşluktan sonra 3621 Sayılı Kıyı Yasası onaylandı. Bu süreçte kıyılarda ciddi boyutlarda bozulmalar gerçekleşti.

Son otuz yıl içinde, başta turizm sektörünün kitlesel boyutta ve hızlı gelişmesine yol açan büyük ve çok sayıda yatırımlar olmak üzere, kıyı kentlere yönelen yoğun göçler, toplumda deniz kenarında tatil yapma alışkanlığının gelişmesi gibi oluşumlar kıyılar üzerinde o güne kadar görülmemiş baskılara yol açmıştır. Baskılar karşısında kıyılarda kullanma ve koruma dengesinin daha da bozulmaması için gerekli yasal altyapı oluşturulmaya çalışıldı. Ancak eş zamanlı olarak, diğer taraftan mevzuatın nasıl delineceği konusunda da ilgili çevreler ciddi çabalar gösterdiler. Delinemeyen yerde de yasalar yok sayıldı.

En büyük tartışma, yapı yasağının kaç metreden sonra başlaması, kıyıda ne tür yapıların yapılabileceği konularındaydı. Yasa iptalleri ve boşluklarının temelinde bu tartışmalar vardı. Kıyı oluşumu kavram olarak toplumda yeniydi. Ülkemizde fay hatlarının yerini belediye meclis üyelerinin parmak kaldırarak değiştirmeye yeltendiklerini göz önüne alırsak, kıyı yapısını tanımlayan bilimsel terimlerin toplum tarafından kabul edilmesi doğal olarak zaman alacaktı. Kıyı yasasında yer alan temel kavramları bir kez daha hatırlamakta yarar olacaktır.

Kıyı kenar çizgisi, suyun karaya doğru oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, sazlık, bataklık, lagün gibi doğal alanın sınırıdır. Kıyı kenar çizgisi, fay hattı gibi doğal bir veridir ve suyun kara üzerinde etkilediği alanın dış sınırıdır. Kıyı eko sistemi açısından çok önemli bir kavramdır. Ama aynı zamanda kıyı planlanmasında çok etkin, belirleyici bir öğe olduğu için kıyı kenar çizgisi her zaman tartışmaya konu olmuştur. Çeşitli baskılarla değiştirilmek istenmekte ve değiştirilmektedir. Bu nedenle kıyı kenar çizgisi tespit komisyonunun çok önemli bir görevi vardır. Yanlış tespit edilen kıyı kenar çizgilerinin değiştirilmesi toplumda bu çizgilerin keyfi tespit edildiği düşüncesini yaygınlaştırmaktadır; bunun sonucunda da kıyı mevzuatının üzerinde yoğun baskılar güçlenmektedir. Bu bağlamda komisyonu oluşturan uzmanlık alanları ve uzmanların bilgi birikimi büyük önem kazanmaktadır.

Kıyı kenar çizgisi ile su arasında kalan şeride kıyı diyoruz. Anayasanın 43. Maddesine göre herkesin eşit şekilde yararlanabileceği ve bu nedenle özel mülkiyet konusu olamayacağı teminat altına alınmıştır. Kıyıda tapu tescili yapılamayacağı için Hazine'ye ait tapulama da olmamalıdır.

Sahil şeridi, özel mülkiyetin geçerli olduğu, ama yine de yalnızca kıyıyı kullanmaya yönelik faaliyetlerin yer alabileceği şerittir. Yasanın özü, sahillerin özel mülkiyete konu olsa da, kamuya açık kullanılma mecburiyetidir.

Bu kavramlar ile kıyı şeridinin kara ve su arasında hassas bir sistem olduğunu gerçeği yasalara yerleşmiştir. Yasalar doğal yapının korunmasını emrederken, aynı zamanda toplumun kıyılardan faydalanma kural ve ilkelerini de belirlemiştir. Kıyı eko sistemlerinin korunması, her kesin eşit koşullarda kıyılardan yararlanması ilkeleri kıyı mevzuatı düzenlemelerinde gözetilmiştir. Ancak aynı ilkelerin uygulamada nasıl ele alındığını Antalya'nın turizm bölgelerindeki örnekleriyle göreceğiz. Antalya ili içindeki turizm bölgelerinde kıyı ve orman çoğu yerde bütünleştiğinden iki önemli doğal zenginliğimizin turizm sektöründeki durumu ele alınacaktır.

Kıyılardaki Sorunlar

1. Kıyı Kanununa Aykırı Uygulamalar



İskele ve Beach park tabir edilen dubalar üzerine oturtulmuş güneşlenme terasları





Kıyı bandının geniş olduğu yerlerde, kıyıya taşan bahçe düzenlemeleri ve yapılaşmalar

Özellikle büyük konaklama tesislerin adeta doğal ve yasal hakları gibi yaygın bir şekilde uygulamaya koydukları belli başlı düzenlemelerdir. Bu düzenlemeler tesisin değerini ve müşteri memnuniyetini artırdığı için "turizme hizmet" adı altında haklı kılınmaya çalışılmaktadır. İşletmeler açısından satış bedelini arttırdığı için haklı olan bu kıyı düzenlemelerinin yasal temeli yoktur, eşit kullanım ilkesine aykırıdır.

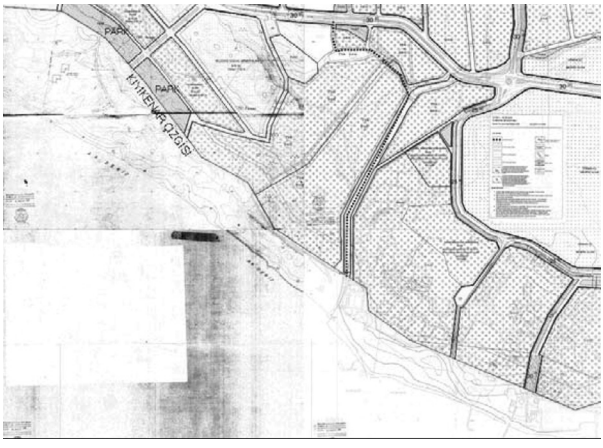


Kıyıda özel taksimlerin sınırlarını belirleyen çitler, teller, hatta istinat duvarları

2. Kıyı Kanununa Aykırı İmar Planları Uygulamaları

Yukarıda sözü edilen ilk Kıyı kanunu geniş kıyı bandı olan yerlerde konaklama tesislerinin de kıyıda yapılabilmesine imkân tanımıştı. Ve uzunca bir zaman sürdürülen yasal boşluk sonucu kıyıda yer alan oteller imar planına uygun olarak yapılmıştır. (Manavgat Sorgun örneği) Ancak imar planları kıyı mevzuatına uygun olmamıştır.

Bir diğer yanlışlık; sahil bantları her ne kadar günübirlik tesislere açıksa da, konaklama tesisi bünyesinde yer alan sahil düzenlemeleri Kıyı Kanuna aykırı olmaktadır. (Sorgun, Çolaklı)



3. İmar Planlarına Aykırı Uygulamalar

En yaygın olan kullanım, kamuya ait yeşil alan ve yolların tesislerce özel kullanıma açılmasıdır.



Sahil bandının tesislerin içine alınması ve kamuya kapatılması ise şöyledir. Tüm bu uygunsuzluklara, Hazineye giden ecrimisil bedelleri ile mevcut duruma haklılık kazandırıldığı sanılmaktadır. İşletmeciler de, ilgili resmi kurumlar da işgaliye bedeli anlamına gelen ecrimisil bedelleri ile mevcut durumun devamından memnun görünmektedirler. Geriye kalan büyük çoğunluk ta kıyılardan yararlanamama durumunu adeta kader olarak kabullenmektedir. Bu olumsuzluklara karşın, olumlu örnekler de belirmeye başlamıştır.

4. Olumlu Kıyı Düzenlemeleri

Kıyılardaki kullanımları en yakından etkileyen etmenler, kamu denetim gücü ile turizm yatırımcısı sermayenin yapısı olarak görmekteyiz. Tamamen tesislerce kullanılan kıyılarda yatırımcı sermayenin büyük ve güçlü olduğu mekâna yansımaktadır. Sermayenin bölünmüş ve küçük ölçekli olan turizm bölgelerinde kıyılar üzerinde tesislerin belirgin bir hâkimiyeti görülmemektedir.

Antalya'da bu iki uç yapının etkin olduğu bölgelerde yerel yönetimin gücünü kullanarak yaptığı düzenlemeler, diğer belediyelerin örnek almaya çalıştığı uygulamalardır.

Alanya, çok sayıda nispeten küçük sermaye sahiplerinin yatırımcı olarak faaliyet gösterdiği bir turizm merkezidir. Kıyıların kapanın elinde kaldığı dönemlerde çeşitli şiddet olayları yaşandıktan sonra, mevcut durumun turizm sektörü aleyhine olduğu anlaşılınca, Belediye yeni ve yasalara uygun bir kullanım düzeni sağlamıştır. Yol ile deniz arasında kalan kıyı kesiminde Alanya Belediyesince oluşturulan standart büfelerle turistlerin ve vatandaşın eşit yararlanmasına imkân sağlanmıştır.



Öte taraftan büyük tesislerin yer aldığı Evrenseki kıyılarında belediye, tesislerin kıyı kullanımını denetim altına alarak herkesin kıyı ve denizden yararlanmasında eşitlik sağlamıştır. Bu düzenleme ile turistik tesislerin doluluk oranı ve yatak ücretlerindeki artışlarla proje bedeli turistik tesislere hızla geriye döndüğü görülmüştür. Evrenseki kıyısındaki bu düzeleme bölgedeki komşu belediyelerce de başarılı örnek olarak görülmüş ve benzeri kıyı projelerin yapılmasında öncü olmuştur.

Ormanların Turizmde Kullanımı

Turizmi teşvik yasası ile turizm alan ve merkezi ilan edilen yerlerde Turizm Bakanlığı yaptığı veya yaptırdığı imar planlarına göre orman arazilerinin turizm yatırımları için tahsisi ve uygulama sorumluluğu ve yetkisine sahiptir. İlimizde iki önemli bölge örnek olarak uygulamaya geçilmişti. Güney Batı Antalya ile Side Turizm Gelişim projeleri sektörel planlama açısından olumlu çalışmalardır. Çevre değerlerini, doğal zenginlikleri koruyan, dengeleri gözeten çalışmalardır. Planların nitelikleri, ilkesel olarak çevreye saygılı olma özellikleri ile öne çıkmaktadır. Sektör



ilk ciddi boyutta ivmeyi bu planlarla kazanmıştır. Bu planlarla yaratılan yatırım ortamında, aşırı mali teşviklerin de etkisiyle ilk planların ilke ve hedeflerini bozan tadilat ve revizyonlarla planlar nitelik değiştirmiştir. Olabildiğince daha çok inşaat yapmak hedefi her yer ve her kes için geçerli hale gelmiştir. Planlar yönlendirici olmaktan çıkmış; yapılan uygunsuzlukları yasallaştıran, ölçüsüz tahsislerin yolunu açan yasal belgelere dönüşmüştür. Bu süreçte orman alanlarının tahribatı çok artmıştır.

Orman alanlarının ilk yıllarda yaptığı gibi, sektöre ivme kazandırmak ve örnek oluşturmak amacıyla planlı ve hesaplı, kısıtlı sayıda tahsis işlemleri ile sınırlı kalsaydı, turizm sektörü için daha yararlı olacaktı. Koruma kullanma dengeleri kıyılarda da ormanlarda da çevresel değerler aleyhine bozulmuştur.

Sonuç

Antalya, kitle turizmine uygun yatırımların ilk başladığı bölge olarak günümüzde ülkenin toplam yatak kapasitesinin yüzde 45'ne sahiptir. Çeşitli sorunlarına karşın Antalya'da turizm sektörü büyümeye devam etmektedir. Kıyı ve ormanların sektör açısından kullanım şekilleri ve katkıları açısından sürdürülebilir bir gelişme içinde olup olmadığı önemli bir konudur.

Turizm yatırımcısı, orman arazilerinde tesis kurmayı ilk yatırım maliyetlerini önemli ölçüde düşürdüğü için tercih etmektedir. Kıyılar ve sahillerin tesislerin bünyesinde düzenlenmesi ve özel plaj olarak kullanılması, tesisin pazarlanma ve daha yüksek bedel alabilme imkânından dolayı işletmeciler için çok karlı bir yaklaşım olagelmiştir. Kamusal denetim ve politika eksikliği nedeniyle tesisler açısından kısa vadede karlı ve akılcı olan bu yaklaşımlar il genelinde yaygınlaşmıştır. Ancak çevresel değerleri aşındırması nedeniyle sürdürülebilir turizm gelişmesi açısından giderek daha büyük sorunlar yaratacaktır.

Kıyı mevzuatının ilkeleri çevresel değerleri, koruma ve kullanma dengelerini korunmayı hedeflemektedir. Turizm sektörünün gelişmesi önünde ayak bağı değil; tam tersine, sektörün sağlıklı gelişmesini sağlayacak bir güvencedir. İlimizdeki olumlu örnekler, toplumun farklı kesimlerinin bir arada kıyıyı kullanabileceğini kanıtlamaktadır. Kamusal denetim ve yönlendirme ile sektörün gelişmesi, yanlış alışkanlıklarını terk etmesi sağlanabilecektir.

İKİNCİ KONUT TURİZMİNİN ÇEVRESEL ETKİLERİ: TRAKYA KIYILARI ÖRNEĞİ

EVRİM ÖZKAN TÖRE, ZEYNEP ÖZDEMİR EREN, GÜLAY ÇEVİK, ZEYNEP KORKMAZ, MİNE GÖKDEMİR

İstanbul Metropoliten Planlama Ve Kentsel Tasarım Merkezi

Özet

Trakya kıyıları son 30 yılda özellikle İstanbul'da yaşayanların turizm faaliyetlerine ve bu faaliyetlerin yarattığı çevresel etkilere maruz kalmaktadır. Bu durumun görünen sonuçları arasında; kıyı alanlarındaki yapılaşma baskısının tarım topraklarını ve orman alanlarını tehlikeye atması ve sezonluk nüfus artışının ve artan ikinci konut sayısının kıyı alanlarının taşıma kapasitesini zorlaması öne çıkmaktadır. Kıyı alanlarındaki yapılaşma baskısının sahillerin kamusal alan kullanımını büyük oranda daraltması bir diğer olumsuz gelişme olarak değerlendirilmektedir.

Bu çalışma Trakya bölgesi kıyılarındaki ikinci konutların çevresel etkilerine odaklanmaktadır. İlk olarak kıyı alanlarındaki ikinci konut baskısının tarım topraklarına ve orman alanlarına verdiği zarar coğrafi bilgi sistemleri kullanılarak görüntülenmekte, kıyıların kapasitesinin üstünde baskıdan dolayı karşılaşılan altyapı problemleri tespit edilmektedir. İkinci olarak Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından öngörülen "Saroz Körfezi Kültür ve Turizm Geliştirme Bölgesi" kararının doğuracağı ekolojik sonuçlar incelenmektedir. Çalışmanın sonunda kıyı alanlarında doğal yapıyı bozmadan turizmin sürdürülebilirliğinin sağlanması için kıyı alanlarının rehabilitasyonu ve ikinci konut alanlarının dönüşümü için çözüm önerileri geliştirilmektedir.

Anahtar kelimeler: Trakya, ikinci konut, kıyı alanları, turizm, ekoloji

Abstract

For the recent three decades, the coasts of Thrace has been subject to tourism activities-especially of Istanbul inhabitants'- and it's environmental consequences. Among the visible outcomes of this situation; the threat posed by the housing pressure on agricultural and forestery areas and the compelling pressure of seasonal population rise and increasing number of second house ownership on the carrying capacity of the coastal regions draw attention. On the other hand,

the aforementioned housing compulsion also significantly narrows public sphere/space usage of the seaside.

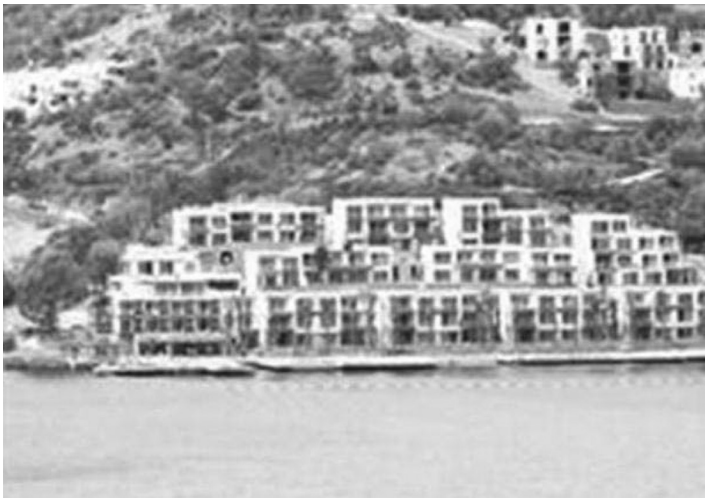
This study focus on the environmental impacts of the second home ownership in the Thrace region coast. First, we demonstrate the damages caused by the second home ownership pressure on agricultural and forest areas facilitating geographical information systems and determine the infrastructure problems induced by the excess pressure over the region's carrying capacity. Secondly, we analyze the potential ecological consequences of "Saroz Bay/Gulf Cultural and Tourism Development Area" decree issued by the Ministry of Culture and Tourism. In the last section of the paper, in order to maintain the sustainability of tourism activities without damaging the natural character of the coastal areas, we propose measures to rehabilitate the coastal areas and transform the second home areas.

Keywords: Thrace, second home, coastal areas, tourism, ecology

Giriş

Kent yaşamının gürültüsünden ve karmaşık yapısından uzaklaşma, doğayla iç içe olma isteği ve devletin kıyı alanlarındaki rekreasyon faaliyetlerini desteklemesi tatil faaliyetlerini kıyı alanlarına yöneltmiştir. Denizin ve kumun insan sağlığına olumlu etkisi ve 1980'li yıllardan sonraki tatil eğilimleri ekolojik dengenin bozulması pahasına ikinci konutları kıyı alanlarına doğru çekmiştir.

Manisa ve Görgülü (2008: 69) ikinci konutu; "satın alma ya da kiralama yoluyla yılın belli dönemlerinde rekreatif amaçlı olarak kullanılan, fiziksel çekiciliği yüksek bölgelerde (akarsu, göl, kaplıca, deniz kıyısı vb.) inşa edilmiş, turizm sektörü ile bütünleşmiş ve bir emlak yatırım özelliği



Fotoğraf 1. Bodrum Sahilindeki İkinci Konut Yapılanmalarına İlişkin Örnek Görüntü
Kaynak:http://www.haberx.com/Gundem-Haberleri/Agustos-2008/Bodrum-nasil-kurtulur.aspx



Fotoğraf 2. Marmara Ereğlisi Sahilindeki İkinci Konut Yapılanmalarına İlişkin Örnek Görüntü

gösteren sabit mülk" olarak tanımlamaktadır. TUİK'in 2000 yılında yaptığı araştırmaya göre Türkiye'de inşa edilmiş yaklaşık 5,8 milyon konutun, yaklaşık %8'i yazlık ev mahiyetinde kullanılan ikincil konut olarak tespit edilmiştir (Manisa ve Görgülü, 2008). Manisa ve Görgülü'nün (2008) ikinci konut tanımında vurguladıkları yer seçimi dikkate alındığında, söz konusu yazlık evlerin önemli ölçüde akarsu, göl, kaplıca, deniz kıyısı gibi fiziksel çekiciliği yüksek bölgelerde yer seçtiği görülmektedir (Fotoğraf 1 ve Fotoğraf 2). Güney Ege ve Akdeniz'de gerçekleştirilen çalışmada (Manisa ve Görgülü, 2008: 70–71), ikinci konutların %85'i yılda bir kez, %62'si yılda 2 ay ve daha az süre ile kullanılmakta olduğu ve ikinci konut sahipliliğinde "tatil yapmanın" ve "emekliliğin" baskın gerekçeler olarak (%80) ifade edildiği görülmektedir.

Ülkenin turizm politikalarının yabancı turist sayısına ve döviz girdisine endeksli olması, iç turizmin ihtiyaçlarını görmemiş olması, insanların dinlenme ve moral kazanmak üzere tatile olan ihtiyaçlarını çeşitlendirecek aktiviteler üretememesi ikinci konut sorununu bugünlere taşımıştır (Seymen ve Koç, 1995). Bugün kıyılar, 1980'li yıllardan itibaren, bütüncül bir planlama anlayışından yoksun olarak, kontrolsüzce ve hızla büyüyen ikinci konutların istilası altındadır. Bu durum, Türkiye'de ikinci konut olgusunun ülkenin kıyı alanı politikaları, turizm politikaları ve planlama mevzuatındaki değişiklikler açısından irdelenmesi ve doğal çevreye, hassas ekosistemlere verdiği tahribatla beraber değerlendirilmesi gereğini ortaya çıkarmıştır.

Bu çalışmada Trakya Alt Bölgesi kıyı alanlarında yer seçen ikinci konutlara odaklanılmaktadır. Çalışma, İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) tarafından yürütü-

len 1/100.000 ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Revizyon Çevre Düzeni Planı yapım sürecinde gerçekleştirilen arazi tespitleri, ilgili yerel yönetimlerden alınan onanlı imar planları, her üç ilin tarım il müdürlüklerinden alınan sorunlu tarım alanlarının tespiti ve iyileştirilmesi projesi (statip) verileri ve hâlihazır haritalar kullanılarak hazırlanmıştır. Bölgedeki ikinci konutların tespit edilmesinde; uydu fotoğrafları, halihazır haritalar, mevcut planlar, arazi çalışması ve arazi fotoğraflarından faydalanılmıştır. Kıyı alanlarında yerleşmiş ikinci konutların çevresel etkileri değerlendirilirken; sayısal ortamda bu alanların tarım toprağı, 2B alanları, orman alanları, taşkın alanlar, jeolojik sakıncalı alanlar ve kumul alanlar gibi doğal eşikler ile çakıştırılması yöntemi kullanılmıştır.

Aşağıda Trakya Alt Bölgesi kıyılarında yer seçen ikinci konutların çevresel etkilerine ilişkin bir değerlendirme yapılmakta ve çözüme ilişkin öneriler sunulmaktadır.

Trakya Alt Bölgesi İkinci Konut Alanlarının Tarım Toprakları, Orman Alanları Ve Kumul Alanlar Üzerindeki Etkisi

Kırklareli, Tekirdağ ve Edirne illerini kapsayan Trakya Alt Bölgesinin[1], Marmara Denizi, Ege Denizi ve Karadeniz'e kıyısı bulunmaktadır. Bu kıyıların uzunluğu yaklaşık 450 km.dir ve ülke kıyılarının yaklaşık %5'ini oluşturmaktadır[2] (Doğan vd., 2005).

Trakya Alt Bölgesi kıyılarında ikinci konutların Marmara Ereğlisi, Şarköy, Keşan ve Enez ilçelerinin kıyı alanlarında toplandığı görülmektedir (Harita 1). Zengin tarım topraklarına, yerüstü ve yeraltı su kaynakları ve yeraltı suyu besleme alanlarına sahip bölgenin özellikle İstanbul'a yakın olması buradaki ikinci konut baskısını çevreye zarar verme pahasına yaygınlaştırmaktadır.

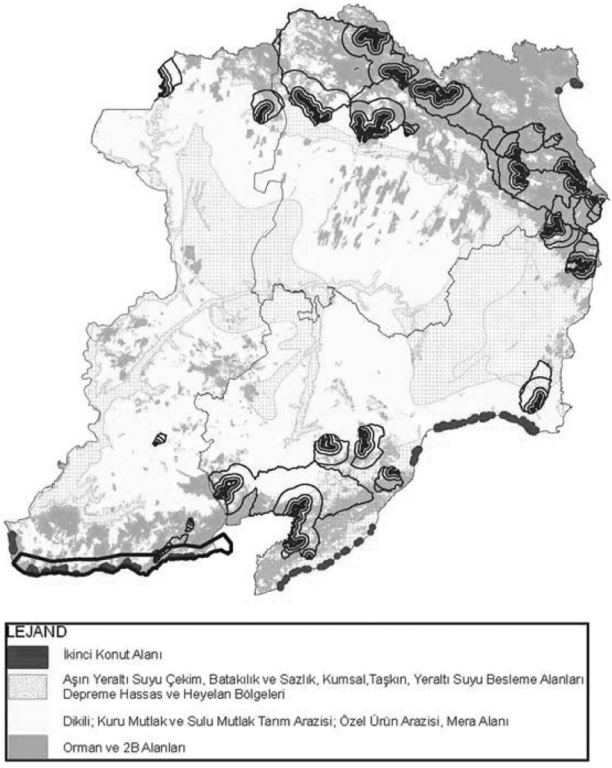
Kıyı alanları için bütüncül bir kıyı kenar çizgisi hazırlanmadığından kıyı kanunun getirdiği yaptırımların ve kontrollerin gerçekleştirilmesi güçleşmektedir. Bu durumun yarattığı olumsuz sonuçlardan biri olarak ikinci konutlar, kıyı çizgisini ve sahil şeridini ihlal edebilmektedir (Harita 1). 1980'li yılların başında inşa edilmiş ve sonrasında giderek çoğalmış olan ikinci konut alanları da daha sonraki dönemlerde inşa edilen ikinci konutlar için teşvik edici olmuştur.

3621 sayılı Kıyı Kanununa göre sahil şeridinin birinci bölümünde (kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 50 m genişliğinde belirlenen bölüm) yeşil alan kullanımları ve rekreatif alan kullanımına izin verirken, sahil şeridinin ikinci bölümünde kamu yararına açık günübirlik turizm faaliyetleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerine izin verilmektedir. Şekil 1'de kıyı kanununa göre kıyı kenar çizgisi ve sahil şeridi görünmektedir (solda). Benzer çalışmayı Enez kıyı şeridinde (sağda) kumul alan sınırını kıyı kenar çizgisi olarak kabul edip sahil şeridini çizerek incelediğimizde yapı yasaklı alanlarda ikinci konut alanlarının yer aldığı görülmektedir.

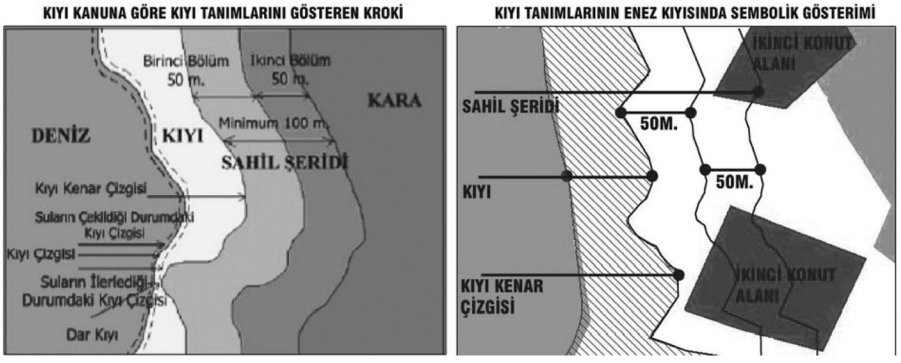
---

[1] Trakya Bölgesi; Kırklareli, Tekirdağ ve Edirne illerinin yanı sıra, İstanbul'un batı yakasını ve Çanakkale ilinin kuzeyini içermektedir. Bu çalışma kapsamında Kırklareli, Tekirdağ ve Edirne illeri Trakya Alt Bölgesi olarak tanımlanmıştır. Çalışmada, Alt Bölgeye ilişkin değerlendirme yer almaktadır.

[2] Toplam kıyıların 1707 km'si Akdeniz, 1701 km'si Karadeniz, 3484 km'si Ege 1441 km.si de Boğazlarla birlikte Marmara denizi kıyılarına aittir. Az sayıda olan Adalarının uzunluğu da yaklaşık 500km civarındadır (Doğan vd., 2005).



Harita 1: Trakya Alt Bölgesinin Doğal Eşikleri ve İkinci Konut Alanları



Şekil 1: Kıyı kenar çizgisi- Enez örneği[3]

[3] Harita 2'de Enez örneği üzerinde görülen kıyı kenar çizgisi kumul alan sınırı esas alınarak sembolik olarak çizilmiştir. Kıyı kenar çizgisi kumul alanın bittiği yerden itibaren çizilmiştir.



Fotoğraf 3: Enez Kıyı Alanına İlişkin Örnek
Kaynak: İMP (2009)'dan derlenmiştir.

Trakya Alt Bölgesinde ikinci konut alanları yaklaşık 961 ha büyüklüğe sahiptir. İkinci konut alanlarının toplamda %27,2 si (261 ha); tarım toprağı, 6831 sayılı orman yasasının 2B maddesi uyarınca orman vasfını yitirmiş alanlar (2B alanı) ve taşkın alan gibi doğal eşikler açısından yerleşilmesi sakıncalı alanlar üzerinde yer almaktadır (Tablo 1).

Tablo 1: Trakya Alt Bölgesinde İkinci Konut Alanlarının Yerleştiği Arazi Türü

İkinci Konutların yerleşme arazisi	Büyüklük(ha)	Yüzde oranı(%)
Tarım toprağı	128	13,3%
2B alanı	51	5,3%
Taşkın alan, jeolojik sakıncalı alan, kumul alan	82	8,5%
Yerleşilebilir alan	700	72,9%
Toplam	961	100,0%

Kaynak: İMP (2009)'dan derlenmiştir.

Bu eşikler arasında 128 ha. ile korunması gerekli tarım toprakları (kuru mutlak tarım arazisi, sulu mutlak tarım arazisi, özel ürün arazisi ve mera alanı) öne çıkmaktadır. Örneğin, Enez kıyılarında yer alan ikinci konut alanlarının neredeyse tamamı tarım toprakları üzerindendir (Harita 2).

İkinci konut alanları bir yanda tarım toprakları üzerinde yer alırken diğer yandan jeolojik açıdan sakıncalı alan içinde yer alabilmektedir (Harita 3).



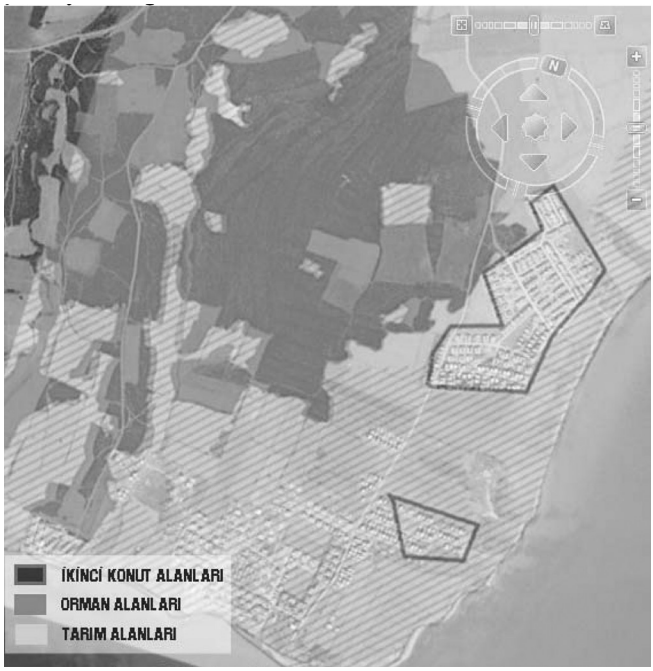
Harita 2: Tarım Alanı Üzerinde Yer Alan İkinci Konutlar- Enez Örneği

Kaynak: İMP (2009)'dan derlenmiştir.[4]

Trakya kıyılarında tespit edilen ikinci konut alanlarının 51 ha'ı, 2B alanlarında yer seçmiştir. Harita 4'te verilen örnekte de görüldüğü üzere, ikinci konut alanları 2B alanına dayanmakta ve orman alanlarına yapılaşma baskısı uygulamaktadır. Bu durum orman ve 2B sınırlarına bitişik ikinci konutların orman için tehdit oluşturmakta olduğunun önemli bir göstergesidir.

Her üç haritada (Harita 2, Harita 3 ve Harita 4) yapılaşmanın olduğu bölge kumul alanlarını, tarım alanlarını, orman alanlarını ve bölgenin ekosistemini değiştirmektedir. Ülkenin tarım politikalarının yetersizliği ve verimsizliği tarım çalışanının topraklarını ikinci konut ve turizm amaçlı kullanım için satışını kolaylaştırmaktadır. Ayrıca 1980'lerin ortalarında imar planı yapım yetkisinin yerel yönetimlere geçmesiyle birlikte, yerel yönetim ve toplum ilişkilerinde yoğun çalışma gerektiren tarımsal verim-üretim konuları arka plana atılmıştır.

[4] Harita 2, 3 ve 4'te görülen yeşil alanlar "orman alanlarını", sarı alanlar "korunması gerekli tarım topraklarını", gri çizgili alanlar "jeolojik açıdan sakıncalı alanları", kırmızıçizgili alanlar ise "ikinci konut alanlarını" temsil etmektedir.



Harita 3: Tarım Alanı ve Jeolojik Sakıncalı Alan Üzerinde Yer Alan İkinci Konutlar-Şarköy Örneği
Kaynak: İMP (2009)'dan derlenmiştir.



Harita 4: Orman Alanına Bitişik Kurulmuş İkinci Konutlar- Erikli Örneği
Kaynak: İMP (2009)'dan derlenmiştir.

Bunun yanı sıra, kıyı bataklıkları kurutularak oluşturulan ikinci konut alanları kıyı gerisindeki alanlarda taban suyu seviyesini düşürerek gerideki tarım alanlarının olumsuz etkilenmesine neden olmaktadır (Özkan ve Aslanboğa, 1992). Bu durum Trakya Alt Bölgesinde tarım faaliyetleri ve elde edilen tarımsal verim açısından tehdit oluşturmaktadır.

Sayılan bu olumsuz etkilere ek olarak, Saroz Körfezi'nin Kültür ve Turizm Bakanlığınca "Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi" ilan edilmesinin Alt Bölgede ortaya çıkarabileceği olası sonuçlar aşağıda kapsamlı olarak ele alınmaktadır.

Saroz Kültür Ve Turizm Koruma Ve Gelişim Bölgesinin Trakya Alt Bölgesine Olası Etkileri

Turizm Teşvik Kanunun 24.07.2003 tarihli değişik 3.b maddesinde geçtiği üzere, Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri, tarihi ve kültürel değerlerin yoğun olarak yer aldığı ve/veya turizm potansiyelinin yüksek olduğu yöreleri korumak, kullanmak, sektörel kalkınmayı ve planlı gelişimi sağlamak amacıyla değerlendirmek üzere sınırları Bakanlığın önerisi ve Bakanlar Kurulu Kararı ile tespit ve ilan edilen bölgelerdir. Turizm Merkezlerinde ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri olarak belirlenen alanlarda yönetmelikte tanımlanan her ölçekte planlar[5] gerektiğinde ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri de alınarak Bakanlıkça yapılmakta veya yaptırılmakta ve resen onaylanmaktadır.

Kültür ve Turizm Bakanlığının Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı kapsamında belirlediği 10 yeni turizm kentinin 2'si Trakya Alt Bölgesinde yer almaktadır. İğneada-Kıyıköy "ekoturizm", Saroz Körfezi ise "turizm kenti" olarak belirlenmiştir. Bakanlar Kurulunun 16.4.2004 tarih ve 2004/7253 sayılı Kararı ile yürürlüğe konulan Saroz Körfezi Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi Kültür ve Turizm Bakanlığının Eylem Planı'nda Araştırma ve İlan safhasında yerini almıştır. Bakanlıkça, turizm kentlerinde belli temalarla turizmin gelişimini planlamak, kültürel ve doğal değerlerle ilişkilendirmek hedeflenmektedir.

12/03/1982 tarihinde yürürlüğe giren, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunun amacı turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek, dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve tedbirlerin alınmasını sağlamaktır. Bu kanun; turizm hizmeti ile bu hizmetin gereği kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinin tespitini ve geliştirilmelerini, turizm yatırım ve işletmelerinin teşvikini, düzenlenmesini ve denetlenmesine ilişkin hükümleri kapsamaktadır. Bu kanun ile Turizm Bakanlığı'na kıyı boyunca belli arazileri turistik amaçlar için ayırma ve yönetme yetkisi verilmekte ve bu bölgelerde turistik tesis kuran özel yapımcılara mali teşvikler verilmesi mümkün olmaktadır. Turizm Bakanlığı bu kanun aracılığıyla, kıyı boyunca yer alan geniş bir bölgeyi turizm bölgesi ve turizm merkezi olarak ilan edebilmektedir (Akyol ve Sesli, 1999: 105).

[5] Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Planları, içinde turizm türleri ile kültür ve eğitim, eğlence, ticaret, konut ve her türlü teknik ve sosyal altyapı alanlarından bir veya daha fazlasını kapsayan, kendi içinde alt bölgeler ihtiva edebilen, bu kapsamda kaynaklar arasında koruma-kullanma dengesini ve sektörel kalkınmayı sağlayan, arazi ana kullanım kararlarını belirleyen, açıklama raporları ve plan notları ile bir bütün olan 1/25000 veya daha üst ölçekli fiziki planlardır.

Turizm bölge ve merkezleri ilan etme yetkisinin kıyının değişik yerleri için uygulanması sonucunda, orman alanları ve tarım alanları küçülmeye başlamakta ve plansız gelişme neticesinde altyapı yetersiz kalmaktadır. Daha çok turistik tesis ve yatak kapasitesinin arttırılması anlayışı ile bütünsellik arz etmeyen ve çevresel etkileri yeterince dikkate alınmadan kontrolsüz sınırları zorlayarak inşa edilen turistik tesisler çevrenin olumsuz yönde etkilenmesine sebep olmaktadır.

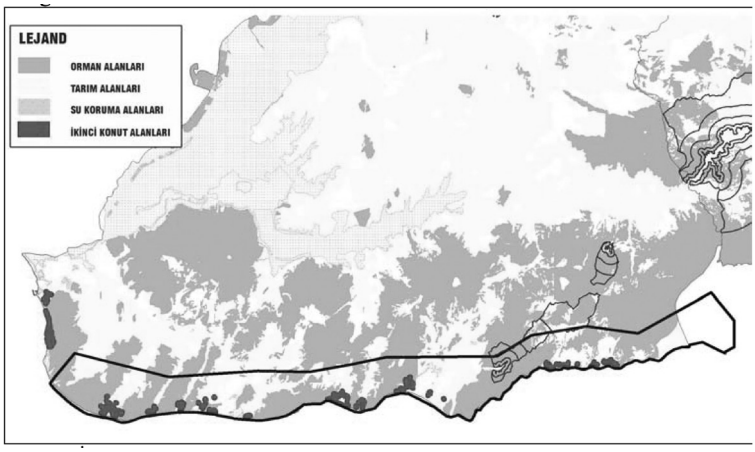
Turizm teşvik kanunu ile deniz, göl ve akarsu kıyılarını bozucu, yıpratıcı ve çevreye zarar verici hiçbir uygulamanın yapılamayacağı hükme bağlanmaktadır. Kanun, turizm potansiyeli olan bölgelerde korumayı, kullanmayı ve ekonomiyi canlandırmayı hedeflerken, uygulamada koruma ilkesinin arka plana düştüğü görülmektedir.

Bütün bu olumsuz gelişmeler sonrasında kamu arazilerinin turizmcilere satışı 21/07/2006 tarih ve 26235 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2006/10507 sayılı "Kamu Arazisinin Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmeliğin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Yönetmelik" in birinci maddesi gereği yürürlükten kaldırılmıştır.

Yukarıda kısaca özetlenen yasal ve yönetsel mevzuat, Trakya Alt Bölgesinde kıyı alanlarında ikinci konutların gelişiminin önüne geçilmesi açısından ümit vaat etmektedir. Söz konusu politikalar, uygulama araçları ile birlikte işletildiğinde, çevre açısından olumlu sonuçlar üretebilme kapasitesine sahiptir.

Ancak, geçmiş uygulamalarının olumsuz sonuçları göz önünde bulundurulduğunda, Saroz Körfezi'nin Kültür ve Turizm Bakanlığınca "Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi" ilan edilmesi, kıyı alanlarında ikinci konutların gelişimini tetikleme olasılığı açısından düşündürücü hale gelmektedir.

Trakya Alt Bölgesinde Keşan ve Enez ilçe sınırlarında kalan "Saroz Körfezi Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi" içinde- özellikle Mecidiye ve Erikli kıyılarında- yer alan ikinci konutlar orman alanlarına, 2B alanlarına ve tarım topraklarına baskı uygulamaktadır (Harita 5).



Harita 5: Trakya Alt Bölgesinde "Saroz Körfezi Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi"
Kaynak: İMP (2009)'dan derlenmiştir.



Fotoğraf 4: Erikli Kıyı Alanında Yer alan İkinci Konut Alanlarına İlişkin Örnek Görüntü (Keşan)
Kaynak: İMP (2009)'dan derlenmiştir.

Saroz Körfezi Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi sınırları içinde kıyı kanunu ihlal edecek ve kamu yararını ortadan kaldıracak yatırımlar ve yapılar bölgedeki çevrecileri harekete geçirmiş ve Erikli köyü (Keşan) kıyı alanlarındaki yapılaşma kamuoyunun gündemine taşınmıştır (Bayer, 2009). Yerel yetkililerce kamuoyuna yapılan açıklamada Erikli Köyünde kıyı kenar çizgisi sorunun 26 yıldır tamamlanamadığı bildirilmiştir. Trakya Alt Bölgesi kıyılarının bütüncül bir kıyı kenar çizgisi hazırlanmadığından, bölgede kıyı alanlarının kontrolü ve denetimi zorlaşmakta ve kamu yararı ertelenmektedir (Fotoğraf 3).

Bakanlığın Turizm Eylem Planına göre "Saroz Körfezi Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi"nde planlı bir gelişimin gerçekleşebilmesi için fiziki planların tamamlanması ve bu planlarda alternatif turizm türlerinin nitelikli bir biçimde gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Bu bölgede plan yapmada/yaptırmada ve onaylamada sorumluluk Kültür ve Turizm Bakanlığına aittir.

Değerlendirme Ve Sonuç

Trakya Alt Bölgesi sahip olduğu verimli tarım toprakları, su kaynakları ve kıyı alanları ile geçmişten bugüne özellikle İstanbul Metropoliten alanı için yaz tatillerinin cazibe merkezi olagelmiştir. Bu talep zaman içinde, özellikle kıyı alanlarında, kontrolsüz ve plansız ikinci konut alanlarının ortaya çıkmasında temel belirleyicilerden biri olmuştur.

Trakya kıyı alanlarında yer seçmiş olan ikinci konutlar üzerine gerçekleştirilen bu çalışmada, söz konusu alanların çevresel etkilerini en aza indirgeyecek bir takım öneriler getirilmektedir (Tablo 2). Bunlardan ilki, ikinci konutların daha uzun süreli ve etkin kullanımının sağlanması yönündedir. Bu noktada ilk olarak mevcut ikinci konut stoğunun eğitim dönemi süresince öğrenci konutları olarak kullanılması uygun görülmektedir. İşletme şekli için değişik seçenekler önerilebilir. Örneğin tatil sitesi şeklindeki ikinci konut alanlarında site yönetimince pansiyoner öğrenci

kabul edilebilir ya da konutlar kiralanabilir. Birinci seçenekte sitenin ortak kullanımlara ayrılmış mekânları internet bağlantısı ve bilgisayar donanımı ile donatılmak suretiyle çalışma için uygun ortamlar haline getirilebilir, spor ya da fitness salonları öğrencilerin kullanımına açılabilir.

Tablo 2. Trakya Alt Bölgesi Kıyı Alanlarında Yer Alan İkinci Konutlar İçin Getirilen Öneriler

		Öneri	Açıklama
MEVCUT	1.	ETKİN KULLANIM	İkinci konutların daha uzun süreli ve etkin kullanımının sağlanması
			a. El değiştirme
			i. Öğrenci evi
			ii. Sanayi nüfusu için konut
			b. (Dönemsel) Fonksiyon değiştirme
			i. Pansiyon/motel kullanımı
			ii. Konut değişim programı
	2.	YIKIM	Kamu yararı gereği yasal prosedürün dışında gelişmiş olan ikinci konutların yıkımı
GELİŞME	3.	YÖNLENDİRME	Bölgedeki ikinci konut talebinin başka alanlara yönlendirilmesi
	4.	YÖNETİM	Bütüncül kıyı alanları yönetiminin gerçekleştirilmesi

İkinci konutların uzun süreli ve etkin kullanımını sağlamak üzere geliştirilebilecek bir diğer çözüm, bu konut stoğunun bulunduğu bölgede, yakın çevrede var olan sanayi çalışanları için kalıcı konut olarak değerlendirilmesi yönündedir. Bu durumda konutların fiziki koşullarının yeni kullanım şekline göre düzenlenmesi gerekebilir (yalıtım ve doğalgaz servisi sağlanması vb.). Yine bu seçenekte bu konutlarda sürekli yaşayacak nüfusun ihtiyacı dikkate alınarak başta eğitim tesisleri olmak üzere tüm sosyal donatı ve teknik altyapı için uygun çözümler üretilmesi gerekli görülmektedir.

İkinci konutların dönemsel olarak fonksiyon ve/veya kullanıcı değiştirmeleri yönündeki öneri, söz konusu konutların pansiyon, motel gibi kullanımlara açılmasını gündeme getirmektedir. Burada dönemsel işletmecilerin ya da konut sahibinin etkin olabileceği düşünülmektedir. Belediye, bu konutlar için vergi benzeri ödemelerde ve su, elektrik gibi harcamalarda indirime gidebilir. İşletme modellerine yönelik eğitimlerin verilmesinde yerel yönetimin yönlendirici olabileceği düşünülmektedir.

Bu öneri altındaki bir diğer kullanım, gerek Türkiye'nin, gerekse dünyanın dört bir yanında mevcut olan yazlık konutların tek bir sisteme dâhil edilmek suretiyle turizme açılmasıdır. Bu sistemde konut, mevcut fonksiyonunu devam ettirmektedir. Konut sahipleri bir "ev değişim programı" çerçevesinde konutlarını diğer yazlık konut sahipleri ile değiştirebilecek, böylece farklı bölge ve ülkelerde tatil yapabilecektir. Bu kullanım, konutun senede birkaç ay dışında uzun süre atıl kalmasına da engel olabilecektir.

İkinci öneri, kamu yararı gereği yasal prosedürün dışında gelişmiş olan ikinci konutların yıkımını içermektedir. Bölgede tarım topraklarını, kumul alanları işgal eden, ruhsatsız olan, işlevsiz olan, 100 m. sınırını ihlal eden ve yapı ömrü dolmuş olan ikinci konutların varlığı söz konusudur. Bu konutların kamu yararı gereği yıkımı, önemli ölçüde kıyı alanını geri kazandırabilecektir.

Üçüncü öneri, kıyılara yönelik ikinci konut talebinin öncelikli ekolojik önem arz etmeyen başka alanlara yönlendirilmesi şeklindedir.

Geliştirilen dördüncü öneri ise, ilgili tüm otoriteleri tek bir potada buluşturan bütüncül bir kıyı alanları yönetiminin gerçekleştirilmesi yönündedir. Buna yönelik olarak, uygulamada ilgili yasa ve yönetmeliklerin işlerliğinin sağlanmasının yanı sıra, kurumlar arasında koordinasyonun sağlanması gerekli görülmektedir. Yetki alanı içerisinde kıyı alanları yer alan 3194 sayılı İmar Kanunu, 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu, 3621 sayılı Kıyı Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu ve 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun çelişki ve boşluklar giderilerek çalışır hale getirilmesi ve 1993 tarihli ÇED Yönetmeliği Ek–1 Çevresel Etki Değerlendirmesi Uygulanacak Faaliyetler Listesi'nde kentsel gelişme projelerinin de yer alması ivedilikle gerçekleştirilmesi gerekli görülen değişiklikler olarak öngörülmektedir. Ülkemizde 1980'li yılları takiben kıyı alanlarıyla ilişkili birçok yasal düzenleme yapılmıştır. Ancak bu yasaların uygulanmasında yaşanan sorun ve yetersizlikler, kıyı alanları için tehdit oluşturan yasal boşluklar ortaya çıkarmıştır. Şüphesiz, söz konusu yasal boşlukların giderilmesi ile yasaların çalışır duruma getirilmesi ve kentsel gelişimin kontrol altına alınması bölgedeki çevre sorunlarının çözümüne katkı sağlayacaktır. Özellikle kıyı kanunun uygulanabilmesinde Trakya Alt Bölgesinin kıyı kenar çizgisinin tamamlanmamış olması yasa ve ilgili yönetmeliğin uygulanmasını güçleştirmektedir. Bu sebeple valilik tarafından gerekli heyetin kısa zamanda bir araya getirilip kıyı kenar çizgisinin tamamlanması kıyı alanlarının korunması ve kamu yararına kullanılmasının yolunu açacaktır.

Son olarak, Kültür ve Turizm Bakanlığının bölgedeki turizm politikaları alternatif turizm türlerinin geliştirilmesi ve koruma kullanma ölçütünün dikkate alınması bakımından önem taşımaktadır. Bakanlığın, geçmiş uygulamalarının olumsuz sonuçlarını göz önünde bulundurmak ve kıyı alanlarının kullanımında kamu yararını esas almak, bu yeni çevre ile bütünleşik turizm hareketini güçlü kılacaktır.

Kaynakça

Dal, N. ve Baysan, S. (2007) "Kuşadası'nda Kıyı Kullanımı ve Turizmin Mekânsal Etkileri Konusunda Yerel Halkın Tutumları", Ege Coğrafya Dergisi, 16 (2007), 69–85, İzmir.

Manisa, K. ve Görgülü, T. (2008) "İkincil Konutların Turizm Sektöründe Yeniden Kullanılabilmesine İlişkin Bir Model", Megaron, YTÜ Mimarlık Fakültesi E-Dergisi, Cilt 3, Sayı 1, 68–78, İstanbul.

Özkan, E. and Kozaman, S. (2006) "Gated Communities: as an efficient force in the fragmentation process of Istanbul", 42nd ISoCaRP Congress: Cities Between Integration and Disintegration- Istanbul: YTU-TÜRKİYE, [http://www.isocarp.net/Data/case_studies/881.pdf] adresinden erişilebilir.

Sesli, F.A. (2006) "Sayısal Fotogremetri ile Kıyı Alanlarındaki Değişimin İzlenmesi", HKM, Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi 2006/2 Sayı 95, 11–17, Trabzon.

Kılıçaslan, Ç. (2006) "İKİNCİ KONUTLARIN DENİZ KIYILARINA ETKİSİ", Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, Seri: A, Sayı: 1, Yıl: 2006, ISSN: 1302–7085, Sayfa: 147–156.

İrtem, E. ve Karaman, E. (2004) "Edremit Küçükkuyu arasındaki turizm faaliyetlerinin kıyı alanlarına etkisi ve önerilen yönetim programı", itüdergisi/d mühendislik, Cilt:3, Sayı:1, 3–14, Şubat 2004.

Doğan E, Burak E. ve Akaya M.A., Türkiye Kıyıları Kavramsal Tanımlama-Planlama-Kullanım, Beta basım yayım dağıtım şirketi, ISBN 975-295-495-2, İstanbul 2005

Akyürek,E., Kılıçaslan, Ç., Özkan B. 1988Turizm ve Rekreasyon Amaçlı Yapılaşmaların Tarım alanlarına Baskıları, Baş, s., ege bölgesi I. Tarım kongresi, 7-11

Eylül 1988, Aydın, 526-531

Özkan, B., Aslanboğa, İ., 1992 Doğa Koruma Yönünden Güney Ege Kıyılarındaki Rekreasyon amaçlı Konutsal Yerleşimler(ikinci konut) ve Peyzaja Etkileri Üzerine Araştırmalar, E.Ü. Araştırma fonu, araştırma Raporu, Proje no:1989/Ege Üniversitesi, s:45

Seymen, Ü. Ve Koç, H. (1995) "Ege Kıyılarında Tatil Konutu Olgusu", Planlama Dergisi, İzmir, 25-31

İMP (2009) 1/100.000 ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Revizyon Çevre Düzeni Planı için oluşturulan veri tabanı, İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, İstanbul.

Akyol, N., ve Sesli, F.A., "Türkiye'de Kıyı Alanları Konusunda Geçmişten Günümüze Ulusal Mevzuat", T.M.M.O.B. Harita ve kadastro Mühendisliği Dergisi, Temmuz 1999, sayı: 86, (1999).

Bayer, Y., "Saroz'a İhanet", Hürriyet Gazetesi, 2 Temmuz 2009

Kültür Ve Turizm Koruma Ve Gelişim Bölgelerinde Ve Turizm Merkezlerinde İmar Planlarının Hazırlanması Ve Onaylanmasına İlişkin Yönetmelik

16.4.2004 tarih ve 2004/7253 sayılı Kararı ile yürürlüğe konulan Saroz Körfezi Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi Bakanlar Kurulu Kararı

Kültür ve Turizm Bakanlığı (2007) Türkiye Turizm Stratejisi 2023; Eylem Planı 2007-2013, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları 3085, Ankara.

Turizm Teşvik Kanunu madde 3b değişik 24.7.2003 -4957/1md

2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu

21/07/2006 tarih ve 26235 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2006/10507 sayılı "Kamu Arazisinin Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmeliğin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Yönetmelik"

KIYILARI VE ORMAN ALANLARINI KORUMAK/ SAVUNMAK: KISMİ YAPILAŞMANIN KIYILARI…

Yrd. Doç. Dr. MEHMET ÇAĞLAR MEŞHUR

Arş. Grv. NESLİHAN SERDAROĞLU SAĞ

Arş. Grv. SİNAN LEVEND

Selçuk Üniversitesi, Müh. Mim. Fakültesi, Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

Özet

Ülkemizde kıyıların kullanımına yönelik yapılan yasal düzenlemelerin tamamında, kıyıların kamu malı olduğu ve özel mülkiyete konu olamayacağına vurgu yapan hükümler yer alsa da, aynı yasal düzenlemeler kapsamında ortaya konan ve sürece mülkiyet haklarını koruma açısından yaklaşan bir düşüncenin varlığı da gözlenmektedir. Kıyı mevzuatı açısından ciddi bir tezat/iç tutarlılık sorununa neden olan bu yaklaşım, mevzuatın ortaya konma amacını yozlaştıran bazı süreçlere de meşruiyet kazandırmaktadır.

Bu kapsamda, çalışma, kıyı kullanımına, mülkiyet hakkı ve kazanılmış haklar açısından yaklaşan ve bu hali ile süreci daha çok bir taviz verme haline getiren anlayışın sorgulanmasını ve bu sürece meşruiyet kazandıran temel etkenlerden biri olan kısmi yapılaşma tanımlamasının, gerek bütüncül gerekse parçacıl anlamda ortaya çıkardığı sorunların Erdemli-Mersin sahil şeridine ilişkin elde edilen bulgular ışığında somutlaştırılmasını amaçlamaktadır. Bu çerçevede yapılacak saptamaların, benzer sorunların yaşandığı kıyı alanlarını gündeme taşıması ve sorunun çözümüne yönelik olası fikirleri tartışmaya açması çalışmanın temel beklentisidir.

Anahtar Kelimeler: Kıyı Kanunu, Kısmi Yapılaşma, Erdemli-Mersin Sahil Şeridi.

1. Giriş

Önemli bir doğal kaynak olmasının yanı sıra, ekonomik ve sosyal kalkınma açısından da yaşamsal rolü olan kıyı alanlarının kullanımı ve korunması, Ülkemizdeki planlama gündeminin önemli konularından birini oluşturmuştur/oluşturmaktadır. İlk kez, 1972 yılında, 6785 sayılı İmar Yasa-

sına 1605 sayılı Yasa ile eklenen Ek 7.madde ile deniz, nehir ve göl kenarlarındaki yapılaşmaya ilişkin somut ölçütlerin getirilmesi ile başlayan; Anayasa Mahkemesi'nce iptal edilen 1.12.1984 tarihli 3086 sayılı Yasa ile devam eden; 4.4.1990 tarihli 3621 ve bu Yasa'da değişiklik yapılmasına dair 11 Temmuz 1992 tarihli 3830 sayılı Yasayla şekillenen (ve Yasa'nın uygulanmasına yönelik farklı Yönetmelikleri de kapsayan) kıyı mevzuatının, gerek gelişim süreci, gerekse bu sürecin içerdiği sorunlar farklı içerikte birçok çalışmaya konu olmuştur.

Kıyı mevzuatına ilişkin kuramsal ya da uygulama içerikli çalışmaların yoğunluğunu, büyük ölçüde, mevzuatın ortaya çıkardığı zihin karışıklığı ve yapılan yasal düzenlemelerin, düşünülen ile yaşama geçen arasında ortaya çıkardığı tezatla da ilişkilendirmek olasıdır. Bu anlamda, kıyı mevzuatı kapsamında tanımlanan hükümlerin üzerinden 20 yıla yakın bir zaman geçmesine karşın bugün bile tartışılıyor olması, mevzuatın, kıyıların korunması sürecine açılım mı getirdiği, yoksa açmaza mı sürüklediği sorusunu gündemde tutmaktadır.

Kıyı mevzuatının varlığını büyük ölçüde sorgulanır hale getiren ve kıyılarımızda bugün bile devam eden "sıfır deniz" yapılaşmaya meşruiyet kazandıran "kısmı yapılaşma" kavramı önemli tartışma konularından biridir. 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış imar planlarında, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik kesim içerisindeki imar adalarında, o tarihte yürürlükte olan plan ve mevzuata uygun olarak tamamlanmış yapılar ile ruhsat alınarak en az su basman seviyesinde inşaatı tamamlanmış yapıların bulunduğu parsellerin sayısının (veya kullanılan toplam taban alanının) imar adasındaki toplam parsel sayısının (veya toplam taban alanının) yüzde ellisinden fazla olması durumu şeklinde tanımlanan; ancak bununla yetinilmeyip, kapsamı, "(11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren) kara yönünde 100 metrelik bantta yer alan imar adalarının sayısının yüzde ellisinden fazlasının kısmı yapılaşmış olması durumunda imar adalarının tamamında yapılaşmaya gidilebileceği" hükmü ile genişletilen ve bu nitelikteki alanlarda sahil şeridi derinliğinin 20 metre olarak belirlenmesini öngören "kısmi yapılaşma" kavramının, Yasa'nın varoluş amacını ortadan kaldırabilecek bir süreci doğurduğu kolaylıkla söylenebilir.

Kısmi yapılaşma kavramının özellikle imar adalarının geneline ilişkin hükmü açısından ortaya çıkan sorun, Yasa'nın yürürlüğe girdiği 90'lı yılların başında, planlı sahalar içerisinde yer alan, ancak hiçbir yapılaşmanın bulunmadığı imar adalarının, takas, kamulaştırma gibi yöntemlerle kazanılması yerine, yapılaşmasına fırsat tanınması olmuştur ki, tamamen mülkiyet haklarının korunmasını amaçlayan bu anlayış, Kıyı Yasası'nın kamusallık vurgusuna büyük bir darbe vurmuştur.

2. Ülkemizde Kıyı Mevzuatının Tarihsel Gelişim Süreci

Kıyı Mevzuatı'nın ortaya çıkma amacına ilişkin iki temel ilke, kıyı olarak tanımlanan yerlerdeki toprak mülkiyeti ve toprağın kullanılmasına yönelik getirilen sınırlamalardır. Bu çerçevede, kıyının kamu malı olduğunu ve özel mülkiyete konu olamayacağını belirten hükümler günümüze kadar olan her yasal düzenlemede yer almıştır (Akça, 2004).

Kıyının Türk Hukuku'ndaki ilk yasal tanımı ve korunması ilkesi 1926 yılında kabul edilen 643 Sayılı Medeni Kanun'da yer almıştır. Medeni Kanunun 641 ve 912. maddelerindeki "sahipsiz şeyler ile menfaati umuma ait sular, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır" ibaresi ile kıyıların herkesin kullanımına açık alanlar olduğu, bu alanların özel mülkiyete konu olamayacağı ve kamu kullanımına tahsis edilen bu taşınmazların tescile konu olamayacağı vurgulanmıştır (Akça, 2004, Gezim ve Kiper, 1991).

Daha sonra, 1933 Tarihli 2290 Sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 4. maddesi; deniz ve göl kenarlarından 10 m. genişliğindeki bir bandın kamunun yararlanmasına ayrılmış bir yer olarak serbest bırakılmasını öngörmüş, 1957 yılında yayınlanan İmar Nizamnamesi'nin 40. Maddesi de su kenarından itibaren en az 30 m. derinliğindeki bir bantta özel yapılaşmaya izin vermemiştir (Gezim ve Kiper, 1991).

Kıyılarda düzenli bir yapılaşmanın sağlanması amacıyla, kullanım koşulları ve yapılaşmaya ilişkin kapsamlı ilk yasal düzenleme, 6785 sayılı İmar Kanunu'na 1605 sayılı Kanunla eklenen Ek 7. madde ile 1972 yılında getirilebilmiştir. Bu maddenin uygulama yönetmeliği ise 1975 yılında Ek 8. madde ile çıkarılmıştır. Yönetmeliğe göre, kıyının doğal sürekliliğini sağlamak üzere 30 m.lik şeritte hiçbir yapı yaptırılamamaktadır (Gezim ve Kiper, 1991).

Kıyıların gelecek nesillere mevcut güzellik ve değerleri ile bozulmadan aktarılması, kamu yararlı kullanım yaklaşımı ve kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, 1982 Anayasası'nın 34 ve 43. maddelerinde tescil edilmiştir. Planlama konusunda yetkilerin merkezden mahalli idarelere kaydırıldığı bu dönemde; 3194 sayılı İmar Kanunu ile birlikte 1984 yılında 3086 sayılı Kıyı Kanunu çıkarılmıştır (Eke, 1995).

3086 sayılı Kıyı Yasası sahil şeridinin derinliğini imar planı olan yerlerde 10 m., diğer yerlerde 30 m. olarak belirleyerek kıyılardaki yapılaşmalara imkân tanımıştır. Bu yasanın ömrü oldukça kısa sürmüştür. Anayasa Mahkemesi, 1986 tarihli kararı ile bu düzenlemenin bazı maddelerini (tanım ve kamu yararı yorumu) Anayasaya aykırı bularak Kanunun tümünü iptal etmiştir (Gezim ve Kiper, 1991).

Aradaki dört yıllık yasal boşluk döneminden sonra ancak 1990 yılında 3621 sayılı Kıyı Kanunu çıkarılmıştır. Bu tarihe kadar kıyı alanı tanımı, genellikle denizden itibaren 'belirli bir mesafedeki bant' şeklinde yapılmıştır.

Bu Kanunun amacına bağlı olarak, kıyıda ve sahil şeritlerinde uygulama yapılabilmesi için öncelikle kıyı kenar çizgisinin belirlenmesi ve genel olarak kıyıda hiçbir yapı yapılamayacağı, sahil şeritlerinde ise kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 20 m'lik bandın toplumun yararlanmasına ayrılmış tesislerin yanı sıra günübirlik kullanışlara ayrılması gerektiği vurgulanmıştır. 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 3,4,5,7,9,10 ve 11. Maddeleri Anayasa'ya aykırı olduğu gerekçesiyle, 1992 tarihinde Anayasa Mahkemesi kararıyla iptal edilmiş ve bunun ardından şu an da yürürlükte bulunan, 1992 tarihli 'Kıyı Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair 3830 sayılı Yasa' ve hemen ardından da yine 1992 tarihinde '3830 sayılı Yasaya İlişkin Yönetmelik' çıkarılmıştır. Bu yönetmeliğe göre, sahil şeridi en az 100 metre olarak tanımlanmış; iki bölümlü olan şeritte ilk 50 metrenin açık alan ağırlıklı, ikinci 50 metrenin de toplum yararlı günübirlik kullanımlara açık olduğu belirtilmiştir (Eke, 1995).

Kıyı kentlerinin meskûn alanlarında, sahil şeritlerinde nadiren boş kalmış ve 3830 sayılı Yasa uyarınca kısmen veya tamamen yapılaşma tanımına uymayan imar adalarında sahil şeridi genişliğinin 100 metre olarak tanımlanmasının cephe hattında düzensizlikler oluşturduğu gerekçesiyle kıyı yönetmeliğinin revizyonu gündeme gelmiş 1994 tarihinde yönetmelik değişikliği yapılmıştır. 1994 tarihli Yönetmelik değişikliğinde kısmi yapılaşma; kentsel ve kırsal uygulama imar planlarında, mevzi imar planlarında, turizm merkez ve alanlarında farklı değerlendirmelere tabi olmuştur. Sahil şeridinin ikinci bölümünde yer alacak kullanımlarda inşaat emsali maksimum %20 ile sınırlandırılmıştır (Sağ, 2005).

1996 tarihindeki yönetmelik değişikliğinde, yat limanlarının ihtiyacı olan üst yapı tesisleri için kara alanının %55'i ile %20'si oranında emsal ve 1 kat sınırlaması getirilirken, kara alanı; dalkıranlar da dahil olmak üzere doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler ile kıyıda ve sahil şeritlerinde yat limanlarının kullandığı toplam alan olarak tanımlanmıştır (Sağ, 2005).

30 Mart 2004 Tarih ve 25418 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik ile "özelleştirme kapsamı ve programı içinde olsun veya olmasın, sahil şeridinde kalan resmî kurum ve kuruluşlara ait alanlar, kısmî yapılaşma tanımı içinde değerlendirilmez" ibaresi getirilmiştir. Bu alanlara ilişkin imar plânları, 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca Bakanlıkça, Valilikçe ve Belediyesince onaylanarak yürürlüğe konulur" ifadeleri ile değişiklik yapılmıştır (Sağ, 2005).

21.07.2005 tarihinde ise Kıyı Kanunu'nda ek ve değişiklik yapılmıştır. Bu süreci, 2607-12109, 570-1942, 1502/4111 ve 1086/3115 Sayılı Genelgeler izlemiş ve yapılan bu düzenlemelerle birlikte Kıyı Mevzuatı bugünkü uygulanma biçimini almıştır.

Tablo 1: Türkiye'de Kıyı Mevzuatının Gelişimi

TARİH	SAYI	MEVZUAT
1926	643	Medeni Kanunun 641. Maddesi
1933/1957	2293	Belediye Yapı ve Yollar Yasası 4/F Maddesi
11.07.1972	6785	İmar Yasasına 1605 Sayılı Yasa ile Eklenen Ek 7. Madde
18.01.1975	1605	Yasanın Ek 7. Ve 8. Madde Yönetmeliği
1982	Anayasa	T.C. Anayasası Kıyı Alanları ile İlgili 43. Madde
01.12.1984	3086	Kıyı Yasası
18.05.1985	3086	Kıyı yasasına İlişkin Yönetmelik
10.07.1986	3086	Yasa İptaline İlişkin anayasa Mahkemesi Kararı
15.07.1987	110	Genelge
17.04.1990	3621	Kıyı Yasası
23.01.1992	3621	Yasanın Bazı Maddelerinin İptaline İlişkin Anayasa Mahkemesi Kararı
11.07.1992	3830	3621 Sayılı Kıyı Yasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Yasa
13.10.1992	3830	Yasaya İlişkin Yönetmelik
17.08.1993	3830	Yasaya İlişkin Genelge
30.03.1994	3830	Yasa Yönetmeliğine ilişkin Yönetmelik Değişikliği
27.07.1996	22709	Resmi Gazetede Yayınlanan Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik Değişikliği
14.08.1996	3830	Kıyı Yasası ve Yönetmeliğe İlişkin Genelge

04.09.1996	10713	Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma İle İlgili Genelge
22.10.1996	209	Danıştay Kararı
30.03.2004	25418	Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik
16.01.2005	2607-12109	Genelge (Kıyı ve Dolgu İmar Planları)
30.06.2005	1678-6496	Genelge (3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu Kapsamında Bakanlığa İletilen Kıyı Kenar Çizgisi Tespitleri)
21.07.2005	5398	3621 Sayılı Kıyı Kanunu'na Ek ve Değişiklik
29.03.2006	570-1942	Genelge (Kıyıda Kaçak Yapıların Önlenmesi)
15.06.2006	1502-4111	Genelge (Ahşap İskele)
26.04.2007	1086/3115	Genelge (14.08.1996 Tarihli Kıyı Yasası ve Yönetmeliğe İlişkin Genelgenin İptali ve Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür)

Kaynak: Eke, 1995, Kıyı Mevzuatının gelişimine ilişkin tablosunun yeniden düzenlenmiş hali, Bayındırlık Ve İskan Bakanlığı, 2008, www.bayindirlik.gov.tr., 2009.

3. Kısmi Yapılaşma Kavramı, Yasal Çerçeve Ve Sorunlar

Önceki bölümde, Kıyı Mevzuatına ilişkin yapılan tartışmalar açısından vurgulanması gereken temel sorunlardan biri, Ülkemizdeki kıyıların fiziksel anlamda sahip olduğu farklı özelliklere karşın, mevzuatın yöreye özgü farklılıkları göz ardı eden "toptancı" yaklaşımıdır. Bu sorundan çok daha ciddi ve telafisi olanaksız sonuçlara neden olan sorun ise kıyı mevzuatını, büyük ölçüde mülkiyet hakkı ve kazanılmış haklar açısından şekillendiren anlayışın varlığıdır. Ne var ki, Anayasa'da yer alan, "Kıyıların, Devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, özel mülkiyete konu olamayacağı ve kullanımında kamu yararının esas alınacağını" belirten hükümler ve yine, Yasa'nın, "sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık olmasını" sağlamaya yönelik hükümleriyle ciddi bir tezat oluşturan bu anlayışın ciddi biçimde sorgulanmasına ihtiyaç vardır. Başka bir anlatımla, kıyı mevzuatının mülkiyet haklarını korumaya yönelik aşırı hassasiyeti, Anayasa ve Yasa açısından kıyılara ilişkin getirilen "kamusallık" vurgusu açısından değerlendirildiğinde, kıyı mevzuatı ciddi bir iç tutarlılık sorunu yaşamaktadır.

Çalışmanın temel konusunu oluşturan ve sahil şeritlerindeki müktesep hakların korunmasını temel alan kısmi yapılaşma kavramı, Kıyı Kanununa ilişkin önemli tartışma maddelerinden biridir. 13.10.1992 tarihli Yönetmelikte, hem kentsel hem kırsal alanlardaki sahil şeridinin, üzerinde yapı olmayan imar adalarında 100 metre olarak belirlenmesinin, özellikle yoğun yapılaşmış kent merkezlerinde kısmi yapılaşmanın imar adası bazında tanımlanmasının, kıyı ve sahil şeritlerinin toplum yararına kullanımı genel ilkesi ile uyuşmayan bazı tanımsız boşluklar meydana gelmesine sebebiyet verdiği, plan bütünlüğünün ve cephe hattının bozulmasına yol açtığı savı ile Yönetmeliğin 4. maddesinde yer alan "Kısmi Yapılaşma" tanımı yeniden irdelenmiş ve 30.3.1994 tarihli Yönetmelik ile plan türleri esas alınarak farklı değerlendirmeler yapılması öngörülmüştür. Hangi plan türü içinde olursa olsun kısmi yapılaşma değerlendirmesi yapılırken dikkat edilmesi gereken en önemli husus, herhangi bir imar adasının bir kısmının 100 m.lik sahil şeridi içinde, bir kısmının sahil şeridi dışında kalması durumunda, bu tür imar adalarının

tamamının sahil şeridi içinde kaldığı kabul edilerek kısmi yapılaşma değerlendirmesinin yapılması gerektiğidir. 30.3.1994 tarihli Yönetmelikte yer alan kısmi yapılaşma tanımı 13.10.1992 tarihli Yönetmelikten özünde farklı olmayıp, 11.7.1992 tarihinden önce onaylanmış imar planları içinde kalan imar adaları üzerinde yapıldığı tarihte yürürlükte bulunan plan ve mevzuata uygun olarak tamamlanmış yapılar ile ruhsat alınarak en az subasman seviyesinde inşaatı tamamlanmış yapıların bulunduğu parsellerin sayısının veya kullanılan toplam taban alanının imar adasındaki toplam parsel sayısının veya toplam taban alanının yüzde ellisinden fazla olması durumudur (Kıyı Yasası ve Yönetmeliği, 1994).

3621 sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte kısmi yapılaşma kavramına ilişkin vurgulanması gereken temel hususlar şunlardır:

a) "Belediye ve mücavir alanlar içinde ve dışında; 11 Temmuz 1992 tarihinden önce belirli bir kullanım amacına dayalı olarak onaylanmış 1/1000 ölçekli mevzii imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik kesim içerisindeki imar adalarında; üzerinde yapıldığı tarihte yürürlükte bulunan plan ve mevzuata uygun olarak tamamlanmış yapılar ile ruhsat alınarak en az subasman seviyesinde inşaatı tamamlanmış yapıların bulunduğu parsellerin sayısının veya kullanılan toplam taban alanının imar adasındaki toplam parsel sayısının veya toplam alanın yüzde ellisinden fazla olması durumudur. Üzerinde birden fazla yapı yapılması mümkün olan parseller, en az subasman seviyesinde inşaatı tamamlanmış olmak kaydı ile taban alanı veya yapı sayısı itibariyle bu kapsamda değerlendirilirler.

b) Kentsel ve kırsal yerleşmelerde; meskun ve gelişme alanlarını kapsamak, yerleşmenin mevcut veya projeksiyon nüfusuna dayalı gerekli tüm kullanım ve fonksiyonları içermek üzere hazırlanmış ve 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik bandı içerisinde kalan kesiminde yer alan imar adalarının sayısının yüzde ellisinden fazlasında (a) bendindeki tanıma uygun yapılaşma olması durumudur. Aksi halde (a) bendi hükümleri geçerlidir.

c) Turizm alan ve merkezlerinde; Turizm Bakanlığı'nca 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış turizm amaçlı uygulama imar planlarının, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik bandı içerisinde kalan kesimindeki imar adalarının yüzde ellisinden fazlasında (a) bendindeki tanıma uygun yapılaşma olması durumudur. Aksi halde (a) bendi hükümleri geçerlidir.

d) Turizm alan ve merkezlerinde, turizm dışı kullanımlara yönelik olarak hazırlanmış ve 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının ilgi ve kapsamına göre (a) veya (b) bentlerindeki tanımlara uygun yapılaşmış olması durumudur" şeklinde ifade edilmektedir.Bu ifade yarısından fazlası yapılaşmış imar adalarında yer alan boş parsellerde de imar planına uygun olarak cephe hattı ve yaklaşma sınırının uygulanacağını yeni bir sahil şeridi derinliğinin tespit edilemeyeceğini belirtmektedir. Dolayısıyla, bu düzenleme ile kısmi yapılaşmanın ada ölçeği veya kent bütününde değerlendirilmesinin yanı sıra imar planına ve mevzuatına uygun olarak yapılmış yapılar için de bir mükteseplik getirdiği Kıyı Kanununda hükme bağlanmıştır (Eke, 1995).

Danıştay Altıncı Dairesinin 23.2.2005 gün ve E:2004/7361, K:2005/1115 sayılı kararı yukarıda (a) maddesinde belirtilen hükme ilişkin somut bir örnek teşkil etmiş; bu çerçevede, taşınmazın mevzi değil, uygulama imar planı kapsamında kalması, "kısmi yapılaşma" değerlendirmesinin sadece parselin yer aldığı imar adası kapsamında değil, sahil şeridindeki tüm imar adaları bazında yapılması gerektiği belirtilmiştir. Yönetmelikte, mevzi imar planlarının olduğu yerlerde yapıların bulunduğu parsellerin sayısının veya kullanılan toplam taban alanının imar adasındaki toplam parsel sayısının veya toplam alanın yüzde ellisinden fazla olması durumu, uygulama imar planları olan yerlerde tüm imar adaları bazında toplam parsel sayısının veya toplam alanın yüzde ellisinden fazla olması kişilere korunacak haklar sağlayan ölçüt olarak alınmıştır. Kıyı Kanunu ve Yönetmelik hükümleri karşısında, sahil şeridinde yer alan binaların korunabilmesi için 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik bant içerisinde kalan kesimde yer alan imar adalarının sayısının yüzde ellisinden fazlasında yapılaşmanın gerçekleşmiş olması gerekmektedir. Yönetmelik maddelerinde yer alan düzenlemelerle ile daha önce kanunla belirlenmiş hakların korunması ve kişilerin mağdur edilmemeleri amaçlanmıştır. Ancak, imar hukukunda müktesep hak olarak belli bir ölçütün Kıyı Kanunun amacına uygun olarak belirlenmesi zorunludur (http: //www.imarhukukcusu.com/modules.php?name=News&file=article&sid=1697).

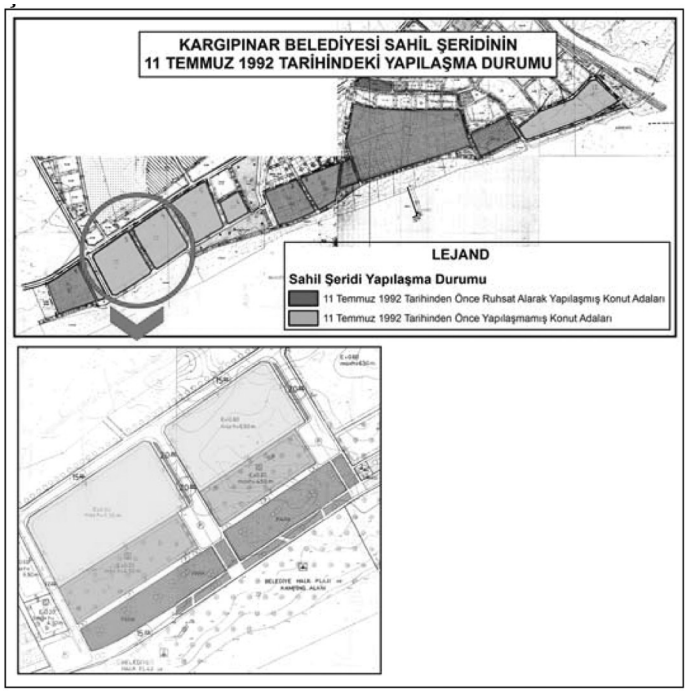
Tanımlardan da anlaşılacağı üzere, "kısmı yapılaşma", kazanılmış (müktesep) hak kavramı üzerine kurgulanmıştır. Ne var ki, kısmi yapılaşma tanımına yön veren kazanılmış hak kavramı, mevcut algılanma biçimi açısından sorgulanmaya muhtaçtır. Her şeyden önce, kıyılardan toplumsal düzeyde ortaklaşa yararlanımın Anayasa'da bir hak olarak belirlenmesi ile kıyılarda özel mülkiyet ve özel yararlanmalara yönelik yapılaşmalar mümkün olmadığından kıyılarda müktesep hakkın varlığından söz edilemeyeceği belirtilmektedir. Sahil şeritlerinde kazanılmış hak kavramı sadece, uygulamada ortaya çıkabilecek güçlüklerden kaçınma anlamı taşımakta ve Kanunun özü olan kamu yararı sağlama amacını zayıflatmaktadır. Başka bir anlatımla, geçmişten gelen hatalar geleceğe aktarılmakta, ortaya çıkmış "yanlış" örneklerden yola çıkılarak planlama yapılmaktadır. Bu anlamda, "kısmi yapılaşma" yaklaşımı içerisinde, önceden yapılan planlama yanlışlıkları, yeni yapılaşacak alanlar için bir "hak"mış gibi algılanmakta ve söz konusu süreç, "hataların sürekliliği" gibi çözümü güç bir duruma neden olmaktadır (Mersin İdare Mahkemesi, 2004/1701, 2005/109).

4. Kısmi Yapılaşma Kavramına İlişkin Hukuki Boşluk

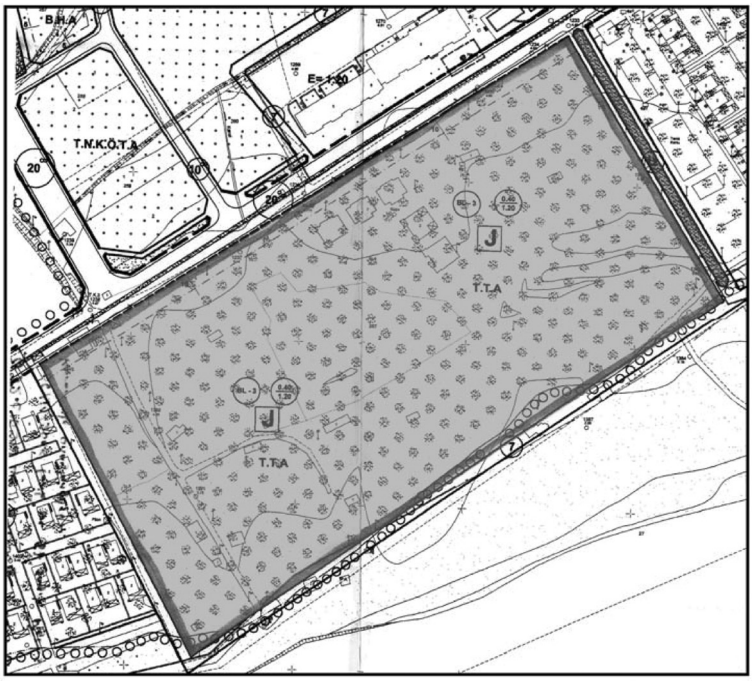
Bugün Erdemli-Mersin arasındaki sahil şeridinin bir bölümünde yaşananlar, ortaya konan sorunun çok somut bir göstergesi olmanın yanı sıra, kısmi yapılaşma kavramının tanımlanması aşamasına ilişkin "vahim" bir eksikliği de gündeme getirmesi açısından ilgi çekicidir. Söz konusu sahil şeridinin bazı bölümlerinde, kısmi yapılaşmanın, imar adalarının sayısı ölçüt alınarak belirlenmesinin ardından, bugün hâlâ yapılaşmamış bazı imar adalarının, defalarca plan değişikliğine konu olması, kısmi yapılaşma kavramının tanımlanma aşamasına ilişkin vahim bir eksikliği gündeme getirmektedir. Burada sorgulanması gereken nokta, Kıyı Kanunu ve Yönetmelikleri çerçevesinde

tanımlanan "kısmı yapılaşma" kavramının varlık amacının, Kanunun yürürlüğe girdiği dönemdeki "müktesebatları" (kazanılmış hakları) korumaya yönelik olmasıdır. Başka bir anlatımla, kısmı yapılaşma tanımı, Kanun yürürlüğe girdiğinde "yapı yasağı getirilen alanlar" içerisinde bulunan, ancak çevresinde yapılaşmanın gerçekleştiği yapı adalarının o günkü imar haklarını kullanabilmeleri için ortaya konmuştur. Ancak, 1993 yılında bazı imar adalarında E(KAKS)=0.60 olarak tanımlanan yapı yoğunluğunun, bugün 1.20'ye kadar çıkması, Kıyı Kanunu'nun varlık amacı ile ters düşen ve Kanunun çıktığı dönemdeki kazanılmış hakları korumakla kalmayıp üzerine yeni haklar getiren bir duruma ortam hazırlamıştır. Başka bir anlatımla, kısmı yapılaşma tanımı çerçevesinde elde edilen yapılaşma hakkının, o günkü imar hakları açısından geçerli olduğunu belirten bir yasal düzenlemenin bulunmaması, bugün, Erdemli-Mersin sahil şeridinin bazı kesimlerinde, yoğunluğu (neredeyse) kent merkezlerindeki konut alanlarının yoğunluğuna yakın bir yapılı çevrenin oluşumuna zemin hazırlamıştır.

Şekil 1. 23.12.1993 Tarih ve 26 Sayılı Belediye meclis kararı ile onanan 1993 planında Şekilde daire içerisinde gösterilen yapı adaları üzerinde iki farklı yapılaşma kararı bulunmaktadır. Söz konusu yapı adalarının güneyinde E(emsal)= 0.2 yapı yoğunluğunda, yüksekliği (h) 4.5 m olacak şekilde günübirlik tesis alanları önerilmişken, kuzeyinde ise yapı yoğunluğu E(emsal)= 0.60 ve yüksekliği (h) 6.5 yapılaşma koşullu konut alanları önerilmiştir.



Şekil 1.



Şekil 2. 2003 yılında yapılan plan revizyonu sonrasında oluşan durum

Kısmi yapılaşma kavramına dayanak oluşturan planın ardından yapılan ilk plan değişikliği, yapı adasındaki 6.50 metre yükseklik sınırının 7.00 metreye çıkarılmasıdır. 2003 yılında yapılan plan revizyonu ise, üzerinde herhangi bir yapılaşma olmamasına karşın kısmi yapılaşma tanımı içerisinde değerlendirilen yapı adalarının yoğunluğunda ciddi bir artış öngörmüştür (Şekil 2). Şekilden de izlenebileceği gibi, 1993 planında E:0.2 ve E:0.60 yapı yoğunluğunda günübirlik tesis ve konut alanı kullanımı öngörülen yapı adaları üzerinde tercihli turizm alanı işlevi öngörülmüş ve bu yapı adalarının yoğunluğu E:1.2'ye çıkarılmıştır. Bu durum, yapı yoğunluğunun bir önceki plana göre 2.5 kat arttığı anlamı taşımaktadır.



Resim 1

Ayrıca, yoğunluk artışı ile birlikte yapılaşma biçimine yönelik getirilen değişiklikler de kıyı kullanımı açısından önem taşımaktadır. 1993 planında 6.5 metre olarak belirlenen yapı yüksekliğinin, plan notlarına eklenen hükümlerle 36.50 metreye kadar çıkartılabilmesi, sadece yapı yoğunluğu değil, kıyıdaki yapılaşmanın niteliği açısından da ciddi sorunlar ortaya çıkarmıştır. Dolayısıyla, 1993 yılında yapılaşmış olan imar adaları ile o tarihte üzerinde herhangi bir yapılaşma bulunmamasına karşın "kısmi yapılaşma" tanımı ile yapılaşma hakkı kazanan imar adalarında ortaya çıkan durum vurgulanan sorunu açıkça ortaya koymaktadır (Resim 1).

Resim 1. 1993 planında üzerinde yapılaşma olan imar adaları (ön planda) ile üzerinde herhangi bir yapılaşma olmamasına karşın yapılaşma hakkı kazanan imar adalarının bugünkü görünümü (arka planda-Şekil 1'de görülen imar adalarının en doğusu)

5. Bulgular

Ülkemizde, kıyı mevzuatı kapsamında, bir yandan kıyı alanlarının kamusal kullanımını sağlayamaya yönelik hükümler yer alırken, diğer yandan özel mülkiyeti korumaya yönelik düzenlemeler de aynı kapsamda yer bulmuştur. Bu çalışma çerçevesinde detaylı bir biçimde irdelenen "kısmi yapılaşma" tanımının da, kıyı mevzuatının özel mülkiyeti korumaya yönelik en somut hükümlerinden biri olduğu kolaylıkla söylenebilir.

Önce, yapı adaları içerisinde yer alan parseller açısından tanımlanan kısmi yapılaşma kavramının kapsamı, daha sonra yapılan Yönetmelik değişikliği ile sahil şeritlerinde yer alan tüm yapı adalarını kapsayacak biçimde genişletilmiştir. Kazanılmış hak kavramı ile meşruiyet zemini oluşturulan bu süreç, kıyı mevzuatının özü olan, kıyıların kamu yararı için kullanılmasını amacını önemli ölçüde zayıflatmıştır. 1993 yılında hiçbir yapılaşmanın bulunmadığı alanlarda, bugün devam eden "sıfır deniz" yapılaşmaya meşruiyet kazandıran kavram, geçmişte yapılan hataların çözülmesi yerine, bu hataların geleceğe aktarılması gibi son derece çarpık bir sürece de zemin hazırlamıştır.

Kısmi yapılaşma kavramını, çok daha çarpık hale getiren ve bir anlamda kavramın yasal olarak tanımlanmasına ilişkin "hukuki boşluk" olarak değerlendirilebilecek yönü ise, 1993 yılında kısmi yapılaşma tanımı içerisine sokulan imar adalarına, plan değişiklikleri ile getirilen yoğunluk artışlarıdır. Bilindiği üzere, kısmi yapılaşma kavramı, Kıyı Kanununun yürürlüğe girdiği dönemde kazanılmış hakları korumaya yönelik getirilen ve Kanun yürürlüğe girdiğinde, aslında "yapı yasağı getirilen alanlar" içerisinde bulunan yapı adalarını ilgilendiren bir tanımlamadır. Ne var ki, çalışma kapsamında da vurgulandığı üzere, imar adalarının önce kısmi yapılaşma tanımı içerisine sokulması, ardından da bu yapı adalarına plan değişiklikleri ile daha yüksek yoğunluk verilmesi, "arttırılabilir kazanılmış hak" gibi bir tanımlamanın ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır.

6. Kaynakça

Akça, N., 2004, "Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti Ve Uygulama Sorunları", Türkiye'nin Kıyı Ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları, 04, Konferansı Bildiriler Kitabı, 4- 6 Mayıs 2004, Editör Özhan, E., Ankara.

Akın, Ü., 1998, "İdare Hukuku Açısından Kıyıların Tabii Olduğu Hukuki Rejim", Yetkin Yayınları, Ankara.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, 2008, "Kıyı Mevzuatı ve Uygulaması", TAU Yayınları, Ankara.

B.İ.B., 1992, "3830 Sayılı Kıyı Kanunu Ve Uygulama Yönetmelikleri", B.İ.B. TAU, No:56, Ankara.

Eke, F., 1995, "Kıyı Mevzuatının Gelişimi Ve Planlama", TAU, Ankara.

Kiper, P., Gezim, F., 1991, "Kıyı Bölgeleri Planlama Sorunları", Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi, Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü 3. Türkiye Şehircilik Kongresi, 6-9 Kasım 1991, İzmir.

Mersin İdare Mahkemesi, 2004/1701, 2005/109 nolu dava dosyaları.

Sağ, N., 2005, "Kamu Yararı Kavramının Kıyı Mevzuatında Ele Alınış Biçimi", Selçuk Üniversitesi, FBE, Yüksek Lisans Tezi, Konya.

www.bayindirlik.gov.tr, 2009, (Kanunlar, Yönetmelikler, Genelgeler).

http://www.imarhukukcusu.com/modules.php?name=News&file=article&sid=1697 Erişim; 01.09.2009.

OYMAPINAR TURİZM GELİŞİM PPOJESİ: YEŞİL DÜNYA'YA BİR BAKIŞ

Dr. ÖZCAN ESMER

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü Ankara

1. Giriş

Bu bildiri, Kültür ve Turizm Bakanlığınca yürütülmekte olan "Oymapınar Turizm Gelişim Projesi" ne ilişkin olarak ve Avrupa Birliğinin "Stratejik Çevresel Değerlendirme " (SÇD) Direktifinin Türkiye'de uygulanması çalışmaları kapsamında hazırlanmış "Stratejik Çevresel Değerlendirme Raporu"nu özetlemek ve projenin bölgede ve Akseki-İbradı yöresinde yaratacağı sosyo-ekonomik etkilerini irdelemek amacındadır. Yapılan hesaplamalar ve öngörüler, daha çok bir yöntem açıklaması niteliğindedir ve kesin sonuçlar anlamında değildir.

Oymapınar Gelişme Bölgesi, 22/ 10 /2004 tarihli ve 2004/8328 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım Geliştirme ve Planlama Daire Başkanlığı tarafından hazırlanan Eylül 2004 tarihli 57 sayfalık "Stratejik Çevresel Değerlendirme Raporu: Oymapınar Turizm Gelişim Projesi", bildirimizde kısaca "Rapor " ve "Proje" olarak anılacaktır.

Anılan Rapor, 9 bölümden oluşmaktadır. Bu yazımız, Rapor içindeki kimi eksik verilerden, belirsizliklerden ve alternatif senaryoları değerlendirme yöntemindeki tutarsızlıklardan söz etmeyecek, bölümlerde yer alan bilgileri özetleyecektir. Yazımızın 10ncu bölümünde Projenin yörede yaratabileceği toplam işgücü ve toplam nüfus miktarı üzerinde kimi öngörüler yapılacaktır. Karşılaştırma ve izleme kolaylığı açısından yazının bölüm başlık ve numaralarına Rapordaki aynı başlıklar verilmiştir.

2. Problem Analizi Ve Hedefler

Oymapınar Turizm Gelişim Projesi (Proje), Antalya ile Manavgat arasında yer alan "Doğu Antalya Turizm Gelişim Projesi"nin bir alt bölümüdür. Projenin gerçekleştirilmesi ile kıyıdaki "deniz-kum-güneş " odaklı turizm etkinliklerinin iç kesimlere çekilmesi ve çeşitlendirilerek 12 aya yayılması amaçlanmaktadır.



Şekil-1. Projenin Konumu

3. Plan Ve Alternatifleri

Proje alanı, 80,000 yatak kapasiteli Belek-Side-Manavgat Bandının iç etkileşim bölgesinde ve kıyıdan yaklaşık 30 km. içerde 50,000 hektar büyüklüğünde bir alanı kapsamaktadır. Turizm sezonunun uzatılması ve etkinliklerin çeşitlendirilmesi genel politikasına uygun olarak, örneğin, Belek'de 6 adet golf alanı gerçekleştirilmiş ve Belek bölgesine gelen golf turisti sayısı 2003 yılında 150,000'e ulaşmıştır. (Rapor, s.12). Proje kapsamında 3 plan alternatifi önerilmiş ve ana özellikleri altta özetlenmiştir.

A-) ALTERNATİF.1: Yörenin Mevcut Eğilimler Doğrultusunda Gelişimi

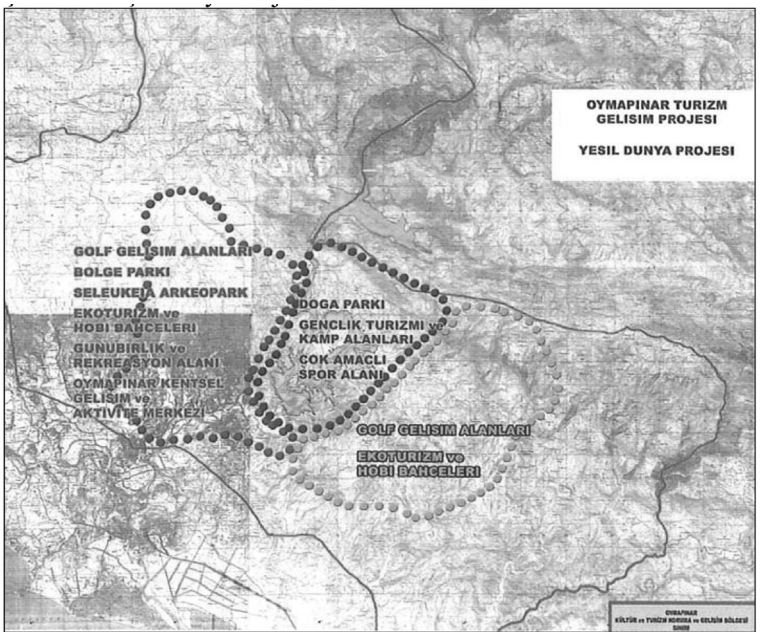
Bu alternatife göre, Oymapınar Beldesinin var olan eğilimler yönünde gelişeceği varsayılmaktadır. Ancak, Su Kirliliği Yönetmeliği en önemli yasal kısıtlayıcıdır. Bu nedenle, Oymapınar Beldesinin var olan 3200 nüfusu dondurulmakta ve yeni kentsel gelişim alanları önerilmemektedir.

B-) ALTERNATİF.2: Doğa ve Peyzaj Yönelimli Gelişim Projesi

Manavgat Baraj Gölünün "Mutlak" ve "Kısa Mesafeli Koruma " alanında Bölge Parkı, Tilkiler ve İncirsivrisi'nde otel ve günübirlik turizm alanları, Seleukeia gibi arkeolojik koruma alanları, agro-turizm, jeep-safari-motosiklet- bisiklet ve dağ yürüyüşü yolları bu seçeneğin önerileri arasındadır.

C-) ALTERNATİF.3: Yeşil Dünya Projesi (Golf Gelişimi)

Bu seçeneğin gelişim senaryosu, turist eğilimlerine ve çevreye duyarlı turizmi çeşitlendirme üst politikalarına dayanmaktadır. Bu kapsamda, golf gelişim bölgeleri, Oymapınar kentsel gelişim alanı, doğa parkı, çok-amaçlı spor turizmi, eko-turizm ve yaban hayatını koruma alanları gibi alan ve etkinlikler öngörülmüştür.

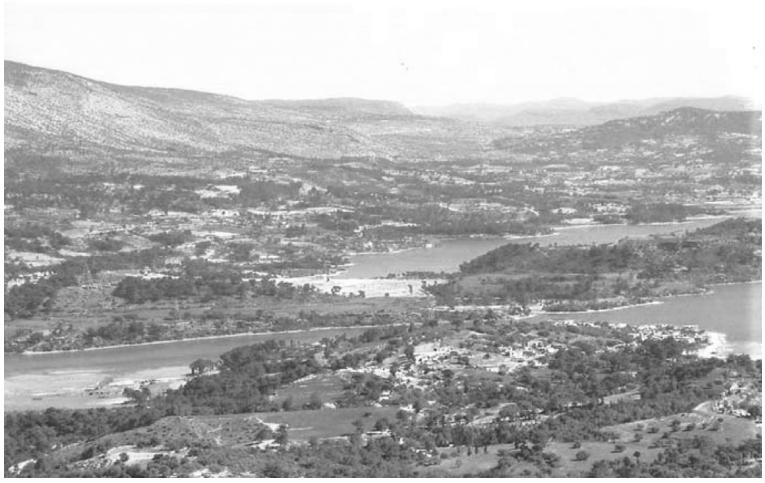


Şekil-2. Yeşil Dünya Projesi Alanı

Golf Gelişim Bölgeleri: Seçeneğin golf gelişim bölgesinde:
Toplam Golf Alanı: 14 adet
Minimum Alan: 250-300 hektar / tesis
Maksimum Yatak: 2500 yatak / tesis
Toplam Yatak: 35,000 yatak kapasitesi (= 2500*14)
Oymapınar Kentsel Gelişimi: Manavgat Baraj Gölünün "Mutlak Koruma Alanı" içinde kalan Oymapınar Beldesinde yeni gelişmeler yasaklanmaktadır. Bu nedenle, düşük yoğunluklu gelişmelerin ve eğitim, sağlık, turizm, sosyal ve teknik altyapı gibi donatıların Gölün "Orta Mesafeli Koruma Alanı " içinde yer alacağı öngörülmektedir.
Doğa Parkı: Baraj Gölünün "Mutlak Koruma " ve "Kısa Mesafeli Koruma " alanlarının bir bölümü, botanik parkı, Arboretum gibi alanlara ayrılmaktadır.
Seleukeia Arkeoparkı: Seleukeia arkeolojik sit alanı açık hava müzesine dönüştürülecektir.
Eko-Turizm ve Hobi Bahçeleri: Yerel halkın turizme aktif katılımı, tarım temelli turizm etkinliklerinden yerel ekonomiye gelir sağlanması, çevrenin korunması gibi hedefler saptanmıştır.

4. Mevcut Çevresel Özellikler

Raporun bu bölümünde, alanın fiziksel ve jeolojik yapısı, su kaynakları, iklimsel özellikleri, antik yerleşmer, tarım ve orman alanlarının nitelikleri incelenmekte ve bitki örtüsünü (Flora) ve Yaban Hayatını (Fauna) oluşturan türlerin listesi verilmektedir.



Şekil-3. Proje Alanından Bir Görünüm

5. Çevresel Etkiler

Açıklanan 3 seçenek arasından en uygun projenin seçimi için, "Çevresel Etkiler " tabloları hazırlanmış ve seçeneği oluşturan temel etkinliklerin fiziksel, sosyal, kültürel ve ekonomik çevreler üzerinde yapacağı etki dereceleri -3 (En Zararlı Etki) ile +3 (En Yararlı Etki) arasında, uzman görüşleri ile değerlendirilmiştir. (Rapor, ss. 38-48).

Yeşil Dünya Alternatifinde, 35,000 yatak kapasiteli 14 golf alanının sulanması için günlük su miktarının Manavgat Baraj Gölünden sorun olmadan karşılanacağı belirtilmektedir. Sonuç olarak, 14 adet golf alanının gelişimi, zengin bir ekolojiyi barındıracağından çevre kalitesini de artıracaktır. Alternatif, golf tesislerinin var olan orman alanları üzerinde olumsuz etkiler yaratmamasına özen göstermektedir.

6. Değerlendirme

Rapor, her 3 alternatif projeyi 1-) Sosyo-ekonomik Gelişim, 2-) Çevresel Değerler başlıkları altıdaki ölçütlere göre değerlendirmektedir. (ss.49-50). Sonuç olarak, golf turizmine dayalı "Yeşil Dünya Projesi ", katma değer ve yatırım çeşitliliği, çevre koruma amaçlı nitelikleri ile, "en uygun ve uygulanabilir alternatif " olarak değerlendirilmiş ve seçilmiştir.

7. Edinilecek Bilgiler

Projenin fiziksel planlama aşamasında yapılacak daha detaylı analiz ve araştırmalarda karşılaşılacak eksik veriler, ilgili kurumlardan elde edilecektir.

8. İzleme

Birinci aşamada, çeşitli ölçekteki planlar Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanacaktır. İkinci aşamada uygulamalar, Belediyeler ve Valilik tarafından gerçekleştirilecek, Üçüncüde ise 3194 sayılı İmar Yasasının hükümleri uyarınca denetimler yürütülecektir.

9. Halkın Katılımı Toplantıları

Projeye halkın ve ilgili kuruluş ve sivil toplum kuruluşlarının katılımının ilkinin "Kapsamlaştırma " aşamasında 07/ 11 / 2003 tarihinde Manavgat Belediyesinde, ikincisinin ise Rapor'dan sonra 24 / 09 / 2004 tarihinde Oymapınar İlköğretim Okulunda gerçekleştirildiği; Projenin katılımcılarca olumlu bulunduğu belirtilmektedir.

10. Projenin Bölgede Ve Akseki-ibradı Yöresinde Yaratacağı Etkiler

Yukarda özetlediğimiz Rapor ve Proje, seçilmiş "Yeşil Dünya " alternatifinin Manavgat ve çevresinin sosyo-ekonomik yapısında nasıl bir etki yapacağı, ne kadar işgücü ve nüfus çekeceği konusunda hiçbir öngörüde bulunmamıştır. Bu bölümde ilişkin konu ve sorunda düşüncelerimizi not edeceğiz.

Rapor'da sadece "... bir turist yatağının hizmet sektöründe yaklaşık 3 kişilik bir istihdam gerektirdiği varsayımından yola çıkarak,....bölgede yaratılacak istihdamın büyüklüğü tahmin edilebilir " denilmektedir. (Rapor, Yeşil Dünya Projesi/ Sosyo-Ekonomik Etki Yapı, s. 45 ve 57)

Kentsel Coğrafya ve Kentsel Ekonomi ile ilgili konularda yer alan Ekonomik Temel Modelinde, işgücü ve nüfus arasındaki karşılıklı ilişkiler anlatılmaktadır. (Blumenfeld,1967; Lee, 1973; Çubukçu, 2008). Modelin iki ana varsayımı vardır:

1-) Nüfus, toplam işgücünün işlevidir. Başka anlatımla, bir kentin nüfusunu yaratılan toplam işgücü belirler. Matematik tanımlama ile:

$N= (\alpha) * E$

yazılabilecektir. Burada alfa (α), nüfus çarpanıdır ve çalışan bir kişinin kaç kişilik nüfusa baktığını göstermektedir. Öte yandan model, toplam işgücünü "Temel " ve "Servis " olarak ayırmaktadır:
$E(T) = E(B) + E(S)$

2-) Servis İşgücünü Nüfus Belirler: $E(S)= (\beta)* N$

Beta oranı (β) birden küçüktür ve kişi başına düşen Servis İşgücünü temsil etmektedir.

Varsayımlara göre toplam nüfus ve toplam işgücü hesaplamaların yapılabilmesi için, alfa çarpanının ve beta oranının, ilk adımdaki "Temel İşgücü " miktarı ile birlikte bilinmesi gerekmektedir. Hesaplamalar, adım-adım ardışık ve "Yaklaşık Yöntemle" olarak yapılabildiği gibi, "Kesin Yöntemle " de yapılabilmektedir. Örneğin, alfa=3 ve beta = 0.20 ise ve bölgeye 1000 kişilik "Temel İşgücü" gelmiş ise yaratılan Nüfus:

$N(1)= 3*1000 = 3000$ kişi olacaktır. Bu nüfusun:

$E(S)(1) = 3000*0.20 = 600$ kişilik yeni ve servis sektöründe çalışanlara gereksinimi olacaktır. İkinci adımda ise, yeni E(S) miktarının da çekeceği ek nüfus olacaktır:

N(2) = 3*600 = 1800

Bu ek nüfus da, aynı nedenlerle,

E(S)(2) = 1800*0.20 = 360 kişilik ek servis işgücüne gerek duyacaktır. Böylece iki adımlık bir hesaplamaya göre toplam nüfus N= 3000+1800 = 4800; toplam E(S) = 600+360=960 olacaktır. Zincirleme ve karşılıklı etkileşimle "Yaklaşık Yönteme " devam etmek gerekmektedir. "Kesin Yöntem" ardışık hesaplamaya gerek bırakmamaktadır. Ayrıntıya girmeksizin "Kesin Yönteme" göre:

N = 3*1000 / [1-(3)*(0.20)] = 3000 / 0.4 = 7500 kişi,

Toplam İşgücü E(T) = 1000/ [1-(3)*(0.20)] = 1000/ 0.4 = 2500 kişi ve

Toplam E(S) = 2500-1000 = 1500 kişi bulunacaktır.

Yeşil Dünya Projesindeki verilere göre, yukardaki hesaplamaları uyarlayabiliriz ve Raporun bu konudaki belirsizliğini giderebiliriz. Bir turist yatağının gerektireceği 3 kişilik işgücünü, Rapordaki tanımın tersine, "Servis " değil fakat "Temel " işgücü olarak değerlendirmek daha doğru olacaktır. Çünkü modeldeki tanıma göre "Temel İşgücü ", bir kentin dışına satılan ürünlerle veya servislerle kente parasal girdi sağlayan işgücüdür. Bu nedenle, yatak başına 3 kişinin bölge dışından gelen turiste servis verdiğinden doğrudan "Temel İşgücü" olarak ele alınması gerekecektir. Servis sektöründeki işgücünün ise sadece yerel tüketim gereksinmelerini karşılayabildiği, kent dışına ürün gönderemediği varsayılmaktadır. Yukarıdaki sayısal örnekteki çarpan ve oranların, Türkiye ve bölge koşullarına uygun olduğu ileri sürülebilir. Bir başka deyişle, 1 temel işgücü çalışanının alfa = 3 kişilik bir aileye baktığını, 1 kişilik nüfusun da beta = 0.20 kişiyi çekeceğini veya 5 kişilik nüfus için 1 kişilik servis işgücünün gerekeceğini varsaymaktayız. Bunlara göre, Yeşil Dünya Projesi için şu hesaplamalar yapılacaktır:

35,000 yatak *3 = 105,000 Temel İşgücü gerektirecektir.

N= 3*105,000 / [1-(3)*(0.20)] = 315,000 / 0.40 = 787,500

Toplam İşgücü = 105,000 / [1-(3)*(0.20)] = 105,000/0.40 = 262,500

Servis İşgücünün ise = 262,500-105,000 = 157,500 olacağı bulunacaktır.

Rapordaki 1 yatak= 3 Temel İşgücü varsayımının çok yüksek olduğunu, bunun 1 yatak = 1 Temel İşgücü olabileceğini düşünerek ve alfa=3 ile beta= 0,2 değerlerini aynı alarak yukarıdaki hesaplamaları yenilersek:

35,000 * 1 = 35,000 Temel İşgücüne karşılık nüfus:

N=3*35,000 / [0.40] = 262,500

Toplam İşgücü =35,000 / [0.40] = 87,500

Servis İşgücü = 87,500-35,000 = 52,500 veya 262,500*0,2 = 52,500 olarak bulunacaktır.

Rapor'da, gerçekleştirilecek her golf alanı için minimum 250-300 hektar büyüklüğünde alan ayrılmasının belirlendiği; uluslararası şampiyonluk alanlarının 18-delikli ve topografya koşullarına ve uzunluğa bağlı olarak yaklaşık 60-80 hektarlık bir alan gerektirdiği açıklanmaktadır. Belek bölgesinde var olan golf otellerinin yaklaşık 150 hektarlık alan kapsadığı göz önüne alınırsa,

Yeşil Dünya Golf Projesinin, Belek'den daha yüksek standart ve niteliklerde gerçekleşeceği anlaşılmaktadır. (Rapor, ss.21-22).İlgili yönetmeliklerde turizm tesislerinde aranılacak fiziksel ve yapısal nitelikler belirtilmekte ise de oda veya yatak başına istihdam edilecek personele ilişkin standartlar bulunmamaktadır. (Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmelik, 21.06.2006 tarihli Resmi Gazete No = 25852)

Öte yandan, Türkiye'de yapılan çeşitli çalışmalar, konaklama tesislerinde yatak başına ortalama 0,5 kişinin istihdam edildiğini göstermektedir. (Araştırma Serisi No=117). Bu nedenlerle, yukarıdaki kuramsal hesaplamalarımızda varsaydığımız "1 Golf Turist Yatağı = 1 Temel İşgücü İstihdamı" oranının düşük bir değer sayılabileceğini, yüksek nitelikli olması beklenen Yeşil Dünya Golf Projesindeki her yatağın " 3 Temel İşgücü İstihdamı " yaratacağını ileri sürmenin hiç de yanlış olmayacağı düşünülebilir.

Kaynakça

Araştırma Serisi No= 117: Turizm, www.MaximumBilgi.com

Blumenfeld,H.,1967, " The Economic Base of the Metropolis:Critical Remarks On the Basic-Nonbasic Concept ",P.Spreiregen (Edit.),The Modern Metropolis,The MIT Press, pp.331-368

Çubukçu,Mert K.,2008, "İşgücü ve Ekonomik Aktivite Analiz Teknikleri", Planlamada Klasik Sayısal Yöntemler, ODTÜ Yayıncılık, pp.61-86

Lee,C.,1973, Models in Planning, Pergamon Press

Stratejik Çevresel Değerlendirme Raporu:Oymapınar Turizm Gelişim Projesi, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım Geliştirme ve Planlama Daire Başkanlığı, Eylül 2004, Ankara

(Bkz. http://www.cedgm.gov.tr/scd/pilotprojescdraporu.pdf) ve

http://yigm.kulturturizm.gov.tr à Turizm Kentleri à Oymapınar Turizm Kenti

Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmelik, 21/06/2005 tarih ve Resmi Gazete No= 25852, www.resmi-gazete.org/tarih/20050621-11.htm

2. GÜN 4B. OTURUM
MARJİN-ÇEPER-ÇEVRE
Moderatör: Doç. Dr. ZEYNEP ENLİL

GÜÇSÜZ KESİMERİN MEKÂNLARINI ANLAMAK ÜZERE BİR DENEYİM: BEYKOZ ÖRNEĞİ
Prof. Dr. GÜLŞEN ÖZAYDIN-Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü
Yrd. Doç. Dr. A. DERİN ÖNCEL-Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü

KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN MAĞDURLARI: ZAĞNOS VADİSİ ÖRNEĞİ
Arş. Gör. ŞEYDA BÜLBÜL-Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü Trabzon

KENT MERKEZLERİNDEKİ DÖNÜŞÜM ALANLARINI SAVUNMAK– AKTÖRLER VE SÜREÇ: SULUKULE ÖRNEĞİ
EVRİM YILMAZ-Yüksek Şehir Plancısı Kartal Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü Yıldız Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Doktora öğrencisi

KAMUSAL MEKANA BİREY ÜZERİNDEN YAKLAŞMAK: GRAFİTİ
Ar. Gör. GİZEM ERDOĞAN

GÜÇSÜZ KESİMERİN MEKÂNLARINI ANLAMAK ÜZERE BİR DENEYİM:BEYKOZ ÖRNEĞİ

Prof. Dr. GÜLŞEN ÖZAYDIN

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

Yrd. Doç. Dr. A. DERİN ÖNCEL

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü

Giriş

Günümüz kentleri, farklı olguları kapsayan karmaşık bir yapıdadır. Çoğu zaman sorunları da barındıran bu karmaşık yapının en temel özelliği bir aradalık ilişkisi üzerine kurulmuş olmasıdır. Bu ilişki farklı yaşam biçimlerinin, farklı kültür ve ekonomik yapıların yanyana bulunduğu ve var olduğu bir durum tanımlamaktadır. Ancak ülkemizde son dönemde yapılan bazı uygulamalarda bu temel özelliğin yıpratıldığı ve giderek bozulduğu görülmektedir. Bir sosyal ayrışmanın yaşandığı bu sürecin en çarpıcı örneğini güçsüz olarak adlandırılan kesimlerin yaşam çevrelerine yapılan müdahaleler oluşturmaktadır. Güçsüz kesimden anlaşılan, mülkiyet ve barınma ile ilgili haklarını savunmakta yetersiz kalan ve ekonomik durumu iyi olmayanlardır. Bu kesim dönüşüm projelerinin uygulanması sırasında mülkiyet sorunları olsun veya olmasın çoğunlukla yerlerinden edilerek kent dışında yerleşmeye zorlanmaktadır. Dönüşüm projelerinin öncelikle bu kesimin bulunduğu alanlarda gündeme gelmesi rant odaklı yaklaşımın ön planda olduğunu göstermektedir. Nitekim bu kesimin yerleştiği alanlar öncelikle sorunlu olarak tanımlanmakta ve ardından dönüşüm projeleri hazırlanmaktadır[1]. İstanbul ve diğer büyük kentler için planlanmakta olan dönüşüm projeleri bu çerçevede tartışılan ve tepki çeken uygulamalardır. İstanbul'da Sulukule, Tarlabaşı, Başıbüyük, Zeytinburnu gibi farklı nitelikteki alanlar için öngörülen projeler bu sürece örnek olarak gösterilebilir.

[1] Bu tür projelerin kent gündeminde yar almasının gerekçeleri bölgenin kent merkezinde ancak köhneleşme sürecine girmiş veya işlevi boşaltılan sanayi yapılarının çevresinde kalmış olması ayrıca deprem riski taşıması gibi sebepler olarak sıralanabilir.

Bu yaklaşım biçimi ile ele alınan dönüşüm projelerinde iki farklı kesim ortaya çıkmaktadır: Bunlardan ilki yeni mekânsal düzene gerek ekonomik gerekse sosyal açıdan uyum sağlayamayıp bölgeyi terk etmek zorunda kalan mahalle sakinleri ve diğeri ise bölgenin yeni kullanıcılarıdır.

Ekonomik güçsüzlükleri nedeniyle yaşama alanlarını terk etmek zorunda kalan kesim kimi zaman kente yeni gelerek barınma sorunu yaşayan ve bölgeye geçici yerleşen insanlardan oluştuğu gibi, kimi zaman da kendine özgü yerleşme kültürleri ile bölgeye kimlik kazandıran ve aidiyet hisseden ayrıca uzun yıllardan beri mahallelerinde kalıcı olan insanlar olabilmektedir.

Dönüşüm projeleri ile gündeme gelen kentteki bu yer değiştirmelerin sosyal yapıda yol açtığı sorunlarla beraber her biri yerine özgü olan yaşam çevrelerini ortadan kaldırarak yerleşim kültürümüzde de bazı değerlerin yitirilmesine neden olduğu söylenebilir.

Bu çalışmada amaç bu tür projelerin mekân üzerinde nasıl bir dönüşüme yol açtığını anlamak için bir örnek alan çalışması yapmak, bu bölgeye kimlik kazandıran değerleri gözlemlemek, bu değerleri inkâr etmeden dönüşümün nasıl gerçekleşebileceği üzerine düşünmektir. Bu aşamada bazı önemli sorular akla gelmektedir.

- Güçsüz kesimin yaşam çevreleri neden kendini yeterince savunamıyor?
- Güçsüz kesimin yaşam çevrelerinin toplum tarafından yeterince anlaşılabildiği söylenebilir mi?
- Deneyimler üzerinden kendiliğinden oluşmuş bu mekânların sosyal ve fiziksel boyutları bir arada ele alınıp, bu çerçevede ne tür özellikler taşıdığı araştırılıyor mu?
- Bazıları için sorunlu olarak görülen bu mekânlar aslında kendi içinde barındırdığı çözümlerle en azından kayıt altına alınarak, çözüm arayışlarına katkıda bulunabilir mi?

Bunlar bütün kentsel dönüşüm alanları için gündeme gelecek ortak sorulardır. Ancak yanıtların her bir dönüşüm alanı için farklılık göstermesi beklenir. Dönüşüm projeleri genel bir yaklaşımla ele alınabilir görünmekle beraber her bir bölgenin mekânsal ve sosyal özelliklerine göre özelleşmesi gerekliliği açıktır.

Çalışmada bu yaklaşımın, konumu, tarihi, yerleşme karakteri ve kendine özgü mekânsal özellikleri bulunan Beykoz'da tartışılması hedeflenmektedir.

Beykoz'da Dönüşümü Başlatan Temel Olgular

Beykoz'un Konumu ve Bölgenin Yasal Çerçevesi

eykoz, Boğazın kuzeyinde bir uç noktada konumlanmıştır. Coğrafi özelikleri ve doğal kaynakları yıllar boyunca süregelen değerlerini oluşturmuş, Beykoz'a kentin kültürel ve doğal zenginliği içinde farklılığı bulunan bir kıyı yerleşmesi özelliği kazandırmıştır. Önceleri bu özellikleriyle ön plana çıkan Beykoz, 19 yüzyıl'da Osmanlı İmparatorluğu'nun sanayi yerleşmelerine ev sahipliği yapmış ve böylece sanayi tarihi açısından da İstanbul'un önemli bölgelerinden biri haline gelmiştir.

İstanbul Boğazı'nın kıyısında yer alan Beykoz barındırdığı doğal ve kültürel varlıkları açısından diğer Boğaz ilçeleriyle birlikte 1983 yılında çıkarılan özel bir kanuna tabidir. Ayrıca Boğaz'ın

kuzeyinde yer alan özgün yapısı nedeniyle Sarıyer İlçesi ile beraber 1995 yılında da doğal sit alanı olarak belirlenmiştir[2]. Beykoz birbirinden farklı nitelikte ve yasal statüde alanları içinde barındırdığından[3] burası için çok sayıda plan gündeme gelmiş, bunların bir kısmı onaylanmış olup bir kısmı uzun bir süredir onaylanmayı beklemektedir. Bu süreç bir taraftan belirsizlik ortamı yaratırken diğer taraftan kontrolsüz yapılaşmaya zemin hazırlamaktadır.

Planlama Süreci

Beykoz'un farklı nitelikte ve yasal statüde alanlara sahip olmasının planlama sürecinde farklı planların gündeme gelmesine neden olduğu belirtilmişti. Bu kapsamda bakıldığında planların, adına dönüşüm denilmeden bir mekânsal dönüşüm sürecinin yaşanmasına neden olduğu söylenebilir[4]. Bu olgunun Beykoz bölgesindeki ortaya çıkış biçimleri şöyledir:

1. Beykoz'un yasal statüsü Koruma Amaçlı İmar Plan'larının yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu kapsamda yapılan 1:5000 ve 1:1000 ölçekli Nazım ve Uygulama İmar Planları ile Tadilat Planları'nın getirdiği işlev, yoğunluk ve yapılanma kararları kentsel mekânda önemli dönüşümlere neden olmaktadır. Koruma Amaçlı İmar Planları bazı bölgeler için plan notlarında yer alan kararlar ile dönüşümün karakterini belirleyebilmektedir. Örneğin, 750 metrekareden küçük parsellerde yapılaşma hakkının tanınmayıp yapı adası bazında planlamanın teşvik edilmesi bölgenin kentsel dokusunda farklı bir yapılaşma tipolojisi oluşturmaktadır. Mevcut durumda arazi topoğrafyasına uygun biçimde gelişmiş olan tekil yapılaşma biçiminin yerini, bu planlama süreciyle birlikte blok düzende siteler alarak, kentsel morfolojinin dönüşmesine neden olmuştur. Bu uygulama yerel yönetime alt yapı sorunları

---

[2] Bugün Beykoz İstanbul Anadolu yakasının 31.279,96 ha'lık alana yayılan batıda İstanbul Boğazı, kuzeyde Karadeniz, doğuda Şile ilçesi, güneyde ise Üsküdar ve Ümraniye ilçeleri ile sınırlanmış büyük bir ilçesidir. Beykoz ilçesi on dokuz mahalleyi kapsamaktadır.. Beykoz ve Boğaz'da bulunan diğer üç ilçe, 18.11.1983 Tarihli 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu'na tabidir. Bu kanunun amacı; "İstanbul Boğaziçi Alanının kültürel ve tarihi değerlerini ve doğal güzelliklerini kamu yararı gözetilerek korumak ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılanmayı sınırlamak için uygulanacak imar mevzuatını belirlemek ve düzenlemektir." şeklinde belirlenmiştir.

Ayrıca, Beykoz ilçesi 15.11.1995 gün ve 7755 sayılı Kültür Bakanlığı İstanbul 3 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından, Boğazın kuzey bölgesinin doğal özelliklerini korumak amacıyla doğal sit alanı olarak ilan edilmiştir. İlgili yasaya göre yürürlükteki bütün planlar hükümsüz hale geldiğinden, plansız kalan bu bölgede de koruma amaçlı imar planlarının yapılması söz konusudur. Bölgenin korunması ve koruma kullanma dengesi içinde toplum yararına sunulmasında önemli bir ilke olarak ortaya çıkmaktadır. Bu bilgiler, Beykoz İlçesi, Gerigörünüm ve Etkilenme Bölgesi için hazırlanan planlama çalışmalarında değerlendirilecek araştırma, inceleme ve tespitler gibi analiz çalışmalarını, ulaşım bilgilerini ve sentez çalışmalarını ortaya koymak için Beykoz Belediyesi tarafından hazırlanan rapordan alınmıştır

[3] Bugün Beykoz ilçe sınırları içinde kıyı bölgeleri Boğaziçi kanununa göre öngörünüm, iç bölgeler ise geri görünüm ve etkilenme alanları statüsünde ayrıca alan üç farklı derecesi olan doğal sit alanı niteliğindedir.

[4] Yalçıntan ve Çavuşoğlu çalışmalarında, İstanbul'da kentsel dönüşümün dört farklı şekilde gerçekleştiğini söyler. Bunlar; yap-sata dayalı kendiliğinden dönüşüm, büyük kentsel projelerin neden olduğu dönüşüm, ülke için geçerli olan yasal mevzuat çerçevesinde belirlenen planlı dönüşüm, adına doğrudan dönüşüm ya da yenileme denilerek sürdürülen dönüşüm projeleridir (Yalçıntan, Çavuşoğlu, 2009). Bu sınıflamada bahsedilen dönüşüm ya da yenileme projelerinin 16.06.2005 tarihinde kabul edilen 5366 sayılı "Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında" kanun ile yasal açıdan önü açılmış oldu.

olan bölgelerde teknik açıdan avantajlar sağlarken diğer taraftan kişisel yapılaşma hakkını kısıtlamaktadır.

2. Beykoz bölgesinde doğal sit alanı olarak ilan edilmiş alanların bir kısmının sit derecelerinde yasal onaylı değişiklikler yapılarak, daha önce orman alanı olan yerlerin yapılaşma alanı olmasıyla doğal yapı dönüşüme uğramış, bu alanlar özellikle üst gelir grubunun konut alanları olarak karakter değiştirmiştir.

3. Bölgede dönüşümü hızlandıran olgulardan biri de merkezi yönetim tarafından belirlenen üst ölçekli ulaşım projeleridir. Bu projeler Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve bağlantı yollarının yapımıdır. Böylelikle sağlanan hızlı erişim sonucunda daha önce yeşil alan olan yerler, yapılaşma alanı olarak dönüşmüştür. Ayrıca günümüzde tartışılmakta olan Boğaz'a yapılması öngörülen üçüncü köprü ise, dönüşüm sürecini farklı nitelikte değiştirecek başka bir ulaşım projesidir.

4. Bir diğer olguysa, Beykoz'un sanayi tarihimizdeki önemini vurgulayan üç ayrı işletmesinin Kundura, Paşabahçe Şişecam ve Tekel İşletmeleri İçki fabrikalarının özelleştirilmesidir. Bu fabrika alanlarının yeniden işlevlendirilmesiyle birlikte Beykoz bölgesinin hem fiziksel hem sosyal yapısında önemli değişimler yaşanacaktır. Bu öncelikle fabrikaların özelleştirilmesiyle işsiz kalan nüfusun buradan ayrılmasına neden olacak daha sonra boşalan alanlar farklı bir kentli nüfusun kullanımına açılarak dönüşecektir. Bugün özelleştirme ile el değiştiren sanayi mirası yapılarının oluşturduğu büyük fabrika alanlarının planlama süreçleri henüz başlamamış ve belirsizlik dönemi devam etmektedir. Bu belirsizlik dönemi devam ederken bazı bölgelerde gecekondu arazilerinin müteahhit firmalar tarafından alınarak yerlerine lüks konut projeleri hazırlanmakta ve uygulanmaktadır.

5. 1999 Marmara depremi sonrasında Beykoz bölgesinin deprem riski açısından yerleşime uygun alanlar olarak açıklanması, planlama sürecinde yeni yapılaşma alanlarının açılmasında bir meşruiyet zemini sağlamış ve açık alanların konut alanına dönüşmesi sonucunu getirmiştir.

Çalışma Yöntemi Ve Alanın Belirlenmesi

Beykoz bölgesinde son yıllarda yaşanan kentsel dönüşümün, koruma amaçlı imar planları çerçevesinde ortaya çıktığı saptamasına dayalı olarak çalışma yöntemi ve alanı belirlenmiştir[5]. Bu nedenle öncelikle yerel yönetim bünyesinde yer alan ve planlama süreçlerine katılan kişilerden bilgi alınarak Beykoz İlçesi'nde gerçekleşmekte olan dönüşümün niteliği belirlenmeye çalışıldı. Bu bağlamda yerel yönetimin bazı bölgeler için yürütmüş olduğu koruma amaçlı imar planları

[5] Alan çalışması görüşmeler ile fizik mekândaki gözlem ve saptamalardan oluşmaktadır. Görüşmelerin yapıldığı kişi ve kurumlar; Beykoz Belediyesi İmar Planlama Müdürlüğü yetkilileri, bir önceki dönemin Beykoz Belediye Başkanı, Beykoz Soğuksu Mahallesi ve Çevresini Koruma Kalkındırma Sosyal Yardımlaşma Derneği Başkanı, Soğuksu Mahallesi Muhtarı, Beykoz Mahalle Dernekleri Birliği Üyeleri, Soğuksu Mahallesi Gönüllü Gençleri, Soğuksu Mahallesi Sakinlerinden oluşmaktadır.

incelenerek çalışmaya uygun bir alan saptandı. Bu alanın yer seçiminde dönüşümü kısmen başlamış ancak yerel özelliklerin süregeldiği bir alan olması hedeflendi. Bu hedefe uygun olarak köprü bağlantı yollarına yakın bir konumda, eski ve yeni yapılanma biçimlerinin yan yana bulunduğu, doğal kaynakları ve coğrafi yapısıyla dikkat çeken bir yerleşme olan Soğuksu Mahallesi, çalışma alanı olarak belirlendi. Bu ikili yapıyı içinde barındıran bir bölgede çalışmak farklı mekânsal yaklaşımlarla planlanan kentsel ve mimari dokunun karşılaştırılmasına olanak sağladı.

Daha sonraki aşamada bölgedeki sivil toplum örgütleri ile görüşmeler gerçekleştirilerek bölge halkının öncelikli sorunları üzerinde duruldu. Bölge sakinlerinin yaşadıkları çevreye ait neyi sorun olarak gördükleri anlaşılmaya çalışıldı. Burada hemşeri dayanışma örgütleri yerine daha objektif bilgi alınabilecek, tüm bölge halkının temsilcisi konumunda olan Dernekler Birliği ile görüşüldü. Bugün Beykoz ilçesinde sayıları üç yüze yakın olduğu söylenen sivil toplum örgütlerinin sekiz tanesi sadece kentsel dönüşüm projeleri konusunda mücadele vermektedir. Bu sekiz dernekten biri de çalışmada görüşleri alınan Dernekler Birliğidir. Bu birliğin oluşturduğu dayanışma Beykoz'un geçmişinde sanayi bölgesi olması özelliğinden kaynaklanan sendikacılık deneyiminin sonucu gibi görünmektedir. Görüşü alınan bir diğer kesim, yaşam alanlarını kendi mekânsal deneyimleri ile oluşturan bölgede yaşayan ailelerdi. Bu araştırma alan çalışmaları ile desteklenmekte ve devam etmektedir. Bu aşamada yaşayanların gereksinim ve kullanımlarıyla arazinin doğal yapı özelliklerini bir araya getiren özgün mekânsal çözümleri olup olmadığı araştırıldı. Daha sonra, ele alınan bölgede fiziksel ve sosyal yapı üzerine gözlemler tanımlanarak çalışmanın başında sorulan sorular üzerine bazı fikirler geliştirilmeye çalışıldı.

Mekânsal Deneyimler: Sosyal Ve Fiziksel Yapıya Ait Gözlemler

• *Sosyal Yapıya Ait Gözlemler*

Beykoz ilçesinin nüfus yapısının büyük bir bölümü Anadolu'nun farklı bölgelerinden çalışmak için İstanbul'a gelenlerden oluşmaktadır. Beykoz özellikle 60'lı yıllardan itibaren önemli miktarda göç alan bir ilçedir. Sanayi kurumlarında çalışmak için önceleri tek başlarına gelen işçi nüfus daha sonra ailelerini de getirerek bölgeye yerleşmiş düzenli işi ve sosyal güvencesi olan bir kesimdir. Bu kesimin konut ihtiyacı önceleri kurumlar tarafından karşılanırken daha sonra kişilerin kendi inisiyatiflerine bırakılmıştır[6]. Çoğu, kamu arazisine veya şahsa ait arazilere, kimi zaman aracı kişilere bedel ödeyerek yerleşmiş ve gecekondularını yapmışlardır. Gecekonduların yer seçimine bakıldığında sanayi yapılarının arkasında bulundukları daha sonra ise bu yapılanmanın yönünün

[6] Aslan, konut ve yerleşme deneyimleri bakımından Türkiye'ye ve en önemli örnek olarak İstanbul'a bakılması gerektiğini, 1950'lerden 80'li yılların sonuna kadar sanayi alanlarının temel belirleyici işlev olduğunu, konut alanlarının, sanayi alanlarının yer seçim kararlarına bağlı olarak geliştiğini, 1950'li yıllarda görülen sanayileşmenin aslında kendi kentini doğurduğunu, İstanbul'un çeşitli bölgelerinin sanayi tesisleriyle örüldükçe çevresinin de bu tesislerde çalışan nüfusun barınma mekânları olan gecekondularla dolduğunu ve bu olgunun planlama süreçlerinin kapsayamadığı bir durum olduğunu belirtir (Aslan, 2006). Örnek alan çalışması yapılan Soğuksu Mahallesinde yaşanan süreç de, Aslan'ın belirttiği olguya çok benzer bir durum gösterir.

yamaçlara doğru geliştiği görülmektedir. Beykoz'un geneline bakıldığında gecekonduların bazı bölgelerde çok katlı yapılara dönüştüğü görülmesine rağmen çalışma alanında bu olgunun yatayda geliştiği, daha çok toprağa bağımlı kaldığı gözlemlenmiştir. Bu gelişme sürecinde sosyal yapıya ait saptamalar aşağıdaki gibi özetlenebilir:

1. Soğuksu Mahallesi sakinlerinin büyük bir bölümü Karadeniz bölgesinden göçmüş ailelerden oluşmaktadır. Trabzon ve Giresun'un yanında bir Doğu Anadolu kenti olan Kars da Soğuksu mahallesine göç vermiştir. Bu farklı iki grup birbirlerinden kısmen ayrı bölgelerde yerleşmişler ve komşuluk ilişkilerini daha çok hemşerileri ile yapmaktadırlar.

2. Bölgede yaşayan çoğunluk eski sanayi kurumlarında çalışanlar ve onların aileleridir. Aralarında akrabalık ve hemşerilik ilişkileri gelişmiştir. Yeni gelenler iş bulduktan sonra akrabalarının da buraya gelmesini sağlayarak dayanışmaya dayalı aile yapılarını sürdürmüşlerdir.

3. Komşuluk ve akrabalık ilişkilerinin güçlü olduğu anlaşılan Soğuksu mahallesinde birçok sosyal ve ekonomik sorun bu ilişkiler sistemi içinde çözümleniyor gibi görünmektedir. Birbirini uzun süredir tanıyan insanlar arasında oluşan bağ, güven duygusu ve dayanışma bilinci her bir bireyin mahallesini sahiplenmesine sebep olmaktadır. Bu olgu kendiliğinden oluşan bir iç kontrol mekanizması da yaratmaktadır.

4. Bugün Soğuksu Mahallesinde oturan ve çoğu eski Paşabahçe Şişecam fabrikası çalışanları ve ailelerinden oluşan nüfus bulundukları bölgeye aidiyet duymakta ve ayrılmak istememektedirler.

5. Geçmişte, Beykoz'da sanayi kurumlarında çalışan işçiler sosyal güvencelere sahiptiler ve orta düzeyde ekonomik seviyede bir hayat sürdürebilecek maddi imkânları vardı. Çoğu sendika üyesi olup haklarını arama bilincine sahip olarak yaşamaktaydılar. Bu koşullar onlara kentsel sorunlarla mücadelede dayanışma gücü kazandırmaktadır.

6. Beykoz Sanayi Kurumları'nın çalışanlarının çoğunluğunu oluşturduğu ve 60, 70 ve 80 li yıllarda göç ile gelerek gecekondu yerleşmelerini oluşturan Beykoz nüfusu bu dönüşüm sürecinde baskı altında kalmaktadır. Gün geçtikçe değerlenen yaşam alanlarında barınma hakları hukuki güvenceye alınmadan yaşamakta olan ve sanayi kuruluşlarının özelleştirilmesiyle iş imkânlarını da kaybetmiş düşük gelirli Beykozlular bu dönüşüm sürecinden olumsuz etkileneceklerinden ve mahallerini terk etmek zorunda kalacaklarından endişe etmektedirler. Geçmişte yaşadıkları süreçler veya tanıklık ettikleri olaylar, yakın kentsel gelişim geçmişimiz, güncel dönüşüm projeleri ve uygulamaları bugün en önemli problemleri olarak mülkiyet sorunlarını gören mahalle sakinlerinin Beykoz bölgesinin dönüşüm sürecine güvenlerini kaybetmelerine sebep olmaktadır. Çoğunun tapu tahsis belgesine sahip olmalarına rağmen bölgenin doğal sit alanı ilan edilmesiyle bunların geçersiz kalması, buna rağmen hemen yakınlarında orman arazisine geçerli imar kuralların çok üzerinde yeni lüks yerleşim bölgelerinin yapılması ve buna benzer uygulamaların giderek çoğalması yerel yönetimler ve devlet ile aralarında oluşan güvensizlik ortamını kuvvetlendirmektedir. Yerel yönetim ise bu güvensizlik ortamının sorunu çözemeyeceğini, bir anlaşmazlık varsa bunun ortak irade

ile çözümlenmesi gerektiğini söylemektedir. Böylesi çıkmaza giren bir sürecin merkezinde bulunan mülkiyet sorununun çözümünde vatandaşın da üzerine düşeni yapması gerektiğini düşünmektedir.

7. Eski mahalle sakinleri lüks kapalı sitelerde oturan yeni mahalle sakinleri ile aralarında sosyal ayrışma olduğunu söylemektedirler. Bu insanların bölgeyi sadece bir geçiş alanı olarak kullandıklarını, aralarında hiçbir paylaşım ve bilgi aktarımı olmadığını belirtmekte ve gecekondu bölgelerini bir kirlilik olarak algıladıklarını düşünmektedirler. Eski mahalleli, devletin gecekondu yerleşmesinde yaşamayan tüm vatandaşların bu tür yerleşmelerin kural dışılığına karşı olmasını kullanarak, sorumluluğu paylaşmayan bir tavır sergilediğini düşünmektedir. Oysa gecekondu yerleşmelerinin var olmasında devletin de sorumluluk hissetmesi gerektiğini söylemektedirler[7].

• Fiziksel Yapı Ve Yaşam Biçimlerine Ait Gözlemler

Soğuksu mahallesi eski Paşabahçe Şişecam Fabrikası'nın arka tarafında bulunan tepenin eteklerine hâkim konumda ayrıca otoyol bağlantısı üzerinde yer alan bir mahalledir. Mahalleye adını veren Soğuksu Çeşmesi su kalitesini kaybetmiş olmasına rağmen halen kullanılmaktadır. Bölgenin doğal yapısı oldukça ilgi çekici ve niteliklidir. Topoğrafik yapısı ise hareketli olup arazi tepe ve küçük vadilerden oluşmaktadır.

1. Bölgede topoğrafik yapının hareketli olması birbirinden farklı nitelikte doğal ve kentsel dokular oluşturmaktadır. Doğal yapı yeşil dokunun fazla olduğu, dere yataklarının bulunduğu kimi yerde manzara açınımı olan niteliktedir. Soğuksu, doğal yapısının sunduğu bu özellikleriyle tipik bir Beykoz mahallesidir. Kentsel doku doğal yapıya uygun olarak bazı bölgelerde dar ve kıvrımlı yollardan oluşmakta, yapı adası biçimlenmesi ise serbest düzende ve biçimsel farklılıklar taşımaktadır.

2. Mahallede gecekondu yerleşmesi 60'lı yıllarda başlamıştır. Bu yapıların bir kısmı bugün tapulu bir kısmı ise tapu tahsis belgelidir. Bazı yapılarda bu iki belge de bulunmamaktadır. 1995 yılında bölgenin doğal sit alanı ilan edilmesiyle tapu tahsis belgelerinin geçersiz olduğu söylenen mahalleliye bu bildiri henüz yeni ulaşmaktadır. Oysa çalışma alanının çok yakınında yapılaşma izni olmayan doğal alanların yasal zemininin hazırlanarak yapılaşmaya açıldığı ve yeni yerleşmelerin planlandığı görülmektedir.

3. Mahallenin büyük bir bölümünde geleneksel-kırsal yerleşme modeli ve yaşam biçimi sürdürülmektedir. Evlerin büyük bir bölümü tek kat ile üç kat arasındadır. Yüksek katlı

---

[7] Aslan, "Dünden Bugüne Resmi Söylemde Gecekondu" isimli çalışmasında, gecekondu olgusuna devletin bakışını üç dönem altında inceler. 1940-1980'li yıllar arasında sistemin gecekondulaşmaya karşı ciddi bir önlem almadığını, gecekondunun bu dönemde sistem tarafından bağımlı bir değişken olarak ele alındığı ve sorunun sistem içi araçlarla çözümünün mümkün olduğunu ve gecekondu mahallelerinin kısa sürede yasallaştırıldığını söyler. 1980-1990'ların ortalarına kadar süren ikinci dönemde ise sistemin gecekondulaşmaya karşı mücadelesinin başladığını, üçüncü dönem olarak belirttiği 1990'lar sonrasında ise gecekondulaşmayı dışlayıcı icraatların ağırlık kazandığını belirtir (Aslan, 2008).

apartman-gecekondu yerleşmesi görülmemekte ve çoğu konut aile üyeleri tarafından kullanılmaktadır[8]. Bazı konutların alt katları atölye gibi kullanılmaktadır. Bahçeler, yarı kapalı alanlar(çardak, avlu gibi), merdivenler konutlar arasında oluşmuş gerek bölgenin coğrafi koşullarına gerek mahallelinin yaşam biçimlerine uyum sağlamış mekânlar olarak göze çarpmaktadır. Bu alanların bölgenin mekânsal zenginliğini oluşturduğu görülmektedir.

4. Mahallenin bir bölümü için yerel yönetim tarafından koruma amaçlı imar planı yapılmıştır. Bu planlama yaklaşımında düzenli yapı adalarının belirlenmesi, bunun içinde parsel düzeninin bulunması, yolların genişletilmesi, bazı bölgelerin yeşil alan olması ve konut bölgelerinin mevcut dokuya bağlı kalmadan belirlenmesi görülmektedir. Ayrıca yapılanma izni önce 1000 metrekarelik parsellere verilmekte olup bu değer daha sonra Meclis kararı ile 750 metrekareye düşürülmüştür.

5. Bölgede oluşan yeni siteler mekânsal açıdan dışa kapalı ve içlerinde de tip apartman modelinin devam ettiği biçimde tasarlanmıştır. Yapı kalitesi açısından belli bir standardın üzerinde oluğu görülen bu yapıların doğal çevreye uyum sağladığı söylenemez. Gerek arazinin kademeli yapısını gerekse mevcut bitki örtüsünü ve mekânsal ilişki biçimini sürdürmeyen planlama mantığı İstanbul'un başka bir yerinde de rahatlıkla karşılaşılan ve yerle ilişki kurmayan konut yapılarını üretmiş gözükmektedir(Resim-15>Resim-15.jpeg). Mahallenin en yüksek kotunda, çevre yolu ile doğrudan bağlantılı bir alanda konumlanan yeni sitelerle oluşan kentsel dönüşümün yönü yukarıdan aşağıya doğru gelişmekte ve mevcut dokunun içine doğru girmeye başlamaktadır.

Değerlendirme

Beykoz Soğuksu Mahallesi özelinde yapılmakta olan çalışmanın bu aşamada geldiği noktada bir değerlendirme yapabilmek için, çalışmanın başında sorulan sorulara verilebilecek yanıtlar ne olmalıdır?

• Güçsüz kesimin yaşam çevrelerinin neden kendini yeterince savunamadığı sorulduğunda verilebilecek ilk yanıt hiç kuşkusuz mülkiyetle ilgilidir. Ekonomik durumu kötü olan ve yaşam alanının mülkiyetine sahip olmayan kesim, dönüşüm sürecinde doğal olarak bulunduğu yerde tutunamamaktadır. Ancak bunun ötesinde dönüşüm projelerinin çoğunun mülkiyet sorunu olan ve ekonomik seviyesi düşük kişilerin bulunduğu alanlarda planlanıyor olması da göz ardı edilmemelidir. Daha farklı bir deyişle zaten haklarını savunamayacakları için

[8] Erder, genelde gecekondunun ilk oluşumu için konutun yapımcısının ve kullanıcısının aynı kişiler olması durumunu kavramsallaştırılmış olarak şöyle açıklar: Bu tür gecekondulaşmanın iki temel özelliği vardır. Birincisi konutun yapıldığı toprağa para ödememe, ikincisi ise konutun yine para ödemeden kullanıcılar tarafından yapılması. Bu tür bir konut edinme, tamamen parasal ekonomi dışında kalan ve sadece kentte varolmayı sağlayan, barınma amaçlı dolayısıyla sadece kullanım değeri olan bir konut edinme anlamını taşımaktadır (Erder, 2006). Bu konuda Aslan'a göre ise bu dönemde yaygın kanının aksine arsaların büyük çoğunlukla konut yapımcıları tarafından satın alındığını belirtir (Aslan, 2008). Çalışmamızda Soğuksu mahallesinde yapılan görüşmelerde de, konut yapımcısının ve kullanıcısının aynı kişiler olduğunu ve bu mahalleye 1960'lı yıllarda gelenler arasında arsaları satın alanların olduğunu gördük.

yaşam çevreleri dönüşüm alanı olarak belirlenmektedir. Birçok örnek, dönüşüm sisteminin bu şekilde işlediğini göstermektedir. Bir rezerv alanı olarak görülen güçsüz kesimlerin yerleşim bölgeleri, kent merkezinde veya çevresinde işlev değişikliği söz konusu olduğunda dönüştürülecek bölge olarak ortaya konulmaktadırlar. Bu şartlar atında güçsüz kesimin yaşam çevrelerini savunabilmeleri beklenebilir mi?

• Güçsüz kesimin yaşam çevrelerinin savunulması konusunda akla gelen bir diğer soru ise bu yerleşim biçiminin toplum tarafından ne kadar anlaşılabilmiş olduğudur. Bu konuda yapılan bazı araştırmalar tapularını alan bazı gecekondu sahiplerinin dahi kendilerini bundan böyle mülkiyet hakkına sahip ayrı bir statüde gördüklerini göstermektedir[9]. Kentte yaşayan ve mülkiyet sorunu olmayanların gecekondu yapılaşmasına bakışları ise daha çok oluşan fiziksel mekânın modern kent görüntüsüne uygun olmadığı görüşü ve mülkiyet konusunda ise bu yapılanmanın işgalci tutumlarının eleştirilmesi olarak ortaya çıkıyor gibi görünmektedir. Oysa toplum tarafından ötekileştirilen bu kesimin yaşam çevrelerini anlamaya çalışmak yerine onu mahkûm etmek ve ondan yakınmak neden sürekli gündeme gelmektedir? Bunu devletin bu soruna çözüm üretmek konusunda hiçbir çaba sarf etmemesine bağlamak gerekmiyor mu? Zira devletin konut üzerine üretilen politikaları arasında gecekondu olgusunu kapsayıcı bir politikasının olmaması ve tekil inisiyatifler tarafından bu ihtiyacın karşılanması, bireyin barınma ihtiyacı konusunda yalnız kalması ve doğal olarak bu soruna da bireysel yaklaşmasını açıklamıyor mu? Böylesi bir ortamda zorluklarla ve yasal yollarla elde ettiği konutlarında çoğu zaman da güç ekonomik şartlarda yaşayan insanların, devlet tarafından "işgalci" olarak tanımlanan bu yerleşmelere anlayışla yaklaşılmasını beklemek ne kadar doğru olur? Sonuç olarak devletin halkın barınma ihtiyacına karşı umarsız tavrı bu konuda bireysel yaklaşımı güçlendirmekte ve bu tutum da insanların birbirlerinin sorunlarına duyarsız yaklaşımlarını açıklamıyor mu? Toplumun birçok kesimi arasında bulunan iletişim kopukluğunu, her sorununu bireysel mücadele ile çözmek zorunda bırakılan halka bağlamak ne kadar doğru olur? Bunu devletin politika geliştirememesine mi yoksa bunun aslında politikanın ta kendisi olmasına mı bağlamak gerekir?

• Kentlilerin birbirlerinin barınma sorunlarına olduğu gibi diğer birçok konuda da sorunlara karşı duyarsız olabildiği günümüzde, kendiliğinden oluşmuş gecekondu bölgelerinin hem sosyal hem de fiziksel mekân özelliklerini anlamak üzerine çalışmalar yapılıyor mu? Sosyal sorunların tartışıldığı çalışmalar uzun bir süredir yapılmaktadır, ancak fiziksel mekân kurgusuna da değinen araştırmalar daha az sayıdadır. Her iki boyutun da incelenmesi gerektiği birinin diğerinden ayrı açıklanmasının mümkün olmadığı ve bu sebeple her alan çalışması için kendine özgü bağlamın oluşması gerektiği açıktır. Durumu yalnız bir mülkiyet sorunu olarak gören ve sosyolojik yaklaşımla ele alan görüş, fiziksel mekânı teknik müdahale ile

[9] Yalçıntan ve Çavuşoğlu kentsel dönüşümle ilgili kentsel muhalefet oluşturan farklı gruplar içinde mahalli örgütlenmeleri incelerken bu örgütlenmeler arasında zaman zaman fikir ve çıkar çatışmalarının olabileceğini, örneğin tapulu mahallelerin söze "biz gecekondu mahallesi değiliz" diyerek başlamalarının, mahallelerin birlikte hareket etmesinin önünde önemli bir engel oluşturduğunu belirtir (Yalçıntan, Çavuşoğlu, 2009).

çözülebilecek bir sorun olarak görme riskini taşımaktadır. Oysa bu yerleşmeler bireyin hem fiziksel hem sosyal ihtiyaçlarına cevap olmakta hem de bulunduğu yere özgü doğal çevreye uyum sağlamaktadır. Çoğu zaman, doğal çevreyle ilişkisini koparmayan kırsal yerleşme kültüründen gelen insanların ürettiği bu mekânların önemli bilgiler içerdiği gözden kaçırılıyor gibi görünmektedir. İnsanların bulundukları alanın mülkiyetine sahip olmadıkları zaman daha mütevazı toprakla ilişkisini koparmayan, komşuluk ilişkilerinde daha saygılı ve paylaşıma dayalı bir yerleşim oluşturdukları, mülkiyet sahibi oldukları zaman ise rant etkisinden kurtulamadıklarını söylemek çok yanlış olur mu?

• Bugün Soğuksu mahallesi özelinde incelenen gecekondu yerleşmelerinin birçoğunda yerle ilişkisini kuran, bireyin sosyal ve fiziksel ihtiyaçlarının çoğunu karşılayan bir fiziksel mekan kurgusu ve zenginliği izlenmektedir. Ancak kent kültürü paylaşımından yararlanamayan (kültürel, sportif ve rekreaktif), mülkiyet sorunları dolayısıyla günün dönüşüm mantığından etkilenmekte olan ve devlete karşı güvenini kaybetmiş, dolayısıyla sorunlarının çözümünü bulmakta zorluk çeken ama yine de çoğu zaman bu tür yerleşime devam eden bir sosyal yapı göze çarpmaktadır. Bölgede ikinci ve üçüncü nesli yetiştiren, bulunduğu yere aidiyet duyan ama yine de toplum içinde ötekileştirildiğini düşünen ve yerinde tutunamayacağı endişesini duyan bu yapı, içine kapalı ve tepkili bir sürece girmiştir. Oysa tüm bu bağlamın incelenip kayda alınması, çözümler üretilmesi için çaba sarf edilmesi gerekmez mi? Bu konuda tüm sorumluluğu yerel yönetimlere ve mağdur durumda olduğu görülen bölge sakinlerine bırakmak doğru mudur? Akademik ortam teorik olduğu kadar pratikte de bu sorunla ilgilenmekte midir? Gerek araştırmalarla gerek proje atölyeleri çalışmalarıyla bu sürece katılmanın dışında hangi yaklaşımlar kopmak üzere olan ilişkileri sağlıklı bir ortamda yeniden tartışmaya olanak sağlar?

Kaynakça

Aslan, Ş. (2006), "Yıkılmayı Bekleyen Gecekondular: Eyüp İlçesi Güzeltepe Mahallesinde Bir Konut Bölgesi!", PLANLAMA Dergisi, TBMMO ŞPO Yayını, Sayı: 2006/2, s. 103-111 .

Aslan, Ş. (2008), "İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınlarında Kentsel Dönüşüm Vurgusu ve Gecekonduya Yönelik Dışlayıcı Dilin İnşası:İstanbul Bülteni Örneği", İktisat Dergisi, (İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mezunları Cemiyeti Dergisi), Sayı: 499, s. 79-88, Eylül-Ekim 2008

Erder, S. (2006), İstanbul'a Bir Kent Kondu Ümraniye, İletişim Yayınları, İstanbul.

Yalçıntan, M.C., Çavuşoğlu, E. (2009), "Kentsel Dönüşümü ve Kentsel Muhalefeti Kent Hakkı Üzerinden Düşünmek", Mimar.İst, Sayı:33, İstanbul, s. 93-102.

Rapor: Beykoz İlçesi, Gerigörünüm ve Etkilenme Bölgesi için hazırlanan planlama çalışmalarında değerlendirilecek araştırma, inceleme ve tespitler gibi analiz çalışmalarını, ulaşım bilgilerini ve sentez çalışmalarını ortaya koymak için Beykoz Belediyesi tarafından hazırlanan analitik rapor.

KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN MAĞDURLARI: ZAĞNOS VADİSİ ÖRNEĞİ

Arş. Gör. ŞEYDA BÜLBÜL

Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü Trabzon

1. Giriş

Kentler tarihsel süreç boyunca sosyal, ekonomik ve fiziksel olarak değişimin odağıdır. Bu değişim, kentlerin yaşamsal akışının kaçınılmaz sonucudur. Kentlerin kaçınılmaz olarak karşı karşıya kaldığı bu değişimin yönü, olumlu olabileceği gibi olumsuzluklar da içerebilmektedir.

Bu bağlamda, "kentsel dönüşüm" olgusu, kent planlama yazınında kentlerde yaşanan genellikle olumsuz değişimlere verilen bir cevap olarak görülmektedir.

Kentsel dönüşüm literatüründe, birçok "kentsel dönüşüm" tanımı bulunmaktadır. Thomas'a (2003) göre, "kentsel dönüşüm, "kentsel sorunların çözümünü sağlayan ve değişime uğrayan bir bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı bir çözüm sağlamaya çalışan, kapsamlı bir vizyon ve eylem" olarak tanımlanmaktadır. Roberts'a (2000) göre ise, "kentsel dönüşüm, "yerel ekonomiye ait dinamikleri harekete geçirmek yolu ile fiziksel ve sosyal açılardan çöküntü sürecine girmiş kentsel alanları yeniden yaşanabilir, canlı alanlar haline getirmeyi ve kente yeniden kazandırmayı hedefleyen kapsamlı ve entegre bir vizyon ve eylemler bütünü"dür. Couch (2000), kentsel problemlerin çözümlerine yönelik yaklaşımlar içinde yer alan kentsel dönüşümü, "kentsel gelişme ve kentsel korumanın hedeflerinin sentezini oluşturan bir planlama yaklaşımı" olarak tarif etmektedir.

İdeal bir kentsel dönüşüm uygulaması, alana özgü araştırmalar yapan, alandaki sosyo-ekonomik yapıyı belirleyen, bu doğrultuda mevcut sorunların nedenlerini sorgulayan, sorun giderici, bütüncül bir planlama yaklaşımına sahiptir. Bu yaklaşımda katılıma da önem verilmekte, dönüşümden etkilenecek olan kişiler sürece etkin olarak dahil edilmekte, görüş ve önerileri alınmakta, hayata geçirilmeye çalışılmaktadır (Sökmen, 2006).

Ancak ideal olmayan uygulamalar da söz konusudur. Bu uygulamalarda dönüşüme yalnızca bir mekansal düzenleme eylemi olarak bakan, tasarım ağırlıklı projecilik anlayışı hakimdir. Alanda yaşayanların projeye etkin katılımının sağlanmadığı, çok taraflı bir karar alma sürecinin

yaşanmadığı bu anlayışta ortaya çıkan proje alan sakinlerince sahiplenilmemektedir. Oluşturulan düzenlemenin ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliği de planlama alanında tartışılmaktadır (Sökmen, 2006).

Tarihsel süreç içerisinde kentsel dönüşüm, Batı'da ve Türkiye'de, pek çok sorun alanına çözüm bulmak için çeşitli yöntemlerle ele alınmıştır. Dönüşüm kavramı ve uygulamaları ele alındıkları döneme, dönüşümün hedefi olan alanın sorun ve potansiyellerine göre farklılık göstermiştir. Kentsel dönüşüm; başlangıçta hızlı ve sorunlu sanayileşme sürecinin yarattığı kentsel mekan sorunları ile Dünya Savaşları sonrasında yaşanılan mekansal yıkımın bir çözümü olarak kent planlamada yerini almış, zaman içinde daha da boyutlanarak, kentsel yenilenme arayışının ve çeşitlenen kentsel sorunların çaresi olarak görülmüştür. Bu süreç içerisinde 1980 yılı dönüşümün hedef değiştirdiği önemli bir eşik noktasıdır (Özden, 2008).

1980 sonrasında küreselleşme olgusu ile birlikte, birçok ülkede ve Türkiye'de kentsel dönüşüm, değişen politik ve ekonomik çerçeveye bağlı olarak oldukça farklı bir yapılanma içersine girmiştir. Kentlerin küresel talepleri karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılarak yarışabilirliklerini arttırmak amaçlanmıştır. Ancak, büyük ölçekli ulusal/uluslararası sermayenin kâr güdüsünü ön planda tutan projelerde yerele özgü olmayan, toplumsal eşitsizliği, sosyal dışlanmayı ve sosyal ayrışmayı arttıran uygulamalar da görülmektedir.

Türkiye'de kentsel dönüşüm uygulamaları özellikle son on yılda yaygınlaşmıştır. Birçok kentte sorun alanları tespit edilip, bu alanlar için dönüşüm projeleri üretilmektedir. Bazen kentin önemli alanlarında büyük projeler için yer sağlamak, bazen kent merkezinde artan rantı yeniden elde etmek ve kent merkezindeki alanları soylulaştırmak için, bazen güvenli olmayan yapı stoğunu güvenli hale getirmek için, bazen de gecekondu alanlarını temizlemek için kentsel dönüşüm bir araç olarak kullanılmaktadır.

Farklı amaçlardaki bu uygulamaların genelde ortak noktası, kentsel dönüşüm uygulamalarının alanda yaşayan halkın yararına, onlara konut edindirme projesi olarak, kimseyi mağdur etmeden gerçekleştirileceğinin iddia ediliyor olmasıdır. Ancak uygulamalarda görünen o ki; söylemin aksine sorunlara çözüm bulmak yerine sorunlar göz önünden kaldırılmaya çalışılmaktadır.

Ülkemizdeki kentsel dönüşüm uygulamalarına bakıldığında, çoğunlukla, güçsüz kesimlerin yaşam mekanlarını ellerinden alıp, ayrıcalıklı kesimlerin hizmetine sunan örnekler olduğu görülmektedir. Bu örneklerin çoğunda yaşanan sonuç; projeye dahil edilmeyen, kendi içinde örgütlenemeyen, taraf bulamayan mahallelilerin, dayatmalar karşısında gönülsüz olarak yerlerinden edilmeleri ve kentin dışında, hiç bilmedikleri bir yerde, komşuluk bağlarından uzak, daha zor bir sosyo-ekonomik mücadele içinde bırakılmalarıdır. Dar gelirlilerin yaşam mekanlarında ortaya çıkan dönüşüm baskıları, kentlerde var olan eşitsizlikleri artırırken, sosyal dışlanma, sosyal ayrışma süreçlerini de daha yaygın hale getirmektedir. Birleşmiş Milletler (BM) Habitat Zorla Tahliyeler Danışmanlar Kurulu'nun (AGFE) İstanbul'da kentsel dönüşüm alanı ilan edilen mahallelerde yaptığı incelemeler sonucu hazırladığı raporda kentte "zorla tahliye ve ev boşaltmaların" gerçekleştiğine dikkat çekilmiştir. Heyet tarafından ziyaret edilen mahallelerin yanı sıra zorla tahliye tehdidi altında olan birçok mahalle olduğu anımsatılmıştır. Raporda İstanbul'da yaşanan

sürecin, Türkiye'nin taraf olduğu BM Ekonomik Sosyal Kültürel Haklar Sözleşmesi'ni ihlal ettiği vurgulanmıştır. (Cumhuriyet, 16 Ekim 2009).

Kentsel dönüşüm projelerinin yarattığı sosyal etkilerin üzerinde önemle durulması gerekmektedir. Bu insanların yaşadığı mekansal ve sosyal kopuşu, umutsuzluğu, çığlığı anlatmak bizlerin görevidir. Dönüşüm sürecinde yer alan aktörlerin tutumu, dönüşüme karşı direnişin olup olmaması, kentsel mekandaki nüfus hareketi ve bununla birlikte gelişen sosyal yapıdaki değişim irdelenmesi gerekli diğer önemli hususlardır.

Dar gelirli kesimin koşullarına uygun çözümler sunmayan, onları ortada bırakan, daha da yoksullaştıran her türlü uygulama karşısında güçsüz kesimlerin mekanlarını, mahallelerimizi, kentimizi savunmak durumundayız.

Bu bildirinin amacı; Trabzon'un ilk kentsel dönüşüm projesi olarak ele alınan, "Zağnos Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi (Z.V.K.D.P)"nin alanda yaşayanlar üzerindeki sosyal etkilerini incelemek, proje sahibi kurumun proje sürecinde yöre halkı ile ilişkileri nasıl yönettiğini ve söylemden uygulamaya geçişini sorgulamaktır.

2. Zağnos Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi

2.1. Zağnos Vadisi

Zağnos vadisi Antik Trabzon kentini sınırlayan iki vadiden[1] biridir (Şekil 1). Kentin merkezi dokusuna kama gibi giren, kentin önemli bir hava koridoru olan ve imar planlarında [2] yeşil alan olarak gösterilen bu vadi zamanla düzensiz yapılaşma ile katlanılması güç sorunların (içinde farelerin dolaştığı, yeterince güneş ve hava almayan, rutubetli, sağlığa uygun olmayan konutların yer aldığı bir yaşam alanı) kaynağına dönüşmüştür.

Trabzon Belediyesi TOKİ ile işbirliği yaparak vadiyi düzensiz yapılaşmadan arındırarak hem ekolojik işlevini üstlenmesi, hem de kentin yeşil alan gereksinimini karşılaması, plan kararlarının uygulanması amacıyla bir dönüşüm projesi uygulamaya koymuştur.

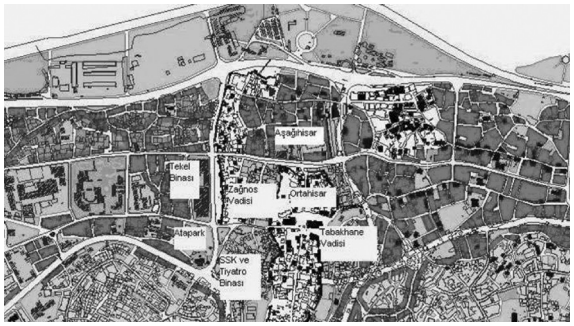
Üç aşamada gerçekleştirilecek olan Z.V.K.D.P'nin I. Kısmı 2008 yılında kullanıma açılmıştır. II. ve III. kısmın kamulaştırma ve yıkım işlemleri de büyük ölçüde tamamlanmıştır.

Zağnos Vadisi geçmiş tarihsel süreçte ve kentin gelişimi içinde havalandırma ve yeşil alan işlevlerini 1960'lara dek yerine getirmiştir. Bıjışkyan (1998), 1960'lı yıllara kadar Zağnos Vadisi'nin, Zağnos Köprüsü'nden güneye doğru tamamıyla mandalina bahçesi olduğunu, köprünün kuzeyinde

---

[1] Antik kenti sınırlayan diğer vadi doğudaki Tabakhane Vadisidir. Bugün büyük ölçüde yapılaşan bu vadi için de bir dönüşüm projesi hazırlıkları sürmektedir.

[2] Trabzon kentinin ilk imar planı olan Lambert Planı'nda (1938) ve onu izleyen, yarışma ile elde edilen Hüseyin Kaptan ve arkadaşlarınca yapılan 1969 imar planı ile 1989 tarihli Bülent Berksan planında vadi ağaçlandırılacak alan olarak düzenlenmiştir. En son düzenlenen 2002 tarihli revizyon imar planında Zağnos vadisi'nin tarihi Ortahisar bölgesi içindeki kısmı "Özel Planlama Alanı" olarak belirtilmiştir. Trabzon ılıman nemli bir iklime sahiptir ve denize dik uzanan irili-ufaklı vadiler, havalandırma koridoru işlevi üstlenerek kentin iklimle dengeli gelişmesinde önemli rol oynarlar. Zağnos Vadisi de kente hava sirkülasyonu sağlayan önemli bir vadidir.



Şekil 1. Zağnos ve Tabakhane Vadilerinin kent içindeki konumu

ise çeşitli ağaçlı bahçeler ve bu bahçeler içerisinde yer alan birkaç geleneksel Trabzon evinden söz etmektedir. Zağnos Köprüsü'nden denize kadar açık bir perspektifin olduğunu ve köprünün batı ayağındaki balkonlu kahvehaneden bu manzaranın seyredilebildiğini dile getirmiştir. Ancak ilerleyen zaman içerisinde, ülke genelinde olduğu gibi Trabzon'da da görülen hızlı kentleşme ve imar dışı yapılaşma bu vadilerde de kendini göstermiştir. Söz konusu bölge düzensiz yapılaşmanın[3] yoğun olduğu alanlardan biri olmuş, fenni, sıhhi ve fiziki olarak standartların oldukça altında kalmıştır (Şekil 2).

2004 yılında Trabzon Belediye Başkanlığı ve Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'nca (TOKİ) ortaklaşa yürütülen ''Zağnos Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi'' gündeme gelmiştir.

TOKİ'nin Trabzon Belediyesi ile yaptığı protokol kapsamındaki "Trabzon Zağnos Vadisi Kentsel Yenileme Projesi"ne ilişkin alanlar[4] Trabzon Belediye Meclisi'nin 02.11.2005 tarih ve 284 sayılı

[3] Vadide yapılaşmanın nasıl, ne zaman başladığına ilişkin belgelere rastlanılmamıştır. Zağnos Vadisi'ndeki yapılaşmanın zaman içerisindeki gelişimini izlemek amacıyla, Trabzon Belediyesi'nden 1977 ve 1984 yıllarına ait imar planları, dönüşüm alanındaki ada ve parsellere ait inşaat ruhsat tarihleri ve yapı kullanma izin tarihleri sağlanmıştır. Bu veriler ile NedCAD ve ArcGIS programları kullanılarak sayısallaştırma ve sorgulama çalışmaları yapılmıştır. 1977 yılı, 1984 yılı ve yıkım öncesi mevcut yapılaşma durumu karşılaştırıldığında, vadide 1977 yılında yapılaşma yoğunluğunun yüksek olduğu, 1977-1984 yılları arasında yapılaşmada fazla bir artış olmadığı görülmektedir (Şekil 2). 1984 yılındaki imar affından sonra vadide yapılaşma giderek artarak yıkım öncesindeki son duruma ulaşmıştır (Şekil 2). Dönüşüm alanında yer alan parsellerin, büyük bir kısmının ruhsat kaydına erişilememiştir. Dönüşüm alanında yer alan parsellerin bir kısmı 1984 yılındaki imar affından yararlanarak ruhsat almıştır.

[4] 27.09.2004 tarihinde imzalanarak yürürlüğe giren Trabzon Kentsel Yenileme projesine ilişkin protokol kapsamındaki Zağnos dere içi ile ilgili kısmın, sınırlarının 16.03.2006 tarihli onaylanan 1 nolu ek protokol, 28.05.2007 tarihinde onaylanan 2 nolu ek protokol, 07.12.2007 tarihinde onaylanan 3 nolu ek protokol ve 11.05.2009 tarihinde onaylanan 4 nolu protokol ile son şekli verilen bu alanların Kentsel dönüşüm alanı olarak belirlenmesi için hazırlanan teklifin mecliste görüşülmesi istenilmektedir. Toplu Konut İdaresi ile Belediye arasında yapılan protokolle kamulaştırma çalışmaları devam eden, Belediye Meclisi'nin 02.11.2005 tarih ve 284 sayılı kararı ile Kentsel dönüşüm alanı olarak uygun görülen alanlar, 16.03.2006 tarihinde yapılan ek protokolle projeye ilave edilen alanlar ile özel proje alanı olarak belirlenen alanları kapsayacak şekilde hazırlanan 1/1000 ölçekli Uygulama İmar ve bu alanı kapsayacak şekilde düzenlenen 1/5000 ölçekli nazım imar planı Belediye Meclisi'nin 05.05.2006 tarih ve 177 sayılı kararı ile uygun görülmüştür. Bahse konu alanın bu planlara göre E: 2.00 nizamında inşaat izni önerildiği ve avan projesi belediyece onaylandıktan sonra uygulama yapılacağı belirlenmiştir (Trabzon Belediyesi'nin 03 Haziran 2009 Tarihli Meclis Kararı).

kararı ile ‘’Kentsel Dönüşüm Alanı’’ olarak ilan edilmiştir (Şekil 3). Bu karar çerçevesinde kentsel gelişim ve dönüşüm projesi çalışmalarına başlanmıştır (Anonim, 2006).

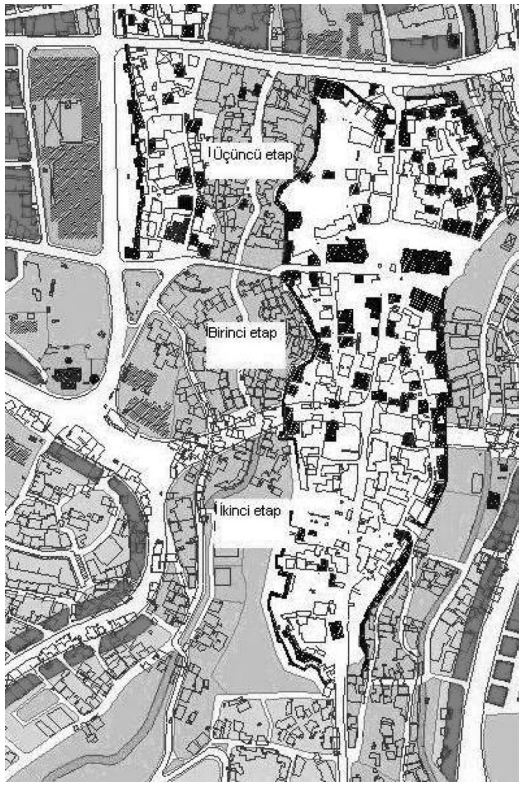
Trabzon-Merkez Zağnos Vadisi Kentsel Yenileme Raporuna göre, Trabzon Belediyesince alanda yaşayanların aynı bölgenin güneyinde (Bahçecik mah.) yaratılacak yeni bir yerleşim alanına yerleştirilmeleri öngörülmüştür (Anonim, 2006).

Trabzon Belediyesi çalışmanın ilk adımında, bölgenin fiziki ve demografik yapısının tespit edilebilmesi için çeşitli arazi çalışmaları yanında Özel Planlama Alanı’ndan tasfiye edilecek konutlarla ilgili, o bölgede yaşayan insanların görüşlerinin alınması amacıyla bir anket çalışması yapmıştır. Anketin amacı bölgede ikamet eden hanelerin özelliklerini belirlemek ve bölgenin tasfiyesi durumunda konutlarına karşılık konut mu yoksa kamulaştırma bedeli mi istediklerine dair tutumlarını öğrenmektir (Anonim, 2006).

Zağnos Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi 3 etaba ayrılmıştır (şekil 3).



Şekil 2. Zağnos Vadisi’nde yapılaşmanın gelişimi (1977 ve 1984 imar planlarına altlık oluşturan hâlihazır haritalar sayısallaştırılarak üretilmiştir).



Şekil 3. Zağnos Vadisi dönüşüm alanı

Tablo 1. Zağnos Vadisi Dönüşüm Projesi'nin etapları

Etap	Konum	Alan (m²)	Hissedar Sayısı
1.	Zağnos Köprüsü- Gülbahar Hatun Köprüsü Arası[5]	17604	802
2.	Gülbahar Hatun Köprüsü Güneyi[6]	48426	758
3.	Zağnos Köprüsü- K. Maraş Caddesi Arası[7]	19880	437
Toplam		85910	1997

Kaynak: Anonim, 2006

[5] Birinci kısım niteliksiz yapılaşmanın en yoğun görüldüğü, sağlıksız kent yapılaşmasının olumsuz örneklerini barındıran bir doku olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılaşma Ortahisar kale surlarına doğru topoğrafyanın yükseldiği alanda sur diplerinde yaygınlaşmaktadır. Bu alanda ulaşım, derenin üstünün örtülmesi ile oluşturulan taşıt yolu ile güneyden sağlanmakta ve Zağnos Köprüsüne gelince taşıt ulaşımı kesilmektedir.

[6] Yapılaşma diğer iki bölgeye göre ikinci bölgede daha seyrektir. Ortahisar surlarına doğru topoğrafya dikleşir ve doğal kayalık doku ön plana çıkar. Bu alanda derenin üstü kısmen örtülmüştür, derenin doğusunda topoğrafik eşikten dolayı yerleşme çok az, batısında ise daha çoktur. Bu bölgede yer alan fındıklık alan TOKİ tarafından kamulaştırılmıştır. TOKİ bu alanda üst gelir grubu için düşük yoğunluklu, az katlı villalar yapmayı planlamaktadır.

[7] Üçüncü kısım içerisinde tescilli sivil mimari örnekleri bulunmaktadır. Alanın kuzey batısındaki yapılaşmaların çoğunlukla yeni ancak kaçak olduğu, diğer kısımdaki yapılaşmaların düzensiz yapılaşmanın en yoğun bulunduğu alanlar olduğu görülmektedir. Günümüzde alanda taşıt ulaşımı üstü örtülerek yola dönüştürülen Zağnos Deresinden sağlanmaktadır. Taşıt ulaşımı Zağnos Köprüsünde son bulmaktadır.

2.2. Z.V.K.D.P.'nin Gelişim Süreci

Söz konusu projenin gelişim süreci şöyledir:

• 25.12.2002 tarih ve 165 sayılı Belediye Meclis kararıyla onaylanan Trabzon Revizyon Planında söz konusu bölge özel planlama alanı (ÖPA) olarak ayrılmıştır.

• Özel planlama alanındaki mevcut durumun saptanması için alan analizi yapılmış; bina kat adetleri, bina kaliteleri, arsaların doluluk boşluk durumu, mülkiyet yapısı vb. bilgiler bilgisayar ortamına aktarılmıştır. Bu çalışmalara göre:

- Belediyece yapılan anket çalışmasında toplam 275 kişiye ulaşılmıştır. Bu kişilerin %69,5'i ev sahibi, %30,5'i ise kiracı konumundadır. Özel Planlama Alanı içerisinde 304 adet bina bulunmaktadır. Bunların %77,6'sı tek daireli, %80'i iki ve üç katlıdır. Binalardan yola çıkarak hesaplanan konut birim sayısı toplam 856 adettir (Anonim, 2006).

- Bölgenin %93'ü yapılaşmış durumdadır. %5'i kullanılamaz harabe durumundaki yapılardan, %2'si ise boş arsalardan oluşmaktadır (Anonim, 2006).

• Vadinin tasfiye edilmesi durumunda bölge sakinlerinin hangi bölgelerde ikamet etmek isteyecekleri, tahliye neticesinde konut mu yoksa kamulaştırma bedeli mi talep edeceklerine ilişkin yanıtlar arayan belediyenin ev sahibi ve kiracılarla yapmış olduğu anket çalışmasında şu sonuçlara ulaşılmıştır: Ankete katılan ev sahiplerinin %58'i yerlerine karşılık kamulaştırma bedeli, %18'i ise yerlerine karşılık konut talep etmişlerdir. %24'ü ankete katılmış ancak cevap vermemişlerdir. TOKİ ile Trabzon Belediyesi arasında akdedilen protokol gereği, üretilecek konutların yer seçimi ile ilgili sürecin proje ile eş zamanlı olarak tamamlanmamış olmasından kaynaklanan belirsizlik ve özellikle alternatif konut üretilecek mekanlardan birinin Yıldızlı Beldesi (Trabzon'un yaklaşık 10 km batısında yer almakta) olarak düşünülmesi, ankete verilen cevapları birebir etkilemiş, özellikle alanda yaşayanların ¼'ünün kararsızlığına sebep olmuş olabilir. Çünkü yerleştirilmeleri düşünülen alanlar hakkındaki değerlendirmelerinden bu bölgeden uzak yerlere yerleşmek istemedikleri anlaşılmıştır. Bu isteğin temelinde yatan sebepler ise; merkeze yakınlık, iş yerlerine yakınlık, alışılan çevreye uzak düşmemek olarak sıralanabilir. Bölgede yaşayan kişilerin vurguladıkları önemli bir nokta ise, verilecek konutlar bu bölgeden uzak yerlerde olacaksa bu durumda konut yerine kamulaştırma bedeli istemeleridir. Ankete katılan kiracıların %54'ünün konut sahibi olmayı ve TOKİ'nin yapacağı konutlardan yararlanmayı istedikleri görülmüştür. Ancak Belediye, kiracılarla anket yapılmasındaki asıl amacın bölgede yaşayan insanların eğilimlerini öğrenmek ve nüfusun hesaplanması olarak açıklamaktadır. Süreçte kiracılarla ilgili hiçbir çalışma yapılmamıştır (Anonim, 2006).

• Alanda yapılacak kentsel dönüşüm projesi için kaynak/ortak arama; projenin TOKİ ve Trabzon Belediye Başkanlığı tarafından ortaklaşa yürütülmesi için Trabzon Belediye Meclisince 30.06.2004 tarih ve 163 sayılı karar alınmıştır.

• Bu doğrultuda 09.09.2004 tarih ve 1797 sayılı TOKİ Başkanlığı olur vermiştir.

• 20.09.2004 tarih ve 1905 Sayılı Kanunla ile de Başbakanlık oluru alınmıştır.

• Söz konusu alan üzerinde kentsel dönüşüm projesinin hayata geçirilmesi için Trabzon Belediye Başkanlığı ile TOKİ Başkanlığı arasında protokol imzalanmış, imzalanan protokol gereğince çalışmalar 18.01.2005 tarihinden itibaren başlatılmıştır.

• Hazırlanan Dönüşüm Projesi 17.10.2006 tarihinde Toplu Konut İdaresi Başkanlığınca ihaleye çıkarılarak uygulama projesi çalışmalarına fiilen başlanılmıştır.

2.3. Araştırmanın Yöntemi

2007 yılında alana ilk olarak gidildiğinde projenin 1. etabında yer alan konutlar tamamen yıkılmıştı, alan enkaz yığını halinde idi. 2. etabın uygulanacağı alan ise kısmen boşaltılmış bir halde iken, vadiden ayrılmak istemeyen, direnen kişiler yakın çevrelerindeki konutların yıkıntıları arasında kötü koşullar altında yaşamaya çalışıyorlardı. Yanı başlarında gerçekleştirilen yıkımlar onları taşınmaya zorunlu hale getiriyordu. Henüz alandan ayrılmamış bu kişilerle yapılan pilot anket çalışmasında üzerlerindeki bu baskı hissedilmiştir.

Çalışma alanı özelinde, öncelikle dönüşüm alanında yer alan mahalle ve sokak adları tespit edilmiştir. Daha sonra yıkım nedeniyle dönüşüm alanı dahilinde yıkılan mahalle ve sokaklardan ayrılan kişilerin gittikleri yeni yerleşim yerlerinin tespiti amacıyla Trabzon kentinin tüm (39 mahalle) mahalle muhtarlıklarına gidilip mahalle nakil kayıtları incelenmiştir. Muhtarlıklardaki araştırma sonucunda ulaşılabilen adreslerden, belirlenen örneklem büyüklüğüne göre seçilen ailelerle yüz yüze anket tekniği uygulanmıştır.

2.3.1. Alandan Ayrılanların Yeni Yerleşim Alanlarının Tespiti

Anket çalışmaları öncesinde, mahalle muhtarlıklarında yapılan nakil kayıtları incelemeleri (gelen/giden) sonucunda, alandan ayrılanların çoğunun (%36), vadinin kuzeyinde yer alan Pazarkapı Mahallesi ile güneyinde yer alan 1 Nolu Erdoğdu Mahallesi'ne dağıldıkları tespit edilmiştir (Şekil 4).

Gruplama örneklem yöntemi kullanılarak Cochran'ın formülünde yapılan hesaplama sonucunda %99 güven aralığında (t=99), %2 hata payı (d=-+ 2) gözetilerek 44 denekle görüşülmesi gerektiği ortaya çıkmıştır. Deneklerin mahallelere dağılımı Şekil 4'te görülmektedir.

2.3.2. Alandan Ayrılan Kişilerle Yeni Yerleşim Alanlarında Yapılan Anket Çalışması

Anket soruları açık, yarı açık, kapalı uçlu ve çoktan seçmeli sorulardan oluşmuştur. Anket formu beş farklı soru grubu içermektedir. Anketin ilk bölümde deneklerin genel özelikleri (doğum yeri, nereli oldukları, yaş, cinsiyet, eğitim, hane büyüklüğü, hane reisinin işi ve hanede çalışan kişi sayısı vb.) ve Zağnos Vadisi'ndeki yaşantıları ile ilgili sorular sorulmuştur. Vadide iken yaşadıkları konuta ve komşuluk ilişkilerine dair sorular; konutun özellikleri, mülkiyet durumu, komşuluk ilişkileri; bu bölümde ele alınmıştır. İkinci bölümde Z.V.K.D.P. ile ilgili sorular yer almaktadır. Vadide yaşayanların projeden haber olma zamanı ve biçimi, projeyi ilk duyduklarındaki tepkileri, yetkililerin vadide yaşayanlara yaklaşımları ve komşuların projeye tepki konusunda genel tutumları da bu bölümde değerlendirilmiştir. Yaşadıkları yeni mahallelerde, yaşadıkları konutları ve yeni komşuluk ilişkilerini sorgulayan sorular üçüncü bölümde yer almaktadır. Proje hakkındaki görüşleri ve önerileri de bu bölümde ele alınmıştır.

Zağnos Vadisi'nde yaşanan dönüşüm sürecinin ele alınışını ve dönüşüm alanında yaşayanlar üzerindeki sosyal etkilerini görmek için yapılan anket çalışmasında elde edilen veriler, frekans dağılımları ve Ki-Kare analizleri ile değerlendirilmiştir. Veri analizi SPSS 12.0 programıyla gerçekleştirilmiştir.

3. Z.V.K.D.P'nin İrdelenmesi

"Z.V.K.D.P." nedeniyle yaşam alanlarından ayrılan ailelerle yapılan anket çalışmasında, dönüşüm alanında yaşayan nüfusun sosyo-ekonomik yapısı, eski ve yeni yaşam alanları, proje hakkındaki düşünce ve beklentileri ve projenin ele alınışına ilişkin bulgular elde edilmiştir.

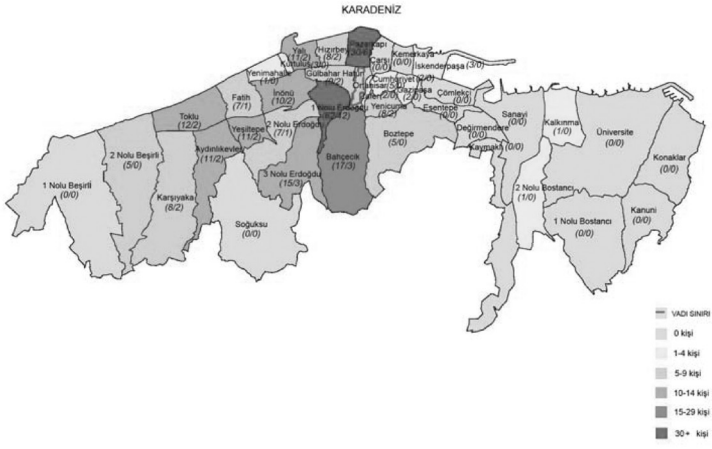
3.1. Z.V.K.D.P. İle Zağnos Vadisi'nden Taşınan/taşınmak Zorunda Bırakılan Hanelerin Genel Özellikleri

"Z.V.K.D.P." nedeniyle Zağnos Vadisi'nden ayrılıp farklı yerlere giden deneklerin %32'si Trabzon'ludur. %46'sı ise Trabzon ili içinden göçmüştür. Başka illerden gelenler arasında Gümüşhane %13 ile ilk sırada yer almakta, bunu %7 ile Bayburt, %2 ile Samsun izlemektedir.

Deneklerin %84'ü kadın, %16'sı erkektir. Deneklerin yaş dağılımları beş grupta toplanmıştır (-25, 26-40, 41-55, 56-70 ve 71+). Bunlar içerisinde, çoğunluğu %30 ile 41-55 yaş grubu, -25 yaş grubu ise %11 ile azınlığı oluşturmaktadır (26-40 yaş %27, 56-70 yaş %18 ve 71+ yaş %14'tür).

Vadiden ayrılan deneklerin çoğunluğu ya okula gitmemiş (%32) ya da ilkokul mezunudur (%43). Orta, lise ve yüksek okul mezunlarının oranı sırasıyla, %11, %9 ve %5'tir.

Deneklerin hane büyüklüğü dağılımına bakıldığında, 4-5 kişilik hane büyüklüğü %39 ile ilk sırada, 1-3 kişilik hane büyüklüğü %32 ile ikinci sırada yer almaktadır. 6-8 kişilik hane büyük-



Şekil 4. Dönüşüm alanında yaşayanların vadiden ayrıldıktan sonra gittikleri mahalleler (Parantez içindeki değerlerden birincisi ilgili mahalleye giden kişi sayısını ikincisi ise o mahallede yapılan anket sayısını göstermektedir.)

lüğü ise %29'dur. Vadideki ortalama hane büyüklüğü Trabzon kenti genelindeki ortalama hane büyüklüğü ile uyumludur.

Hanelerin %23'ünde aktif çalışan kişi yoktur. Tek kişinin çalıştığı hanelerin oranı %46'dır. Hanelerin %23'ünde iki kişi, %7'sinde 3 kişi, %2'sinde ise 5 kişi çalışmaktadır. Hane reislerinin işlerine bakıldığında işçi, emekli ve esnaf-zanaatkar olanlar eşit oranlarda (%27'şer) iken, memur ya da işsiz olanlar da eşit oranlara (%2'şer) sahiptir. Hane reisi ev hanımı olan ve düzenli bir işi olmayanların oranları da %7'şerdir.

Denek hanelerin %34'ünün aylık toplam geliri 500 TL'nin altında iken, %34'ünün 500-1000 TL, %23'ünün 1000-1500 TL arasındadır. Geliri 1500 TL'nin üzerinde olan hane oranı ise %9'dur. Aylık gelir dağılımına bakıldığında dönüşüm alanında yaşayan nüfusun büyük bir bölümünün gelir düzeyinin düşük olduğu görülmektedir.

Anket yapılan kişilerin önemli bir kısmı (%46) Zağnos Vadisi'nde uzun süre (20+ yıl) oturmuşlardır. %43'ü 6-20 yıl arası, %11'i ise 1-5 yıl arası yaşamıştır.

Kentteki genel kanı, Zağnos Vadisi'nin kente göç eden, daha çok, Trabzon'un ilçelerinden ve komşu illerden gelen düşük gelirli hanelerin geçici konut alanı olduğu yönündedir. Alanın düşük sosyo ekonomik gruba ait bir yaşam alanı olduğu, ancak genel kanının aksine bir gel-geç yeri olmadığı yapılan alan çalışması ile tespit edilmiştir.

3.2. Z.V.K.D.P. İle Zağnos Vadisi'nden Taşınan/taşınmak Zorunda Bırakılan Hanelerin Zağnos Vadisi'ndeki Ve Yeni Yerleşim Yerindeki Yaşam Alanları Ve Yaşamları

3.2.1. Mülkiyet Durumu

Zağnos Vadisi'nde iken oturulan konutun mülkiyet durumuna bakıldığında, deneklerin %52'sinin ev sahibi, %39'unun kiracı olduğu, %9'unun ise kira ödemeden kaldığı tespit edilmiştir (Tablo 2). Deneklerin %68'i müstakil konutta, %32'si apartman dairesinde yaşamışlardır. Deneklerin yarıya yakını Zağnos Vadisi'nde iken (%41) iki katlı (dubleks) konutta oturduklarını ifade etmişlerdir.

Yeni yaşam alanlarındaki mülkiyet durumlarına bakıldığında ise, deneklerin %52'sinin ev sahibi %48'inin kiracı olduğu görülmektedir (Tablo 2).

Zağnos Vadisi'nde ev sahibi olanların %91'i yeni yerleşim yerinde yine ev sahibi, %9'u ise kiracı durumundadır. Vadide kira ödemeden kalanların %75'inin yeni yerleşim yerinde kiracı olduğu, %25'inin ise ev sahibi olduğu görülmüştür. Vadide iken hane büyüklerine ait 2-3 katlı konutunun bir katında kira ödemeden kalanlar, vadideki 2-3 katlı konut için alınan kamulaştırma bedeli ile yalnızca tek bir daire alınabildiği için yeni yerleşimde kiracı durumuna geçmişlerdir. Zağnos Vadisi'ndeki kiracıların %94'ü ise yine kiracı olarak kalmış, %6'sı ise ev sahibi olmuştur (Tablo 2).

Yapılan Ki-Kare testi sonucunda deneklerin Zağnos Vadisi'ndeki mülkiyet durumları ile gittikleri yeni yerdeki mülkiyet durumları arasında belirgin bir ilişki olduğu görülmüştür (X^2= 29,902, df= 2, p= 0,000).

Tablo 2. Eski ve Yeni Mülkiyet Durumunun Karşılaştırılması

Zağnos Vadisi'ndeki Mülkiyet Durumu İle Yeni Yerleşim Yerindeki Mülkiyet Durumunun Karşılaştırması						
			Yeni Yerleşim Yerindeki Mülkiyet Durumu		Toplam	Zağnos Vadisi'ndeki mülkiyet durumu (%)
			Ev Sahibi	Kiracı		
Zağnos Vadisi'ndeki Mülkiyet Durumu	Ev Sahibi	Kişi sayısı	21	2	23	52
		Zağnos'taki mülkiyet durumu (%)	91	9	100	
	Kira Ödemeden Kalan	Kişi sayısı	1	3	4	9
		Zağnos'taki mülkiyet durumu (%)	25	75	100	
	Kiracı	Kişi Sayısı	1	16	17	39
		Zağnos'taki mülkiyet durumu (%)	6	94	100	
Toplam		Kişi Sayısı	23	21	44	100
		Yeni Yerleşim Yerindeki mülkiyet durumu (%)	52	48	100	

3.2.2. Konutların Fiziki Durumu

Deneklerin Vadide iken oturdukları konutun fiziki durumlarına bakıldığında %54'ünün dış cephesi bitirilmiş sıvalı boyalı, müstakil bir konutta, %30'unun sıvalı boyalı bir apartmanda oturdukları görülmüştür. Sıvalı boyasız apartman/müstakil konutta ya da sıvasız boyasız müstakil bir konutta oturanların oranı ise %16'dır. Zağnos Vadisi'nde oturulan konutun durumu (sıvalı/sıvasız, boyalı/boyasız) ile yeni konutun durumu arasında istatiksel açıdan güvenilir bir ilişki vardır (X^2= 6,693, df=2, p=0,035). Vadiden ayrılanların yeni yerleşim alanlarında da vadidekine benzer konut koşullarında yaşamakta oldukları görülmüştür.

3.2.3. Zağnos Vadisi'ndeki Sosyal Yaşam

Zağnos Vadisi'ndeki sosyal ağı ortaya koymak amacıyla 'komşuluk ilişki düzeyi ölçütleri' belirlenmiş ve çeşitli sorularla tespitler yapılmıştır. Komşuluk ilişki düzeyi ölçütleri resmiyetten teklifsiz ilişkiye doğru şu şekilde sıralanmıştır: Yalnızca Selamlaşma, Ev ziyaretleri, Ailece görüşme, Birbirinden malzeme alışverişi, Fikir alışverişi, Borç para alma, Anahtarını teslim etme ve Çocuğunu emanet etme.

Komşularının ne kadarını tanıdığı sorulduğunda, deneklerin %64'ü komşularının neredeyse tamamını tanıdığını, %13'ü yarısını, %7'si bir kısmını tanıdığını, %16'sı ise en yakınındakileri tanıdığını belirtmiştir. Deneklerin %30'u komşularının çoğuyla her gün görüşmekte olduğunu belirtirken, %4'ü ise her gün görüştüğü komşusu olmadığını belirtmiştir (%25'i 1-5, %27'si 6-10, %14'ü 11-20 komşusu ile her gün görüşmektedir). Bu veriler ışığında alanda yaşayanların birbirlerinden haberdarlıklarının (tanıma/her gün görüşme) yüksek olduğunu söylenebilir.

Denekler komşularıyla en çok kapı önünde ve sokakta (sırasıyla %43 ve %16) yani kamusal alanda bir araya gelirken, %36'sı ev, teras ya da bahçede (özel ve yarı özel alanda) görüşmektedir. Alandan ayrılan kişiler kapı önü sosyal ilişkilerinin özlemini duymaktadırlar.

Deneklerin %36'sının ev ziyaretleri yaptığı komşu sayısı ''3-5 kişi'' iken, %32'sinin ''çok'' sayıdadır.

Alanda yapılan anket verilerine dayanarak komşuluk ilişkilerinin özellikle kadınlar arasında daha yoğun olduğu söylenebilir. Ailece görüşülen (daha yakın/samimi olunan) komşu sayısı sorulduğunda %27 oranında "çok" yanıtı alınırken aynı oranda "hiç" yanıtı alınmıştır.

Malzeme alışverişi yapılan (kendilerini teklifsiz hissettikleri) komşu sayısı sorulduğunda "3-5 kişi" ve "hiç" yanıtında eşit oranlarda (%27) yığılma olduğu görülmüştür.

Söz sahibi olan, sözüne ve fikrine güven duyulan komşu sayısı incelendiğinde yanıtların %43'ünün 1-3 kişi arasında yoğunlaştığı görülmektedir. Komşularıyla fikir alışverişinde bulunanların oranı %61 iken, fikir alışverişinde bulunmayanların oranı %39'dur. Fikir alışverişinde bulunmayanların genel tavrı başkasının fikrine ihtiyaç duymamalarıdır.

Komşularıyla borç para alışverişi yapanların oranı %36'dır. Komşusuna evinin anahtarını teslim edenlerin oranı %59'dur. Komşusuna çocuğunu emanet edenlerin oranı ise %52'dir. Kalabalık aile oldukları için komşuya çocuk emanet etme ya da anahtar teslim etme gereği duymadıklarını belirtmişlerdir. Bir kısmı da güvenilir bir ortam olduğu için anahtar teslim etmeye gerek duymadan kapının üstünde bırakıp gidebildiğini dile getirmiştir.

Sonuç olarak bu ilişkileri genel olarak gözden geçirdiğimizde, Zağnos Vadisi'nde, yaşanan ilişkilerin yüzeysel olmadığı, yıllarca bir arada yaşamış olmanın getirdiği güçlü bir komşuluk ilişkisinin var olduğu, proje nedeniyle bu birlikteliğin ve sosyal bağların koparıldığı görülmektedir.

4.4.4. Zağnos Vadisi'nden Sonraki Yeni Yaşam Alanlarına Geçiş Süreci

Vadiden ayrılıp yeni yerleşim alanlarına taşınmalar, TOKİ ile Trabzon Belediyesi'nin protokol imzalanmasının ardından 2005 ve 2006 yıllarında gerçekleşmiştir.

Zağnos Vadisi'nden ayrılanların yerleştikleri yeni çevreden memnuniyet durumları incelendiğinde, deneklerin %71'inin yeni çevreden memnun olduğu, %11'inin kısmen memnun olduğu, %18'inin ise memnun olmadığı görülmüştür. Deneklerin %68'i yeni yerleşim alanındaki yaşadığı konuttan memnun olduğunu söylerken, %14'ü kısmen memnun olduğunu, %18'i ise memnun olmadığını belirtmiştir. Memnun olmadıklarını belirtenlerin gerekçeleri, konutun fiziki açıdan iyi olmayışı, sosyal ilişkilerin zayıf olması, çevre sorunları ve ekonomik olarak daha masraflı bir çevre olmasıdır.

Görüşülen kişilerin %84'ü vadiden ayrıldıktan sonra geldikleri ilk evde oturmaya devam ederken, %16'sı iki kez konut değiştirmiştir.

Deneklere evinizi kamulaştırma bedeli ile mi satın aldınız şeklinde sorulduğunda %16'sı hayır, %18'i kısmen yanıtını verirken, %18'i de tamamını kamulaştırma bedeli ile satın aldığını belirtmiştir. Görüşülen diğer kişiler kiracıdır.

"Daha iyi imkanlara sahip olsanız hangi mahallede oturmak isterdiniz?" sorusuna deneklerin %59'i vadi ve çevresinde, merkez ve merkez donatılara yakın mahallelerde oturmak istediklerini belirtmiştir. %14'ü alt merkez ve yeni gelişme alanlarında oturmayı tercih etmiştir. Görüşme yapılan kişilerin %27'sini ise fark etmez diyenler ya da köyünde oturmak istediğini belirtenler oluşturmaktadır.

Oranlara bakıldığında büyük bir çoğunluğun vadi ve çevresinden uzaklaşmak istemedikleri anlaşılmaktadır. Vadiden ayrılanların gittikleri yeni yerleri tespit etmek için yapılan çalışma da (Şekil 4) bunu desteklemektedir. Dönüşüm alanından ayrılanların büyük bir kısmı vadinin devamındaki Pazarkapı ve 1 No'lu Erdoğdu mahallelerine taşınmışlardır. Vadiden ayrılanlar açısından gidecekleri yeni yerin seçiminde en önemli belirleyicinin ekonomik koşullar olduğu (%54,5) görülmüştür. Zağnos Vadisi gibi merkeze yakın bir yer olması (%20,5), komşulara yakın olması (%4,5) istedikleri diğer öncelikli nedenlerdir.

3.2.5. Vadi İle Yeni Yerin Olumlu Ve Olumsuz Yönleri

Zağnos Vadisi ile yeni yerleşim alanları arasında karşılaştırma yapmaları için, deneklere Zağnos Vadisi ve yeni yerleşim yerleriyle ilgili olumlu ve olumsuz görüşleri sorulmuştur.

Zağnos Vadisi, deneklerce, sosyal çevre (%39) ile sosyal çevre-fiziksel yapı-konut durumu açısından (%34), yeni yerleşim yerlerinden (sosyal çevre %7, sosyal çevre-fiziksel yapı-konut durumu %16) daha olumlu olarak değerlendirilmiştir (Tablo 3 ve Tablo 4).

Zağnos Vadisi ile ilgili olarak olumsuz görüşleri sorulduğunda %57'lik bir çoğunluk vadinin olumsuz yönü olmadığını düşünmektedir. Diğerleri ise sosyal çevre, konut ve fiziksel yönlerden olumsuzluklar olduğunu belirtmektedir (Tablo 3).

Vadideki sosyal çevreyi olumlu bulanların %18'i çeşitli yönlerden (sosyal çevre-fiziki çevre ve konut açısından) vadiyi olumsuz bir bütün olarak değerlendirmektedir (Tablo 3).

Tablo 3. Vadi ile ilgili olumlu ve olumsuz düşüncelerin karşılaştırılması

Vadi ile ilgili olumlu ve olumsuz düşüncelerin karşılaştırılması									
			Vadi İle İlgili Olumsuz Görüşler					Toplam Olumlu görüşler %	
			Yanıt Yok	Sosyal Çevre	Fiziki Çevre	Konut	Sosyal, Fiziki Çevre ve Konut		
Vadi İle İlgili Olumlu Görüşler	Yanıt Vermeyenler	Kişi Sayısı	3	1	1	0	2	7	%16
		olumlu görüşler %	43	14	14	0	29	%100	
	Sosyal Çevre	Kişi Sayısı	9	1	2	2	3	17	%39
		olumlu görüşler %	53	6	12	12	18	%100	
	Fiziki Çevre	Kişi Sayısı	1	2	1	0	0	4	%9
		olumlu görüşler %	25	50	25	0	0	%100	
	Konut	Kişi Sayısı	1	0	0	0	0	1	%2
		olumlu görüşler %	100	0	0	0	0	%100	
	Sosyal Çevre, Fiziki Çevre ve Konut	Kişi Sayısı	11	2	0	2	0	15	%34
		olumlu görüşler %	73	13	0	13	0	%100	
Toplam		Kişi Sayısı	25	6	4	4	5	44	%100
		olumsuz görüşler %	57	14	9	9	11	%100	

Yeni yerleşim alanı ile ilgili olumlu özellikler sorulduğunda, %27'si oturduğu konutun vadideki konuta göre daha iyi olduğunu, %14'ü ise yeni yerleşim yerinin daha iyi bir fiziksel çevreye sahip olduğunu söylemiştir. %7'si sosyal yönden, %16'sı ise sosyal, fiziksel yönlerden ve konut açısından yeni yerleşim yerini bir bütün olarak daha olumlu bulmaktadır. %36'lık bir grup ise yeni yerleşim alanını vadiyle karşılaştırdığında yeni yerleşim alanını olumlu bulmadığını söyleyip, bu konuda görüş belirtmemiştir (Tablo 3 ve Tablo 4).

Görüşülen kişilerin %50'si yeni yerleşim alanı ile ilgili olarak olumsuz görüş belirtmemiştir. %23'ü yeni yerleşimde sosyal yapıyı olumsuz bulduğunu, vadideki sosyal ilişkileri aradığını belirtmiştir. Yeni yerleşim alanını fiziki çevre yönünden beğenmeyenlerin oranı %7, konut açısından beğenmeyenler ise %2'dir. %18'i ise yeni yerleşim alanını sosyal, fiziksel yönlerden ve konut açısından olumsuz bir bütün olarak görmektedir (Tablo 4).

Yeni yerleşim alanındaki fiziksel çevreyi olumlu bulanların %33'ü sosyal çevreyi olumsuz bulmaktadır. Yeni yerleşim yeri ile ilgili olarak deneklerin yalnızca %7'si sosyal yönden olumlu görüş belirtmektedir. Deneklerin %23'ü yeni yerleşim yerini sosyal yönden olumsuz bulmaktadır. Yeni yerleşim yeri hakkında olumlu yanıt vermeyenlerin oranı %36'dır.

Tablo 4. Yeni yer ile ilgili olumlu ve olumsuz görüşlerin karşılaştırılması

Yeni Yer İle İlgili Olumlu ve Olumsuz Görüşlerin Karşılaştırılması									
			Yeni Yer İle İlgili Olumsuz Görüşler					Toplam Olumlu görüşler %	
			Yanıt vermeyenler	Sosyal Çevre	Fiziki Çevre	Konut	Sosyal, Fiziki Çevre ve Konut		
Yeni Yer İle İlgili Olumlu Görüşler	Yanıt Vermeyenler	Kişi Sayısı	6	2	1	1	6	16	%36
		olumlu görüşler %	37,5	12,5	6	6	38	100	
	Sosyal Çevre	Kişi Sayısı	3	0	0	0	0	3	%7
		olumlu görüşler %	100	0	0	0	0	100	
	Fiziki Çevre	Kişi Sayısı	4	2	0	0	0	6	%14
		olumlu görüşler %	67	33	0	0	0	100	
	Konut	Kişi Sayısı	5	3	2	0	2	12	%27
		olumlu görüşler %	42	25	17	0	17	100	
	Sosyal Çevre, Fiziki Çevre ve Konut	Kişi Sayısı	4	3	0	0	0	7	%16
		olumlu görüşler %	57	43	0	0	0	100	
Toplam		Kişi Sayısı	22	10	3	1	8	44	%100
		Olumsuz görüşler %	50	23	7	2	18	100	

Deneklerin büyük bir bölümü (%73) vadideki eski komşularla hala görüşmekte olduğunu söylemiştir. Zağnos Vadisi'nde kalış süresi ile vadideki eski komşularla iletişimin sürüp sürmemesi arasında anlamlı bir ilişki olduğunu Ki-Kare analizi göstermektedir (X^2= 15,223, df= 2, p=0,000). Vadide uzun yıllar yaşamış olanlar eski komşularıyla iletişimlerini sürdürmektedir.

Zağnos Vadisi'ndeki eski komşularla görüşme sıklığı ise çeşitlilik göstermektedir. Deneklerin %27'si eski komşularıyla hiç görüşmezken, %4.5'u eski komşularıyla her gün görüştüklerini belirtmiştir. Diğerleri ise haftada bir, ayda bir gibi çeşitli sıklıklarla görüşmektedirler. Buradan yola çıkılarak, vadideki güçlü sosyal ilişkilerin de dönüşümle birlikte azaldığı ya da koptuğu söylenebilir.

3.3. Z.V.K.D.P İle Vadiden Ayrılan/ayrılmak Zorunda Bırakılanların Zağnos Vadisi'ne İlişkin Duyguları

"Zağnos denilince aklınıza gelen üç şey nedir ?" diye sorulduğunda, denekler sosyal bağlar (%70) ve olumlu anılar (%48) üzerinde durmuşlardır. Öncelikle, uzun yıllar bir arada oldukları arkadaş ve komşuları (sosyal bağlar), çocukluk ve gençlik yıllarına ait olumlu anıları anımsamaktadırlar. Uzun yıllar alanda yaşamış oldukları için kendilerini vadiye ait hissettiklerini (%27), vadiyi kendi mekanları olarak benimsediklerini dile getirmişlerdir. Vadinin merkeze yakın oluşu işe, okula ve merkez donatılara dolmuş ücreti ödemeden erişebilmelerini sağlamıştır. Bu nedenle deneklerce erişebilirlik vadinin en beğenilen özelliklerinden biridir (%27). Fiziksel çevrenin niteliğinden dolayı yakınanlar da bulunmaktadır (%43). Görüşülen kişiler arasında, Zağnos'u proje nedeniyle alandan ayrılmalarının kendilerine ekonomik ve sosyal yönden yaşattığı mağduriyetle (%5) anımsayanlar bulunmaktadır. Özellikle orta yaşın üzerindeki kişiler vadinin geçmişte, yapılaşma öncesindeki doğasından özlemle söz etmektedirler (%14). Yıllar içerisinde ortaya çıkan yoğun ve düzensiz yapılaşmanın (olumsuz fiziksel çevre) ve kentlinin alana bakışının (görsel kirlilik kaynağı, suç odağı vb.) kendilerini rahatsız ettiğini dile getirenler de olmuştur. Görüşülen kişilerin bir kısmı alanı, komşuları yıllardır tanıdığı ve alanda yıllarca hiçbir sorunla karşılaşmadan bir arada yaşadıkları için alanı güvenli olarak nitelendirirken (%2), bir kısmı da alanda yaşayan alkol ve uçucu madde bağımlısı çocuklardan duyduğu rahatsızlıkla alanı güvensiz olarak (%7) yorumlamaktadır.

3.4. Z.V.K.D.P İle Vadiden Ayrılan/ayrılmak Zorunda Bırakılanların Proje Hakkındaki Görüş Ve Önerileri

Anket yapılan kişilerin %55'i proje hakkında olumsuz düşünce belirtmemişken, %25'i sosyal olumsuzluk yarattığını düşünmekte, %11'i işlevsel olumsuzluğa, %4.5'u ekonomik olumsuzluğa ve %4.5'u da diğer olumsuzluklara neden olduğunu belirtmektedir. Deneklerin büyük bir çoğunluğu (%77) vadinin güzel bir görünüm kazandığını düşünmektedir.

Deneklere "Size sorulmuş olsaydı proje ile nasıl bir düzenleme yapılmasını isterdiniz?" denildiğinde %45.5'luk bir çoğunluk vadide yaşayanlar için yeni ve daha düzenli evler yapılmasını, alanda yaşayanların mağdur edilmemelerinin sağlanmasını isteyeceğini söylemiştir. %29.5'luk bir grup projenin bu haliyle güzel olduğunu düşünmektedir. %14'ü vadinin eski ekolojisine döndürülmesinin (derenin ıslahı, meyve ağaçları) ve vadide kütüphane, çocuk parkı gibi kamusal kullanımlara yer verilmesinin iyi olacağını belirtmiştir. %4'ü eskisi gibi konut alanı olarak kalmasını dönüşüm yapılmamasını tercih edeceğini belirtirken, %7'si ise bu konuda fikir yürütmemiştir.

3.5. Zağnos Kentsel Dönüşüm Projesi Sürecinde Katılım

Z.V.K.D.P'de Trabzon Belediyesi'nin söylemi projenin katılımcı bir süreçle işletileceği, hak sahiplerinden isteyenin konut, isteyenin kamulaştırma bedeli alabileceği yönündeydi.

Belediye tarafından yapılan anket çalışmasında projenin hazırlık aşamasında alanda yaşayanların ne yapmak istedikleri hakkında görüşleri sorulmuş olmakla birlikte, belediyece proje hakkında vadide yaşayanlara sistematik bir bilgilendirme yapılmamıştır.

Süreçte, gerçekte, nasıl bir katılımın yaşandığı bu çalışmada yapılan anketlerde sorgulanmıştır. Deneklerin %64'ü projeden dolaylı olarak (alanda yapılan ölçüm çalışmalarından/ komşulardan) haberdar olduklarını, %36'sı ise projeyi doğrudan belediyeden öğrendiklerini belirtmiştir.

Alandaki ilk yıkım çalışmaları Zağnos Vadisi'nin üzerinden geçen Tanjant yolu köprü ayaklarının yapımı sırasında (2004 yılı) gerçekleştirilmiştir. Alanda yaşayanların bir kısmı projeden bu yıkımlar sırasında haberdar olduklarını bir kısmı çok eskilerden beri söylendiğini ancak inanmadıklarını dile getirmişlerdir. Büyük bir çoğunluk ise (%77) proje uygulamaya konulduğunda ve yıkımlar öncesi belediyenin yapmış olduğu ölçüm çalışmaları sırasında haberdar olduklarını belirtmişlerdir.

Deneklerin %61'i projeyi ilk kez duyduklarında[8] üzüldüklerini, %16'sı sevindiğini, %9'u inanamadığını, %14'ü ise tepkisiz kaldığını belirtmişlerdir. Üzüntünün nedeni olarak alanda yıllarca yaşadıktan sonra, sahip oldukları pek çok anı ve komşuluk ilişkisinin sona erecek olması gösterilmiştir. Sevinenler alanın olumsuz fiziksel çevre koşullarından rahatsızlık duyanlardır. Tepkisiz kalanlar ilk duyduklarında ne düşüneceğini ne yapacağını bilemediklerini söylerken, inanamayanlar yıllarca yıkılacak olduğu söylendiği için inandırıcı gelmediğini belirtmişlerdir.

Belediye'nin alanda yaşayanları bilgilendirme girişimi etkisiz olmuştur. Deneklerin %70.5'u belediyeden bilgilendirme amacıyla gelen olmadığını, yalnızca emlaklarının kamulaştırılacağına ilişkin yazılı tebligat aldıklarını, belediye yetkililerini bina ölçümleri yaparken gördüklerini dile getirmişlerdir. Bazıları ise belediye yetkililerinin anlaşma konusunda ikna etmek ve evleri boşaltmaları için uyarmaya çokça gelip gittiğini söylemiştir (3-6 kez ziyaret edilenlerin oranı toplam %16'dır). Ayrıca deneklerin %23'ü bu görüşmelerde belediyenin baskıcı olduğunu belirtmiştir. Görüşülen kişilerin çoğu (%68) kendilerine seçenek sunulmadığını söylerken, %18'i kamulaştırma bedeli yerine TOKİ'nin Bahçecik mahallesinde yaptıracağı toplu konuttan daire verilebileceğine dair teklif aldığını belirtmiştir. Daha sonra alanda yaşayanlara ikinci bir seçenek olarak Trabzon'un 10 km batısında, Yıldızlı Beldesi'nde yapılan toplu konutlar önerilmiştir. Ancak o tarihte vadiye komşu olan Bahçecik mahallesinde TOKİ'nin Zağnos Dönüşüm Proje alanından çıkacak hak sahipleri için yaptırdığını belirttiği toplu konutların henüz başlamamış

[8] Deneklerin projeyi duyduklarında göstermiş oldukları ilk tepkinin denek özellikleriyle (yaş, aylık gelir, cinsiyet, eğitim) ilişkili olup olmadığı Ki-Kare testi ile sorgulanmıştır. Projeyi duyduklarında gösterdikleri ilk tepki ile deneğin aylık hane geliri, cinsiyet ve eğitim düzeyi arasında istatiksel açıdan ilişki olduğu görülmüştür (sırası ile X^2= 17,637, df= 9, p= 0,040; X^2= 14,585, df= 3, p= 0,002; X^2= 20,215, df= 12, p= 0,063). Kişinin vadide kalış süresi ile verdiği tepki arasında ise bir ilişki eğilimi görülmüştür (X^2= 9,465, df= 6, p= 0,149).

hatta programının dahi toplumca bilinmiyor olması, ödeme koşullarının vadide yaşayanların sosyo ekonomik durumuna uygun olmaması vb. nedenler, aslında sunulan bu seçeneğin "mış gibi" yapılan bir öneri olduğuna işaret etmektedir. Doğal olarak, Zağnos Vadisi'nde yaşayanlar kendilerine "mış gibi" sunulan bu seçeneği değerlendirememişlerdir. Halbuki; belediyece proje öncesinde alanda bir çalışma yapılmış, burada yaşayan hanelerin gelir düzeylerinin düşüklüğü saptanmıştı. Kurumun bu duruma uygun seçenekleri sunması beklenirdi. Kısaca proje kapsamında, alanda yaşayan çoğunluğu düşük gelire sahip ailelere, alanı terk etmekten başka seçenek sunulmamıştır.

Kiracılara kiralık daire bulma konusunda belediyenin kendilerine yardımcı olunacağı söylendiği halde daha sonra böyle bir yardımda bulunulmamıştır.

Alanda yaşayanlar projeye ve idarenin tutumuna tepki konusunda bir birliktelik sergileyememişlerdir. Deneklerin yalnızca %16'sı projeye tepki konusunda komşularıyla görüşme yapmış ancak sonrasında ortak hareket edememiş, sonuçta herkes bireysel davranmıştır. Vadi'den gitmemek için bireysel olarak direnenler ise, yakın çevresindeki anlaşma sağlayan konutların bir bir yıkılması sonucunda yıkıntılar içinde kötü koşullarda bırakılarak bir nevi alandan çıkmaya mecbur bırakılmışlardır.

Kısaca; yapılan anket çalışmasında deneklerin proje ile ilgili görüşleri, Arnstein (1969)'in tanımladığı katılım düzeylerine[9] göre değerlendirildiğinde, Zağnos Vadisi'nde yaşanan dönüşüm sürecinin katılım yönünden çok güçsüz olduğu görülmektedir.

4. Sonuçlar

Zağnos Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi'nde yaşanan süreç, anket çalışması ile elde edilen bulgular doğrultusunda, tarihsel süreç içersinde ele alınan kentsel dönüşüm projeleriyle karşılaştırıldığında şunları söyleyebiliriz:

- Zağnos Vadisi'nde yaşanan dönüşüm süreci yalnızca mekansal olarak ele alınmıştır. Tasarım ağırlıklı bir projecilik anlayışı sergilenmiştir.
- Dönüşüm sürecinde sosyal boyut göz ardı edilmiştir. Dönüşüm alanında yıllarca yaşamış olan kişilerin, bu süreçten nasıl etkilenecekleri hesaba katılmamıştır.

[9] Arnstein, katılımı 8 basamaklı bir merdivene benzetmektedir (Arnstein,1969).

Çok Güçsüz Katılım	→ Yönetmek
	→ Terapi
	→ Bilgilendirme
Orta Düzeyde Katılım	→ Danışma
	→ Gönül Alma
	→ Ortaklık
Güçlü Katılım	→ Temsilci Bulundurma
	→ Halk Kontrolü

• Batı'da yıllar önce yaşanan kentsel dönüşümün ilk uygulamalarına yöneltilen eleştiriler Zağnos Vadisi'nde yaşanan dönüşüm için de geçerlidir. 1960'lara kadar yaşanan ilk uygulamaların ortak yönü sosyal boyutun göz ardı edilmiş olmasıdır.[10]

• Zağnos Vadisi'nde yaşanan dönüşüm sürecinde katılımın varlığından söz etmek imkansızdır. Alanda yaşayanların proje hakkında görüş ve önerileri alınmamıştır. Hatta projeden haberdar olmaları bile dolaylı şekilde olmuştur.

• Proje dönüşüm alanındaki sosyal dokuya uygun bir uygulama olmamıştır. Alanda yaşayan sosyo-ekonomik yapıya uygun bir seçenek sunulmamıştır. Böylelikle, bu kişiler yeni sorun alanlarına itilmişlerdir.

• Projenin toplum yararına olmasının, senelerdir kentin gündemini işgal etmesinin, projenin başlangıcında proje alanında bir rant yaratılmamasının, dönüşüm alanında yaşayanların projeye karşı birlikte bir direnç göstermesine engel olduğu düşünülmektedir. Vadideki sosyal ağın güçlü yapısına ve sosyal çevreden, fiziksel çevreden, konut niteliğinden memnuniyetin toplamda yüksek oranda (%84) olmasına rağmen yine bu etmenlerden, yukarıda değinildiği gibi farklı boyutlarda yakınmaların da bulunması ya da bazı mülklerin çok hisseli olması projeye tepki konusunda bu bireysel tutumun nedenleri olabilir. Bu tür bir çalışmanın anket tekniği dışında/yanında derinlemesine görüşme tekniği ile ele alınması daha doğru bir seçim olacaktır. Anketler sırasındaki sohbetlerden bazı deneklerin gittikleri mahallelerde çocuklarının dışlandıkları yönünde izlenimler edinilmiştir. Ayrıca, muhtarlarla yapılan görüşmelerde, bazı mahallelerde (örneğin Hızırbey mah. ve Çarşı mah.) vadiden taşınan bazı hanelerin rahatsızlık yarattığı bilgisi alınmıştır. Bunlar da göstermektedir ki; dönüşümün toplumsal ve mekansal etkileri iki yönlü değerlendirilmelidir: Taşınan, Taşınılan mahalle ve sakinleri. Bu çalışma özelinde, Vadi'den gelen kişiler sosyal dışlanma yaşarken, yeni gidilen yaşam alanlarında yarattıkları huzursuzluğun, yoğunluk ve yaygınlığına bağlı olarak, eski sakinlerin mahalleden uzaklaşmasına, giderek kentin sosyol ekolojisinin değişmesine de yol açabilir (Şekil 5).

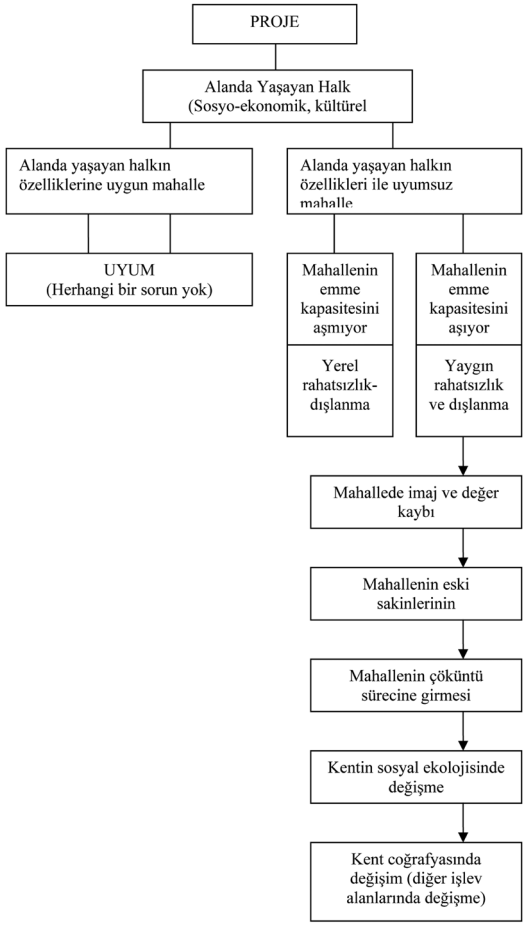
• Zağnos Vadisi'nin güneyindeki fındıklık alan kamulaştırılarak, dönüşüm alanının 2. etabının yapılacağı kısma dahil edilmiştir. Belediye bu alanda üst gelir grubu için villalar yapılmasını planlamaktadır. İlerleyen süreçte böyle bir durum gerçekleşirse ortaya çıkan tablo Dikmen Vadisi'ndeki gibi soylulaştırma olacaktır. Bu durumda proje temel amacından uzaklaşmış olacaktır. Kent merkezinde, 1 derece sit alanı olan Ortahisar'ın komşuluğunda yer alan Zağnos Vadisi, yakın çevredeki diğer dönüşüm projeleri ile birlikte (Tekel Binası

[10] Köhneleşmiş alanlardaki konutların tamamen yıkılarak temizlenmesi üzerine odaklanan sefalet yuvalarının temizliği yaklaşımı, "yıkıp-dışarı atmak" anlayışı nedeniyle eleştirilere maruz kalmıştır. Düşük gelirli insanların başka bir alternatif gösterilmeden barındıkları konutlardan çıkartılması ve bu tarz başka alanlara yönlendirilmesi ve asıl sorunlara hiçbir çözüm getirilmemesi, bu yaklaşıma yöneltilen eleştirilerin nedenleridir. 1950lerde savaş sonrası konut alanlarının iyileştirilmesini amaçlayan yık-yap modeline dayalı yaklaşım ise, insanların evlerinden ve yaşadıkları mekanlardan uzaklaştırılmasının psikolojik etkilerinin göz önüne alınmamış olması, dönüşüm sürecinde mahalle sakinlerinin karar verme sürecine katılımlarının sağlanmaması, düşük gelirli ailelerin, yeni sorunlu yaşamlara itilmesi gibi pek çok nedenle eleştirilere maruz kalmıştır.

ve Tabakhane Vadisi Kentsel Dönüşüm Projeleri) cazibe merkezi haline gelecek, çevresinde yapılaşma baskısının artması ve ikili sosyal yapının ortaya çıkması ile yeni sorunların kaynağı haline gelecektir.

• Belediyenin alanda yapmış olduğu anket çalışmalarında kiracıların umutlandırılıp çözüm önerisi sunulmaması, mülk sahiplerine sunulan öneriler konusunda da ciddi belirsizliklerin olması projenin ne kadar duyarsızca ele alındığını göstermektedir.

• Dönüşüm uygulamalarının dönüşüm alanında yaşayanların yaşamlarını da dönüşüme uğratacağı hiçbir zaman unutulmamalıdır. Dönüşüm alanında yaşayanlar bu uygulamalar ile birlikte yaşam alanlarından sökülüp bir başka yere gönderilen bir "nesne" olarak görülmemelidir. Dönüşüm uygulamalarının o alanda yaşayanlar üzerinde ciddi bir travma yaratması karar vericiler/yöneticiler tarafından mutlaka dikkate alınmalıdır.



Şekil 5. Dönüşüm sürecinin kent sosyal ekolojisine etkisi

5. Kaynaklar

Arnstein, S., 1969. A Ladder of citizen participation, Journal of the American Institute of Planners, 35, 215.

Anonim, 2006. TOKİ Trabzon-Merkez Zağnos Vadisi Kentsel Yenileme Projesi Raporu.

Bıjışkyan, P. M., 1998. Pontos Tarihi Tarihin Horona Durduğu Yer, Çivi Yazıları Yayınevi, İstanbul.

Couch, C., 2000. Urban Renewal and Grants, Introduction to Planning Practice, Allmendinger, Prior, Reamaekers, England.

Cumhuriyet gazetesi, 16 ekim 2009, 3.

Özden, P. Pınar, 2008. Kentsel yenileme, İmge Kitabevi, Ankara.

Roberts, P., 2000. The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration Urban Regeneration Handbook, SAGE Publications, London.

Sökmen, P., 2006. Kentsel Dönüşüm İçin Kaynak Yaratıcı Sürdürülebilir Bir Planlama Çerçevesi, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, İstanbul, 47-51.

Thomas, S., 2003. A Glossary of Regeneration and Local Economic Development, Local Economic Strategy Center, Manchester.

Trabzon Belediyesi 03 Haziran 2009 Tarihli Meclis Kararı, sayı 143.

KENT MERKEZLERİNDEKİ DÖNÜŞÜM ALANLARINI SAVUNMAK–AKTÖRLER VE SÜREÇ: SULUKULE ÖRNEĞİ

EVRİM YILMAZ

Yüksek Şehir Plancısı Kartal Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü
Yıldız Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Doktora öğrencisi

Giriş: Kentsel dönüşümün evrimine kısa bir bakış

Kökeni 19. yy.'a temellenen kentsel dönüşüm süreci zaman içinde "kentsel yenileme"den (urban renewal) "kentsel canlandırma"ya (urban regeneration) doğru gelişmiş; salt fizik mekân odaklı bir eylem alanı olmaktan çıkarak sosyal, ekonomik ve çevresel sorunları da kapsayan bütünleşik bir yaklaşıma doğru evrilmiştir (Dinçer, 2007). 19. yy'dan günümüze kadar, hem kentsel dönüşümün tanımları hem de kentsel dönüşüme yaklaşımlar gerek müdahale biçimleri gerekse ortaklık modelleri açısından birçok farklı evre geçirmiştir. Batıda sanayi devrim sonrası kentlerinde oluşan sefalet mahallelerinin temizlenmesi şeklindeki kentsel yenileme (urban renewal) uygulamaları 1800'lerin ortalarından 1945'e kadar hâkim yaklaşım olmuş, bu uygulamalar 1945 – 1960 yılları arasında yerini II. Dünya Savaşı sonrasında yıkılan kentlerin yeniden inşasına (urban reconstruction) bırakmıştır. Banliyöleşme gereği benimsenen kentsel gelişme (urban development) yaklaşımı ve aynı yıllarda kent merkezlerinin kentsel iyileştirme (urban improvement) uygulamaları ile ele alınması 1960'lardan 1980'li yıllara kadar devam etmiştir. 1980'lerde batı kentlerinin hızla sanayisizleşmesi ve içine girilen küreselleşme süreci "yeni bir dünya kenti" yaratma çabalarına hız kazandırmış ve büyük kentsel projelerin önderliğinde yeni kentsel yenileme biçimleri devreye girerek farklı uygulama örnekleri sergilenmiştir. Ancak, 1990'larla birlikte izlenen kentsel canlandırma (urban regeneration) yaklaşımı, daha önceki dönemlerde egemen olan ve fizik mekanı düzenlemeye odaklanan kentsel müdahale biçimlerinden bariz biçimde farklılaşmaktadır (Görgülü vd., 2006). Kentin yoksul, "dezavantajlı" kesimlerinin yaşadığı mahallelerde, artan sosyal problemler "toplumun yeniden keşfedilmesi" olgusunu gündeme getirmiştir. Ekonomik, fiziksel ve sosyal yeniden yapılanma çalışmalarını birlikte yürütülmesi gerekliliği giderek geniş ölçekte kabul edilmiştir. Tamamıyla devlet eliyle gerçekleştirilen uygulamalar, bugüne yaklaştıkça, önce sermaye ve daha sonra da sivil toplum örgütlerinin de eklenmesiyle farklı, çok ortaklı modellere doğru evrilmiştir. Gerek parsel ölçe-

ğinde gerekse kentsel bir bölgenin yenilenmesi/dönüştürülmesinde sürecin sosyal ve ekonomik boyutlarının en az fiziksel boyut kadar önemli olduğu yurtdışı uygulamalarında artık tartışılmaz bir gerçek olarak kabul edilmektedir.

Türkiye'de kentsel dönüşüm deneyimi, plan ve programların, politik müdahale biçimlerinin doğrudan sonucundan çok, piyasa koşullarına, toplumun "spontan/anlık" çözümlerine, merkezi ve yerel yönetimin karşılıklı etkileşimine dayanmaktadır (Osmay ve Anlıöv, 2007).

Türkiye'de kentsel dönüşümün oluşmasına ve yasal düzenlemelere bakıldığında, kentsel dönüşümün "yenileme" olarak tanımlandığı, ancak, zaman içerisindeki uygulamalarda kendi içerisinde farklılaştığı ve yeni yeni boyutlar kazandığı gözlenmektedir. İlk dönemler dönüşüm müdahaleleri yıkıp yeniden yapma iken, daha sonra mevcut dokunun korunarak fiziksel özelliklerinin altyapı getirilerek sağlıklaştırılması pratiğinin geldiği gözlemlenmektedir. Diğer yenileme müdahaleleri ise, fiziksel, sosyal ve ekonomik dönüşümü öngören geliştirme müdahaleleridir (Osmay ve Anlıöv, 2007).

Türkiye'nin gelişim yönelimli, kentsel ekonomi politiğinin gereği ve sonucu olarak kamulaştırma, arazi kullanım değişimleri ve yıkıp yeniden yapma gibi yöntemler, 1930'lardan 1970'lere kadar kentsel dönüşüm sürecinde temel araçlar olmuştur (Gürler, 2002).

1950 – 1965 döneminin, liberalleşme odaklı ekonomik gelişme modeli Türkiye'de emek gücünün kentleşmesini üretmiştir. Bu dönemde, sanayileşmeyle birlikte kırdan kente doğru başlayan hızlı göç, ve devamında gelen gecekondu afları kent çeperlerinin hızla dönüşünü getirmiş ve gecekondu masum barınma ihtiyacından saparak bir rant aracına dönüşmüştür.

Kentin çeperlerinde bu dönüşüm yaşanırken, kentin merkezinde artan nüfusla birlikte başlayan tek katlı konutların Kat Mülkiyeti Kanunu'nun verdiği olanakla "arsa karşılığı daire" yöntemiyle hızla apartmanlaşması tarihi kentin merkezlerinin karakterini büyük bir hızla dönüştürmüştür. Bu dönemde yerleşik kent dokuları içinde gerçekleştirilen ulaşım operasyonları sivil yapıların yanı sıra bir çok anıt eserin de kaybına neden olmuş ve kentin morfolojisinin değişimini tetiklemiştir.

1980'lerde; başlayan küresel sermayeyi kendine çekme yarışı nedeniyle kent merkezlerinde ciddi bir fonksiyon değişimi yaşanmıştır. Ayrıca, yavaşlayan göç dalgası ile artık mevcut kent stokunun değerlendirilmesinde yeni anlayışlar geliştirilmesi yönünde adımlar atılmıştır. Böylece günümüz kullanımıyla "kentsel dönüşüm" kavramı ortaya çıkmış; Eraslan'ın (2007) da belirttiği üzere 2000'li yılların başında deprem riskinin yoğun biçimde tartışılır hale gelmesi ile "kentsel dönüşüm" bir zorunluluk olarak görülmeye başlanmıştır. 2000 sonrası dönemdeki en önemli gelişme kentsel dönüşüm kavramının yasalarda da yer almasıdır. Buna paralel olarak daha önce yerel girişimlerle uygulanmaya başlanan katılımcı yaklaşım ve katılım araçları kentsel planlama gündeminde tartışılmaya başlanmıştır (Osmay ve Anlıöv, 2007). Gerek merkezi hükümetin gerekse belediyelerin bir "kurtarıcı" olarak sıkı sıkı sarıldıkları bu kavram yoluyla belediyelerin müdahale etmek isteyip de edemediklerin alanları birer birer kentsel dönüşüm/yenileme alanı ilan etmeleriyle hızla ilerleyen bir sürece girilmiştir.

Kentsel dönüşüm ve katılım sorunsalı 2000'li yıllarla birlikte gelen yeni kentsel dönüşüm yasaları ve kurumlar

Kentsel dönüşüm / yenileme uygulamalarında, merkezi hükümet tarafından yerel yönetimlerin eline verilen en yeni silah, 1 Mart 2005'te daha önce hazırlanan TBMM'de görüşülen ve büyük tepki toplayan Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanun Tasarısı salt sit alanları ile sınırlı tutularak hazırlanan 5366 sayılı Yıpranan Kent Dokularının Yenilenerek Korunması ve Kullanılarak Yaşatılması Hakkında Kanun'dur. 16.06.2005 tarihinde kabul edilen bu yasa ile sit – koruma alanlarında söz konusu bölgede belediye ve il özel idarelerince kentsel yenileme alanı ilan etme ve uygulama yetkisi verilmektedir. Genel gerekçesi ve amaç maddesi, "...şehrin yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurullarınca sit alanı olarak tescil ve ilan edilen kent bölgeleri ile bu bölgelere ait koruma alanlarının, kentin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restore edilerek bu bölgelerde konut, ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanları oluşturulması, tabii afet risklerine karşı tedbirler alınması, kentin tarihi ve kültürel dokusunun yenilenerek korunması ve yaşatılarak kullanılmasıdır" olarak belirlenmiştir. Kanunun, "yıpranan ve özelliğini kaybetmiş" gibi göreceli kavramları ya da "inşa" ve "restore" gibi birbiriyle uyuşmayan müdahale biçimlerinin bir arada bulundurmasının yanı sıra, bu bildiri konusuyla en ilintili maddesi olan, uygulama yönetmeliğindeki "Katılım ve kamuoyunun bilgilendirilmesi" başlıklı 7. maddesinde "Yetkili idareler tarafından yenileme alanı içinde kalan mülk sahiplerini veya bölge halkını uygulama konusunda bilgilendirmek üzere toplantılar yapılarak görüşler alınır ve bunların katılımı sağlanır. Yetkili idare ihtiyaç halinde üniversite, meslek kuruluşları, sivil toplum örgütleri, kamu kurum ve kuruluşları ve muhtarlarla danışma toplantıları düzenleyebilir, projeler hakkında basın ve yayın araçlarıyla bilgilendirme yapabilir." hükümleri bulunmaktadır. Bu madde irdelendiğinde, yenileme alanı proje çalışmalarında katılım için bir adım atılmış gibi görünmekle birlikte, bu katılım yalnızca bölge halkının bilgilendirilmesi ve ihtiyaç halinde ilgili kurum ve kuruluşlarla danışma toplantılarının, ancak yetkili idare isterse, yapılabileceği anlaşılmaktadır. Yasa ve yönetmeliklerde, katılım sürecinin net tanımlanmamış olması nedeniyle, hakkında proje geliştirilen kent parçası sakinleri ve proje geliştirmek konusunda donanımlı kurumların yenileme süreci dışında bırakıldığını, tüm yetkinin ilgili idarelere teslim edildiğini göstermektedir.

Katılım sorunsalına bir örnek: Sulukule Projenin gerekçesi ve tarihsel arka plan

5366 sayılı yasanın ülkemizdeki ilk uygulama örneği "Hatice Sultan ve Neslişah Mahalleleri Kentsel Yenileme Projesi"ne ya da popüler adıyla Sulukule Projesi'dir. İstanbul'un Tarihi Yarımada'sının Fatih İlçesi'ndeki Hatice Sultan ve Neslişah Mahalleri'nden oluşan Sulukule, çeşitli kaynaklara göre hem Romanların 1054 yılından itibaren tarihte ilk olarak yerleşik hayata geçtikleri bölge olması açısından hem de Tarihi Yarımada'nın sosyal zenginliğinin bir parçası olması nedeniyle büyük önem teşkil etmektedir. Geçim kaynakları arasında esas yeri dans ve müzik tutan bu topluluğun hayatı ilk olarak, 1957 yılında Menderes Operasyonları ile Vatan Caddesi'nin açılması sırasında sekteye uğratılmıştır. 1990'lı yıllarda İstanbul Emniyet Müdürlüğü

tarafından başlatılan temizliğin, 1994'te yılında esas geçim kaynağı olan 'eğlence evleri'nin tümünün kapatılmasıyla mahalle fakirleşmiş, geçim kaynakları marjinal sektöre doğru kaymıştır. Maddi kaynakların azalması alanın sadece ekonomik değil fiziksel olarak da yıpranmasına neden olmuştur. Sağlıksız yaşam koşulları, imkânsızlıklar nedeniyle konutların yenilenememesi sonucu çöküntüye uğrayan mahalle, her şeye rağmen son derece güçlü akrabalık ve organik komşuluk ilişkileri sayesinde ayakta kalmaya çalışmıştır.

1985 yılında UNESCO tarafından Dünya Kültür Mirası ilan edilen İstanbul Karasurlarının hemen bitişiğinde yer alan mahalle, tarihsel sürecindeki en temel darbelerden üçüncüsünü 5366 sayılı kanun kapsamında yenileme alanı ilan edilmesi ile almıştır. 13 Temmuz 2006'da TOKİ, İBB ve Fatih Belediyesi arasından imzalanan protokolle tam bir resmiyet kazanan sürece başından itibaren dâhil edilmeyen Sulukulelilerin kendi durumlarını basından öğrenmeleriyle birlikte, sahip olduğu renkli ve farklı kültürel dokunun korunması konusunda hassasiyet gösteren tüm sivil toplum örgütleriyle beraber projeden etkilenecek olan 571 aile yoğun ve yıpratıcı bir döneme girmiştir.

"Kentsel sürgün" eleştirilerine maruz kalan projeyle, mahallenin tarihine yeni bir dönüm noktası eklenmiştir. Projeden etkilenen 571 aileden, yasal olarak müstakil mülkü (konut-işyeri) bulunması nedeniyle hak sahibi kabul edilenler yine buradan birer müstakil mülk, kiracı durumunda olanlara ise TOKİ'nin Sulukule'ye yaklaşık 45 km. uzaklıktaki Gaziosmanpaşa İlçesi Taşoluk Beldesi'nde yapmış olduğu sosyal konutlardan birer konut taahhüt edilmiştir. 1800'lerde başlayıp 1900'lerin ortalarına kadar devam eden "kentsel yenileme" adı altındaki "sefalet mahallelerinin temizlenmesi" yaklaşımı bir bakıma bugünkü Sulukule'nin yıkılıp yeniden inşa edilmesine denk gelmektedir. Bir kent parçasından istenmeyen bir etnik grup ve onun yaşama biçimi, kentin başka bir bölümüne ötelenerek mevcut sorunların sadece göz önünden kaldırılması fakat aynı sosyal ve ekonomik problemlerin artarak devam ettirilmesi yerel yönetim tarafından bir çözüm (!) olarak görülmektedir.

Projede katılım çabaları ve tartışmalar

Fatih Belediyesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve TOKİ arasında bir protokolün imzalanmasıyla başlayan olaylar zinciri, projenin basında yer alması ve önce bir sivil inisiyatif olan Sulukule Platformu'nun katılımı ve bunun yarattığı etkileşim ortamıyla birlikte diğer kamusal ve yarı kamusal kurum ve STK'ların sürece dahil olması, ironik bir biçimde 5366'nın "istenildiği taktirde yapılabilir" şeklinde tarif ettiği katılım toplantılarının yapılmasını bir bakıma zorunlu kılmıştır.

Sulukule'de yaşanan sürecin anlatımı ve tüm kurum, kuruluş, STK ve kişilerin sınıflandırılması, 2009 yılı Mayıs ayında Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Tasarım Programı'nda hazırlanmış olan "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Uygulamalarında Süreç ve Aktörler: Sulukule Örneği" yüksek lisans tezi çalışması temel alınarak aktarılacaktır. Bu bildiri kapsamında Sulukule'deki aktörler üzerine odaklanılmıştır.

Sulukule Kentsel Yenileme Alanı'ndaki aktörleri kamusal / yarı kamusal kimliklerinin haricinde, sürece dâhil olma / ol(a)mama ve davranış biçimleri üzerinden farklı bir gruplama ortaya çıkmaktadır. Bunlar:

1. Yenileme alanı ilan edilmesinden çok daha önce bölgeye müdahale etmiş olması gerekenler,

2. Yenileme alanı ilan edilmesinden sonra görev tanımları bağlamından sürece dâhil olması gerektiği halde katılmayanlar,

3. Sürece müdahil edilmeyen aktörlerdir.

1. Grup altında tanımlanan, merkezi hükümet ve ona bağlı kurumlar, İstanbul Valiliği, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Fatih Kaymakamlığı ve Fatih Belediyesi, bu hiyerarşi içinde mahallede süre giden sosyal, ekonomik ve fiziksel sorunların tespiti ve giderilmesi hususunda kendilerine ait kanunlarla tanımlı görevleri kapsamında herhangi bir çalışma yapmamış olduklarından, bölgenin bugünkü halini almasından birinci derece sorumlu kurumlardır. Esas görevleri, yasayla tanımlı yetkileri kapsamında, bu kentsel alandaki sorunları tespit ederek, bölgeye çözüm önerileri getirmek olduğu halde sorunlardan kaçma yolunu tercih eden bu kurumlar, bölgeyi kentin diğer görece güçlü kesimlerine karşı savunma görevlerini hiçe saymıştır.

2. Grupta tanımlanan kurum ve kuruluşlar ise, Sulukule'nin yenileme alanı ilan edilmesiyle birlikte devam eden süreçte yaşanan sıkıntıların giderilmesi ve eksiklerin tamamlanması gibi konularda görev almaları gerektiği halde tıpkı 1. gruptakiler gibi kanunla tanımlı görevlerini yerine getirmemişlerdir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Fatih Belediyesi, İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı bu grup içinde sayılabilecek başlıca kurumlardır. Örneğin, Fatih Belediyesi'ne bağlı çeşitli birimlerin, bölgedeki yıkımlardan sonra kamu sağlığını tehdit eden molozları kaldırmaması hem fiziksel hem de psikolojik olarak alanda sıkıntılar yaratmıştır. Mahallede yaşayan küçük çocukların, bu molozlar etrafında oyun oynamaları sonucunda birçok çocuk yaralanmış, bir çocuk molozlar üzerinden düşerek tek parmağını kaybetmiştir. Ayrıca, her güne bu yıkıntıların arasında uyanan bölge sakinleri üzerinde ciddi psikolojik baskılar yaratan bu durum, bölgeye çeşitli nedenlerle gelenler için de rahatsız edici olmuştur. Aynı zamanda, komşularının taşınmasıyla yalnız kalmış, hemen yanı başlarındaki yapıların yıkıntıları içinde hayatlarını sürdürmeye çalışan Sulukuleliler için aynı zamanda bir "bezdirme" ve "bölgeyi daha hızlı terk ettirme" politikası olmuştur. Bir başka örnek olarak da, Fatih Belediyesi tarafından, Taşoluk ve İstanbul'un muhtelif diğer bölgelerine taşınan kiracılara yapılacağı söylenen kira yardımları aylarca yapılmamış, "daha sonra toplu olarak verileceği" bildirilerek, düzenli geliri olmayan Sulukuleliler mağdur edilmiş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi de bu duruma seyirci kalmıştır. Yerel ve merkezi yönetimin dışında, İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı ise, Fatih Belediyesi'nin kentsel yenileme projesini benimsemiş; sosyal dokusuyla bir bütün olan Tarihi Yarımada'da kamu kurumları, yerel örgütlenmelerle ve Sulukuleliler ile bölgenin yaşayanlarıyla iyileştirilmesine yönelik yapılan çalışmalarda bir uzlaştırıcılık olması görevini üstlenmemiştir.

3.Grupta yer alan aktörler ise, özellikle 5366 sayılı kanunda sembolik olarak yer alan "katılım" maddesinde adı geçen kişi, kurum ve kuruluşlardır. Avan proje tamamlandıktan sonra yalnızca evlerini satmaları, alanda kalmaları ya da Taşoluk'a gitmeleri konularında bilgilendirilen Sulukuleliler, proje hazırlama sürecinde bilgi birikimleri ve tecrübelerinden herhangi bir şekilde faydalanılmayan meslek odaları, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve uluslar arası kurum ve kuruluşlar bu başlık altına girmektedir. Bu başlık altındaki birçok grup, 5366 sayılı yasanın ilgili maddesinde, "istenildiği takdirde yapılabilir" denilen katılım toplantılarının, yerel yönetimler tarafından kasıtlı olarak yapılmaması nedeniyle, Sulukule Platformu'nun yarattığı etkileşim ortamı sayesinde sürece katılma fırsatı bulmuştur. İstanbul Tabip Odası'nın bölgeye gelip incelemeler yapması, çeşitli üniversitelerin bölgede farklı çalışmalar yürütmesi, bölgedeki yerel örgütlenmelerin güçlenmesi ve hak sahipliliği konusunda çalışmaların yapılması, yurtdışındaki çeşitli organizasyonların süreç hakkında bilgilendirilerek devam eden projeye tepkilerin yerel ve merkezi yönetimlere iletilmesi, basında projenin geniş yer alması bu grubun örneklerindendir. Bu aktörler, sürece dâhil edilmemiş olmakla birlikte, üzerine almaları gereken sorumlulukların bilincinde davranarak, kamunun yapmadığı biçimde alanı her türlü ihtiyaç halinde bölgeye destek sağlayarak bugüne kadar savunmuştur.

Yukarıda adı geçen aktörlerden Fatih Belediyesi, 5366 sayılı kanunla tanımlanan ve protokol kapsamında tanımlı yetki ve sorumluluklar bağlamında; Sulukule Platformu ise herhangi bir yasal yetki ve sorumluluğunu bulunmamasına rağmen, süreçte etkin rol oynayan iki aktör olarak öne çıkmıştır. Fatih Belediyesi, İBB ve TOKİ arasında imzalanan protokol göz önüne alındığında kamu ortalık modeline dayalı bir yaklaşım izlenmiş gibi görünse de TOKİ'nin bir müteahhit gibi davranması, İBB'nin ise sadece Kadir Topbaş'ın bir kaç basın açıklaması ile konuya dahil olması nedeniyle, Fatih Belediyesi süreci yöneten tek kurum ve şu anki durum göz önünde bulundurulduğunda günümüz popüler tabiriyle "orantısız güç" kullanan bir yerel yönetim olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu orantısız güç karşısında Sulukule'nin savunulması işi, bölgede bir örgütlenme pratiğinin bulunmaması, Roman kültürünün temel özelliklerinden biri olan günübirlik yaşama olgusu sonucu; sivil toplum örgütleri ve bireyler tarafından üstlenilmiş; bölge halkının süreç ve mücadele içine çekilmesiyle hız kazanmıştır. Bölgenin tek aktif sivil toplum örgütü olan Sulukule Roman Kültürünü Geliştirme ve Dayanışma Derneği ile işbirliği yaparak bölge halkına ulaşan Sulukule Platformu, projenin duyulmaya başladığı 2005 yılından itibaren halka yasal süreçler ve hakları konusunda teknik destek vermek, sosyal ve ekonomik ihtiyaçların karşılanması için destekçiler bulmak gibi birçok farklı alanda çalışmalar yürütmektedir.

Sulukule Platformu'nun başarabildikleri

Sulukulelilerin, karşı karşıya oldukları ancak mücadele pratiği geliştiremedikleri bu kentsel dönüşüm sürecinde, Platform'un Sulukule'de yüklenmiş olduğu en temel işlev, mahallenin kamuoyu, çeşitli STK'lar ve kamu kurumları arasında kuracağı ilişkide bir köprü görevi üstlenmesidir. Platform;

• Kamuoyu ile mahalle arasında kurduğu bu köprüyle; Platform alana yerli ve yabancı basının ilgisini çekmeyi, gazetecileri, belgesel yapımcılarını mahalleye yönlendirmeyi başarmış ve yapılan haberlerin birbirini tetiklemesiyle kamuoyunda bir etkileşim ve durum aktarımı sağlanmıştır. Bunların dışında, yurtdışındaki Roman hakları savunucularının süreçle ilgili bilgilendirilmeleri sonucunda çeşitli kurumlara endişe ve tavsiyelerini bildiren mektupların verilmesi, bölgeyle ilgili tüm çalışmalara destek olunması gibi birçok uluslar arası bağlantının kurulmasında da Sulukule Platformu önemli rol oynamıştır.

• STK'lar ile mahalle arasında kurduğu köprü sayesinde de; mahallede tespit edilen sıkıntıların belirlenerek bunları ilgili STK'lara taşınması ve bu sıkıntılara çözümler bulunması ya da en azından görünür hale getirilmesi sağlanmıştır. Bu çalışmalara örnek olarak 2008 yılında bölgedeki mevcut ve uygulama sürecinde gittikçe sağlıksızlaşan çevre koşullarını değerlendirmek için İstanbul Tabip Odası'nın ve bölge sakinlerine hukuksal süreçte destek olmak üzere Çağdaş Hukukçular Derneği'nin sürece katılması sayılabilir.

• Kamu Kurumları ile mahalle arasında kurulan köprü ile; öncelikle "kamunun dili"nin "Sulukulelilerin dili"ne çevrilmesi ve sürecin anlaşılmasında bir aracı görevi üstlenilmiştir. Mahallede birçok eksiğin tespiti ve bu eksiklerle ilgili kurumlara yönlendirmeleri sağlamıştır.

Her ne kadar tüm bu çalışmalar projenin uygulama sürecini henüz durduramamış olsa da Sulukule Platformu üyeleri ve bölgeye erişimini sağladığı bireysel ve kurumsal destek veren STK'ların çabaları sonucunda:

• Sulukuleliler, daha önce kendilerine götürülmeyen ya da nasıl ulaşacaklarını bilmedikleri birçok hizmetten faydalanmaya başlamış,

• Bölge halkı maruz kaldığı durumda tek çözümün sessiz kalmak olmadığını fark etmiş,

• Kentsel hak kavramının geliştirilmesine destek olunmuş,

• Öncelikle İstanbul ve Türkiye genelinde başlamış ve devam etmekte olan kentsel dönüşüm uygulamalarında bölge halkının yaşadıkları hakkında kamuoyunda bir farkındalık yaratılması sağlanmış,

• Bölge halkı ile STK'lar arasında yapılan çalışmalar sonucunda yeni kamu-STK ilişkileri yaratılmış, mevcut ilişkiler güçlendirilmiş,

• Kentsel dönüşüme maruz kalan halkın ve onunla birlikte çalışan Sulukule Platformu ve diğer STK'ların müzakere süreçlerini, izlenmesi gereken yolların keşfetmesi, öğrenmeleri ve halka anlayabilecekleri biçimde anlatılarak uygulamaya geçirilmesi başarılmış,

• Kamu kurum ve kuruluşlarına başvurular sırasında yapılan şahitlikler ile mahalle sakinleri arasındaki sosyal ilişkilerin daha da güçlenmesini sağlanmıştır.

Sulukulelilerin hak sahiplikleri konusunda desteklenmeleri, bilgilendirmeleri sonucunda projeye karşı bir direniş meydana gelmiş, yıkımlar durdurulamasa da uygulama süreci uzamıştır. Böyle bir direniş ve kamuoyu baskısının farklı alanlarda farklı sonuçları olmuştur. Öncelikle, bu durumu öngöremeyen Fatih Belediyesi, 5366 sayılı yasanın ilk uygulama alanı olması nedeniyle

süreci yönetmekte sorunlar yaşamıştır. Ayrıca, sürecin görünür kılınmasıyla yapılan çalışmalara gösterilen tepkiler ve alanın korunmasına yönelik girişimler süreci yavaşlatmıştır. Alanda hak sahibi kabul edilmeyen yüzlerde kiracının gerekli belgeleri temin etmek yoluyla sürece dâhil olmaları, yalnızca temel uygulama maddelerinden oluşan protokolde bulunmadığı için taşınma ve yıkımlar birçok kez durdurulmuş ya da ertelenmiştir.

Yerleşmeyi savunan diğer inisiyatiflerin çalışmaları

2005 yılından bugüne kadar en önemli kamusal aktör olarak öne çıkan Fatih Belediyesi ile yarı kamusal Sulukule Roman Kültürünü Geliştirme ve Dayanışma Derneği ve Sulukule Platformu arasında devam eden çetrefilli mücadelede (yaşayanlarının yok sayıldığı, bütün birikimleriyle üniversitelerin ve STK'ların dâhil edilmediği projede); katılım fikrini yeşerten Sulukule Platformu olmuştur. Bunun dışında Platform Sulukule'ye farklı bir yaklaşımın geliştirilebilmesi amacıyla uluslararası bir aktör olarak bölgede yerel kalkınma odaklı iki farklı planlama önerisi getiren London College University bünyesindeki Development Planning Unit (Londra Kolej Üniversitesi Kalkınma Planlaması Birimi) çalışmalarına destek vermiş; farklı meslek alanlarının katkısı, şehir plancısı ve mimarların katılımıyla oluşan ve kendilerini önce STOP (Sınır Tanımayan Otonom Plancılar) ve daha sonra Sulukule Atölyesi olarak tanımlayan grubunun hazırladığı alternatif Sulukule Projesi kapsamında çalışmalar yapmıştır. Diğer taraftan da, TMMOB İstanbul Şehir Plancıları ve Mimarlar Odası tarafından 5366 sayılı yasanın yürütmesinin durdurulması ve projenin iptal edilmesini talep eden davaların açılmasında destek olmuştur.

İstanbul'un Dünya Kültür Mirası Listesi'nde kalmasına yönelik çalışmaların tetkiki için 2008 ve 2009 İstanbul ziyaretlerinde Platform'un bilgilendirdiği UNESCO Heyeti'nin Sulukule'de yürütülen sürecin demokratik ilerlemediği, çok kültürlülüğe zarar verdiği yönündeki rapor ve beyanlarındaki eleştiriler mahalledeki yıkımları durduramamış, aksine, Fatih Belediyesi ve İBB tarafından "olumlu" olarak nitelendirilmiştir.

UNESCO'nun yanı sıra, 2008 yılının Ekim ayında Birleşmiş Milletler HABITAT'A bağlı Zorunlu Tahliyeler Danışma Kurulu AGFE (Advisory Group on Forced Evictions), barınma ve şehirli olma hakları savunucusu IAI (International Alliance of Inhabitants) merkezi ve yerel yönetimlere Sulukule'de devam eden projenin bir "yerinden edilme" projesi olduğu ve süreç devam ederse BM-Habitat AGFE, BM Haklar Komitesi, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi ve Avrupa Sosyal Haklar Komitesi'ne başvurulacağı hakkında uyarmıştır[1]. Ayrıca, ERIO (European Roma Information Office), ERRC (European Roma Rights Centre), COHRE (Centre on Housing Rights and Evictions); Ulaşılabilir Yaşam Derneği ve Sulukule Platformu'nun bilgilendirmeleri ışığında Sulukule'deki sürecin başlangıcıyla birlikte alanda sorumlu tüm yönetim organları, kurum ve kuruluşlara sürecin durdurulması ve farklı çözümlerin aranması içerikli bir tavsiye mektubu göndermişlerdir. Uluslar arası tepkilerden en çok ses getireni ile ABD Helsinki Komisyonu'nun Sulukule'de yaşayan Romanların zorunlu göçünü ortadan kaldıran ve katılımcı bir yaklaşımla yeni bir çözüm getirilmesi öneren mektubudur. Direk olarak Başbakan'a yazılan bu mektup basında geniş bir biçimde yer almıştır.

Sivil Toplumun Alternatif Plan Çalışmaları:

Yukarıda adı geçen sivil inisiyatiflerden; STOP 2008 yılında önce "Sulukule Toplumsal Gelişme – Ekonomik Kalkınma ve Mekânsal Gelişme Stratejileri" başlığı ile 2009 yılında, devam eden yıkımlarla mahalleden gönderilmiş olan nüfusun hareketine bağlı olarak bu başlığı revize ederek "Sulukule Sosyo-Ekonomik, Mekânsal ve Kültürel Sürdürülebilirlik Projesi"ni hazırlayan farklı disiplinlerden meslek insanlarının oluşturduğu Sulukule Atölyesi, aslen yerel ve merkezi yönetimlerin görevi olan yerleşmenin korunması ve sosyo-ekonomik kalkınmanın sürdürülebilirliğinin sağlanması rolünü üstlenmişlerdir.

STOP ekibi; Sulukule gibi ekonomik, sosyal ve fiziksel sorunlarla mücadele eden, bu sorunların içinden kendi başına çıkması mümkün olmayan yerleşmelerde, bu alanlara özgü alan yönetimi modeli geliştirilerek derhal harekete geçilmesi gerekliliğini vurgulamıştır. 2008 yılında bu yaklaşımla yaptığı çalışma, Fatih Belediyesi'nin hazırlatmış olduğu avan projenin toplamış olduğu ulusal ve uluslar arası kamuoyu tepkileri nedeniyle rahatsızlık duyan TOKİ Genel Başkanı Erdoğan Bayraktar'dan bizzat gelen bir taleple Sulukule Atölyesi tarafından güncellenmiştir. Her ne kadar süreci henüz etkilememiş olsa da, sivil inisiyatifin alanda yetki sahibi en üst kademe kamusal aktör olan TOKİ ile bağlantı kurulması süreç içerisindeki en büyük kazanımlarından biri olmuştur. Bölgede devam eden uygulamanın, yerel halk, İstanbul ve dolayısıyla da diğer tüm kentsel sit alanlarındaki dönüşüm bölgeleri için temsil ettiği önemi vurgulayarak, benzer alanlarda yapılması gerekenlerin, tam da projenin adında belirtildiği üzere sosyal, ekonomik ve mekânsal sürdürülebilirliğin sağlanması halinde kabul edilebilir olacağını anlatmaktadır.

Ancak uygulamanın bugüne kadar tek hâkimi olan Fatih Belediyesi, bu kurum ve inisiyatiflere öncesinde danışmadığı gibi sonrasında da yapılan çalışmaları desteklememiş, sahiplenmemiş, başlatmış olduğu projelendirme sürecini de hiçbir şekilde durdurmamıştır. Ayrıca STOP ve Sulukule Atölyesi'nin alternatif projesinden "Roman", "müzik", "konservatuar", "25 kişilik meslek edindirme kursu" gibi kavramlar altları boşaltılarak, projeye sosyal içerik kazandırılmış izlenimi vermek üzere Belediye'nin söylemlerine eklenmiştir. Süreç durdurulmayıp, bütün Sulukulelilerin alandan tahliye edilmesine engel olunmadıkça da bunlar altı boş kavramlar olarak kalacaktır.

Değerlendirme

1990 sonrası dönüşüm projelerinde yalnızca fizik mekânın iyileştirilmesinin kentsel alanı da iyileştireceği anlamına gelmediği anlaşılmıştır. Dünya örneklerinde, kentlerdeki yoksulluk, eğitimsizlik, suç gibi sorunlarla ancak tüm bunlar bir bütün olarak ele alındığında mücadelenin başarılı olabileceğini benimseyen "ortaklık modellerine dayalı sosyal öncelikli dönüşüm uygulamaları" yer almaya başladığı halde Türkiye ve İstanbul'da kamunun bu yaklaşımlardan henüz haberdar olmadığı izlenmektedir. Sosyal öncelikli dönüşüm projeleriyle, hem üst ölçekte temel prensip kararları alınarak tüm dönüşüm alanlarına merkezi bir politika üretmek yoluyla dönüşüm kavramının kurumsallaştırılması hem de sorun alanındaki tüm aktörlerin katılımının sağlanmasıyla yerelliğin ön plana çıkarılması gerçekleştirilmelidir. Sulukule'de ise kentsel dönüşüm alanı ilan edilen bölge halkının katılımından anlaşılan, insanların yalnızca evlerini nasıl satacakları konusunda yapılan katılım (!) toplantılarıdır. Sosyal öncelikli hiçbir hedefi olmayan,

kentteki bir çöküntü alanının kente yeniden kazandırılması, bunu yaşayanlarıyla yaparak projeden elde edilecek çıktıları yine yaşayanlarıyla paylaşma kaygısı gütmeyen bu proje, uygulamaya geçirilmiş ve özel mülke konu edilen ilk alan olması açısından da çok önemli bir emsal teşkil etmektedir. 2010 Avrupa Kültür Başkenti olan İstanbul'un ve Fatih Belediyesi'nin göğsünü gererek sunacağı bir proje olmaktan ne yazık ki çok uzaktır. UNESCO tarafından Dünya Kültür Mirası ilan edilen ve kimliğiyle, sosyal yapısıyla ve dokusuyla bir bütün olarak korunmuş alanlar olmaları gerekten Kara Surlarının komşuluğunda olan bölgede, yaşayanların bölgeden zaman içinde planlı bir biçimde, bilerek ve isteyerek rant amaçlı uzaklaştırılması sonucunda alanın kimliği tamamen silinmektedir.

Birçok ortak özellik barındırmakla birlikte, kentin her ilçesi, her mahallesi ve hatta her sokağı kendine has fiziksel, demografik, sosyal ve ekonomik çeşitliliğe sahiptir. İşte tam da bu nedenle, her bir kentin / kent parçasının farklılıklarının eksiksiz tespiti ve bütüncül bakış açısını destekleyen üst ölçekten gelecek kararların alt ölçeğe yansıtılması gerekmektedir. Bu kapsamda üretilecek her proje, üretildiği alana özgü sorunları bertaraf etmek veya o bölgenin potansiyellerini geliştirmek için spesifik yöntemler izlemelidir. Özellikle konut alanlarında uygulanan projeler, kullanıcıların kendi mekânlarında yaşama veya kendi istekleri ile oradan ayrılma haklarına bağlı olmalıdır. Bu nedenle planlamanın projelerin kendine özgü ve bütüncül yapılarını kurmalarını sağlamak için daha esnek bir yapıya sahip olması, tabandan katılımı örgütleyici, özel yasalar geliştirici stratejiler üretmesi gereklidir (Erden, 2006).

Ancak günümüz Türkiye'sinde geliştirilen projelere bakıldığında uygulamada bu tür yaklaşımlara rastlanmamaktadır. Söylem düzeyinde tüm kentli sosyal sınıflar için avantajları ortaya konularak meşrulaştırılan dönüşüm kavramı, proje ve uygulamaların başlamasıyla bu meşruiyet düzlemini hızla yitirmekte ve çelişki açıkça görünür hale gelmektedir (Kurtuluş, 2006). Bu durumu, Buğra'nın (2006) kullandığı tabirle "kentsel dönüşümün ahlaksız ekonomi"si olarak tanımlamak mümkündür.

Bu kapsamda Türkiye'de kentsel dönüşüm sürecinin kuramı ve pratiği oluşturulurken öncelikle bu sürecin planlama kurumunun dışında algılanmaması ve kent bütününden koparılmaması gerektiği tüm ilgili kesimler tarafından benimsenmelidir. Aynı şekilde süreç tek eksenli değil çok faktörlü, sorunlara temellenen bir yaklaşımla planlanmalı ve yönetilmelidir. Ancak Türkiye'deki kurumsallaşmış planlama kültürü ve pratiği bu süreçlerin bu şekilde gerçekleşmesinde yeterli ortamı hazırlayamamaktadır. Bu nedenle Türkiye'deki planlama süreci öncelikle stratejik, esnek, çok aktörlü ve katılımcı pratikleri içselleştiren bir biçimde yeniden kurgulanmalı ve kentsel dönüşüm süreçleri bu kurgu içine yerini almalıdır (Görgülü vd., 2006).

Çok aktörlülük kavramı Sulukule özelinde irdelendiğinde, kentsel dönüşüm sürecinde yer alan ve yer alması gereken aktörlerin, bir kent parçasına çöküntü alanı haline gelmeden önce müdahale edebilecek ve bu müdahaleler için yeni kanunlara ihtiyaç duymayacak kurum ve kuruluşların, ülke ölçeğinde ve yerel ölçekte mevcut olduğu görülmektedir. Kentsel çöküntü alanlarının belli başlı sorunları olarak kabul edilen ekonomik yetersizlik ve buna bağlı olarak ortaya çıkan iyi beslenememe, yeterli barınma olanaklarından mahrum olma, eğitimsizlik, çocukların çalışmak zorunda kalmaları, kentin diğer bölgelerine göre daha yüksek suç oranı, dışa kapalı grupların ikamet etmesi nedeniyle özürlülük oranının kent bütününe göre daha yüksek olması, bakımsız-

lıktan kaynaklanan diğer sağlık sorunları gibi temel problemlerin o bölgeye has durumu tespit edilmelidir. Tespit edilen bu problemlerin çözümüne yönelik projeler geliştirebilecek tüm kamu kurumları ve sivil toplum kuruluşları, kamu önderliğinde oluşturulacak merkezi politikalar ışığında bu bölgelere yönlendirilerek; bu alanların öncelikle sosyal ve ekonomik olarak kalkındırılması gerçekleştirilmeli; fizik mekânının da buna bağlı olarak iyileştirilmesi sağlanmalıdır. Bunların yapılabilmesi için merkezi yönetimden mahalle ölçeğine kadar oluşturulacak bir örgütlenme modeli ve bu örgütlenme modelinin ele aldığı konularla ilintili STK'lar ile güç birliği oluşturulmalıdır. Yerel halk ile kamu kurumları ve STK'lar arasında köprü kuran Sulukule Platformu, bu güç birliği ortamının yaratılmasının en başarılı örneklerinden biri olmuştur.

Bu bağlamda, bir kentsel yenileme projesi ortaya atarak yalnızca fizik mekânın dönüşümünü sağlamak yerine, ekonomik olarak tamamen çökmüş alanlarda ekonominin yeniden canlandırılması için Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı; ülke genelindeki çöküntü alanlarında eğitimle bağlantılı sorunlarla mücadele kapsamında Milli Eğitim Bakanlığı tarafından politikalar belirlenmelidir. Bir başka sorun alanı olan sağlık alanında yapılacak çalışmalarda Sağlık Bakanlığı'nın sorumluluk üstlenmesi gerekmektedir. Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu'nun, görev tanımında da belirtildiği üzere çöküntü alanlarındaki bakıma muhtaç farklı yaş gruplarındaki vatandaşların temel ihtiyaçlarını gidermesi, yaşam kalitelerini arttırması gerekmektedir. İçişleri Bakanlığı ve ona bağlı il ve ilçe Emniyet Müdürlükleri, Zabıta Müdürlükleri'nin, bölgede güvenlik ve asayişin sağlanması, suç oranının azaltılması amacıyla gerekli önlemleri alması görev tanımları içindedir. Darülaceze Müdürlüğü ve onunla ortak çalışması gereken il müdürlükleri, yalnız ve bakıma muhtaç yaşlıların tespit edilmesi, sağlık ve diğer sosyal hizmetlerden ücretsiz faydalanmaları için gerekli işlemlerin yapılması konusunda yerel örgütlenmelerle ortak çalışarak bu sorunu ortadan kaldırmalıdır.

Böyle ortak uzlaşmacı bir zemin sağlandığı takdirde, kentsel dönüşüm projelerinde, bölge halkının mevcut koşullarının iyileştirilmesi için bir yerel kalkınma projesinin hazırlanmasında destek verebilecek tüm üniversiteler ve STK'lar da sürece katılabileceklerdir.

Son söz olarak şunu belirtmek gerekmektedir; devam eden tüm uygulamalar ortaya çıkarmaktadır ki aslında dönüşmesi gereken unsur yerel yönetimlerin benimsediği fizik mekânın değişimine odaklanan kentsel dönüşüm anlayışının kendisidir. Sulukule örneğinde ayrıntılı olarak incelendiği üzere, kentlerdeki yoksulluk ve yoksunluk alanlarının tümüne müdahale edebilecek, bu alanlardaki farklı sorunların tümüne cevap verecek kurum ve kuruluşlar, hem devlet yapılanması içinde hem de STK'lar bağlamında mevcuttur. Bu kurum ve kuruluşlar, kentlerin, diğer kesimlerine göre sosyal ve ekonomik açıdan güçsüz kesimlerini, sahip oldukları yetki ve imkânları, yerel örgütlenmelerle birleştirerek yerel kalkınmayı sağlamalıdır. Bu çerçevede önemli olan konu bu kurum ve kuruluşların kendi sorumlulukları ve yetki alanlarını özümseyip, uygulama araçları ile sorun alanları ilişkisini doğru ve ivedi bir biçimde kurmalarıdır. Kamu kurumları, yereldeki gözü kulağı olma kapasitesine sahip STK'lar ile işbirliği yaparak sosyo-ekonomik sürdürülebilirliğini yitirmiş, yoksunluk alanlarının kente yeniden entegrasyonu bağlamında bilgi paylaşımında bulunmalıdır. Bu noktadan hareketle oluşacak kamu – sivil inisiyatif güç birliği büyük kentsel dönüşüm projelerinin masrafları altına girmeden, küçük ama yerinde müdahalelerle yaşanabilir alanlar haline gelmesine fırsat tanıyacaktır.

Kaynakça

5366 sayılı Yıpranan Kent Dokularının Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun, (2005), Ankara

Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu Tasarısı, (2005), Ankara

Akkar, Z.M., 2006. Kentsel Dönüşüm Üzerine, Batıdaki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye, Planlama, 2006/2, 29-38.

Ataöv, A. ve Osman, S., 2007, Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım, http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2007/cilt24/sayi_2/57-82.pdf

Dinçer, İ., 2007. Tarihi Yarımada Sempozyumu, İTÜ / İstanbul, Türkiye, 15-16 Kasım.

Eraslan, İ.G., 2007. Yönetim Mekanizmalarının Kentsel Dönüşüm Algısı ve Uygulamaları Üzerindeki Etkisi: İngiltere, Almanya ve Türkiye Örneği, Yüksek Lisans Bitirme Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Dönüşüm ve Planlama Programı, İstanbul

Görgülü, Z., 2005. Planlamada Bir Araç: Kentsel Dönüşüm, http://old.mo.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=35&RecID=569.

Gümüş, K., 2007. 2010 İstanbul İçin Bir Fırsat Olabilir mi?, Mimarist, Güz 2007, 50-54.

Gürler, E., 2004. 1980 Sonrası Kentsel Dönüşüm Sürecinde Küresel Perspektiften İstanbul Örneği: Kent İçi Tarihi Alanların Yeniden Üretim Modelleri, 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 28. Kollokyumu Değişen - Dönüşen Kent ve Bölge, ODTÜ/ Ankara, Türkiye, 8-9-10 Kasım

Kurtuluş, H., 2007. Devlet, Sermaye ve Kentsel Arazi Bağları Çerçevesinde Kentsel Dönüşüm, Ölçü, Mart 2007, 72-77.

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 3. Bölüm Mahalle Ölçeğinde Kentsel Dönüşüm Modeli Küçükbakkalköy Örneği, 2006

http://www.istabip.org.tr/icerik/agustos-2008-tk-toplanti-tutanagi/, Ağustos 2008 TK Toplantı tutanağı, 2008.

http://supportingsulukule.blogspot.com, Respecting the Human and Housing Rights of All Residents of Sulukule/İstanbul, 2008.

http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=3328&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html, What is it? What does it do? About UNESCO, 2008.

http://www.unhabitat.org/content.asp?typeid=19&catid=282&cid=3480, Advisory Group on Forced Evictions, 2008.

http://www.errc.org/About_index.php, What is the European Roma Rights Centre?, 2008.

http://www.cohre.org/aboutus, COHRE - Centre On Housing Rights and Evictions, 2008.

http://erionet.org/site/basic149.html, European Roma Information Office, 2008.

http://www.hyd.org.tr/?pid=82, Helsinki Yurttaşlar Derneği, 2008.

http://www.akademi-kentsel-donusum.blogspot.com, Kamuoyuna Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Uygulamaları Hakkında Duyuru ve Davet, 2008.

http://www.alternatifsulukule.org, Başka Bir Sulukule Mümkün!, 2008.

http://www.sulukuleyasasin.blogspot.com, Sulukule Yok Olmasın, 2008.

http://www.sulukulegunlugu.blogspot.com, Sulukule Yok Olmasın, 2008.

KAMUSAL MEKANA BİREY ÜZERİNDEN YAKLAŞMAK: GRAFİTİ

Ar. Gör. GİZEM ERDOĞAN

Bu zamana kadar toplumsallık, aktörler ve bunların eyleme geçirilmesi, Dönüşüm Yasası, ve kentsel yapılaşma alanında dönüşümden bahsedildi. Benim çalışma, marjinal bir eylem olan grafiti üzerine ve ben grafitiyi kamusal katılımın bir aracı olarak görüyorum ve sanatsal bir eylem olarak alıyorum ve benim çalışmam bu bağlamda ilerliyor.

Öncelikle kent yaşantısının en önemli temsil, sergilenme ve iletişim alanlarından biri olan kamusal mekânlar, bir sokak sanatı olan grafitinin icra edildiği yerlerdir. Grafiti, kent kültüründe kültürel iletişim unsurlarından birisidir ve günümüz kent modelinin karmaşık yapısını yansıtır. Karşı kent kültürünün söz söyleme aracı olan grafiti, bireylerin iletişim araçlarıdır ve eylemlerinin de görselliğidir.

Kamusal mekân, kabul ettiğimiz gibi, toplumsal anlayışın ve muhalefetin kendini ifade edebildiği alanlardır. Aynı zamanda bireyin kamusal mekânda kendini ifade edebilmesi de önemlidir. Bir gruba bağlı olma zorunluluğu olmadan, kamusal alana katılımı sağlayabilecek en etkili çözüm sanattır. Grafitiler Vandalizm gibi görülseler de, bireysel bir anlatma biçimi olan sanat eylemleridir. Bu bildiri, kentlilik bilincinin en önemli unsurlarından mekânı sahiplenmek kavramından yola çıkarak, İstanbul Beyoğlu İlçesi Yüksekkaldırım Sokak grafiti tespitleri üzerinden değerlendirmeler ortaya koyacaktır.

Asıl sormamız gereken soru, "Mekânı savunmak için öncelikle sahiplenmek gerekmez mi?" olmalıdır. Bu bağlamda, kamusal mekânın tanımına geldiğimizde, zamanın kimliklerini gerek sınıfsal, gerekse mekânsal bakımdan içererek gündelik tüketimleri karşılarlar. Kamusal mekânlar, kentteki yapılanma içinde hareketlilik, kullanım, sosyalleşme, etkileşim, kimlik ve tepki alanlarıdır, erişilebilirliği ifade ederler. Kentsel hizmetlere varma, toplanma, dağılma, bekleme gibi hareketleri sağlayan mekânsal çözümlemelerdir. İnsanlar, bu mekânlarda formel veya enformel ilişkiler kurarak birer kimlik alanı yaratırlar. Kamusal mekânın sürekliliği için, mekânı tüketenlerin eşit ve özgür olmaları önemlidir.

Biares'e göre, özellikle metropollerde yer alan kamusal alanlar, âdeta birer kartvizittirler. Kamusal mekânlar, görsel birer kentsel pazarlama içinde kente uygun bir imaj verebilmek için yetkililer

tarafından kullanılan bir araçtır. Kentler, sermayeyi çekebilmek için birbirleriyle yarışmakta ve bu yarışmada gerekli standart altyapıların ötesinde, birtakım özelliklerini de ön plana sürerek pastadan pay kapmaya çalışmaktadırlar. Bu noktada kamusal mekânlar, kentlerin âdeta logoları olmaktadır.

Kamusal egemenliğin rekabet konusu olsa da, kamusal mekânlar, toplumun marjinal olarak kabul edilen her kesimine de imkân tanımalıdır. Kent içinde bahsi geçen ideal kamusal alanları yaratmak, sembolik ve fiziksel şiddete karşı mücadele vermeyi de gerektirmektedir. Bu mücadelenin en etkili yollarından bir tanesi de sanattır.

Sokak sanatı, kentsel mekânları kimlikleşme sürecinde etkilemektedirler. Sanatçıyı toplumun yansıması olarak kabul ettiğimizde de, eylemlerini kente katılım ve mekânı savunma olarak görmek daha doğru olacaktır. Sokak tiyatrosu, sokak müzisyenleri, gerilla pazarlama, sokak aktivistleri, apartman boyama, üç boyutlu tebeşir sanatı, grafiti gibi birçok dalda gerçekleştirilen sokak sanatı, oldukça etkin ve yaygındır. Kamusal alanda karşımıza çıkan bu çalışmalar, bireysel çalışmalar olarak görülseler de, gerçekte bir duruş, karşı çıkış veya desteğin birer temsili ve yansımasıdır. Bu bağlamda, İstanbul Beyoğlu İlçesi Yüksekkaldırım Sokak, Karaköy ile İstiklal Caddesi bağlantısını kuran en güçlü yaya aksı olan Yüksekkaldırım Sokakta ben tespit çalışmaları yaptım. Aksı değerlendirdiğimde, aks üzerinde Galata Kulesi, Doğan Apartmanı, Karaköy Meydanı, Tünel Meydanı gibi birçok önemli mimari öğeler ve kentsel nirengi noktalarının yer aldığını tespit ettim. Bu alanda grafiti türlerine göre yüzdesel dağılımları tespit ettim ve bu grafitilerin kimlere ait olduğunu okumaya çalıştım.

Toplam 135 binada yapılan çalışmalarda 817 adet grafiti çalışması tespit edildi. Bunlardan 118 adedi okunamamıştı. Okunamama anlamı, burada grafitinin benim tarafımdan okunamaması aslında, yani orada eylem var, fakat ben onu okuyamadım. Bu okunabilen çalışmalar ise 147 farklı kişi ya da grup tarafından gerçekleştirilmiştir ve alanda en az sayıda stensil olarak adlandırılan grafiti örneğiyle karşılaşılmıştır.

Grafitilerin binalara göre sayısal dağılımları da incelendi. Kuzey-güney doğrultusunda sayısal dağılım farkına fazla rastlanamadı. Fakat, görünürlük ve çok sayıda insanla paylaşmak hedefini sağlayan mekânlarda yüksek sayıda grafitilerle karşılaşıldı. Grafitilerin türlerine göre dağılımları incelendiğinde, bir sürü grafiti olarak adlandırılan duvar yazısı ve görüntüler içinde isim ya da harflerin çizilmesi olan grafiti türünün mekândaki dağılımları şöyle ortaya çıktı: Kuzey-güney doğrultusunda, Galata Kulesi'nin güneyinde kalan kısımda sayısal artış gözüktü. Burada Galata Kulesi çok net okunmuyor, fakat şöyle göstermek gerekirse, şurası Galata Kulesi, kuzeyi ve güneyi.

Yaya sirkülasyonun en yoğun olduğu Tünel Meydanı'nda veya Galata Kule Meydanı aksının güney kısmında ise tek türü grafitilerde yoğunlaşma gözüktü. Bunlarda en yüksek rakam, Galata Kulesi'nin komşuluğunda olan, bu yapı adasını tamamen kaplayan bir gıda marketinin cephesinde karşılaşıldı ve 98 adetti. Etiket ya da sticker olarak adlandırılan, yapıştırılmaya hazır kesilmiş kâğıtların üzerinde tek ya da desen çizmek veya yapıştırılmış hazır grafitilerin yüzeylere uygulanması olarak adlandırılan bu eylem, alanda 99 adet karşımıza çıktı ve bunlardan 35 tanesi ticari

reklam etiketi, yani ihraç böcek ilaçlama ya da derginin tanıtım etiketi gibi şeylerdi. Geriye kalan 64 etiketten 24 tanesi ise, Belediye Çıkmazı Sokağı'nda yer alan binada tespit edildi.

Stensil olarak adlandırılan, kâğıt, karton, metal malzemelerden kesilerek oluşturulmuş karikatür, reklam, harf ya da baskılardan oluşan görüntülerin boyanmasıyla yüzeyde ortaya çıkan görüntüler, stensil olarak adlandırılıyor. Kolay uygulandığı için tercih ediliyor ve birazcık da politik olarak adlandırılıyor, daha çok bir karşı duruş ve direnci ifadelendirmek için tercih ediliyor. Bu tür grafitiler ise, alanda en az sayıda karşılaşılan grafiti türü oldu ve 28 adet toplam. Kule Meydanı ve Tünel Meydanı'nda çok sık tespit edildi.

Sonuç olarak grafiti, insan belleğinin, sosyal dinamiklerin keskin ve direkt bir ifade formunda ortama müdahalesidir. İnsanların yaşam mekânlarını sınırlarından çıkartıp sokakları da yaşam alanı haline getirdiği ülkelerde grafiti daha yaygın karşımıza çıkmaktadır. Küreselleşme kavramının her kavramla bütünleştirilmeye çalışıldığı bu dönemde, dünya kentleri için geçerli olan kavramlar İstanbul için de gündemde. Yüksekkaldırım Sokak örneğinde karşımıza çıkan yoğun grafiti uygulamaları, tür, teknik ve çeşitlilik bakımından oldukça zengin eylemlerdir, gelecekte de yoğun biçimde karşılaşılacağının sinyallerini vermektedirler. Mekânın kullanıcılarının yeni talepleri, ister legal uygulamalar yapan sokak sanatçıları, isterse yeraltı akımlarının temsilcileri olsunlar, yeni mekânsal çözümlemenin gerekeceğini göstermektedirler. Kamusal sanat, ancak kentin direnç alanları olarak estetik ve anlam değerini kazanır. Kentin dolaşım kanallarını istila eden bu kanalları işlevinin ötesinde, iletişim kanalları haline getiren reklam panoları, yalnızca bulundukları yere bedel ödeyerek tüm kentin belleklerine kazınma hakkını elde ederlerken, grafitileri kirlilik olarak kabul etmek mümkün değildir. Kenti savunmak gerekir ve grafiti çoğu zaman da bunu amaçlamaktadır.

Grafiti, mekânlarda iz bırakma, mekânın kime ait olduğunun işaretlenmesi amacını taşımaktadır; ve çoğu zaman diğer gruplara karşı savunmayı da gerektirmektedir. Söylenecek ifadenin olması, bunun paylaşılacağı mekânın sağlanmasını gerektirmektedir. Mekân, kentsel tasarımın bir parçası olarak tasarımcının ana konusudur. Sanatsal olsun ya da olmasın, eşit ifade hakkı için kamusal mekânları sağlamak, tasarımcıya düşen ödevdir. Grafiti de bu ifade biçimlerinden birisidir. Kamusal mekândaki sanat uygulamaları, modern kentlerin fiziksel mekânları bakımından önemlidir. Kentsel tasarım disiplini de, kent mekânlarının biçimlenişinde sanat söylemini dikkate almalıdır. Bu durumun sonucu olarak, kentin yansıması olan kamusal mekânların simgesel dili, katılımcı, çok yönlü, etkin ve özgür olacaktır.

3. GÜN
PLANLAMA
Moderatör: ORHAN ERMERGEN

PARÇAYI PLANLAMAK – PLANLAMAYI PARÇALAMAK
Arş. Gör. M. ÖZGE ARAS, Prof. Dr. FERAL EKE-Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

ESNEK PLANLAMA YAKLAŞIMLARI ÜZERİNE ELEŞTİREL BİR DEĞERLENDİRME: BU YAKLAŞIMLARIN TÜRKİYE BAĞLAMINDA YANILSAMALARI
Yrd. Doç. Dr. TOLGA LEVENT-Mersin Üniversitesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

BÖLÜNME BÜTÜNLEŞME İKİLEMİNDEKİ PLANLAMA ALANI: TRABZON KENTSEL BÖLGESİ ÖRNEĞİ
Yrd. Doç. Dr. AHMET MELİH ÖKSÜZ, Arş. Gör. MESUT YEŞİLTEPE- K.T.Ü Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Planlama Bölümü Trabzon

KENTLERİ VE PLANLAMAYI KENTSEL DÖNÜŞÜM REJİMİNE KARŞI KORUMAK/SAVUNMAK
Dr. SAVAŞ ZAFER ŞAHİN

PARÇAYI PLANLAMAK – PLANLAMAYI PARÇALAMAK[1]

Arş. Gör. M. ÖZGE ARAS

Prof. Dr. FERAL EKE

Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

Özellikle son yıllarda yaşanan değişim süreci ile birlikte, kentler bütünsellikten uzak parçalı bir yapılanma sürecine girmiş, "kent bütünü" yerine "kent parçaları" planlanması gündeme gelmiştir. Bu süreçten özellikle hızlı gelişim ivmesine sahip metropoliten alan içerisinde kalan yerleşmeler etkilenmiş ve mevzi planlarla oluşan kent parçaları beraberinde saçaklanma olgusunu getirmiştir.

Metropoliten kentin saçaklanma sürecini ve sonuçlarını kontrol altına alabilmek için kentsel mekânın değişim süreçleri hakkında bilgi sahibi olmak önem taşımaktadır. Metropoliten kent bütününde geliştirilen planlama kararları, değişim sürecinde önemli bir rol oynamaktadır. Kentlerin gelişme yönünü, arazi kullanım kararlarını, yapılaşma koşullarını belirleyen yasal bir belge niteliğinde olan imar planları ile kentsel arsa arzı belirli bir doğrultuda sınırlandırılmış olmaktadır. Ancak yaşanan hızlı gelişim sürecinde, kentsel arazilerin üretilmesi, piyasa mekanizmaları tarafından yönlendirilebilmekte ve oluşan yapı, ortaya çıkan parçacı planlama anlayışı ile yasallaştırılabilmektedir. Plan değişikleri ve mevzi imar planları gibi parçacı uygulamalar ve plan dışı gelişmelerle bazen özel sektör bazen de kamu tarafından spekülasyonlar yaratılmakta, planlamanın bütüncüllüğü ve plancının özerkliği büyük ölçüde yitirilmiş olmaktadır.

Metropolleşme süreci ile ülkemizde büyük kentlerde yaşanan değişimler özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarında başkent ilan edilmesiyle kırsal yerleşimlerden nüfus çeken ve hızlı bir kentsel gelişim sürecine giren Ankara'da yoğun bir biçimde yaşanmıştır. Ankara'nın topografik bir çanak içinde bulunması nedeniyle yapılan planlar doğrultusunda kentsel gelişim batıya doğru

[1] Bu bildiri, ilk yazar tarafından 'Metropoliten Çevreye Yayılım Sürecinde Mevzi İmar Planları ve Plan Değişikliklerinin Kentsel Mekan ve Kentsel Rant Etkileri; Ankara Çayyolu Örneği'(Gazi Üniv. Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilimdalı–2008) başlıklı yüksek lisans tezinden yararlanılarak hazırlanmıştır. 06/2007–07 kodlu Gazi Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesi tarafından desteklenmiştir.

yönlendirilmiştir. Zaman içinde mevcut planların yetersiz kalması, uzun süre boyunca üst ölçek plandan yoksun olması gibi nedenlerden dolayı özellikle batı koridorunda, planlama, piyasa mekanizmaları tarafından yönlendirilebilmiş ve bütüncül yaklaşımdan uzak, parçacı planlar gündeme gelmiştir.

Parçacı planlama anlayışının mekânsal olarak Ankara'nın Güneybatı koridorunda yer alan Çayyolu ve çevresinde kentsel mekânın değişiminde önemli bir role sahip olduğu görülmektedir. 1985 ve 2008 yılları arasında Çayyolu ve çevresinde 85 adet mevzi plan onaylandığı ve yerleşim alanının %74,7'sinin mevzi planlarla oluştuğu tespit edilmiş ve bu süreçte onaylanan mevzi planların yapısal ve mekânsal nitelikleri dönemler boyunca ortaya konulmuştur.

Çayyolu yerleşimi, kent parçalarının planlandığı ve böylelikle de bütünsellik niteliği olan planlamanın parçalandığı savına örnek teşkil edebilecek bir alan olması yönünden çalışmayı özgün kılmaktadır.

Bu bildiri ile kentlerin rant ekonomisi ile şekillenmesi ve parçacı planlama politikaları ile kentsel saçaklanma süreci içerisine girmesi; planlama alanının genişlemesi olarak da nitelendirebileceğimiz mevzi planlama süreci Çayyolu yerleşimi örnekleminde irdelenmiştir.

Türkiye'de Kentsel Mekânın Şekillenme Süreci

Türkiye'de kentsel gelişimde, farklı sermaye birikim süreçleri ve farklı politikaların uygulandığı dönemler bulunmaktadır. Bu dönemler; 1923'de Cumhuriyet'in ilanıyla başlayan ve 1960'lara kadar yoğun bir kentsel gelişime sahne olan 1923–1960 arası hızlı kentleşme dönemi, 1960–1980 arası kapsamlı planlama dönemi ve 1980 sonrası neo-liberal politikalar dönemidir.

1923'de Cumhuriyet'in ilanı ve ulus devlet politikaları ile yeniden yapılanma sürecinde kırdan kente göçle birlikte hızlı bir kentsel gelişim süreci yaşanmıştır. Türkiye'de metropoliten alanların oluşumu sürecinde ve bu alanların şekillendirilmesinde bir takım politikaların geliştirilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Özellikle metropoliten alanların planlanması konusunda, metropollerde yaşanan sorunların çözümüne yönelik politika arayışına girilmiştir. Metropoliten planlama, gerek yasal dayanağın oluşturulması, gerekse metropoliten planlama uygulamaları anlamında gelişim göstermiştir.

1950'li yıllarla birlikte büyük kentlere yönelik artan göç talebi ile hızlı bir kentleşme süreci başlamıştır. Bununla bağlantılı olarak da özellikle belediye sınırları dışında artan denetimsiz imar faaliyetleri sonucunda kaçak yapılaşma süreci başlamıştır.

Belediye sınırları dışındaki yerleşimlere de imar denetimine olanak sağlayan 1956 yılında çıkarılan 6785 sayılı İmar Yasası ile dönemin koşullarına ayak uydurulması ve kentsel alanda uygulamalarda kolaylık sağlaması amaçlamaktadır. Yasa kapsamlı planlama anlayışını benimsemiş, planlama kademelenmesini ve imar planlarını nazım plan ve uygulama (tatbikat) planı olarak ayrılmasının gerekliliğini benimsemiştir 1956 yılında çıkarılan Kamulaştırma Yasasında yer alan 'kamu yararı kararı alınmadan kamulaştırma yapılabileceği' hükmü kentlerdeki yık-yap sürecini kolaylaştırıcı ve hızlandırıcı etkisi olmuştur (Akın, 2007).

Türkiye'de metropoliten planlama deneyimleri tam anlamıyla 1960'lı yıllarda başlamıştır. 1960'lı yılların başında metropoliten planlama çalışmaları yapma görevi İmar ve İskân Bakanlığı'na verilmiş ve metropoller belirli kriterler doğrultusunda tanımlanmıştır.

1960'lı yıllarda hızlı kentleşme sürecine paralel olarak metropollere yoğun göçün yaşanması yığılmalara neden olmuş kentlerde düzensiz ve plansız gelişmelere neden olmuştur (Erdumlu, 1993).

1980 sonrası, sermaye dolaşımını hızlandıran yeni liberal politikalar ve küreselleşme sürecinin başlaması ile yeni bir sürece girilmiştir.

6785 sayılı İmar Kanunu 03.05.1985 tarihinde 3194 sayılı İmar Kanunu ile değiştirilmiştir. 3194 sayılı yasa ile metropoliten planlama, planlama türleri arasında yer almamış, plan kademeleri; bölge planı, çevre düzeni planı ve imar planı olarak tanımlanmıştır. 19.11.1985 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediyesinin hâlihazır haritaların ve imar planlarının yapılmasına ve değişikliklerine ilişkin yönetmelikte plan kademelerinde metropoliten alan nazım imar planı tanımı da yer almıştır. Metropoliten alan nazım imar planı: metropoliten alan sınırı belirlenmiş olarak 1/50 000 ölçekli haritalarda, arazi parçalarının genel kullanış biçimlerini, gelecekteki nüfus yoğunlukları ve fonksiyonları, gelişme yön ve büyüklükleri ile ana ulaşım sistemlerini içeren planlar olarak tanımlanmıştır (Vidinlioğlu, 1985).

1980'li yıllarda plan türlerine ek olarak mevzi imar planı tanımı gündeme gelmiştir. 3194 sayılı İmar Kanunu'na bağlı olarak oluşturulan 'Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik'te mevzi imar planı tanımı yapılmıştır. Buna göre, mevzi imar planı; mevcut planların yerleşmiş nüfusa yetersiz kalması veya yeni yerleşim alanlarının kullanıma açılması gereğinin ve sınırlarının ilgili idarece belirlenmesi halinde, bu yönetmeliğin plan yapım kurallarına uyulmak üzere yapımı mümkün olan, yürürlükteki her tür ve ölçekteki plan sınırları dışında, planla bütünleşemeyen konumdaki, sosyal ve teknik altyapı ihtiyaçlarını kendi bünyesinde sağlayan, raporuyla bir bütün olan imar planıdır.

Tablo.1. Türkiye'de metropoliten planlama sürecinde yasal düzenlemeler

1923-1960 Hızlı Kentleşme Dönemi	1924- Köy Yasa Tasarısı ile büyükşehir tanımı 1930- 1580 sayılı Belediye yasası (nüfusu 2000 üzerinde belediye kurulması) 1933- 2290 sayılı 'Belediye Yapı Yollar Yasası (beş yıl içinde gelecek 50 yıl için imar planlarını yaptırmak; belediye görevi) 1956- 6785 sayılı İmar Yasası
1960-1980 Kapsamlı Planlama Dönemi	1960- Devlet Planlama Teşkilatı (Kalkınma Planları) 1965-Bakanlar Kurulu'nun 6/4978 sayılı kararı (Nazım planlama bürolarının kurulması) 1972- Bakanlıklar arası İmar Koordinasyon Kurulu -6785 sayılı İmar Kanununda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkındaki 1605 sayılı yasa
1980 Sonrası Neo Liberal Politikalar Dönemi (mevzi imar planının ortaya çıkışı)	1984- 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararname - Nazım Plan Bürolarının Büyükşehir belediyelerine devredilmesi -2981 Sayılı İmar Affı Yasası 1985 -3194 sayılı İmar Kanunu 2005- 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Yasası - 5393 sayılı Belediye Yasası - 5302 sayılı İl Özel İdaresi Yasası

Mevzi imar planları bu süreçten günümüze kadar özellikle metropollerde kentsel yayılmanın bir aracı olarak kullanılmıştır. Özellikle Ankara'nın güneybatı aksını şekillendirmede etkisi büyük olmuştur.

Kentsel Yayılma Sürecinde Ankara Metropoliten Alanı

Cumhuriyet'in kuruluşu ve başkent ilan edilmesi ile Ankara, başkent olma kimliğine yakışır bir şekilde, bir model oluşturma rolünü üstlenmiştir. Bunu gerçekleştirebilmek için ise, planlamaya önem verilmiş ve yeni düzenlemeler geliştirilmiştir. Ancak bu çabalar, 1950'li yıllarda hızlı kentleşme sürecinin yaşanmasıyla, kısmen başarısızlıkla neticelenmiştir.

1970'li yıllara kadar yapılan planlama çalışmalarında araştırma, projeksiyon ve model oluşturma metotlarının uygulanamaması, planların nüfus hareketlerini tahmin edememesi, metropollere olan göç sonucu hızlı kentleşmeyi öngörememesi, planların hedef nüfuslarından çok daha fazla nüfusa erişmesine ve böylelikle de konut ve hizmet sunumunda sorunlar yaşanmasına sebep olmuştur.

1960'lı yıllarda 'Kat Mülkiyeti Yasası'nın kabulü ile kentlerde yoğunluk artışı yaşanmış ve yapsatçı üretim biçimi ortaya çıkmıştır. Ancak ulaşım ve kentsel hizmetler daha düşük yoğunluğa göre planlandığı için bu konuda sorunlar yaşanmaya başlamıştır.

1969 yılında kurulan Ankara Metropoliten Nazım Plan Bürosu çalışmalarında hem kapsamlı hem de yapısal plan metotlarını kullanmıştır. 1990 Nazım Planı ile Ankara'nın gelişim yönü konut ve çalışma alanları ile birlikte batı koridoru doğrultusunda desantrilize edilmiştir. Burada önemli bir nokta, planlamada kentsel gelişmeyi yönlendirici bir araç olarak kamu yatırımlarının planlamada kullanılmasıdır.

1990 Ankara Nazım Planı Ankara'nın onanmış son üst ölçek planı olmuştur. Bu zamandan günümüze kadar geçen 17 yıllık süreçte yapılan üst ölçek planlar çeşitli sebeplerden dolayı onaylanamamıştır. Çeperdeki kentsel gelişmeler spekülatif baskılara boyun eğmek zorunda kalan mevzi planlarla denetlenmeye çalışılmış, bu da çepere yönelik desantrilizasyonun istenilenden farklı sonuçlar doğurmasına neden olmuştur.

1980'li yıllarla birlikte kentteki farklı çıkar grupları, aldıkları arsalar üzerinden rant elde etme düşünceleri ve bunu gerçekleştirebilmek için baskı oluşturmaları desantrilizasyonun denetlenmesi açısından olumsuzluk yaratmış ve kent makroformunun istenmeyen bir biçimde gelişmesine neden olmuştur.

Ankara Nazım Planı Kısmi Revizyonunun bu bölgeyi baskılardan kurtarmaktan ziyade buradaki rant ve spekülatif baskılara teslim olduğu ve gelişmeleri bu biçimde körüklediği söylenebilir.

2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı, onaylı bir üst ölçek plan çalışması olması yönünden büyük önem taşımaktadır. Ancak plan kararlarının net olarak tanımlanmaması ve bu kararların esnek bırakılarak bir alt ölçek çalışmaya yönlendirmesi ile oluşan genel bir vizyon ve net bir planlama yaklaşımı eksikliği bulunmaktadır.

Güneybatı Aksı Çayyolu Ve Çevresi Gelişim Alanı

Ankara Metropoliten Alanı mevcut gelişimini bir koridor aracılığıyla topografik çanak dışına çıkarılmasını amaçlayan 1982 yılında "Ankara 1990 Nazım Planı" adıyla onaylanan ve yürürlüğe giren 1/50.000 ölçekli plan kentsel gelişme stratejilerinin, kentsel büyüme kutuplarının ve açılımlarının belirlendiği bir plan niteliğindedir. Özellikle batı koridorunda Eskişehir Yolu boyunca kamu kuruluşlarını içeren koridor gelişmeleri hedeflenerek, büyük ölçekte, kentin bugünkü makroformunun biçimlenmesinde de önemli bir rol oynamış ve bugünkü Çayyolu gelişiminin ilk adımları atılmıştır.

Kentin güneybatı koridoruna yönlenmesi biçimindeki eğilim ve spekülasyonlar temel gelişme ve çekim unsuru olarak gelişen Eskişehir Yolu, 1980'li yılların sonundan bu yana, kentin en yoğun planlama çalışmalarına konu olmuştur. Bu koridor aynı zamanda yerleşme-yayılma eğilimleri ile en fazla dava konusu olmuştur (2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, 2006).

Planlama çalışmaları, Güneybatı Ankara ve çevresinde (Eskişehir Yolu, Alacaatlı, İncek, Kızılcaşar, Taşpınar çevresi) kentsel toprak pazarında ciddi bir hareket getirmiş, mülkiyet dönüşüm süreçlerini hızlandırmıştır (Akın, 2007).

Kentin 1980'li yılların sonundan itibaren en fazla speküle edilen ve en önemli kentsel gelişmelerin yaşandığı alan olan Çayyolu yerleşimi Ankara kent makroformu bütününde başlangıçta Eskişehir Yolu gelişimine paralel olarak lineer bir şekilde oluşmuş olsa da gelişim süreciyle birlikte, yağ lekesi şeklinde çevresine genişleyerek büyüme göstermiştir.

1980'li yıllarda toplu konut uygulamalarıyla Eskişehir Yolunun güneyinde, Çayyolu-Ümitköy projeleri uygulamaya konulmasıyla, kent, batı ve güneybatı yönünde gelişmesini sürdürmüştür. Bu yıllarda kooperatifler ve büyük inşaat firmaları devlet fonu ve diğer finansal kaynaklardaki artış sonucunda toplu konut üretimine girmişlerdir. Büyük inşaat firmaları tarafından yapılan lüks toplu konutlar, kooperatiflerin ürettiği orta standartlı konutlar ve kat karşılığı yapılan yüksek katlı apartmanlar, yerleşim yoğunlukları, sosyal donatı alanları sahiplikleri ve yapı niteliklerindeki farklılıklar olmasına karşın, bölgenin rantına ortak olmaları ve yüksek değerlere sahip bulunmaları hepsinin ortak özelliğidir. Bölgenin prestijini artıran önemli etmenlerden en önemlileri; Eskişehir Yolu üzerinde kamu kurum ve kuruluşlarının ve üniversitelerin yerleşmesidir. Konut alanlarının yerleşime açılması ile birlikte bölgede büyük alışveriş merkezleri inşa edilmektedir (Akın, 2007).

Güney batı gelişme alanındaki toplu konut projeleri ile kent bir yağ lekesi gibi büyümeye açık hale gelmiştir. Bunun sonucu olarak çevre arazilerdeki spekülasyonlar kamu eliyle körüklenmiştir. Kamu tarafından plan üretilmemesi yüzünden merkezden uzak ama merkeze çok bağımlı yeni yerleşimler yaratılmaktadır. Mevzi imar planlarıyla yönlendirilmeye çalışılan ve kent çeperinde özellikle de Güneybatı aksında parçacı planlama süreci yaşanmış ve bu alanda bir planlama pratiği olarak ortaya çıkan durum arazi parçalarının planlanarak kentsel kullanıma açılması olmuştur (Eryıldız, 2003).

Çayyolu Yerleşimi Planlama Süreci Ve Çevresine Etkileri

Kapladığı alan ve yerleşimin gelişimi bakımından önemli bir yere sahip olan ilk plan Çayyolu Toplu Konut Alanı Nazım İmar Planıdır. 415 hektar alanda, 48000 projeksiyon nüfusu ve 10674 konutu hedefleyen ve 154k/ha yoğunluklu plan ilk olarak, 08.05.1985 tarihinde İmar İdare Heyeti tarafından 1/5000 ölçekli olarak, 14.08.1986 tarihinde Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından 1/5000 ve 1/1000 ölçekli olarak onaylanmıştır.

Tablo.2. Çayyolu toplu konut alanı arazi kullanım tablosu (Çayyolu toplu konut alanı plan açıklama raporu, 1985)

Kullanım alanı	Alan (ha)	%	m2/kişi (standart)
Konut	148.9692	35.90	31.01
Temel Eğitim	11.0350	2.66	2.30
Kreş	6.0464	1.46	1.26
Lise	2.9430	0.71	0.61
Meslek Lisesi	2.0000	0.48	0.42
Dini Tesisler	2.8130	0.68	0.59
Resmi Kurum ve Bel. Hiz. Alanı	0.7655	0.18	0.16
Sosyal Kültürel Tesisler	2.0300	0.49	0.42
Sağlık Tesisleri	1.6800	0.40	0.35
Ticaret	4.3650	1.05	0.91
Merkez Fonksiyonu	2.1450	0.52	0.45
Pazar Yeri	2.6350	0.64	0.55
Park-Çocuk Bahçesi	45.1905	10.90	9.41
Spor-Oyun Alanı	2.9000	0.70	0.60
Raylı Toplu Taşım	5.4830	1.32	1.14
Otopark ve Trafik Yolları	67.2360	16.20	14.00
Ağaçlandırılacak Alan	106.6900	25.71	22.21
Toplam Alan	414.9266	100.00	

Planın %35'9'u konut alanıdır. Planlama alanının büyük bir kısmını dubleks konutlar oluşturmaktadır. Brüt konut yoğunluğu 35 konut/ha, brüt nüfus yoğunluğu 156 kişi/ha'dır.

Çayyolu Toplu Konut Alanı Nazım İmar Planı, çalışma alanının ilk bütüncül planı olması yönünden önemlidir. Bu plan, alandaki gelişimleri yönlendirmiş bundan sonra gerçekleşecek olan gelişmelere temel oluşturmuştur. Ancak, 1985 sonrası gelişmelerle planlama alanının yetersiz kalması ve kooperatiflerin ve özel sektörün alana olan yoğun talepleri ile çevresine saçaklanarak gelişme göstermiştir. Böylelikle başlangıçta kamu eliyle planlanmış ve gelişmesi yönlendirilmişse de saçaklanma sürecinin oluşumunda mevzi planlama süreci etkili olmuştur.

Parçacı Planlama Süreci

Çalışma kapsamında, Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Arşivi taraması ile 1984-2008 yılları arasında planların dökümü oluşturulmuş, inceleme sonucunda, alanda toplam 85 adet mevzi

plan ve 180 adet plan değişikliği tespit edilmiştir. Parçacı planlar, yerel seçim dönemleri dikkate alınarak 1984–1989, 1989–1994, 1994–1999, 1999–2004 ve 2004–2008 olmak üzere 5 gruba ayrılmıştır.

Mevzi İmar Planları

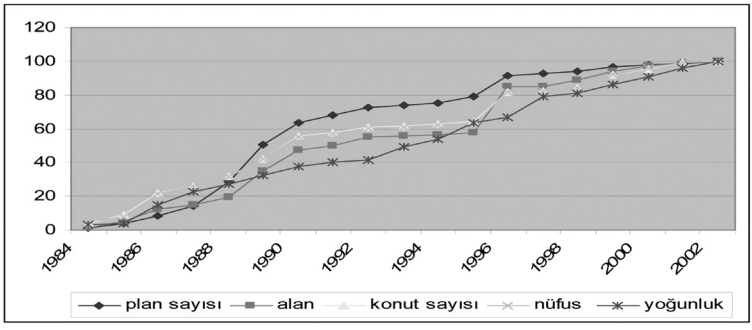
1984–2008 yılları arasında toplam 1223,6 hektar alanda, 81733 nüfus, 19430 konut ve ortalama 93,5k/ha yoğunluk ile 85 mevzi plan yapılmıştır. 1984–1989 yılları arasında alanda 455,2 hektarda 37058 nüfus, 8834 konut ve 113 ortalama yoğunluk ile toplam 43 mevzi plan; 1989–1994 yılları arasında 272,4 hektarda 17593 nüfus, 4342 konut ve 82 ortalama yoğunluk ile toplam 21 mevzi plan; 1994–1999 yılları arasında 422,9 hektarda 19862 nüfus, 4545 konut ve 85 ortalama yoğunluk ile toplam 18 mevzi plan; 1999–2004 yılları arasında 73 hektarda 7220 nüfus, 1709 konut ve 94 ortalama yoğunluk ile toplam 3 mevzi plan yapılmıştır.

Tablo.3. Dönemler İtibariyle Mevzi Planların Niteliği

Yıllar	Plan Sayısı	Alan (m2)	Konut-parsel Sayısı	Projeksiyon Nüfus (kişi)	Yoğunluk (kişi/hektar)
1984-1989	43 (%50,6)	4552369 (%37,2)	8834 (%45,5)	37058 (%45,3)	113
1989-1994	21 (%24,7)	2724473 (%22,3)	4342 (%22,3)	17593 (%21,5)	82
1994-1999	18 (%21,2)	4229406 (%34,6)	4545 (%23,4)	19862 (%24,3)	85
1999-2004	3 (%3,5)	730489 (%6,0)	1709 (%8,8)	7220 (%8,8)	94
Toplam	85 (%100)	12236737 (%100)	19430 (%100)	81733 (%100)	93,5*

* Yoğunluk için ortalama değer alınmıştır

Alanın planlama süreci içerisinde mevzi planların yeri dikkate alındığında, 1989 ve 1996 yılları kırılma noktaları olarak değerlendirilebilir. Mevzi planlar yıllar açısından değerlendirildiğinde, en fazla planın 1989 yılında onaylandığı, ancak alan, konut-parsel sayısı ve nüfus açısından 1996 yılında önemli bir artış görüldüğü görülmektedir.



Şekil 1. Yıllara göre mevzi planlar (birikimli yüzde)

Alanın mevzi planlama süreci, plan sayısı açısından özellikle 1984-1989 yılları arasında yoğunlaşmıştır. 85 planın 43'ü bu yılları arasında gerçekleşmiştir. Gelişim süreci göz önüne alındığında, yerleşimin ilk gelişim ivmesi kazandığı süreç olması bu yoğunlaşmayı desteklemektedir. Ayrıca mevzi planlamanın ülkemizde planlama aracı olarak kullanılmaya başladığı dönem olması bakımından da önem taşımaktadır. 1989–1999 yılları arasında da gündemde olan mevzi plan sayısında zaman içinde bir azalış görülmektedir.

Mevzi planlar toplam 1223,7 ha alanda gerçekleşmiştir. Yıllar itibariyle mevzi planların kapladığı alanlar incelendiğinde, toplam mevzi plan yapılan alanın %37,2'si 1984-1989 yılları arasında, %22,3'ü 1989-1994 yılları arasında, %34,6'sı 1994-1999 yılları arasında, %6'sı 1999-2004 yılları arasında gerçekleşmiştir. Plan sayısında yıllar itibariyle doğrusal bir azalış görülürken, alansal olarak 1994-1999 yılları arasında artış görülmüştür. 1996 yılında toplu yerleşim alanı olarak Dodurga Türkkonut planlarının yapılmış olması bu artışın nedeni olarak açıklanabilir.

Mevzi planlarla getirilen toplam projeksiyon nüfus 81733'dür. İlk planın kapsadığı nüfusun 48.000 olduğu göz önüne alındığında, yaklaşık 2 kat nüfus mevzi planlarla oluşturulmuştur. Nüfusun %45,3'ü 1984–1989 yılları arasında, %21,5'i 1989–1994 yılları arasında, %24,3'ü 1994–1999 yılları arasında, %8,8'i ise 1999–2004 yılları arasında onaylanan planlarla gerçekleşmiştir. Yerleşimde mevzi planlarla getirilen en fazla nüfus, ilk dönemde gerçekleşmiş, yıllar boyunca azalsa da 1994–1999 döneminde nispeten artış göstermiştir.

Alanda mevzi planlarla oluşturulan ortalama yoğunluk 93,5 k/ha'dır. Yoğunluk aralıkları birbirine yakın olmakla birlikte, yerleşimin en yoğun olduğu dönem, 113k/ha ile 1984-1989 yılları arasındadır. Mevzi planlarla oluşturulan alanlar doku ve yoğunluk bakımından çeşitlilik içermesine rağmen, çoğunlukla düşük yoğunluklu, az katlı, bahçeli alanların oluşumu ile karşımıza çıkmaktadır. Son dönemde ise, dubleks konutlar yerini apartmanlardan oluşan konut dokusuna bırakma eğilimi göstererek yoğunluk artışı görülmüştür.

Konut sayısı dağılımı da alan ve nüfus dağılımına paralel olarak en fazla 1984-1989 yılları arasında gerçekleşmiştir. Toplam 19430 konutun %45,5'i 1984-1989 yılları arasında, %22,3'ü 1989-1994 yılları arasında, %23,4'ü 1994-1999 yılları arasında, %8,8'i ise 1999-2004 yılları arasında gerçekleşmiştir.

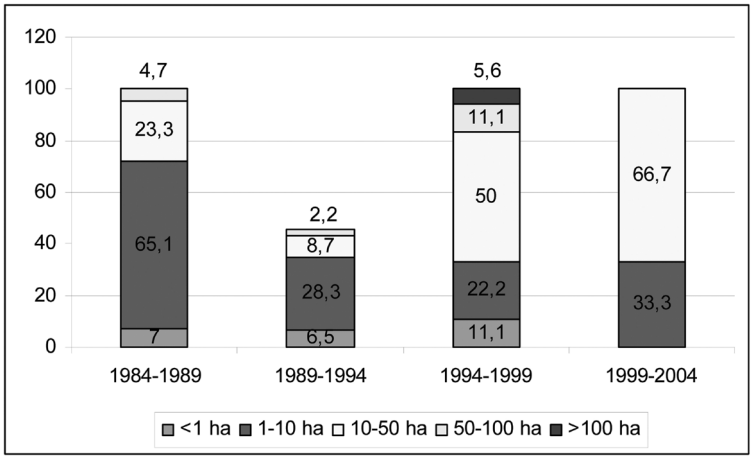
Alanda mevzi planların yapıldığı kadastral araziler, Çayyolu, Alacaatlı ve Dodurga arazileridir. Planların %36'sı Çayyolu, %53'ü Alacaatlı ve %11'i Dodurga arazisindedir. 1984-1994 yılları arasında yapılan planlar, Alacaatlı ve Çayyolu arazisinde yoğunlaşırken, 1994-1999 yılları arasında Dodurga gelişim ivmesi kazanmıştır. 1999-2004 yılları arasında ise sadece Alacaatlı arazisinde yapılan mevzi planlar bulunmaktadır.

Mevzi Planların Yapısal Nitelikleri

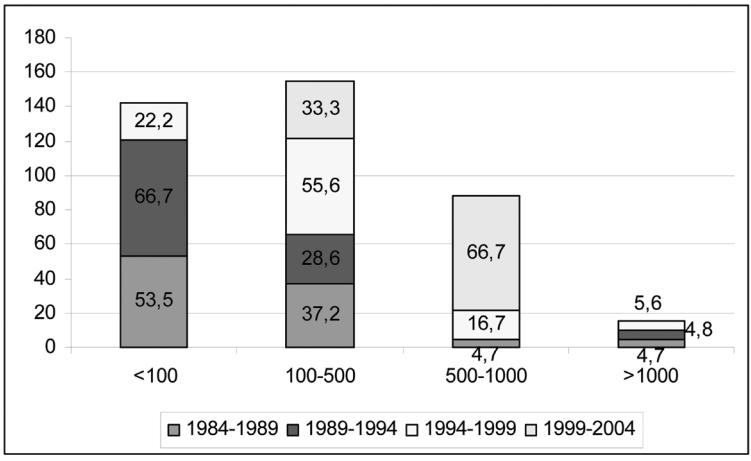
Yerleşimde yapılan mevzi planların ortalama olarak kapladığı alan 15 ha, ortalama konut sayısı 247, ortalama projeksiyon nüfusu 1040 ve ortalama yoğunluğu 100k/ha olarak tespit edilmiştir.

Mevzi imar planları, parsel ve ada ölçeğinde uygulandığı gibi genel olarak bir toplu yerleşim alanı olarak birden fazla adadan oluşan alanlarda uygulanmıştır. Mevzi planların alanları ortalaması 15 hektardır. Mevzi planlar farklı büyüklüklerde uygulansa da çoğunlukla 10 hektardan küçük alanlarda gerçekleşmiştir. Mevzi planların %9'u 1 hektardan küçük, %55'i 1–10 hektar aralığında, %29'u 10–50 hektar aralığında, %5'i 50–100 hektar aralığında, %2'si 100 hektardan büyüktür.

Dönemler halinde incelendiğinde ise, 1984–1994 yılları arasında 1–10 hektar alanları kapsayan mevzi planların, 1994–2004 yılları arasında 10–50 hektar alanları kapsayan mevzi planların, yoğunlaştığı görülmektedir. Bu oluşum mekansal yapıda farklılık getirmekte ve ilk olarak küçük alanlar için onaylanan mevzi planların zaman içinde yerini daha büyük alanları içeren mevzi planlara bıraktığı görülmüştür.



Şekil 2. Dönemlere göre mevzi plan alan büyüklükleri



Şekil 3. Dönemlere göre mevzi plan konut sayıları

Mevzi planların ortalama konut sayısı 247'dir. Mevzi planlar konut sayıları açısından farklılık gösterse de çoğunlukla 500 konuttan az alanları kapsayan planlar yapılmıştır. Mevzi planların %48'i 100'den az, %39'u 100–500 konut, %8'i 500–1000 konut, %5'i 1000 konuttan fazladır.

Yıllara göre alan büyüklüğündeki artışa paralel olarak konut sayısında da artış yaşanmıştır. Dönemlere göre incelendiğinde, zaman içinde konut sayısı açısından artış görülmüş ve daha büyük konut alanlarını içeren planlar yapılmıştır. 1984–1994 yıllarında 100 konuttan az olan alanların, 1994–1999 yıllarında 100–500 konut aralığında alanların, 1999–2004 yıllarında 500–1000 konut aralığında alanların yoğun olarak planlandığı görülmektedir.

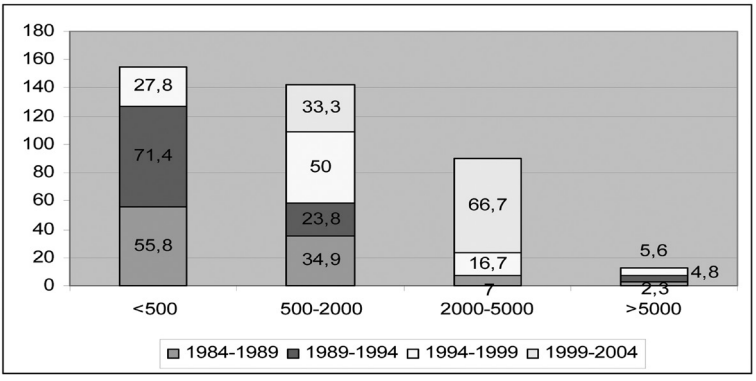
Mevzi planların projeksiyon nüfusları farklılık göstermektedir. Kentsel bir yerleşimi ifade edebilecek büyüklükte planlar olduğu gibi küçük bir komşuluk ünitesini tanımlayan planlar da mevcuttur. Mevzi planların ortalama nüfusu 1040'dır. Mevzi planların projeksiyon nüfusları çoğunlukla 500 kişiden azdır. Mevzi planların %52'si 500'den az nüfuslu, %35'i 500–2000 nüfus arasında, %9'u 2000–5000 nüfus arasında, %4'ü 5000 nüfusun üzerindedir.

Dönemler boyunca planlarda projekte edilen nüfuslarda artış görülmektedir. 1984–1994 yılları arasında ağırlıklı olarak 500'den az nüfuslu, 1994–1999 yılları arasında 500–2000 nüfuslu, 1999–2004 yılları arasında 2000–5000 nüfuslu alanlar planlandığı görülmektedir.

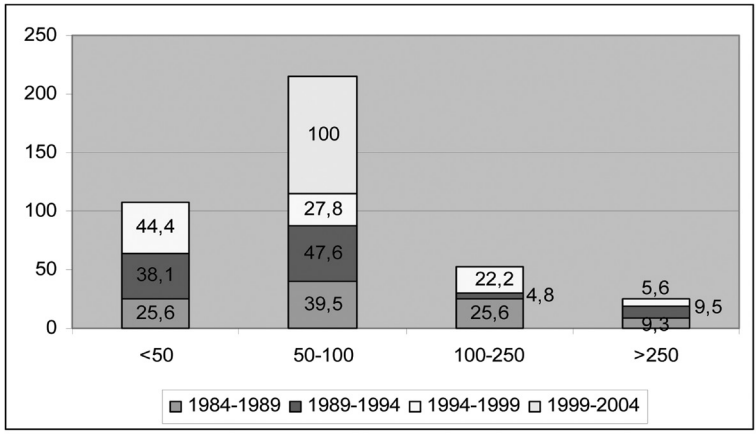
Mevzi planların ortalama yoğunluğu 100k/ha'dır. Farklı yoğunluklara sahip planlar olsa da, yerleşimdeki mevzi planların yoğunlukları, genellikle 100k/ha'dan azdır. Planların %32'si 50k/ha'dan küçük, %41'i 50-100k/ha, %19'u 100-250k/ha, %8'i 250k/ha'dan büyüktür.

Dönemler itibariyle, 1984–1989 yıllarında 50-100k/ha ağırlıklı olmak üzere farklı yoğunluk dağılımları görülürken, 1989–1994 yıllarında 50-100k/ha ve 50k/ha'dan küçük olan yoğunluklar, 1994-1999 yılları arasında 50k/ha'dan küçük yoğunluklar, 1999-2004 yılları arasında ise 50-100k/ha yoğunluklu alanlar planlanmıştır.

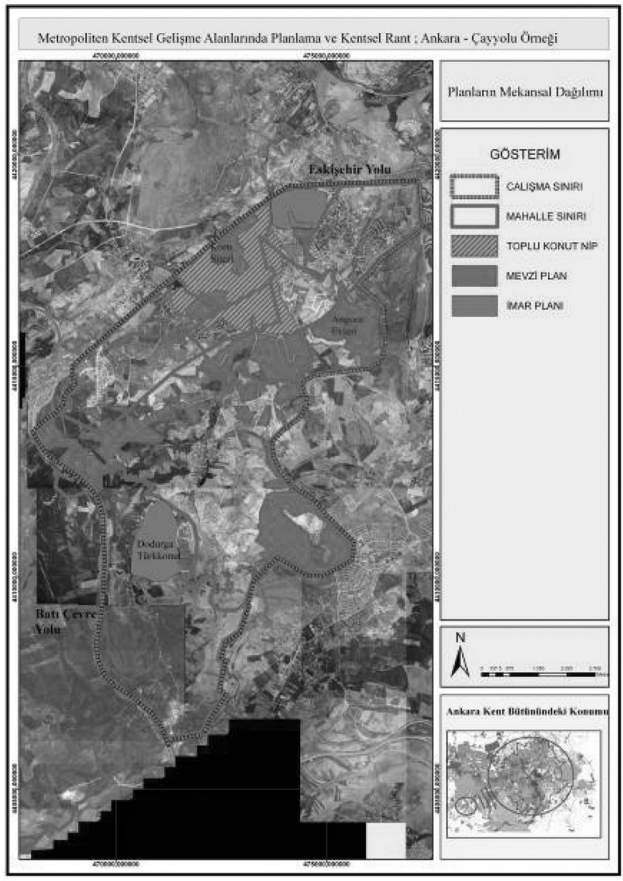
Çayyolu yerleşim alanı gelişimi başlangıçta toplu konut alanı olarak planlansa da, zaman içerisinde mevzi planlarla gelişmiş ve ilk plan etrafına saçaklanmalar oluşturmaktadır.



Şekil 4. Dönemlere göre mevzi plan nüfusları



Şekil 5. Dönemlere göre mevzi plan yoğunluk dağılımı



Şekil 6. Planların Mekansal Dağılımı

Çayyolu Toplu Konut Alanı Nazım İmar Planı ile yerleşime açılan 415 hektar alan zaman içinde yapılan mevzi planlarla 1223,7 hektar ilave alan açılmasıyla 1638,7 hektara, 48000 olan planlama nüfusu 81733 ek nüfus ile 129733'e, 10674 olan konut sayısı, 19430 ilave konut ile 30104'e çıkarıldığı saptanmıştır. Kısacası yerleşim, ilk plan etrafında mevzi planlarla çevresine yayılarak/saçaklanarak gelişme göstermiştir.

Tablo.4. Çayyolu Toplu Konut Alanı Nazım İmar Planı ve mevzi planlar

	Alan (ha)	%	Projeksiyon Nüfus	%	Konut Sayısı	%
Çayyolu Toplu Konut Alanı NİP	415	25,3	48000	37,0	10674	35,5
Mevzi Planlar	1223,7	74,7	81733	63,0	19430	64,5
Toplam	1638,7	100,0	129733	100,0	30104	100,0

1984–1989 dönemi;

Bu dönem, yerleşimde gelişmelerin başladığı ve özellikle mevzi planların yoğunlaştığı dönemdir. Toplam mevzi plan sayısının %50,6'sı, toplam planlanan alanın %37,2'si, toplam konut sayısının %45,5'i ve toplam projeksiyon nüfusun %45,3'ü bu dönemde gerçekleştirilerek, 113k/ha ortalama yoğunluk ile 37058 projeksiyon nüfusa sahip 455 hektar alan yerleşime açılmıştır.

1989–1994 dönemi;

İlk döneme göre mevzi planlarda bir azalış yaşanan bu dönemde, toplam mevzi plan sayısının %24,7'si, toplam planlanan alanın %22,3'ü, toplam konut sayısının %22,3'ü ve toplam projeksiyon nüfusun %21,5'i gerçekleştirilerek, 82k/ha ortalama yoğunluk ile 17593 projeksiyon nüfusa sahip 272 hektar alan yerleşime açılmıştır.

1994–1999 dönemi;

Bu dönemde önceki dönemlere göre mevzi plan sayısında azalış görülse de planlanan alan, konut sayısı ve projeksiyon nüfusta bir önceki döneme göre artış görülmüştür. Toplam mevzi plan sayısının %21,2'si, toplam planlanan alanın %34,6'sı, toplam konut sayısının %23,4'ü ve toplam projeksiyon nüfusun %24,3'ü bu dönemde gerçekleştirilerek, 85k/ha ortalama yoğunluk ile 19862 projeksiyon nüfusa sahip 423 hektar alan yerleşime açılmıştır. Bu dönemde yapılan mevzi planların genel niteliği değişmiş ve daha büyük alanlarda gerçekleşen, sayıca daha büyük konut alanlarını içeren ve daha büyük nüfuslara yönelik planlar yapılmıştır. Bu yapı, ilk dönemlerdeki parsel ve ada bazında yapılan mevzi planların yerini komşuluk ünitelerini içeren toplu yerleşim alanlarını içeren planlara bıraktığını göstermektedir.

1999–2004 dönemi;

Mevzi planlar özellikle 2000'li yıllarda popülerliğini yitirmiş ve yerleşimde, bu dönemde belirgin bir şekilde azalmıştır. Toplam mevzi plan sayısının yalnızca %3,5'i, toplam planlanan

alanın %6'sı, toplam konut sayısının %8,8'i ve toplam projeksiyon nüfusun %8,8'i bu dönemde gerçekleştirilerek, 94k/ha ortalama yoğunluk ile 7220 projeksiyon nüfusa sahip 73 hektar alan yerleşime açılmıştır. Bu dönemde dikkat çekici olan nokta, mevzi planlarda yoğunluk artışı yaşanmasıdır.

2000'li yıllardan sonra, planlama aracı olarak mevzi planlar önemini yitirse de yerleşimde son zamanlarda artarak devam eden plan değişiklikleri uygulamaları dikkat çekicidir.

Değerlendirme Ve Sonuç

20.yy'da teknolojik gelişmeler ve hızlı bir büyüme süreci ile metropoliten kentlerin yapısında meydana gelen değişimler ile metropoliten kentler çevresine yayılım sürecine girmiş ve parçalı bir yerleşim desenine sahip yeni gelişme alanları oluşmuştur. Bu süreçte, kentsel rantın mekana en büyük oranda yansıdığı alanlar metropoliten kentsel gelişme alanlarıdır.

Hızlı kentleşme süreci ve kentlerin yapısında meydana gelen değişimler ile 1960'lı yıllarda Türkiye'nin gündeminde yer edinen metropolitenleşme olgusu kentsel mekanda değişimleri beraberinde getirmiştir. Bu değişim sürecinde, mevcut planlama politikaları yetersiz kalmış ve metropoliten alanlar için yeni planlama politikaları benimsenmiştir. Metropoliten Nazım İmar Planı Büroları ile özel planlama teknikleri kullanılarak metropoliten kentlerin diğer kentlerden farkını vurgulayan kapsamlı bir planlama yöntemi oluşturulmak istenmiştir. Ancak, büroların teknik ve maddi yetersizlikleri olması, bu tür bir yapılanma için gerekli yasal ve yönetsel yapının oluşturulamaması gibi nedenlerle işlerliğini yitirmişlerdir. Böylelikle, kentsel arazilerinin üretilmesinde piyasa mekanizmaları tarafından yönlendirilebilmesi ile meydana gelen oluşum, parçacı planlama yaklaşımına zemin hazırlamıştır.

Kentsel mekanda meydana gelen değişim ve dönüşümler, imar planlarının yetersiz kalması, bölgeye olan talebin artmasıyla yeni mekansal oluşumları gündeme getirmesi ile 'mevzi imar planları', bireysel eylemlerin sonucunda, plan kararlarının dışına çıkılması ya da değişimi ile de 'plan değişiklikleri' bu süreçte etkin araçlar olarak kullanılmışlardır.

Metropolleşme süreci ile ülkemizde büyük kentlerde yaşanan değişimler özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarında başkent ilan edilmesiyle kırsal yerleşimlerden nüfus çeken ve hızlı bir kentsel gelişim sürecine giren Ankara'da yaşanmıştır. Bu özellikleri ile planlama çalışmalarına ağırlık verilmiş ve örnek bir kent olması düşünülmüştür. Ankara'nın topografik bir çanak içinde bulunması nedeniyle yapılan planlar doğrultusunda kentsel gelişim batıya doğru yönlendirilmiştir. Zaman içinde mevcut planların yetersiz kalması, uzun süre boyunca üst ölçek plandan yoksun olması gibi nedenlerden dolayı özellikle batı koridorunda, planlama, piyasa mekanizmaları tarafından yönlendirilebilmiş ve bütüncül yaklaşımdan uzak, parçacı planlar gündeme gelmiştir.

Parçacı planlama anlayışının mekânsal olarak Güneybatı koridorunda yer alan Çayyolu ve çevresine yayıldığı ve kentsel mekânın değişiminde önemli bir role sahip olduğu görülmektedir. 1985 ve 2008 yılları arasında Çayyolu ve çevresinde 85 mevzi plan ve 180 plan değişikliği olmak üzere toplam 265 parçacı plan onaylanmıştır. Bu, çalışma alanında yaklaşık 30 günde 1 parçacı plan onaylandığını göstermektedir.

Çalışma alandaki ilk bütüncül plan olan 1985 yılında onaylanan Çayyolu Toplu Konut Alanı Nazım İmar Planı ile yerleşime açılan 415 hektar alan zaman içinde yapılan mevzi planlarla 1223,7 hektar ilave alan açılmasıyla 1638,7 hektara, 48000 olan planlama nüfusu 81733 ek nüfus ile 129733'e, 10674 olan konut sayısı, 19430 ilave konut ile 30104'e çıkarıldığı saptanmıştır. Bu yapı başlangıçta planlı gelişimi kamu tarafından yönlendirilen Çayyolu yerleşiminin zaman içinde kendi içinde bir mevzi planlarla oluşan bir plansızlaşma sürecine girdiğini ve çevresine yayılarak/saçaklanarak geliştiğinin en temel göstergesidir.

Mevzi planlarla yerleşimde, ilk plan etrafında birbirinden kopuk ve parçalı gelişmeler yaşanmıştır. Ağırlıklı olarak kooperatif konutlarının mevzi planlama girişimleri alanda kendini göstermiştir.

Üst ölçek yönlendirici bir plan olmaksızın piyasa mekanizmalarınca oluşturulmuş, parçacı uygulamalar olan mevzi imar planları, sosyal donatıları ile bir bütün olarak planlanan alanlar olarak düşünüldüğünde olumlu olarak değerlendirilse de, birbirinden bağımsız olarak planlandıkları için bir takım sorunları bünyesinde barındırmaktadır. Çalışma alanında da görüldüğü gibi, bu sorunlar kentsel mekanda kendini göstermiş ve sonu olmayan bir kentsel çevreye yayılım sürecine zemin hazırlamıştır.

Yerleşimde yapılan mevzi planlar, özelikle mevzi planlamanın ülkemizde planlama aracı olarak kullanılmaya başladığı dönem olan ve yerleşimin ilk gelişim yılları olan 1984-1989 döneminde yoğunlaşmaktadır. Mevzi planların %50,6'sı bu dönemde gerçekleşmiştir. Bu yapı göz önüne alındığında çalışma alanının mevzi planlarla gelişim gösterdiği yorumu yapılabilir. Mevzi planlar özellikle 2000'li yıllarda popülerliğini yitirmiş ve yerleşimde, bu dönemde belirgin bir şekilde azalmıştır. 2000 sonrası ise, plan değişiklikleri, kentsel projecilik, kentsel dönüşüm gibi araçlar popülerlik kazanmıştır.

Parçacı planlama politikalarının sonucunda imar parseli üretilmesi öncelikli hale gelmiş ve bu süreçte yerel yönetimler oldukça etkin bir rol oynamıştır. Bu tür uygulamalarla, planlamanın bütüncüllüğü ve özerkliği zedelenmiş ve planlar adeta bir kolaj çalışmasına dönüşmüştür.

Kentsel mekânın şekillenmesi sürecinde öncelikli sorunlardan biri kent parçalarının birbirinden bağımsız ve ilişkisiz olarak önü alınamaz şekilde planlanmasıdır. Plan kararlarının uygulanması sürecinde bireysel çıkarlar, politik kaygılar, denetimsizlikler ile kamu yararı çatışmakta ve bu çelişki kentsel mekana yansımaktadır. Bireysel çıkarlar ve bireysel üretime dayanan parçacı planlama yaklaşımının yerine, ölçekler arası ilişkiyi kurgulayan bütüncül planlama politikaları belirlenmelidir. Bu kapsamda denetim mekanizmalarının güçlendiği, kamu yararının gözetildiği bütüncül araçlar ve stratejiler geliştirilmelidir.

Kaynakça

"2023 Başkent Ankara Nazım İmar Plan Raporu", 2006, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara, 62-79

Akın, E., 2007, "Kentsel Gelişme ve Kentsel Rantlar: Ankara Örneği", Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Kent ve Çevre Bilimleri Anabilimdalı, Ankara, 1-85

Aras, M. Ö., 2008, 'Metropoliten Çevreye Yayılım Sürecinde Mevzi İmar Planları ve Plan Değişikliklerinin Kentsel Mekan ve Kentsel Rant Etkileri; Ankara Çayyolu Örneği', Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilimdalı, Ankara

Çayyolu Toplu Konut Alanı Plan Açıklama Raporu, 1985, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara, 1-5

Erdumlu, G.,1993, "Büyükşehir Belediyeleri Araştırması", DPT Sosyal Planlama Genel Müdürlüğü Araştırma Dairesi Başkanlığı, Ankara, 48-49

Eryıldız, S., 2003, "Batıkent", Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 45-75

ESNEK PLANLAMA YAKLAŞIMLARI ÜZERİNE ELEŞTİREL BİR DEĞERLENDİRME: BU YAKLAŞIMLARIN TÜRKİYE BAĞLAMINDA YANILSAMALARI

Yrd. Doç. Dr. TOLGA LEVENT

Mersin Üniversitesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü

Dünyadaki gelişmelere paralel olarak, Türkiye'de de kentler hızlı ve çok-boyutlu bir değişim süreci içerisindedir. Bu değişmeler, bir yandan ulus-devletin kentsel gelişmenin maliyetlerini karşılayamaması ve kentsel mekan üzerindeki kontrolü yitirmeye başlaması, diğer yandan kentlerin, artan ve çeşitlenen ekonomik ve sosyal ilişkileri kontrol etmeye çalışan ve ekonomik hakimiyet için yarışan sosyo-mekansal yapılar haline gelmeye başlaması ile ilişkilidir. Bu çok-boyutlu değişimlerin arka planındaki neoliberal ekonomik düzen ise, güçlü olan kentlerin zayıf olanları bastırmaya, onların belirgin niteliklerini kendi bünyesine katmaya çalıştığı, mekansal eşitsizliklerin sürekli olarak yeniden üretildiği, ancak tüm bu olumsuzluklara karşın kentlerin, birbiri ile daha yoğun ekonomik ilişkiler kurma eğiliminde olduğu bir düzendir (Türkün ve Kurtuluş, 2005).

Mekansal planlamanın temel nesnesi olan kentlerin yapısal olarak dönüştüğü bu düzen içerisinde, birçok kentin tek çıkış noktası, çeşitli pazarlama stratejileri kullanarak yatırımcıları cezbetmek ve serbest olarak dolaşan sermayeyi kendi üzerlerine çökeltmek olmaktadır. Bu çerçevede, kentlerin başarısı için stratejik vizyon geliştirmek önemli hale gelmekte, ancak, stratejik vizyonun temel değişkenleri, ekonomik hedeflere öncelik vermek ve artan bir biçimde özel sektörü planlama süreci içerisine dahil etmek olarak ele alınmaktadır (Newman ve Thornley, 1996). Ayrıca, özel sektör, planlar arası hiyerarşi üzerinden tanımlanan mevcut planlama pratiğinin kentsel mekanın hızla değişen koşullara uyum sağlama, kentsel gelişme hızını yakalama ve kontrol etme konularındaki yetersizliklerini öne sürerek ve planlamanın yatırımcıların gelişme taleplerini karşılayamadığı yönündeki geçersiz iddialara dayanarak, her türlü yatırımın yer seçiminin, planlama ölçütleri dışında, yatırımcı tercihlerine ve rant ölçütlerine göre yapılması gerektiğini ileri sürmekte ve bu durum giderek yaygınlaşan, hem teorik hem de pratik alanda destek bulan bir iddia haline gelmektedir. Ana hatları ile sonuç, planlamanın piyasa mekanizmaları karşısında güç kaybetmeye

başlaması ve kentsel gelişmeye yön verenlerin, giderek artan bir biçimde, yatırımcılar ve piyasa mekanizmaları haline gelmesidir (Hall, 1996:15; Köroğlu ve Yılmaz, 2004).

Türkiye'nin kendine özgü koşulları içerisinde, planlama pratiği tüm bu zorlukları aşabilmek için yeni bir yaklaşımına ihtiyaç duymaktadır. Ancak, bu yaklaşımının, gelişmiş kapitalist toplumların sosyo-mekansal bağlamlarına referans ile ortaya koyulan ve planlama teorisi alanına giderek hâkim olmaya başlayan iletişimsel planlama teorisi ve esnek planlama yaklaşımlarına dayandırılması uygun gözükmemektedir. Bunun temel nedeni, yaklaşımların teorik dayanaklarını oluşturan iletişimsel akılcılık, katılım, müzakere, (kamusal) uzlaşı, yönetişim gibi normatif kavramsal açılımların planlama bağlamımıza uygun olmamalarıdır. Ancak planlama çevrelerinde herhangi bir bilimsel sorgulanmadan geçirilmeden kabul edilme eğiliminde olan bu yaklaşımlara dayanarak gerçekleştirilen kentsel müdahalelerinin, üst ölçekli planlara ve kentsel bütüne yönelik düzenlemelere bağlı kalmadan noktasal yapılaşma taleplerinin karşılanabilmesine olanak sağlaması, bunun sonucunda da, kentin bütünselliğini yeniden üretme olanağı bırakmayan plansız projelerin ortaya çıkması, bu yaklaşımların ve kavramsal açılımlarının eleştirel bir biçimde değerlendirilmesinin vakit geldiğinin kanıtlarını oluşturmaktadır.

Bu çerçevede, bu çalışma, iletişimsel planlama teorisinin bazı temel kavramsal açılımlarını irdelemeyi ve bu irdelemelerden hareketle, esnek planlama yaklaşımlarının, Türkiye bağlamı açısından ne gibi sorun ve olanaklar yarattığı - yaratabileceği üzerine fikir geliştirmeyi amaçlamaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde, kentlerin son dönemlerdeki dönüşümü üzerine kısa ve oldukça genel bir değerlendirme yapılacaktır. İkinci bölüm, söz konusu dönüşümün Türkiye planlama pratiği üzerindeki etkilerini tartışmaya açacak ve bu etkiler ile birlikte, kamu yararının geri plana itildiği, kısa erimli, düşük maliyetli ve parçacı müdahale biçimlerinin ön plana çıkmaya başladığı ortaya koyulacaktır. Üçüncü bölüm, bu müdahale biçimlerinin teorik arka planını oluşturduğu ileri sürülebilecek iletişimsel planlama teorisine dayalı esnek yaklaşımları ve bu yaklaşımlar ile ilişkili temel kavramları ortaya koymayı ve bağlamsal olarak irdelemeyi amaçlamaktadır. Sonuç bölümünde ise, ilk olarak bu kavramların mevcut planlama pratiğimiz içerisindeki anlamları değerlendirilecek ve bu değerlendirmeden yola çıkarak bu kavramlara dayalı bir planlama anlayışının mevcut bağlamımıza uygun olmadığı, Türkiye'nin ekonomik, sosyal ve politik bağlamına uygun bir planlama yaklaşımı için birtakım başka planlama niteliklerine ihtiyaç duyulduğu ortaya konulacak ve bu nitelikler açıklanmaya çalışılacaktır. Bu yanı ile çalışma, planlama yaklaşımımızın sahip olması gereken yeni nitelikleri irdeleyen bir çalışmadır ve benzer çalışmalardan, sadece, neyin olmaması gerektiğini söyleyen değil, neyin nasıl ele alınması gerektiğinin ipuçlarını da veren bir çalışma olması ile ayrılmaktadır.

Kentlerin Dönüşümüne İlişkin Kısa Bir Değerlendirme

Son 40 yıl, kentsel yapılarda önemli dönüşümlerin gözlemlendiği bir dönem olmuştur. Bu dönüşümler, bir yandan küreselleşme gibi makro süreçler, diğer yandan yerel noktasal kentsel gelişme talepleri gibi mikro süreçler ile etkileşim içerisinde şekillenmektedir. Bir başka deyişle,

küresel etmenlerin dönüşüme zorladığı kentler, aynı zamanda ekonomik sistemde pozisyon kapma ve bu sisteme eklemlenme çabasındaki yerel baskıların etkisi altında kalmaktadır. Aynı anda ve birbirlerini etkileyerek var olan bu iki boyutun tanımladığı bağlam içerisinde, kentler kavramsallaştırılması oldukça zor bir dönüşüm süreci içerisine girmişlerdir.

Kentsel gelişme ile ilişkili mikro süreçler içerik olarak birbirilerinden oldukça farklılaşsalar da, kentsel yapıları dönüştüren temel makro süreç, genel olarak kabul gördüğü üzere, küreselleşmedir. Küreselleşme, ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki hızlı gelişmelere bağlı olarak, zaman-mekan sıkışması sürecinin hızlanması ve ekonomik, politik, sosyal ve kültürel belirli ilişkilerin tüm dünyaya yayılması anlamına gelmektedir (Şengül, 1998). Kapitalizmin ortak bir yaşama biçimi olarak bütün dünyada egemenliğini daha da güçlendirmesi anlamına da gelen bu yayılma (Keleş, 2001:563), küreselleşme ile oluşan yeni düzenin kendi ekonomik, sosyal ve politik gerçekliğine uygun kentsel mekansal örüntüler yaratma talepleri ile ortaya çıkmaktadır ve farklı ölçeklerdeki mekan organizasyonlarını yapısal olarak dönüştürme kapasitesine sahiptir.

Bu yeni mekansal örüntüler, ulus-devletlerin ekonomik ve finansal olarak güç kaybetmesi ile doğrudan ilişkilidir. Bu güç kaybına bağlı olarak, ulus-devletler, yerel yönetimlere ve kentsel mekanın biçimlenişinde kritik konumda bulunan benzer kamu kuruluşlarına sağladıkları desteği azaltmak durumunda kalmış ve bunun sonucunda, kentsel alanlar ve kentleşme süreçleri üzerindeki kontrol edici güçlerini yitirmeye başlamışlardır (Ohmae, 1995). Ulus-devletlerin içine girdiği çıkmaz, kentsel gelişmenin maliyetini küresel sermayeye devretmek istemeleri, ancak bu maliyete karşılık, küresel sermayenin merkezi ve yerel yönetimlerden kentsel mekanı kendi tercihlerine uygun hale getirmesini talep etmesidir. Bu bağlamda, merkezi yönetimler, (küresel) sermayenin çökelmesi ve mekansal gelişmeyi finanse edebilmesi için uygun yasal düzenlemeleri gerçekleştirmeyi, yerel yönetimler ise bu çökelmenin gerçekleşebilmesi için özellikle kaynak yaratma potansiyeli yüksek olan ve farklı sermaye gruplarının yoğun ilgi gösterdikleri kentsel parçalara ait mekansal planlarda tadilatlar yapmayı ve arazi - altyapı sağlayarak kentsel mekanı (sermayenin talep ettiği) olası gelişmelere uygun hale getirmeyi en doğru ve tek seçenek olarak görmektedir (Öktem, 2005).

Bu bağlam içerisinde kentler, küresel ekonominin işlemesi için gerekli nüveler olarak görülerek kazanmaya ve hızlı teknolojik gelişmelerin yardımlarıyla sadece yakın çevre hinterlandlarını değil, artan ve giderek çeşitlenen ekonomik ve sosyal ilişkileri kontrol etmeye çalışan ve ekonomik hakimiyet için yarışan yapılar olmaya, ancak bir yandan dışsal dinamiklerin plan dışı müdahalelerine açık hale gelmeye başlamışlardır (Castells, 1994). Bu düzen, kentlerin birbiri ile yoğun ekonomik ve sosyal ilişkiler kurdukları, ancak aynı zamanda, güçlü olan kentlerin zayıf olanları ekonomik olarak baskı altına almaya çalıştığı, her ölçekte sosyo-mekansal eşitsizliklerin sürekli olarak yeniden üretildiği bir düzendir. Her ne kadar, tarif edilen düzen, tüm kentler için geçerli olmasa da, kendini yeniden üretebilmek için güçlü bir yayılma eğilimi içerisinde olan küreselleşmenin, bu düzeni tüm kentler için geçerli kılma eğiliminde olduğunu akılda tutmak gerekmektedir (Türkün ve Kurtuluş, 2005). Son dönemlerde, kent teorisi alanında yoğun olarak dile getirilen bu durum, ana hatları ile Türk kentleri için de geçerlidir.

Yeni Düzenin Doğal Bir Sonucu: Kente Müdahalenin Yeni Biçimleri

Küreselleşme, ilişkide bulunduğu kentler için bir kabuk değiştirme anlamına da gelmektedir. Küresel kent olma iddiasındaki kentlerde, üretim yerine tüketimin, sanayi yerine servis faaliyetlerinin ön plana çıktığı dönüşümler gözlenmekte ve bu kentler, çoğu zaman o kentte bile yaşamayan yeni aktörler ve bu aktörlerin talepleri ile yüzleşmek durumunda kalabilmektedir. İdeolojisini tüketimcilik üzerine kurmuş kozmopolitan ulus ötesi sınıfa dahil olan bu aktörlerin temel talepleri, sermaye birikim süreçlerini kentsel mekan üzerinde problemsizce gerçekleştirmektir (Sklair, 1999; Öktem, 2005).

Kentlerin gizil hakimi olma rolüne soyunan bu sınıf, çoğu zaman ulusal sermaye ile ortaklıklar kurarak, kentleşmeyi yönlendiren kamu otoritesinden yasal mevzuatta değişikliğe gidilmesini ve kendilerini kısıtlayan yasal şartlardan muafiyetler talep etmektedirler. Tüm kentlilerin uyması gereken düzene uymamaktan çıkar sağlama amacındaki bu aktörler, bu özellikleri ile küresel sistemdeki kentlerde, kentsel gelişmeyi yönlendiren ve toplumun tarihsel olarak oluşturduğu kentsel değerlerden, o kentte yaşamasalar bile, en yüksek payı talep eden gruplardan biri haline gelmektedirler (Sklair, 1999; Öktem, 2005).

Bu ulus ötesi sınıfın çıkarları doğrultusunda planlama mevzuatında yapılan her türlü yeniden düzenleme veya mekansal plan bütünlüğünü olumsuz etkileyen plan değişiklikleri, mevcut planlama yaklaşımında erozyona neden olmaktadır. Çünkü bu aşınmalar, diğer bireyler ve toplumsal gruplar için emsal oluşturabilmektedir. Ekonomik olarak güç kaybetmekte olan merkezi yönetimler, küresel sermaye, kentsel gelişmelerin maliyetini belirli bir düzeye kadar karşıladığı için bu sürece destek olmakta, yerel yönetimlerin içinde bulundukları ekonomik, sosyal ve politik bağlam ise, planlama yaklaşımındaki erozyona direnmeyi olanaksız kılmaktadır.

Konuya Türkiye bağlamında gerçekleştirilen planlama mevzuatı değişiklikleri olarak yaklaşıldığında, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu gibi planlama hizmetinin üretilmesini etkileyen dolaylı örnekler yanında, 5393 sayılı Belediye Kanunu (ve özellikle, bu kanunun 73. maddesi ile gündeme gelen "Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı"), 4957 sayılı Turizmi Teşvik Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ve 5761 sayılı Turizmi Teşvik kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun gibi planlamayı kısmen işlevsizleştiren ve tüm kentler için yasal bağlamı belirleyen değişiklikler ile 5104 sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu gibi yerele özel kanunlar göze çarpmaktadır.

Öte yandan, her biri İstanbul için gündemde olan Galataport, Haydarpaşa Turizm Bölgesi, Şişli İETT Garajı Arazisinde yapımı düşünülmüş olan Dubai Towers, Beşiktaş Ortaköy'deki Karayolları Arazisi küresel sermayenin ilgi gösterdiği ve çökelmek için plan değişiklikleri ile uygun mekansal koşulların talep edildiği örneklerde bulunmaktadır. Genellikle konum olarak avantajlı kamu hizmet alanlarında önerilen bu projeler, uzun erimli plan anlayışına dayanmayan, şeffaf süreçlerle üretilmemiş ve meşruiyetini mekansal karşılığı muğlak küresel kentten alan bir anlayışa sahip olsa da, kentlerin bütüncül bir anlayışa sahip olmadan ve birbiri ile ilişkisi olmayan parçalar üzerinden geliştirilmesi fikrini gündeme getirmiş (Bilsel, 2006) ve bu fikrin, diğer kentler için, bir model haline gelmesine vesile olmuştur.

Sayıları arttırılabilecek yeni mevzuat düzenlemeleri ve kentsel planların bütünlüğünü bozma eğiliminde olan kentsel proje önerileri, mevcut planlama yaklaşımını dolaylı olarak üç açıdan olumsuz etkilemektedir. Bu olumsuz etkiler, planlamanın tarihsel olarak tanımlanmış niteliklerini zayıflatmaya veya ortadan kaldırmaya yöneliktir.

Birinci olumsuz etki, kamu yararı kavramı ile ilişkilidir. Yukarıda ana hatları ile tanımlanan yeni düzen, planlama ve ona sosyal meşruiyeti sağlayan kamu yararı ilkesi arasında herhangi bir organik bağıntı istenmemekte, çünkü kamu yararını tesis etmek üzere yapılan çalışmaların (farklı ölçeklerdeki) sermayenin hızla sermaye birikimini gerçekleştirme hedefleri ile örtüşmediğini iddia etmektedir. Sermayenin yerel yönetimlerden beklentisi, kentteki tüm sosyal katmanlara yönelik bir hizmet ve yatırım değil, sadece kendi sermaye birikimleri için en stratejik kamu yatırımlarının gerçekleştirmesi, bir başka deyişle, kamu yatırımlarının eşit değil, sermayenin yatırımlarında rantı en çoğa çıkaracak biçimde eşitsiz ve adaletsiz dağılımını sağlamasıdır. Bu durum, kamu yararı kavramını planlamanın özünden ayırmış, eşitlik, hakçalık gibi planlama ana ilkelerinin pratik uygulamalarını zorlaştırmış ve planlamanın güç kaybının temel nedenlerinden birisi olmuştur.

Bir diğer olumsuz etki, planlamanın uzun erimlilik ilkesine yönelmektedir. Ekonomik yapının temel değişkenlerinin çok hızlı bir biçimde değişmesi, piyasa aktörlerinin kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerini hızla yenileyerek yeni ekonomik yapıya uyum sağlama çabalarını arttırmaktadır. Bu hedefler piyasa aktörlerinin mekana ilişkin öncelikleri ile de doğrudan ilişkilidir. Piyasa aktörleri, değişen ekonomik koşullara uyum sağlamak adına serbest piyasa koşullarında gerçekleştirebildikleri esnek eylemleri, mekansal bağlamda da gerçekleştirmek istemekte, ancak bu noktada, karşılarına, amacı salt sermayenin istek ve beklentilerini karşılamak olmayan mekansal planlama çıkmaktadır. Bu noktada, planlamaya yönelen eleştiriler ve planlama yaklaşımının değişmesi talepleri, planlamada geleceğe dönük uzun erimli kestirimlerin, sermayenin (ve piyasanın) kısa erimli ve çok değişken mekansal talepleri ile örtüşmeyeceği, çünkü sermayenin çok değişken talepleri olabileceği gerçeğinden hareket etmektedir (Keleş, 1997:104).

Üçüncü olumsuz etkiler seti, bütüncül plan üretiminin görece yüksek maliyetli olduğu iddiasından kaynaklanmaktadır. Bütüncül planlama yaklaşımlarında, problem tanımından planın uygulama aşamasına kadar geçen sürecinin işletilmesi için gerekli olan bilgilerin toplanması, bu bilgilerin işlenmesi, bu bilgilere dayalı olarak plan kararı üretilmesi ve plan kararlarının hayata geçirilmesinin maliyetinin fazla olduğu iddiası (Keleş, 1997:104), planlama sürecinin kent bütünü için değil, kentin (sermaye için stratejik) alt parçaları için yapılması gerektiği iddiasını ortaya çıkarmakta, bu durum kente müdahalenin parçacı bir nitelik kazanmasına destek olmaktadır.

Bu etkiler, bütüncül planlama yaklaşımları yerine parçacı, kısa erimli, kamu yararını merkeze almayan bir planlama anlayışını desteklemektedir ve giderek artan bir biçimde, bireysel çıkarı en çoğa çıkarmayı hedefleyen rant amaçlı ve fiziksel yapı odaklı plansız projelerin gündeme gelmesine neden olmaktadır. Merkezi ve yerel yönetimlerin kentsel mekan üzerindeki denetleme erkinin güç kaybetmeye başlaması ile de ilişki olan bu süreçte, ortaya çıkan kente müdahale biçimi, yavaş yavaş, sermayenin çıkarları doğrultusunda şekillenen teknik bir kolaj haline

gelmektedir.

Kente müdahalenin bu yeni biçimi, planlama çevrelerinin bilinçli olarak tartıştığı ve kendine seçtiği hedefler doğrultusunda oluşturduğu bir yaklaşım değildir. Bu müdahale biçiminin temel motifi, siyasetin ve piyasanın kentleri ve kent planlamayı nasıl algıladığı ile ilişkilidir. Ekonomik kaynaklarını kaybetmeye başlayan ve ekonominin belirli alanlarına müdahale etme gücü azalan merkezi ve yerel siyasi iktidarlar, kaynak yaratmak ve iktidarlarını korumanın maddi temellerini sağlamak için kentlere yönelmiş durumdadır. Bu yönelmede tercih ettiği yöntem, önceki dönemlerde yaptığı gibi kapsamlı nazım planlar üretmek yerine, tekil kararlar üzerinden potansiyel rantı en yüksek alanlara müdahale etmektir. Bu sayede siyasi aktörler, hem kente planlı müdahalenin maliyetini azaltmakta, hem de bütüncül bir planlama yaklaşımının kamu yararını sağlamak adına bireysel çıkarlara verebileceği zararlardan doğması muhtemel muhalefetten kurtulmayı amaçlamaktadırlar. Piyasa aktörleri ise, bu düzeni desteklemektedirler; çünkü bu düzenin, sermaye birikim süreçlerini sorunsuzca gerçekleştirebilmek için kısa erimde sürekli değiştirdikleri mekansal taleplere uygun olduğunu düşünmektedirler. Ancak bu yaklaşım, konvansiyonel planlamanın kaynak yaratmak ve yaratılan kaynakların farklı toplumsal gruplara kamu yararını gözeterek adaletli ve eşitlikçi bir biçimde dağıtılmasını sağlamanın aracı olarak ele alınmasından farklıdır (Levent, 2008) ve daha çok kaynak tüketen ve bu tüketimi hakça yapmayan bir yaklaşımdır.

Yeni Planlama Yaklaşımı: Esnek Planlama Ve Teorik Dayanakları

Kente müdahale alanında bu ve benzeri değişimlerin gözlemlenmesi, planlama teorisi alanında da bazı gelişmelerin ortaya çıkmasını neden olmuştur. Bu teorik gelişmelere, kente müdahale alanındaki değişmelerin kuramsal arka planını oluşturma çabası olarak da bakmak olanaklıdır.

1970'li yıllara kadar genel olarak geçerli olan planlama yaklaşımı, planlamayı kentin tüm boyutlarıyla gelişmesinin bir aracı olarak gören, kamu politikalarını şekillenmesini sağlayan ve tam akılcılıkla verilmiş bir kararlar dizisi olarak ele alan kapsamlı akılcı planlamadır. Bu yaklaşımda, kent salt fiziksel boyutları ile değil, ekonomik, sosyal ve kültürel boyutları ile ele alınmaktadır (Keleş, 1997:101-2). 1970'li yılların sonu ile birlikte, yasal düzenlemeleri piyasa mekanizmaları ve girişimci kültür ile değiştirmeye yönelik siyasalarda neoliberal ideolojinin yükselmeye başlaması ile güç kaybeden kapsamlı akılcı planlama teorisi, yerini iletişimsel planlama teorisine bırakmaya başlamıştır (Wong, 1998:221). 1980'lerden sonra planlama yazınına yavaş yavaş iletişimsel planlama teorisi hakim olmaya başlamıştır. Katılımcı ve işbirlikçi özellikleri vurgulayan bu teori, Ataöv'e göre, bazı alt yaklaşımları bünyesinde barındırmaktadır (Ataöv, 2007). En yaygın yaklaşım müzakereci ve işbirlikçi planlamadır (Healey, 2003). Bunun yanında pratik tepkisel (Wong, 1998), taahhütçü (Innes, 1996) ve stratejik planlama (Albrecths, 2004) yaklaşımları bulunmaktadır ve tüm bu yaklaşımlar, bu çalışmada esnek planlama yaklaşımları olarak adlandırılmaktadır.

Bütün bu yaklaşımlarının, bir üst çerçevede, esnek planlama yaklaşımı olarak adlandırılmasının

arkasında yatan neden, bu yaklaşımların katı ilkelere sahip olan kapsamlı akılcı planlamanın karşısına konulmasından kaynaklanmaktadır. Tekeli'ye göre, bir planlama yaklaşımının esnek olabilmesi, planlama nesnesi kentin zaman içerisindeki fırsatları kaçırmaması için, uygulamaya ilişkin kesinleşmiş kararları son noktaya kadar geciktirebilen bir anlayışı barındırması ile ilişkilidir ve bu durum, plan kararlarının zaman içerisindeki değişkenliği, kentin ana (fiziksel) yapısının oluşturulması gibi zorlu konularda tartışmayı gerektirmektedir (Tekeli, 2007).

Esnek planlama yaklaşımları ile ortaya koyulan temel iddia, tüm bu alt yaklaşımların, sadece otoritenin veya uzmanların değil, tüm ilgili grupların karar verme süreçlerine katılımı temeline oturan yeni bir sosyal görüş getirmiş olduğudur (Ataöv, 2007:142). Bu durum, planlamanın temelinde bulunan araçsal akılcılığın geri plana çekilmesi ve onun yerini Habermas tarafından ortaya konulan iletişimsel akılcılığın eşzamanlı olarak alması anlamına da gelmektedir.

Son dönemlerde, esnek planlama yaklaşımlarının, planlama camiası içerisinde, giderek artan bir biçimde kabul görmeye ve en doğru yaklaşım gibi ele alınarak sorgulanmadan kabul edilmeye başlandığı gözlemlenmektedir. Yaklaşımların bu düzeyde kabul görmesi ve meşru kabul edilmesinin arkasında, yeterli denetleme gücüne sahip olmayan konvansiyonel akılcı planlamanın, uygulamayı beklenen düzeyde idare edemediği, kontrol edemediği ve yönlendiremediği iddiası yatmaktadır. Ana fikri mekan yerine süreçlere odaklanmak olan esnek planlama yaklaşımlarının, uygulama planları yerine eylem planlarını gündeme getirerek uygulama probleminin çözümü konusunda plancılara ve yerel yöneticilere avantajlar sağladığı da ortadadır. Ancak bu avantajlar ve kabul görmüşlük durumu, esnek planlama yaklaşımlarının eleştirilemeyeceği anlamına gelmemektedir.

Bu çalışma, konu ile ilgili olası inceleme alanlarından birisine odaklanmayı, iletişimsel planlama teorisinin temel kavramlarını irdelemeyi ve katılım, müzakere, uzlaşı, yönetişim gibi kavramlara dayalı bir planlama pratiğinin Türkiye bağlamına uygun olup olmadığını tartışmayı amaçlamaktadır. Ancak bu kavramları Türkiye bağlamında tekil olarak incelemeye geçmeden önce, bu kavramları birbirine bağlayan ve sınırları iletişimsel akılcılık tarafından çizilmiş kuramsal çerçevenin ortaya konulması ve incelenmesi gerekmektedir.

İletişimsel akılcılık kavramı, en genel anlamda, etkileşimli pratiklerin niteliklerini değerlendirmek için kullanılabilecek normatif bir prensiptir (Habermas, 1984). Temel argümanı, "bir konu ile ilgili tüm kimseler, kendi iddia ve taleplerini özgürce ortaya koyabilmeli ve konu ile ilgili karar, uzlaşı ve fikir birliği sağlandıktan sonra alınmalıdır" (Gedikli, 2004:19) olan iletişimsel akılcılık, doğrular yerine söylemlerin öne çıktığı bir anlayışı beraberinde getirmektedir.

Tekeli'ye göre, iletişimsel akılcılık için bir kamu alanının oluşturulması gerektirmektedir. Bu kamu alanı, hiyerarşi, zorlama, şiddet gibi toplumsal unsurların bulunmadığı, bir eşitlikler ve özgürlükler alanıdır. İletişimsel akılcılık, bu alanda kurulan diyalog ve oydaşmalar ile ortaya çıkmaktadır (Tekeli, 1999:247; Tekeli, 1999 içerisinde referans verilen Villa, 1993).

İletişimsel akılcılığın çerçevesini oluşturduğu planlama ise, etkileşimli bir süreç olarak görülmektedir ve bu etkileşimli süreç içerisinde, planlama bir yönetim işlevi olmaktan çıkıp, merkezi ve yerel yönetim, sivil toplum ve özel sektör arasında bir işbirliği olarak yeniden örgütlenmiştir.

Araçsal akılcılığa dayalı yaklaşımda, devlet, mal ve hizmetleri sağlayarak toplumun bunları tüketmesini sağlamakta ve bu aşamada kamu yararını en çoğa çıkarmak için çalışmaktadır. İletişimsel akılcılıkta ise, devletin bu işlevlerini terk etmeye başladığı, sivil toplum ve özel sektör ile işbirlikleri oluşturarak planlamayı aktörler arası etkileşimli karar alma süreci olarak tanımlamaya başladığı ileri sürülmektedir (Gedikli, 2004). Bu koşullar altında, planlama süreçleri içerisinde devletin merkezi konumunu giderek kaybettiği, devletin işlevsel akılcılığından yönetişimin dilsel akılcılığına doğru bir dönüşüm olduğunu iddia edenlerde bulunmaktadır (Ataöv, 2007 içerisinde referans verilen Tekeli ve Pınarcıoğlu, 2004).

İletişimsel akılcılığın çerçevesini çizdiği yeni planlama anlayışı, iletişim ve etkileşim temelli katılım, müzakere (oylaşma), uzlaşı (oydaşma) ve yönetişim gibi tüm esnek planlama yaklaşımlarının kuramsal çerçevelerinde yer alan belirli kavramlar ile güçlü bağıntılar kurmaktadır. Ancak bu kavramların normatif tanımlarının planlama pratiği için sağlam bir temel oluşturamaması ve farklı - çelişen uygulamalara yol açması bazı sorunları beraberinde getirmektedir. Bu noktada, adı geçen kavramların planlama pratiği içerisindeki anlamlarını irdelemek gerekmektedir.

Katılım: Katılım kavramı esnek planlama yaklaşımlarının tümünde yer alan temel kavramlardan birisidir. Ataöv'e göre, katılımı merkeze alan planlama yaklaşımları iletişim ve etkileşime dayanmaktadır (Ataöv, 2007). Planlamanın katılımı talep etmesi, fen bilimleri gibi salt teknik bir uğraş değil, siyaset alanı ile ilişkili olmasından kaynaklanmaktadır (Göksu, 2002:79).

Konuya bu tarz bir perspektiften yaklaşıldığında, katılım, tüm plancıların sahiplendiği ideal bir kavram gibi ele alınsa da, bu kavrama dayanan planlama eylemlerinin Türkiye planlama bağlamı için problemli yanları da bulunmaktadır.

Türkiye'de katılımın uygulama edimsel dayanak oluşturması aşamasında ortaya çıkan problemleri üç ana kategoride incelemek mümkündür. Birinci problem kategorisi, paydaşların hangi planlama sürecine katılacağının belirsiz ve muğlak olması; ikinci kategori, her planlama kararı için katılımın söz konusu olup olamayacağı ve son kategori, planlama işlevinin özerkliğinin sağlanamamasının katılım süreçlerini nasıl olumsuz etkileyebileceği ile ilişkilidir.

Katılım, mekansal planlamanın salt fiziksel mekanın tasarlanması sürecinin ötesine geçip, ekonomik, sosyal ve politik anlamlar kazanmaya başlaması ve kamu yararının gündeme gelmesi ile birlikte planlama süreci içerisine belirgin bir biçimde giren ve genişletilmeye çalışılan bir alan olmuştur. İlk olarak, kapsamlı akılcı planlama ile güçlü bir biçimde gündeme gelen katılımın sınırları, bu yaklaşım içerisinde net bir biçimde çizmiştir. Bu yaklaşım, planlama için gerekli olan bilgi temelini sağlıklı bir biçimde oluşturabilmek için tespit ve analiz aşamalarında kentlilerin planlama süreçlerine aktif katılımını sağlamaya çalışmış, plan kararı üretme aşamasını planlama sürecine doğrudan veya dolaylı dahil olan uzmanların ortak çalışmasına bırakmıştır. Bu sayede, plan kararlarını teknisist bir çerçeveden üretebilmiş olan yaklaşım, hem problem çözme iddiasındaki planlama için yere özgü problemleri sağlıklı bir biçimde tanımlayabilmiş, hem de ortaya koyduğu planlama kararlarının meşruiyetini kolay bir biçimde sağlayabilmiştir.

Giderek yaygınlaşan iletişimsel akılcılığa dayalı esnek planlama yaklaşımları ise, katılımı yeni bir eksene oturtma çabası içerisindedir. Bu yaklaşım, katılımı tespit, analiz ve sentez gibi plan-

lama sürecinin başlangıç aşamaları yanında, plan kararı üretme aşamasında da devreye sokma çabasındadır. Katılımın bu aşamada devreye girmesi, genişletilmiş karar çevreleri anlamına gelmekte ve planlamanın etkileşimli karar alma süreci olarak tanımlanmasına olanak sağlamaktadır (Gedikli, 2004:22).

Bu şekilde tanımlandığında oldukça cazip gözükse de, Türkiye planlama bağlamı içerisinde katılımın pratik olarak başarılması önünde bazı engeller bulunmaktadır. Bu engellerden birincisi, kentlilerin hangi mekansal kararlara katılım sergileyeceği konusunun muğlak olmasıdır. Bu muğlaklık, "Tamam katılalım, ama hangi plana katılalım?" sorusu ile ortaya çıkmaktadır.

Mevcut bağlam içerisinde bu sorunun ortaya çıkışı, bugün bir anda sayamayacağımız kadar çok kamu kurum ve kuruluşuna resen plan yapma ve onama yetkisi verilmesi ile ilişkilidir. Mevcut yasal sistem içerisinde plan yapma ve onama yetkilerini elinde bulundurması doğal kurumlar olan Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ve belediyeler dışında Çevre Bakanlığı, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Toplu Konut İdaresi, Devlet Hava Meydanları İşletmeleri, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları gibi kamu kuruluşları da, farklı mekansal ölçeklerde plan yapma ve resen onama yetkilerini kazanmıştır (http://www.arkitera.com/h31503, Bütün Planlama Yetkileri Hükümetin Özel Kurumlarına, Erişim Tarihi: Eylül 2009). Bu fiili durum, planlamanın bütünselliğini kaybetmesine ve parçalara ayrılmasına neden olmuştur. Planlama sisteminin parçalandığı ve hatta ufalandığı koşullar içerisinde, kentlilerin planlama sürecinin her aşamasında yaygın katılımını talep etmek ve beklemek aşırı yüksek bir beklenti düzeyidir. Meslek insanlarının bile planlama ve kentleşme ile ilgili gelişmeleri tam ve eksiksiz olarak takip edemedikleri ve bu konular hakkında yeterli düzeylerde bilgi sahibi olamadıkları bir ortamda, kentliler de bilmedikleri konulara katılmamaktadırlar.

Tarif edilen bu durum oldukça vahimdir. Ancak daha da vahim olan, özellikle büyük kentlerde, belediyelerin her yıl sayısız plan tadilatını belediye meclislerinden geçirmeleri ile ortaya çıkmaktadır. Sözgelimi, 2004 – 2008 yılları arasında İstanbul'da yapılan plan değişikliği sayısı yaklaşık 4000'dir (http://www.mimdap.org/w/?p=5911, Erişim Tarihi: Eylül 2009). Günde yaklaşık 3 plan değişikliğine karşılık gelen bu durum, hem değişikliklerin ne olduğunu takip etmeyi engellemekte, hem de ortada pratik olarak katılabilecek bir planlama süreci bırakmamaktadır. Mevcut nazım planların bu hızda geçersizleştiği bir ortamda, kamuoyunun bilgi sahibi olduğu değişiklikler, ancak ve ancak çok büyük rantların söz konusu olduğu Haydarpaşa, Galataport, Karayolları Arazisi için önerilen projelere ait değişikliklerdir. Sayıları bir elin parmaklarını geçmeyen bu projeler, bir kenara alındığında geride kalan haddinden fazla plan değişikliği konusunda, belediye meclis üyelerinin bile yeterli bilgi sahibi olabilmesi mümkün gözükmemektedir.

Planlama pratiğinin parçalanmış ve karmaşa içerisinde olması, katılımı edimsel olarak engellemektedir. Aynı katılımcı demokrasi pratiklerinde olduğu gibi, katılımcı planlama pratikleri küçük gruplarda anlam kazanmaktadır. Ölçek büyüdükçe katılımı pratikte uygulamak zorlaşmaktadır (Tekeli, 2007:10). Ancak ölçekten bağımsız olarak planlama süreçleri sağlıklı bir biçimde işletilse bile, her planlama kararının katılıma söz konu olması beklenmemelidir. Kent planlamasında katılımın üst seviyelere çıkarılması gerektiğini öne süren çalışmalarda bile, bireysel kararlar

etrafında şekillenen katılım süreçlerinin ve/veya küçük grupların katılımcı pratiklerinin sorunlar yaratabilecekleri ve bu nedenle, planlama alanı içerisinde, kararların bilimsel bilgiye dayalı araçsal akılcılık içinde ele alınmaları gereken üç alanın olduğu ileri sürülmektedir (Tekeli, 2007).

Bu üç alan, meşruiyetini, bilimsel bilgiye dayanmasından almaktadır. Tekeli'ye göre, bu alanlardan birincisi, mülk sahiplerinin ya da yerel grupların katılımcı da olsa kısa erimli güdülerine terk edilemeyecek doğal ve tarih miraslarıdır, çünkü bu alanların gelecek nesillere aktarılması, o yerelliğin sadece hemşerilerine değil, insanlığın tümüne karşı sorumluluğudur. İkinci alan, genellikle, büyük ölçekli kentsel altyapı sistemleridir. Teknik altyapıya ve ulaşım altyapısına ilişkin planlama kararları da, katılımcı pratiklere ihtiyaç duymaz, çünkü kentsel altyapıların hem büyük ölçüde yatırım gerektirmesi hem kentte yaşayanların kararlarını belirleyici bir tür bağımsız değişken olarak oynadığı rol, hem de gerektirdiği teknik koşullar, bu alanında bilimsel kestirimlere ve teknik akıla dayanarak ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Üçüncü alan ise, sistemin varlığını sürdürmesi için gerekli düzenlemelerdir (Tekeli, 2007:15).

Tekeli'nin ortaya koyduğu planlamaya ilişkin bu üç alan meşruiyetini bilimsel bilgiden almaktadır. Bu nedenle, bu alandaki kararlar doğrudan bilimsel bilgiye dayanmalı ve bilimsel kestirimlere dayandırılan ve araçsal rasyonellik iddiası taşıyan müzakere dışı çözümler olmalıdırlar. Yerel yöneticiler bu alanlardaki yetkilerini sadece amaçlar ve stratejik kararların belirlenmesi konusunda kullanmalı, gerisini teknokratlarına bırakmalıdır (Tekeli, 2007:15-6).

Katılıma kapalı olması gereken bu üç alan, iletişimsel planlama yaklaşımları ile meşrulaştırılmaya çalışılan kenti parçalar haline ele alma ve planlamayı teknik bir kolaja dönüştürme niyetleriyle çelişmektedir. Çünkü Türkiye'de de gözlemlenen bu durum, kentsel sistemin varlığını sürdürmesini tehlikeye atmakta, bu nedenle, planlamanın "bütüncül kent idealinin" hiçbir zaman katılımcı pratiklere konu olmaması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Aslında katılımcı planlama yaklaşımlarında bile bu tarz dokunulmaz alanların var olması, bireylerin planlama kararlarına katılımlarını, genellikle, kendi bireysel çıkarlarını en çoğa çıkarma çabası olarak algılamasından kaynaklanmaktadır. Bireylerin, kendi çıkarlarını geri plana iterek, kamusal duyarlılık ve sorumluluk ile planlama süreçlerine katılması oldukça zor gözükmektedir. Buna ilaveten, tekil bireylerin çıkarlarını en çoğa çıkarmayı amaçlayan çabalarının, kent için olumlu olduğunu söylemek çoğu zaman imkansızdır, çünkü Türkiye'de de gözlemlendiği gibi, ekonomik varoluşunu kentsel mekan üzerindeki spekülatif davranışlara bağlayan bireylerin sayısı azımsanamayacak kadar çoktur. Bu ve benzeri bağlamlar içerisinde, katılımla ilgili önemli bir soru, "kentin (ve hatta toplumun) tümünü ilgilendiren planlama kararları katılımcı modelle pratik olarak nasıl üretilebilir?" sorusu olmaktadır.

Katılımla ilgili diğer bir pratik sorun ise, planlama işlevinin özerkliğini sağlamadan katılım süreçlerini işletmenin yaratacağı olumsuzluklar etrafında şekillenmiştir. Bahsedilen koşullarda, katılımın işe yarar bir açılım sağlayacağı da şüphelidir, çünkü bu koşullarda, planlamanın, rantı kamu - taşınmaz sahipleri - girişimciler arasında dengeli dağıtması olasılığı azdır. Bu koşullarda, rantı paylaşmak istemeyenlerin, katılım mekanizmalarını bastırmak ve/veya katılım gerçekleşmesini engellemek için çeşitli yollar denemesi kuvvetle muhtemeldir. Diğer bir deyişle, planlama

kurumunun özerkliğinin sağlam bir biçimde oluşturulamadığı Türkiye gibi ülkelerde, sağlıklı bir katılımın başarılması olanaksızdır.

Müzakere (Oylaşma): Katılım kadar önemli bir diğer temel kavram müzakeredir. Müzakerenin sözlük anlamı, bir konu ile ilgili fikir alışverişinde bulunma, oylaşmadır. Müzakerenin, esnek planlama yaklaşımlarında öne çıkmasının temel nedeni, bu yaklaşımların etkileşimli bir süreç olarak kavramsallaştırılması (Healey, 2003:104) ve müzakerenin de, bu etkileşimi sağlayan temel olgu olmasıdır.

Müzakere, esnek planlama yaklaşımlarından önce de planlama süreci içerisinde var olan bir olgudur. Bireysel olarak başarılan bir iş olarak fiziksel planlamanın planlama çevrelerinde öneminin azalması, onun yerine takım çalışmasını talep eden kapsamlı akılcı planlamanın önem kazanmaya başlaması ile müzakere planlama gündemi içerisine güçlü bir şekilde girmiştir. Ancak bu yaklaşımda müzakere, aynı planlama sorunsalına farklı çerçeveden yaklaşan uzmanlar ve teknik adamlar arasında gerçekleştirilmesi gereken teknik bilgi alışverişi olarak tanımlanmıştır. Bu bilgi alışverişi, planlama problemlerinin çözümü aşamasında konunun tüm boyutları ile değerlendirilmesine, plancının seçmelerini çok boyutlu bir perspektif içerisinde geliştirmesine ve plan kararlarının sağlıklı bir biçimde oluşturmasına olanak sağlayan temel mekanizmadır.

İletişimsel planlama teorisi, müzakerenin, planlama sürecinin her aşamasında yer alması gerektiğini ve bu müzakerelere tüm toplumsal katmanlarının dahil olması gerektiğini ileri sürmektedir. Kamu yararının kapsamlı akılcı planlamadaki rolüne benzer bir biçimde, müzakere, esnek planlama yaklaşımlarına sosyal meşruiyetini sağlayan temel olgu olarak değerlendirilmektedir (Ataöv, 2007; Healey, 2003).

İletişimsel planlama teorisi içerisinde müzakere, temel olarak, uygulama alanı ile ilişkilidir; çünkü bu teorik yaklaşıma göre, planların uygulanma meselesi, farklı aktörler arasında değişim ve pazarlığı, bir başka deyişle, müzakereyi içermektedir (Healey, 2003:103).

İletişimsel planlama teorisinde oldukça merkezi bir konumda olsa da, pratikte müzakere süreçlerini, her zaman ve her koşulda sağlıklı bir biçimde işletebilmek mümkün olamamaktadır. Müzakere sağlıklı bir biçimde kurulamamasının temel nedenlerinden birisi, yönetim işlevindeki şeffaflığın planlama konularında sağlanamamasıdır. Şeffaf bir biçimde örgütlenip ortaya konulamayan planlama meselelerinin, müzakereye konu olmaları beklenmemelidir. Daha açık bir deyişle, müzakerenin sağlıklı bir biçimde yapılabilmesi, ancak ve ancak planlama meselelerinin, bilimsel temellere dayalı olarak geliştirilip, belirli bir bilimsel olgunluğa eriştikten sonra kamuoyu ile şeffaf olarak paylaşılmasından sonra mümkündür. Bu çerçevede, bir kentin en önemli kamu yatırımlarının (mesela İstanbul için 3. köprünün nereden geçeceği) bilimsel temellerden uzak belirlendiği, kentin önemli parçalarına ilişkin plan değişikliklerinin ve plan kararlarının kentsel mitler haline dönüştüğü (mesela İstanbul Haydarpaşa'da öneri kentsel kullanımın ne olduğu) Türkiye planlama bağlamında müzakereden bahsetmek anlamlı değildir. Kentlerin siyasetçilerin müdahalelerine açık hale geldiği bu koşullar altında, neyin müzakere edileceği sorusunu bile gündeme gelememektedir (http://www.mimarlarodasi.org.tr/index.cfm?sayfa=Belge&Sub=detail&RecID=1875, Erişim Tarihi: Eylül 2009).

Müzakere ile ilgili problemlerden bir diğeri ise, planlama alanında müzakere sürecinin tahakküm altına alınma tehlikesidir. Türkiye bağlamında, ekonomik, sosyal ve politik olarak güçlü sınıfların, planlama sürecini bastırma - baskılama ve kendi çıkarlarını topluma dayatma tehlikesi her zaman bulunmaktadır. Bu durum özünde, birikim sürecini üretim üzerinden sağlıklı bir biçimde örgütleyemeyen sermayenin kentsel mekan üzerinden rant arayışı ile açıklanabilmektedir. Bu koşulların ortaya çıktığı durumlarda, bu grupların dışında kalan çoğunluk, kentlerinin ve kendilerinin geleceği hakkında söz sahibi olamamaktadır.

Uzlaşı (Oydaşma): İletişimsel planlama yaklaşımının önemli kavramlarından bir diğeri, uzlaşı (oydaşma, konsensüs) kavramıdır. Sözlük anlamı "düşünce birliği içerisinde olma" olan uzlaşı kavramının, konu planlama olduğunda, kamusal bir nitelik kazanıp kazanmadığı oldukça önemlidir. Kamusal uzlaşı, zaman zaman kamu yararı kavramı yerine konulmaya çalışılsa da, gerçekte, nasıl ve hangi koşullarda gerçekleşeceği çok belirli olmayan, biraz da muğlak bir kavramdır.

Kentin farklı ilgi gruplarının bir araya gelerek deneyim ve beklentilerini paylaşmaları ve beraber ortak görüş oluşturmalarına dayanan uzlaşı (Ataöv, 2007:142), esnek planlama yaklaşımlarında, yaygın bir biçimde kullanılan bir kavramdır. Bu yaygın kullanım, uzlaşının, iletişimsel akılcılığın temel argümanları arasında yer alması nedeniyledir. Ancak bir uzlaşı sonunda elde edilen kararın iletişimsel akılcı sayılabilmesi için, bu kararın her biri eşit konumda ve eşit bilgilendirilmiş farklı paydaşların, ideal konuşma koşullarının sağlandığı bir ortamda mütalaa edilerek alınması gerekmektedir (Innes, 1996:461).

Uzlaşı ile ilgili temel problem, uzlaşı platformuna hangi konularda hangi aktör ve paydaşların katılacağının çok belirgin olmaması ile ilişkilidir. Teoride, (kamusal sorumluluğa sahip tüm) paydaşların bu platforma katılması gerekirken, pratikte bu platform bireysel çıkarını en çoğa çıkarmak amacıyla kentsel yöneticiler ile güçlü organik bağları olanların yönlendirdiği, kent yoksullarının sorun ve taleplerini dile getiremediği bir ortam olmaktan öteye geçememekte, üstelik bu sürece katılmayanlar ise kamusal sorumluluk sahibi olmamakla itham edilmektedir. Ayrıca, bu platformlarda oluşturulan açık iletişim sonucunda, hakim sınıflar avantajlarını kaybederlerse, ya hoşlarına gitmeyen gerçekleri bastırmaya ya da bu gerçeği dile getirenleri dışlama eğilimine girmektedirler (Fainstein, 2005:125).

Yönetişim: İletişimsel akılcılığın temel argümanlarından olan etkileşim meselesini yönetim pratiklerinin içerisine alma iddiasında olan yönetişim kavramının önemi, esnek planlama yaklaşımlarının yönetimsel arka planını oluşturmasından kaynaklanmaktadır.

Yönetişim kavramı, 1990'lı yıllar ile birlikte, var olan yönetim pratiklerinin yetersiz kalması üzerine ortaya çıkmıştır. Ortaya çıkışın arkasındaki temel motif, mevcut yönetim pratiklerinin temellendirilmesinde karşılaşılan temel sorun olan yöneten gücün yönetme yetkileriyle bireylerin özgürlükleri arasındaki dengenin nasıl kurulacağını çözme yönündeki açılımıdır (Tekeli, 1999).

Yönetişim kavramının temelinde, yönetme erkinin salt kamu otoritesini elinde bulunduran gücün elinde değil, bireyler, gruplar ve sivil toplum kuruluşları tarafından da paylaşılması gerektiği varsayımı bulunmaktadır. Bu varsayım, edilgen bireyden eylemde bulunabilme kapasitesine sahip aktif bireylerden oluşan bir topluma geçiş kabulüne dayanmaktadır (Tekeli, 1999). Bu aktif

bireyler, birbirinin varlığını kabul eden ve etkileşmeye açık, katılım pratiklerini gerçekleştirebilen, müzakere örüntüleri oluşturabilen ve (kamusal) uzlaşılarda bulunabilen aktörlerdir.

Gerçekte, yönetişim ile amaçlanan, yeni bir demokrasi anlayışının ortaya çıkarılmasıdır. Bu demokrasiden, siyasal gücün demokratikleştirilmesi ve, dolayısı ile, toplumda yaratılan oydaşmanın doğrudan bir siyasal güç haline gelebilmesi beklenmektedir. Bu da kamu alanının, sadece siyasal güç tarafından oluşturulması pratiklerine son verilmesi ve bu kamu alanına sivil toplum güçlerini de sokmak anlamına gelmektedir. Bu çerçevede, yönetişim, desantralize bir siyasal-ekonomik güç öngörüsüne dayanmakta ve toplumdaki ekonomik, siyasal ve toplumsal aktörlerin etkileşiminde doğan bir yönlendirme, denetleme kalıbı olarak oluşmaktadır (Tekeli, 1999).

Yönetişim kavramının teorik ortaya çıkışı kendi içerisinde birtakım muğlaklıkları barındıran bir süreçtir. Bu muğlaklıklardan birincisi, yönetişim kavramının ortaya çıkışı için gerekli koşulların tanımlanması aşamasında ortaya çıkmaktadır. Tekeli'ye göre, yönetişimin varlığı, toplum için ortak iyinin ne olduğu ve nasıl tanımlandığı ile ilişkilidir (Tekeli, 1999). Ortak iyi meselesi ile kastedilen, aslında bir önceki planlama yaklaşımının kamu yararı ile güçlü benzerlikler sergilemektedir. Ortak iyi ve kamu yararı kavramı içeriksel olarak hemen hemen aynıdır, aradaki farklılık, ortak iyi ve kamu yararının toplumsal olarak nasıl tanımlandığı ile ilgilidir. Konu ile ilgili yazında, birincisinin, yani ortak iyinin, toplumsal ilişkiler bütünü içerisinde, kamu yararının ise toplumu dışarıdan gözlemleyen teknokratlar tarafından belirlenebileceği varsayılmaktadır. İletişimsel planlama teorisinin genel kavramsal çerçevesi, toplumsal düzlemde kamu yararı kavramının olanaksızlığı üzerinden gelişirken, hemen hemen aynı içerikte olan ortak iyi kavramı ile sıkı bağları olan yönetişim kavramının planlamanın yönetimsel arka planını oluşturması gerektiği söylemi biraz çelişkili gözükmektedir.

Diğer yandan, yönetişim sistemi ile birlikte, modernist planlama anlayışının yerini özgürleştirici bir planlama anlayışının alacağı öngörüsü de (Tekeli, 1999), bir yanı ile abartmalı bir ifadedir. Çünkü bu ifade, planlamayı örgütleyen merkezi yönetimin yerini çok aktörlü bir anlayışın alacağı kabulü üzerinden şekillenmektedir (Tekeli, 1999:248). Ancak bu çok aktörlülük durumu, Türkiye'nin fiili planlama bağlamında farklı kamu kurum ve kuruluşunun resen plan yapma ve onama yetkisine sahip olmasından kaynaklanan parçalanmışlığa karşılık gelmemektedir. Bu koşullarda, çok aktörlülüğün nasıl sağlanacağı, sağlansa bile, hangi aktörlerin katılım, müzakere ve uzlaşı süreçlerine hakim olmak isteyebileceği üzerinde dikkatle durmak gerekmektedir. Bir başka deyişle, yönetişimi kuramsal olarak tanımlamak yerine, yönetişimin hangi koşullarda pratik olarak gerçekleştirilebilir olduğu üzerinde durmak daha önemlidir (Tekeli, 1999:252).

Bir (kentsel) toplulukta, büyük farklılıklar bulunuyorsa ve bu farklılıklar çatışmalara dönüşmüşse, yönetişim için uygun ortam yoktur, bu çatışmalar iletişime ve etkileşime imkan vermemektedir. Benzer biçimde, siyasette himayeciliğin hakim olduğu ortamlarda yönetişimin gelişmesi mümkün değildir. Himayecilik ilişkisinde birey, zafiyeti olan ve kendisi adına başkasının eylemde bulunmasını beklemekte olan kişidir. Oysa yönetişim sisteminde eylemde bulunma kapasitesine sahip bireylerin ya da aktörlerin varlığı öngörülmektedir. Bu aktif aktörler, kendi gereksinmelerini algılayacak ve sorunlarının çözümü için tek başına ya da ortaklık içinde eyleme girişeceklerdir

(Tekeli, 1999). Türkiye siyasi ikliminde çok sık gözlemlenen bu iki durum –farklılıkların çatışması ve himayecilik- yönetişimin var olmasını ve gelişmesini zorlaştırmaktadır.

Esnek planlama yaklaşımlarının temel kavramları olan katılımın, müzakerenin, uzlaşıların ve yönetişimin, Türkiye planlama bağlamında ele alınması yukarıda bahsedildiği üzere birçok pratik problemi bünyesinde barındırıyorsa, bu kavramlara dayanan kente müdahale biçiminin sosyal meşruiyet temellerini, Türkiye için sağlam bir biçimde kurulduğunu - kurulabileceğini ileri sürmek anlamlı değildir. Ancak sosyal meşruiyetini oluşturmuş olsun ya da olmasın, bu müdahale biçimlerinin planlama pratiği üzerinde etkileri bulunmaktadır.

Esnek Planlama Yaklaşımlarının Planlama Pratiklerimiz Üzerindeki Etkileri Ve Türkiye Bağlamına Uygun Yeni Bir Planlama Yaklaşımı

Mekansal planlama son dönemlerde, önemli saldırılar altındadır. Bir yandan fiziksel planlamanın ve kapsamlı akılcı planlamanın teorik temellerinin pratikle ilgilenenlerin ihtiyaçlarına izin veremeyecek kadar zayıf olduğu ileri sürülmekte, diğer yandan ise, planlamanın kapitalist küreselleşmenin başaktörü olan sermayenin tekil talepleri ve eylemleri karşısında bir kurum olarak yeteri kadar dirayetli olamadığından ve çözüldüğünden yakınılmaktadır (Göksu, 2002: 78). Bu saldırılara yanıt olarak gelişmiş kapitalist toplumlarda ortaya çıkan iletişimsel planlama teorisinin ve esnek planlama yaklaşımlarının ön plana çıkarılması ise sorunu çözememektedir.

Esnek planlama yaklaşımlarının gelişmiş kapitalist toplumlar içinde ortaya çıkışının, akılcı temelleri olabileceği kabul edilebilir bir iddiadır. Ancak Türkiye için sorun, gelişmiş kapitalist toplumların bağlamı için bir noktaya kadar tutarlı olan yaklaşımın sorgulanmadan kabul edilmeye çalışılmasıdır. Bu çalışmanın temel iddialarından birisi, bu planlama yaklaşımlarının, Türkiye'nin içinde bulunduğu sosyo-politik bağlama ve kurumsal-bürokratik yapıya genel olarak uygun olmadığıdır.

Konuya sosyo-politik bağlam çerçevesinde yaklaşıldığında, hemen hemen her toplumsal katmanda himayecilik ilişkilerinin varlığı, farklı birey ve grupların faklı önceliklerinin bulunması esnek planlama yaklaşımlarının dayandığı katılım, müzakere, uzlaşı ve yönetişimi sağlıklı bir biçimde işletmeyi olanaksız kılmaktadır. Çünkü iletişimsel planlama teorisi, kamusal sorumlulukları alabilen aktif birey varsayımına dayanırken, himayecilik ilişkilerinin varlığı, zafiyetleri olan, kendisi adına başkasının eylemde bulunmasını bekleyen ve kendi yerel problemlerini üzerinde tartışmak yerine merkezi siyasetin problemleri yerelde yeniden üreten edilgen bireye dayanmaktadır (Tekeli, 1999:249; Tekeli, 2007:16) ve bu bireylerin, esnek planlama yaklaşımlarının öngördüğü sosyal etkileşime dayanan planlama süreçlerini gerçekleştirebilmeleri olanaksızdır. Öte yandan, bireyin kamusal özne olma taleplerinin artmaya başladığını ileri süren çalışmalar bulunsa da (Tekeli, 2007), bu durum topluma genellenemeyecek kadar sınırlı düzeylerdedir.

Konuya kurumsal-bürokratik yapı açısından yaklaşıldığında, planlama bürokrasisinin (özellikle yerel ölçekteki planlama bürokrasisinin), tam anlamı ile kapsamlı akılcı planlamaya bile geçemediği ve bu çevrelerde hala fiziksel planlama paradigmasının geçerli olduğu gerçeği, esnek planlama yaklaşımlarının nasıl hayata geçirileceği konusunda soru işaretleri yaratmaktadır. Esnek

planlama yaklaşımları, ancak ve ancak, katılımcı – müzakereci pratikler ile hayat bulabilmektedir. Ancak Türkiye'deki hakim yönetsel pratiğinin (demokrasinin) çoğulcu ve katılımcı bir nitelik kazandığını ve mevcut kurumsal yapının çok aktörlü karar verme süreçlerine açık olduğunu ileri sürmek zordur (Köroğlu ve Yılmaz, 2004:33). Dolayısı ile, mevcut kurumsal-bürokratik yapı ele alınmadan, esnek planlama yaklaşımlarının hakim planlama paradigması olduğunu ileri sürmek anlamlı değildir.

Kavramsal düzeyde Türkiye planlama pratiğine uygun olmaması yanında, iletişimsel planlama teorisine dayalı tüm esnek planlama yaklaşımlarının daha farklı ve genel teorik sorunları bulunmaktadır. Bu sorunların kaynağında, yaklaşımların sadece plancıların ne yaptıkları ile, yani kentsel sosyal durumdan ve planlama pratiklerinden izole edilmiş soyut süreçler ile, ilgilenmesi bulunmaktadır. Beauregard'a göre, bu ilgi, bilgi ve eylemi birbiri ile ilişkilendirmenin giderek acil hale geldiği bir dönemde şaşırtıcı bir biçimde artmaktadır ve tüm bu koşullar içerisinde, giderek daha az sayıda teorisyen fiziksel kent ve mekan ile ilgilenmektedir (Beauregard, 1990). Bu soyut süreçler ile ilgilenmenin arka planında, ideal bir toplumsal düzen tahayyülü (iletişim ve etkileşime açık, kamusal sorumluluklar alabilen aktif bireylerden oluşan bir toplum) bulunmaktadır. Bu toplumsal düzenin oluşması - var olması için gerekli olan kavramlar net olarak ortaya koyulmuş olsa da, bu kavramların nasıl ve hangi koşullarda gerçekleşeceğine dair net bir argüman bulunmamaktadır.

Ayrıca, bir diğer genel teorik sorun, esnek planlama yaklaşımlarının, toplumsal düzen içerisinde içsel olarak var olan güç ve iktidar ilişkileri nosyonunu -bilinçli ya da bilinçsiz olarak- ihmal etmesidir. Toplumsal düzen içerisindeki hegemonik örüntüler ve eşit olmayan güç dağılımları, farklı birey ve grupların geleceğe dönük farklı vizyonları olması, ancak bu vizyonları gerçekleştirmek için her birey ve grubun eşit fırsatlara sahip olmaması ve bazı grupların daha fazla kaynak ve olanağa sahip olması ile ortaya çıkmaktadır. Bu koşullar altında farklı grupların planlama sürecinde eşit olarak temsil edilebildiğini ve katılım, müzakere, uzlaşı ve yönetişim konularının teoride bahsedildiği biçimde ele alınabileceğini ileri sürmek olanaksızdır (Healey, 2003 içerisinde referans verilen Flyvbjerg, 1998; Albrechts, 2004:750).

Ancak asıl önemli sorun, esnek planlama yaklaşımlarının soyut süreçler ile ilgilenirken, sosyo-mekansal bağlama ve plancıların şekillendirmeye çalıştığı kente çok az gönderme yapmasıdır. Esnek planlama yaklaşımlarının sürece ve aktöre çok fazla odaklanarak, bağlamı ve bağlamı etkileyen yapısalcı güçleri ihmal etmesi, planlamayı sonuç üründen (yani kentten) yalıtması ve tözel içerikten (ki mekan bu tözel içeriğin en önemli parçasıdır) uzaklaştırması, bu yaklaşımlarının önemli bir zayıflığıdır (Fainstein, 2005:121; Huxley ve Yictahel, 2000). Bu durum, plancının mekanı kontrol gücünü elden kaçırmaya başlaması, eşzamanlı olarak planlama alanının başka meslek grupları tarafından doldurulma taleplerinin ortaya çıkması ve planlamanın piyasa mekanizmaları karşısında güç kaybetmesi sonucunu doğurmaktadır. Güç kaybına uğrayan planlamanın, kentin parçalar halinde büyümesini ve kente parçalar halinde müdahale edilmesini talep eden piyasa mekanizmalarına direnmesi de giderek zorlaşmaktadır. Bu koşullar altında, mekansal planlamanın bütünselci niteliklerinin çözülmeye başladığı, kente parçalar halinde müdahale

eden ve bu parçalar arasında var olması gerekli ilişkileri dikkate almayan bir çeşit teknik kolaj olan planlamanın giderek yaygınlaştığını söylemek gerekmektedir.

Kente (özellikle rant odaklı) parçalar üzerinden ve bütüncül olmayan bir perspektiften müdahale etmenin temel problemi, üst ölçekli planlar ile bağların kısmen koparılmasıdır. Bu çerçevede önerilen projelerin, nazım planlama mantığına uyumlu-eşgüdümlü, kapsamlı bir politikalar bütünü çerçevesinde ele alınabilen ve kentin genel işleyişine katkıda bulunabildiğini söylemek zordur. Aksine bu projeler, kentleri nazım planların çizdiği çerçeveden adım adım uzaklaştırmakta ve kentlerin planlama stratejileri ile hedeflenen dengelerini bozmaktadır.

Kentlerin fiziksel parçalar halinde ele alınarak rant yüzeyleri olarak kavramsallaştırıldığı, kente müdahalenin ise, farklı sermaye gruplarının taleplerine yanıt veren, fiziksel gelişmenin denetlenmesi ve yapılaşma koşullarının belirlenmesi ölçütlerine indirgenebilecek tekil talepleri kolajlayan bir eylemler bütünü olarak görüldüğü koşullar içerisinde, ciddi bir biçimde kentsel mekanın bütünlüğünün ve devamlılığının zedelenme, mekanın kurgusunun ortadan kalkma olasılığını bulunmaktadır. Bu parçaların çevresi ile güçlü mekansal ilişkileri kurulamayabileceği gerçeği, kentsel bütünlüğü bozan dağılma süreçlerini (urban sprawl) hızlandırma eğilimlerini bünyesinde barındırmaktadır. Ancak aynı amanda, kentsel mekanın fiziksel parçalanması ve kent parçaları arasındaki bağınlaşıklılık ilişkisinin zayıflaması anlamına gelen bu durum, kente ilişkin sorunları, salt fiziksel sorunlar olmaktan çıkarmakta, onları sosyal ve kamusal problemler haline getirmektedir. Diğer bir deyişle, kentin parçalar halinde gelişimi ve kentsel fiziksel bütünlüğün bozulması, kenti kent yapan en temel nitelik olan kamusal alanların da süreksiz ve parçalı hale gelmesi sonucunu doğurabilmektedir. Kamusal sürekliliklerin bozulması, kamusal alanların farklı sosyal gruplar tarafından bölüşülmesi, aynı kamusal mekanda beraberce var olmak yerine, kendi alternatif mekanlarını yaratan bu grupların oluşturduğu, sadece belirli ve benzer kişilerin oluşturduğu sosyal gruplara ait paralel kamusallıkların oluşması tehlikesini de ortaya çıkmaktadır. Bireysel farklılıkların bir araya geldiği, iletişime geçtiği, çatıştığı ve birbirini dönüştürdüğü, serbestçe oluşturulan bireysel değer, öncelik ve vizyonların bir araya getirildiği, farklı sosyal grupların birbirine görünür olduğu ve birbirini tanımladığı mekanlar olan kamusal mekanlara en fazla zarar verende budur (Kömeçoğlu, 2005; Bacık, 2005; Madanipur, 2003; Geray, 2002:206; Levent, 2008).

Ele alınan tüm bu süreç, Türkiye bağlamında planlama anlayışının güç kaybının, sadece yerel yönetimlerin planlamaya bakışı, planları uygulamadaki isteksizlikleri (genellikle, planları uygulamaya istekli siyasi otoritenin yokluğu), finansal kaynakların yetersizliği, vb. planlama dışı dinamiklere bağlanamayacağı, bağlama uygun olmayan planlama yaklaşımlarının benimsenmesinin de, planlama düşüncesinin güç kaybetmesinin gizil kalmış bir diğer nedeni olabileceğini ortaya koymaktadır. Bu çalışma, böyle bir noktadan hareket etmekte ve gelişmiş kapitalist toplumların bağlamına uygun olarak ortaya konulan iletişimsel planlama teorisi ve giderek yaygınlaşan esnek planlama yaklaşımlarının Türkiye planlama bağlamına uygun olmadığını, bu yaklaşımları planlama pratiğine hakim kılma çabalarının genel planlama düşüncesini zayıflatabilecek olumsuz etkileri olduğu ortaya koymaya çalışmıştır.

Bu noktada, irdelenmesi gereken konu, planlama teorisi ve pratiği arasındaki uyumsuzlukların nasıl giderilebileceğidir. Planlama teorisi ve pratiği arasındaki uyumsuzlukları aşmanın en kolay ve tutarlı yolu, Türkiye koşullarına uygun bir planlama teorisi geliştirmektir (Bademli, 2002. Farklı politik iklimlerin farklı planlama biçimleri ürettiği gerçeğinden hareketle (Friedmann, 1998) bu tarz bir çaba içerisine girmek, gelişmiş kapitalist toplumların bağlamı için üretilmiş planlama teorilerini devşirmek yerine, Türkiye'nin fiili durumuna uygun planlama teorisi geliştirmek anlamına gelmektedir. Bu teorinin geliştirilmesi için, pragmatik bir biçimde, planlama pratiklerini tarihsel olarak kayıt altına almak, bu pratikler üzerinden başarı ve başarısızlıkları etüt etmek gibi bir yola gitmek en uygun başlangıç noktasıdır. Bu sayede, bilmekle (logos) ile yapmak ve uygulamak (technos) arasında organik bağı kurabilmek, her uygulamalı bilim alanında olduğu gibi, planlamada da teorinin pratikten damıtılması; pratiğin ise teoriye dayanması sağlanmış olacaktır (Bademli, 2002:105). Üstelik bu çaba, planlama teorisi ve pratiği arasındaki ilişkinin bağlamsal olarak yeniden kurulması anlamına da gelmektedir. Çubuk'a göre, ülkeler, ancak kendi koşullarında ürettikleri ve o koşullardan doğan bir şehircilik anlayışına sahip olabilirlerse, fiziksel çevrenin düzenlenmesi ile ilgili olarak kendi doğru çözümlerini bulabilmektedirler. Başka bir ülkenin sistemini alıp getirmek çözüm hiçbir zaman çözüm olamamıştır (Çubuk, 2002:165).

Bu şekilde oluşturulacak planlama teorisi belirli soruların bağlamsal yanıtlarını aramalıdır. Fainstein'a göre, hangi koşullar altında, bilinçli insan aktivitesinin tüm kentliler için daha iyi kentler ürettiği ve tipik planlama çıktılarının nasıl açıklanacağı ve değerlendirileceği planlama teorisinin yanıtı araması gerektiği iki temel sorudur. Bu soruların yanıtlanması, bir yandan plancının rolü ve stratejilerini incelemeyi gerektirse de, tek ilgi alanı bu olmamalı, plancıların mesleki üretimi ve üretkenliğini etkileyen güçler yanında, iyi kentin ne olduğunu formüle etmesi gerekmektedir (Fainstein, 2005:121).

Planlama pratiği için normatif ölçütler oluşturmaya çabalamak ve sadece iletişime ve plancıların rollerine odaklanmak yerine, plancıları ve kentleri bir arada ele alarak, plancıların kentsel formu nasıl şekillendirdikleri, planlamayı sınırlayan ekonomik ve politik güçlerin neler olduğunu ve planlama kararlarının dağılımsal etkilerinin neler olduğunu irdelemek (Fainstein, 2005:122) ve daha iyi kentin üretilebilmesi için planlama prosedürleri ve sonuçlarını ilişkilendirmek daha doğru bir rota gibi durmaktadır (Fainstein, 2005:127).

İyi kentin ne olduğunun formüle edilmesi, planlamanın sahip olması gereken temel niteliklerin tanımlanması ve dikkatle ele alınmasını gerektirmektedir. Bunlardan birisi ve birincisi, yine ve yeniden kamu yararı olmalıdır. Tarihsel olarak planlama müdahalesinin gerekçelendirilmesinde kullanılan ve planlama pratiğini meşrulaştıran en temel kavram olan kamu yararı (Mazza, 1990), yeniden planlama tarafından içselleştirilmelidir. Keskinok'a göre, plancılar, toplumsal yapıya ilişkin (bireysel) istek ve arzularını planlamanın kapsamına yerleştirip, onu belirlemek hatasına düşmemek, ancak, toplumsal yapının nasıl oluşacağını belirleyen, kamu yararı - toplum yararı ilişkisini samimi bir biçimde planlama düşüncesinin tam olarak merkezine durumundadır (Keskinok, 2002:91). Ancak bu sayede, planlama, küreselleşme diye tanımlanan süreçlerin yarattığı etkilerden sıyrılıp, gündemine toplumsal adalet, eşitlik gibi önemli kavramları alabilecek, planlama ve plan kavramları sosyal-kamusal bir nitelik kazanabilecek ve erozyona uğramış olan

sosyal meşruiyetini yeniden oluşturabilecektir.

Kamu yararı kavramının, planlama düşüncesinin merkezinde konumlandırılması önünde bazı zorluklar bulunmaktadır. Bu zorluklar, yararın tanımından (bir hukuk süjesi ve bir varlık arasındaki pozitif ve fiili ilişki) değil, kamunun tanımından ve bir hukuk süjesi olarak kamunun nasıl bir kapsama sahip olduğunun muğlak ve muallak olmasından kaynaklanmaktadır (Azrak, 2002:57). Son dönemler ile birlikte, toplumun homojen bir grup olarak ele alınamaması, kütleler halinde parçalanmış ve giderek artan bir biçimde ufalanma eğiliminde olması ve toplumun bireyler, taraflar, topluluklar, aktörler gibi çoğulcu bir yapı olarak tanımlanması, bir yandan toplumun analiz nesnesi olarak ele alınmasını zorlaştırırken, diğer yandan, farklı bireysel ve grup çıkarlarının buluştuğu ortak bir zemin tanımlamayı, diğer bir deyişle, toplumsal yapı ile kamu yararı arasındaki alanın örtüşmesini de engellemeye başlamıştır (Moroni, 2004:153; Göksu, 2002:80). Bu zorluk ve engeller, kamu yararına ilişkin muğlaklık ve muallaklıkları arttırmaktadır. Her zaman ve her koşulda geçerli olabilecek bir tanımdan söz etmek hemen hemen imkansız olduğu için de, kavram planlama süreçlerinde kolayca göz ardı edilmiştir (Ersoy ve Keskinok, 2000). Ancak tarih dışı mutlak kategorilerden olmayan ve tarihsel-toplumsal bir mücadelenin sonunda belirlenen (Keskinok, 2002:83), açık bir biçimde, halkın ortak çıkarı niteliği taşıyan (Azrak, 2002:58) ve temelde bireylerin bir arada yaşayarak oluşturduğu toplumun varlığını sürdürmesine ve toplumdaki kurulu düzenin korunmasına yönelik olan (Keskinok, 2000:15; Keleş, 2000) kamu yararının planlamanın içsel niteliklerinden biri olarak ele alınmasını olmasını engeller düzeylerde değildir.

Kamu yararının planlamanın içsel niteliklerinden birisi olarak ele alınması, kamu yararına yönelen eleştirilerin dikkate alınmaması anlamına gelmemelidir. İletişimsel planlama teorisi ve esnek planlama yaklaşımlarında geliştirilen kamu yararı kavramı eleştirilerini irdelenmelidir. Bu irdelemeler, kamu yararının pratik kullanımına işlerlik sağlayabilecektir.

Kamu yararı kavramının, planlama pratiğini yönlendirecek kavramsallaştırma düzeyine getirilmesi oldukça zordur. Bu çerçevede, izlenilebilecek birkaç yöntem bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, her planlama ölçeğinin problemlerine uygun olarak kamu yararı kavramının yeniden tanımlanması ve alternatifler seti içerisinden kamu yararı sağlamayan seçeneklerin dışlanmasıdır (Keskinok, 2000:34). Bu şekilde kullanıldığında, kamu yararı, planlama sürecinde belirlenen ve alternatif plan önerilerinin değerlendirildiği anlamlı bir ölçüt haline gelmektedir (Moroni, 2004; Alexander, 1992:129). Bir diğer yöntem, farklı amaç ve hedeflere sahip bireyler ve gruplar söz konusu olduğunda, neyin istenebilir olduğu sorusu sürekli olarak sorulmaktan geçmektedir. Bu durum, kamu yararının pratiğe temel olması açısından anahtar pozisyondadır. Ayrıca, planlama ile, kentsel rantın, hizmetlerin, altyapının ve planlamanın sağlayabileceği tüm diğer niteliklerin hakça dağılımını sağlamakta, kamu yararını oluşturmak için kullanılabilecek bir yöntem olabilmektedir (Moroni, 2004:163). Üstelik bu sayede, toplumun tarihsel olarak ürettiği maddi değer ve faydaların sınırlı sayıdaki çıkar gruplarının elinde toplanmasını sağlayan mekanizmaların aşılması, bu değer ve faydaların toplumsal platformda eşit bir biçimde dağılmasını sağlayan sosyal adalet eksenli planlama süreçleri başarılmış olacaktır (Levent, 2008). Hakça dağılım

üzerinden kamu yararı oluşturmanın uygulamada işe yarabilmesi için, planlamanın, toplumun tüm sınıf ve katmanlarının bütüncül bir biçimde ele alınması zorunluluğuna yanıt verebilecek bir düzeyde kapsayıcı olması gerekmektedir (Keleş, 2000).

Bu çerçeveye bağlı kalınarak gerçekleştirilen bir planlama yaklaşımı, özel ve kişisel alana değil, daha çok kamusal, ortak ve kolektif hayatın sağlıklı bir biçimde yeniden üretilebilmesine olanaklı kılacak mekansal düzenlemeleri içererek, planlamanın salt hakim ekonomik çıkar grupları yararına yapılan bir pratik olmadığını kanıtlayabilecektir (Moroni, 2004) ve bu sayede, kentsel sorunlara mekansal çözümler üretme işi olan planlamanın önceliğinin, kentin ve kentlilerin önceliğine bağlı olarak ele alınma zorunluluğuna bir yanıt verilmiş olacaktır. Planlama ancak kamu yararı üzerinden yeni açılımlar sağlayarak farklı toplumsal gruplarla güçlü ortaklıklar ve kader birlikleri oluşturacak ve, dolayısı ile, toplumsal düzlemde destek bulabilecek, sosyal meşruiyetini güçlendirebilecek ve siyasi baskı gruplarına karşı güçlenebilecektir. Bunun başarılamadığı ve bağlamsal olarak anlamlandırılması zor kavramların peşine takılan planlamanın, "mekanı üreten meslekler" içerisinde geri plana düşmesi olasılığı artmaktadır (Fainstein, 2005).

Kaynakça

Albrechts, L., 2004, "Strategic (Spatial) Planning Reexamined", Environment and PlanningB, c. 31., s. 743-58

Alexander, E. R., 1992, Aproaches to Planning, Gordon and Breach, Philadelphia

Ataöv, A., 2007, "Planlamada Sosyal Bilimcinin Değişen Rolü: Toplumdan Biri Olmak", METU JFA, c. 24., no. 1., s. 139-52

Ataöv, A. ve Osmay, S., 2007, "Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel bir Yaklaşım", METU JFA c. 24., no. 2., s. 57-82

Azrak, Ü., 2002, "Kamu Yararı Kavramı ve Planlama Oturumu", 1968'den 21. YüzyılaUlusal Fiziki Planlama Semineri, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara, s.57-62

Bacık, G., 2005, "Kamusal Alan Tanımı Üzerine Bir Tartışma", Sivil Bir Kamusal Alan, s.9-17

Bademli, R., 2002, "Koruma Politikaları ve Fiziksel Planlama Oturumu", 1968'den 21.Yüzyıla Ulusal Fiziki Planlama Semineri, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara, s.105-13

Bilsel, C., 2006, "Kentsel Dönüşüm, Çözülen Kentler ve Parçalanan Kamusal Alan", Mimarlık, c. 327, Ankara

Beauregard, R. A., 1990, "Bringing the City Back in", Journal of the American PlanningAssociation, c. 56., no. 2., s.210-5

Castells, M., 1994, "European Cities, The Informational Society, and the Global Economy", New Left Review, c. 1/204 (March-April), s. 18-32

Çubuk, M., 2002, "Fiziksel Planlamada Şehircilik ve Mimarlık Oturumu", 1968'den 21. Yüzyıla Ulusal Fiziki Planlama Semineri, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara, s.162-5

Ersoy, M. ve Keskinok, Ç., 2000, Mekan Planlama ve Yargı Denetimi, Yargı Yayınevi, Ankara

Fainstein, S. S., 2005, "Planning Theory and the City", Journal of Planning Education and Research, c. 25, no. 2, s.121-30

Flyvbjerg, B., 1998, "Empowering Civil Society: Habermas, Foucault and the Question of Conflict", Cities for Citizens: Planning and the Rise of Civil Society in a Global Age (Douglass, M. ve Friedmann, J.,

editorler), Wiley, London, s. 185–211

Friedmann, J., 1998, "Planning Theory Revisited", European Planning Study, c. 6., no. 3., s. 245-53

Gedikli, B., 2004, Strategic Spatial Planning and Its Implementation in Turkey: Şanlıurfa Provincial Development Planning Case, Unpublished PhD Thesis, METU, Ankara

Geray, C., 2002, "Forum", 1968'den 21. Yüzyıla Ulusal Fiziki Planlama Semineri, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara, s. 206-7

Göksu, S., 2002, "Toplumsal-Ekonomik Süreçler ve Fiziksel Planlama Oturumu", 1968'den 21. Yüzyıla Ulusal Fiziki Planlama Semineri, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara, s.78-81

Habermas, J., 1984, The Theory of Communicative Action, vol. 1., Reason and Rationalisation of Society, Polity Press, Cambridge

Hall, P., 1996, Cities of Tomorrow, Blackwell Publishing, Oxford, UK

Healey, P., 2003, "Collaborative Planning in Perspective", Planning Theory, c. 2., no. 2., s. 101-23

Huxley, M. ve Yiftachel, O., 2000, "New Paradigm or Old Myopia? Unsettling the Communicatiove Turn in Planning Theory", Journal of Planning Education and Research, c. 19., s. 333-42

Innes, J., 1996, "Planning Through Consensus Building", Journal of the American Planning Association, c. 62., no. 4., s. 460-72

Keleş, R., 1997, Kentleşme Politikası (4. Baskı), İmge Kitabevi, Ankara

Keleş, R., 2000, "Kent ve Çevre Değerleri Bağlamında Kamu Yararı Kavramı", Mekan Planlama ve Yargı Denetimi, Yargı Yayınevi, Ankara, s. 1-14,

Keleş, R., 2001, "Küreselleşme ve Yerel Yönetimler", Cevat Geray'a Armağan, Mülkiyeliler Birliği Yayınları No:25, Ankara, s. 563-74

Keskinok, Ç., 2000, "Kent Planlama ve Uygulamasında Menfaat İhlali ve Dava Açma Ehliyeti", Mekan Planlama ve Yargı Denetim, Yargı Yayınevi, Ankara, s. 15-35

Keskinok, Ç., 2002, "Toplumsal-Ekonomik Süreçler ve Fiziksel Planlama Oturumu", 1968'den 21. Yüzyıla Ulusal Fiziki Planlama Semineri, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara, s. 91-2

Kömeçoğlu, U., "Kamusal Alan: Katılım ve Dışlama Güçleri Arasındaki Diyalektiğin Biçimi", Sivil Bir Kamusal Alan, s. 19-45

Köroğlu, B.A. ve Yılmaz G., 2004, "Yeni Bir Planlama Anlayışı/Arayışı", Planlama Dergisi, c. 27., s. 29-34

Levent, T., 2008, "Kent Planlamadan Kentsel Projeciliğe: Değişimin Kamusal Alanda yarattığı Erozyonlar", 32. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu: Kentsel Yeniden Yapılanma: Kazananlar, Kaybedenler, İstanbul

Madanipour, A., 2003, Public and Private Spaces of the City, Routledge, London

Mazza, L., 1990, "Planning as a Moral Craft", Planning Theory, c 2., no. 3., s. 47-50

Moroni, S., 2004, "Towards a Reconstruction of the Public Interest Criterion", Planning Theory, c. 3., no. 2., s. 151-71

Newman, P. ve Thornley, A., 1996, Urban Planning in Europe: International Competition,National Systems and Planning Projects, Routledge, London

Ohmae, K., 1995, The End of The Nation State: The Rise of Regional Economies, Simon and Schuster Inc., New York

Öktem, B., 2005, "Küresel Kent Söyleminin Kentsel Mekanı Dönüştürmedeki Rolü: Büyükdere-Maslak Aksı", İstanbul'da Kentsel Ayrışma, Bağlam Yayınları, İstanbul, s. 25-76

Sklair, L., 1999, “Competing Conceptions of Globalization”, Journal of World-Systems Research, c. 5., no 2 (Summer), s. 143-162

Şengül, T., 1998, “Siyaset ve Mekansal Ölçek Sorunu: Yerelci Stratejilerin bir Elestirisi”, Küreselleşme (Tonak, E. A. (editor), İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, s.111-58,

Tekeli, İ., 1999, Modernite Aşılırken Siyaset, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara

Tekeli, İ., 2000, Modernite Aşılırken Kent Planlaması, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara

Tekeli, İ., 2007, Bir Demokrasi Projesi olarak Kent Planlama, Sivil Toplum, c. 17-18. pp.7-20

Tekeli, İ. ve Pınarcıoğlu, M., 2004, ”Commitment Model for Regional Planning: How to Unlock Frozen Gears of Stagnant Regions”, Urban and Regional Development:Concepts and Experiences (Gök, T. ve Marszai, T., editorler), Academy of Sciences, Warszawa, s.9-28.

Türkün, A. ve Kurtuluş, H., 2005, İstanbul’da Kentsel Ayrışma, Bağlam Yayınları, İstanbul

Wong., C., 1998, “Old Wine in a New Bottle? Planning Methods and Techniques in the 1990’s”, Planning Practice & Research, c. 13., no. 3., s.221-36

Villa, D. R., 1993, “Postmodernizm ve Kamu Alanı”, Gelecek, s.57-69

BÖLÜNME BÜTÜNLEŞME İKİLEMİNDEKİ PLANLAMA ALANI: TRABZON KENTSEL BÖLGESİ ÖRNEĞİ

Yrd. Doç. Dr. AHMET MELİH ÖKSÜZ

Arş. Gör. MESUT YEŞİLTEPE

K.T.Ü Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Planlama Bölümü Trabzon

1. Giriş

Ülkemizde son bir kaç onlu yıldaki kent planlama pratiğine bakıldığında, planlama açısından farklı özelliklere sahip yerleşmelerle karşılaşılmaktadır. Mevcut kentlerden bir çoğu idari olarak parçalanmakta, daha küçük ölçekli müstakil belediyelere bölünmektedir. Diğer yandan büyük şehir olma potansiyeli olan bazı belediyeler ise çevresindeki yerleşmeleri içine katıp büyük şehir belediyesi şeklinde farklı bir statüye kavuşmayı ve Devletten daha fazla pay almayı istemektedir. Kentlerin parçalanarak, birbirine eklemlenmiş daha küçük belediyelere bölünmesi küreselleşme süreçlerinin Ülkemiz koşullarındaki bir yansıması olarak değerlendirilebilirse de, kentlerin yerel koşullarındaki iç ve dış dinamiklerin zorlamasının bu bölünme ya da birleşme isteğinde etkisi vardır. Bir yerleşmenin daha küçük belediyelere bölünmesi ya da birleşerek büyümesi süreçleri kent planlama alanının dışındaki politik, yasal, toplumsal farklı süreçlerin işletilmesi ile gerçekleşmektedir.

Daha küçük müstakil belediyelere bölünen yerleşmelerde, planlama alanının sınırları, her belediyenin kendi sınırları içindeki planlama alan sınırı ile tanımlanmakta, bunun üzerindeki bütüncül bakış göz ardı edilmektedir. Planlama pratiği günübirlik ya da her yeni belediye yönetimine göre biçimlenen, uzun vadeli bakış açısını göz ardı eden yaklaşımlara göre ele alınmaktadır.

Planlama hiyerarşisi içinde bütüncül üst ölçekli planların yapılmasında zorunluluk olmaması, küçük yerleşmelerin kentsel gelişmelerini ülkenin ve bölgenin kalkınma/gelişme hedeflerine odaklamaktan uzak olması, planlamada dağınık bir yapıyı sergilemektedir. Komşu belediyeleri içine alarak, plan bütünlüğü oluşturacak bir nazım imar planı elde etmenin yasal zorunluluk olmaması ve belediyelerin buna yanaşmaması nedeniyle bu tür planları yapmak mümkün olmamaktadır.

Merkezi idare ise bir çok açıdan planlama erkini merkezde toplama yönünde yeni söylemler üretirken, diğer yandan resen plan yapma/değiştirme yetkilerini kullanarak, yerel yönetimleri

planlama alanında etkisiz bırakmaktadır. Çevresindeki yerleşmelerle bütüncül bir yapıda olmayan yerel planlar, bölgesel düzeyde hizmet üretecek büyük ölçekli kentsel yatırımlar şeklinde yapılan merkezi müdahalelerle daha da işlemez hale gelerek plan ve planı uygulamaktan sorumlu belediyeler kendi kaderi ile baş başa bırakılmaktadır (Öksüz vd., 2006).

Bölünmüşlüğün getirdiği eşgüdüm ve koordinasyon temelli idari sorunlar ve planlama sorunları, kentsel yerleşmeler bütününün daha üst düzeyden yönetilmesi ve planlanması gereğini yeniden tartışılır kılmıştır.

Bu bildiride amaç, daha önce Trabzon kenti ve 3 ilçe merkezinden oluşan toplam 4 belediyenin bölünerek birçok yeni ve küçük belediye teşkilatı kurulması sonucunda ortaya çıkan planlama ve uygulama sorunlarını irdelemektir. Trabzon Kentsel Bölgesinde, daha önceden Trabzon Belediyesi ve komşu ilçe belediyeleri sınırları içinde olan ancak, daha sonra müstakil hale gelen belediyeler ile buna eklemlenmiş (komşu) olan diğer belediyelerin, tüm belediyeleri içine alacak bütüncül bir üst ölçekli plan çerçevesinde planlanamaması ve merkezi idarenin bu planlara yaptığı müdahalelerin ortaya çıkardığı olumsuzluklar planlama pratiği açısından tartışılacaktır. Görünen, kentlerin merkezi idare, yerel belediyeler ve planlama pratiği arasında sıkışarak bütüncül, ortak bir hedefe yöneltilemediğidir. Her bir belediye alanı içinde merkezi idarenin bölgesel ölçekli yatırımları olmakta, kentin ve bölgenin mekansal gelişimi ve gelişmenin yönü tesadüflere kalmaktadır (Öksüz vd., 2006).

Bütüncül planlama eksikliği nedeniyle, özellikle altyapı yatırımlarının koordine edilememesi, ulaşım bağlantılarının birbirinden bağımsız ve süreksiz kurgulanması, donatı alanlarının yer seçiminde ortak kullanım alanlarının koordine edilememesi, bir beldedeki plan kararının diğerlerini olumsuz etkilemesi vb. gibi bir çok sorun kamu kaynaklarının heba olmasına neden olmaktadır. Ortaya çıkan planlama problemleri, ekonomik sorunlar yaşayan küçük belediyelerin tek başlarına çözemeyecekleri bir sorun olarak gözükmektedir.

2. Planlamada Kademelenme: Alt Ölçek Üst Ölçek İlişkisi, Planlama Bölgesinin Bütünlüğü

Plan kademelenmesi ölçek, kapsam, içerik ve kullandığı araçlar açısından her bir düzeydeki planın daha üst ve alt düzeydeki planlarla bağlamsal ilişkisi olduğunu ve onlara referans vermesini ifade etmektedir. Dolayısıyla plan kademelenmesi, ülke düzeyinden başlayarak, bölge, çevre düzeni, nazım ve uygulama imar planı gibi, kent alt birimlerine kadar, planlar arasındaki iki yönlü hiyerarşik bir ilişkiyi ifade eder.

Ekonomik ve sosyal temelli olan Ülke Kalkınma Planının fiziksel çevre ile ilgili ilkeleri kapsaması gerektiği gibi, yerel planlamaların da toplumsal ve ekonomik içerikleri vardır. Yerel planlamadan Ülke planlamasına kadar her aşamada bu süreçler kendi aralarında bağımlıdırlar (Göksu, 1982). Burada kalkınma temelli planlama anlayışında, tüm alt ve ara ölçekli planların ülke kalkınma hedefleri ile tutarlı, onun ana ilkelerini benimsemiş ve plan ana kararlarında yansıtmış olması beklenirken, yine bu planların, yerel potansiyelleri ülke kalkınma hedeflerine hizmet edecek şekilde planlanması beklenir. Bu durumda planlar birbirini hiyerarşik olarak kapsayıcı ve bunlardan sorumlu kurumların eşgüdüm ve koordinasyon içinde olması gerekir.

Kent ve yerleşme sistemi olarak 20. yüzyılda ortaya çıkan iki araştırma proğramında kent; ayırt edici bir yerel kimliğe sahip bir birim veya aktörken, bölge merkezli yaklaşımda ise yerleşme sistemi içinde şekillenmiş bir bileşendir. İlk yaklaşımda kent bağımsız değişkendir ve bu şekilde bir ele alışta bölgesel ilişkiler hesaba katılamamaktadır. İkinci yaklaşımda ise kent bağımlı değişkendir ve bu şekildeki ele alışta da yerel dinamikler hesaba katılamamaktadır. Burada "makro süreçlerin yerel toplumsal mekansal bağlama eklemlenmesi" önemli bir başlık olarak ortaya çıkmaktadır (Güvenç, 2004).

Diğer yandan refah devleti uygulamalarının terk edilmeye başlandığı 1980'ler sonrasında Devletin merkezdışılaşması sonucu, yerelde çözümler üretilmesine yönelik politikalar giderek

önem kazanmıştır/kazanmaktadır (Newman ve Thornley, 1996). Yerel kalkınma modelinin ortaya çıkması ve ardından yereller arasında başlayan rekabet nedeniyle yerel yönetimler artan biçimde, olası yatırımları kendilerine çekmek için uygun kentsel ortamlar yaratma çabası içine girmişlerdir (Öksüz vd., 2006). Bu sürecin göreceli büyük yerel yönetimlerin parçalanarak yeni küçük belediyelerin oluşmasını hızlandırdığı söylenebilir. Ancak geçen süreçte kentlerin rekabet güçlerini arttırabilmek için işbirlikleri yapmakta, özellikle birbirine yakın farklı büyüklükteki yerleşmeler bölgesel mekanda "ağ" organizasyonları oluşturmaktadırlar (Aydemir ve Aydemir, 2004).

Braudel'e göre kent, küresel sermaye akımlarının gerilimini yerel Pazar ekonomilerinin taşıyabileceği düzeye düşüren "transformatörlerdir" şeklinde ifade edilmekte (Güvenç, 2004), Kent-bölge ise küresel ekonominin bir motoru olarak tanımlanmaktadır/önerilmektedir (Tekeli, 2004). Bu kavramlar küreselleşen ve sınırların belirsizleştiği günümüz dünyasında kentlere yüklenen yeni görevleri / anlamları ifade etmektedir.

Yeni kavramlardan biri de kent-bölge kavramıdır. Küresel kent-bölge, coğrafik ve kurumsal olarak gündemimize girmekte, sınırların yok olduğu iddiasını taşıyan küreselleşme içinde sınırları, ulus devletin sınırları olmayan, yeni bölgeselciğin ulus aşırı sınırları olan, yeni sınırlar ortaya çıkarmaktadır. Geleneksel kentlerden ve metropoliten kent kavramından farklılaşmakta, tek bir kent değil içinde çok sayıda yerleşme olan bir bölgeyi ifade etmektedir. Kent bölgelerine ilişkin yazında genel olarak bunların çok merkezli bir yerleşme sistemi olduğu belirtilmektedir. Yeni anlayışta bir hiyerarşi beklentisi ve form beklentisi geliştirilmemektedir ve bu tür planlama anlayışında da zaten bunlar talep edilmemektedir. Yine kent-bölgelerin tanımlanma biçiminde o ülkelerin kentsel kademelenmesi ile açıkça kurulmamış bir ilişki bulunmaktadır (Tekeli, 2004).

Böyle bir yerleşme ve yönetişim yapısında müzakere edilerek gelişen iş birliği yapıcı (collobrative) planlama gibi yaklaşımlar önerilmekte, stratejik plan anlayışı önem kazanmaktadır (Tekeli, 2004).

Planlamada kademelenme katı bir hiyerarşik yapıyı ifade etmekten artık uzaktır. Ancak bu hiyerarşik yapının tümden göz ardı edilmesi de mümkün değildir. Bu bağlamda planlama kurumu için dünyadaki gelişmeler ve yerel özelliklerin her ikisini belli bir denge içinde gözetecek idari/kurumsal (örgütsel) ve yasal daha esnek düzenlemelerin gerektiği açıktır. Planlamanın hukuksal ve yönetimsel boyutlarının gereği olarak kademelendirme ve bunların arasındaki ilişkilerin belirlenmesi, akılcı ve işlevsel bir planlama kurumu için gereklidir (Oral ve Ecemiş, 2001).

Günümüze doğru planlama anlayışının planlamada hiyerarşi, alt ölçek plan üst ölçek plan ilişkisi gibi kavramları kentlerin sınırları, büyüklükleri, bütünlüğü vb. gibi kavramlar açısından muğlak hale getirdiği söylenebilir. Bu bağlamda dünyanın vardığı yeni düzende planlama pratiği açısından bu kavramlar yeniden düşünülmektedir. Ülkemizde ise mevcut yasalarda farklı ölçeklerdeki planlar arasındaki ilişkiler çok net kurulmasa/tanımlanmasa bile, yeni yasal düzenlemelere yönelik yapılan çalışmalarda, farklı ölçeklerdeki planlar arasında "kademeli birliktelik" ilkesinin benimsendiği anlaşılmaktadır (Ersoy, 2002).

Planlama bölgesinin bütünlüğü coğrafi, ekonomik, sosyal ve idari vb. açılardan benzer karakter gösteren ve bu yönleri ile bütünlük arz eden alanların tek elden planlanmasının ifadesi olarak verilebilir. Bu bağlamda coğrafi olarak bir havza veya aynı idari sınırlar içindeki bir belediye alanının bütünlük arz ettiği söylenebilir.

Çalışma alanı olarak seçilen Trabzon kentsel bölgesi idari ve fiziksel olarak birbirine eklemlenmiş belediyelerden oluşmaktadır. Önceden bir kent bütününün parçaları iken, sonradan idari olarak ayrılarak müstakil belediyeler haline gelmişlerdir. Coğrafi özellikleri, iç ilişkileri ve işleyişi bakımından bütünlük arz eden bu alanlar, bir bütün olarak planlanması gereken kentsel alanlardır.

Her bir belediyenin, diğer belediyelerle veya birliklerle rekabet etme, yarışma için bir araya gelişlerinin gönüllülük esasına dayanması ve bu belediyelerin planlama ve bir belediyenin kendi başına aşamayacağı daha büyük sorunları birlikte aşma yönünde yasal ve kurumsal zorlayıcı bir yapı olamaması, üst ölçekli sorunların çözümsüzlüğünü getirmektedir. Bu durum belediyelerin tekrar birleştirilmesi yönündeki kamuoyu baskısını gündeme getirmiştir.

3. Türkiye'de İdari Ve Planlama Birimi Olarak Kentler

Ülkemizdeki imar mevzuatı, kentlerimizi planlama ve kurumsal olarak yönetme açısından iki boyutta ele almaktadır. Bunlar "büyük şehirler" ve diğer şehirlerdir.

Türkiye'deki kentlerin metropoliten yapıya sahip olup olmadıkları tartışma konusu olmaya 1965 sonrasında İstanbul, Ankara ve İzmir'de metropoliten planlama bürolarının kurulmaya başlamasından sonra yoğunluk kazandı. Bu kentler için planlama bürolarının önerilmesi daha çok, söz konusu kentlerin planlanmasındaki başarısızlıklara bir yanıt bulma çabasından kaynaklanıyordu. Böylece Türkiye'nin imar mevzuatında üst ölçekli planlara açık olmayan yapı içinde, üst ölçekli bir plana yer açılıyordu. (Tekeli, 2004). Daha sonra 1980 yılının ortalarında Türkiye'de Büyük Şehir Yasası kabul edilerek iki kademeli bir büyük şehir yönetimine geçilmiştir.

Ülkemizdeki kentlerin idari ve planlama birimi olarak büyük şehir belediyesi ve diğer şehir belediyeleri olarak ayrıldığı düzenler, 3194 sayılı İmar Yasası, Büyük Şehir Belediyesi Yasası, Belediye Yasası vb. gibi yasalarda ve diğer yönetmeliklerde temel olarak tanımlanmıştır. Bu yasalarda, belediye teşkilatlarının kurulması, plan yapma zorunluluğu, büyük şehir olma ile ilgili kriterler vb. açıklanmıştır. Yasaların detaylarına girilmemekle birlikte artık günümüzde büyük şehir belediyesi olma kriterlerini sağlamayan belediyeler içinde, yerleşmelerin özelliklerine göre farklı statülerin koyularak, yasal düzenlemelerle tanımlanması istenmektedir. Bunlar arasında en belirgin olanları orta büyüklükteki kentlerdir.

Nüfus kriterini sağlayamadığı için büyük şehir belediye sistemi dışında kalan ve kentsel alanların yönetimi açısından sorunlar yaşanan kentlerin başında Trabzon, Denizli, Malatya, Antakya, Marmaris ve Bodrum gibi kentler gelmektedir. Bunun dışında Kırıkkale, Manisa, Balıkesir, Batman, Sivas, Elazığ, Van, Kahramanmaraş ve Şanlıurfa gibi kentlerde nüfusu 200.000'in üzerinde kentler olarak bu kategoride değerlendirilmektedir. Diğer yandan nüfusu gerekli kriteri sağlamamakla birlikte Kocaeli'nin büyük şehir statüsüne alındığı bilinmektedir (Özgür, vd. 2006). Bu kentler içinde Denizli ise özel bir kanunla çevre belediyelerin Denizli Belediyesi sınırları içine katıldığı özel bir örnek teşkil etmektedir (5026 Sayılı Yasa). Şimdiye kadar sürdürülen uygulamalarda il merkezi durumundaki şehirlerin büyük şehir kapsamına alınmaları için nüfuslarının tek başına yeterli olmadığı, daha çok siyasi karar gücünün önemli rol oynadığı sonucu çıkarılmaktadır (Özçağlar, 2005).

Kent planlama açısından, farklı ölçeklerdeki planlama ve plan uygulama etkinliklerine ve sorun alanlarına denk düşen örgütsel ve kurumsal yapı düzenlemeleri anlamlıdır (Keskinok, 2000). Gerek küresel sürecin etkileri, gerek ülkemizdeki toplumsal, siyasal ve ekonomik süreçler, gerekse kentlerimizin yapısında ortaya çıkan sorunlar özellikle Trabzon gibi orta büyüklükteki birçok kentin mevcut planlama anlayışı ile planlanmasının ya da yönetilmesinin mümkün olamayacağını göstermektedir.

Yeni Atina Antlaşması'na göre; kentlerin yeni gelişme alanlarının, kent merkezleri dışında, kentsel hinterlandın içinde oluşturulması önerilmekte, sosyal, kültürel ve ekonomik göstergelerdeki iyileşmeye yön verecek, kent bölgesi içindeki diğer kentler, toplu konut alanları ve yayılma alanlarını da içeren bir mekansal bütünlük içinde düşünülmesi gerektiği vurgulanmaktadır (Özcan, 2000). Sosyal, kültürel ve ekonomik yeniden üretim merkezleri olarak tanımlanmış olan kentlerin çok daha otonom bir nitelik kazanması ve ortak paydalara sahip olduğu diğer yakın birimler veya mekanlarla bütünleşen bir yakınlaşma, sosyal, kültürel ve ekonomik gelişmeyi hedefleyen planlama çabasına girmeleri kaçınılmazdır (Özcan, 2000).

Belediye idaresi olarak parçalanmış ve kentsel işleyiş ve süreklilik içinde bütünleşmiş Trabzon kentsel bölgesinin, tek tek her bir belediyenin kendi imar planını yapmaktan çok tümünü kapsayan, hangi planlama süreçleri ile, nasıl bir yasal çerçeve ve hangi kurumsal yapı içinde kurgulanacağının yanıtı verilmek zorundadır. Bu tür alanlar parçalanmış olarak planlama alanının içinde kurumsal, yasal yapının dışında kalmaktadır.

4. Trabzon Kentsel Bölgesinin Tanım Ve Özellikleri

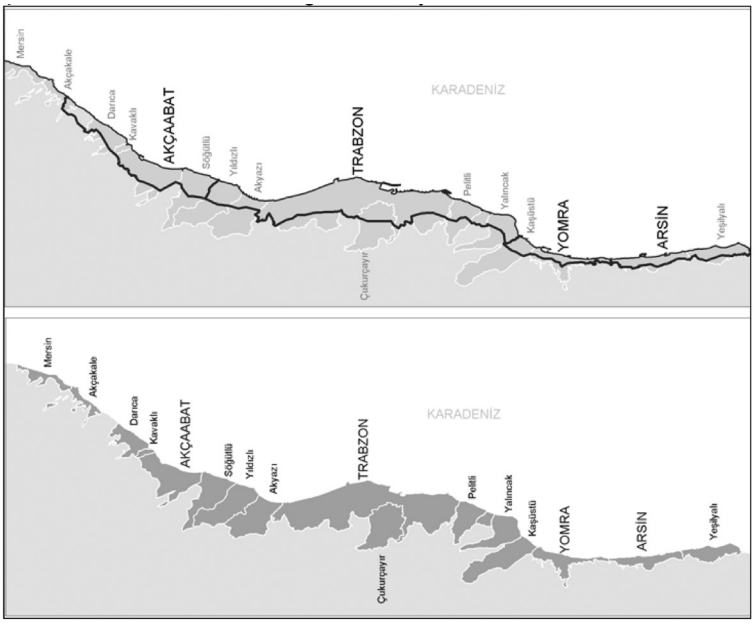
Trabzon kentsel bölgesi, yaklaşık 40 km'lik bir kıyı bandında ardışık, birbiri ile mekansal bütünleşmiş ve kümelenmiş kentsel yerleşmelerin tamamını kapsamaktadır. Yapılan çalışmalarda Trabzon kenti, batı ve doğusundaki Akçaabat-Yomra ilçeleri ile bir gelişme koridoru olarak kentsel küme oluşturmaktadır (Aydın vd., 2000). Trabzon kenti etki alanı açısından 25 km'lik yarıçap kritik bir yarıçaptır ve 1992 değerleriyle yaklaşık 25-30000 nüfusluk bir günübirlik git gel hareketi yaratmaktadır. Bu nüfus çevre yerleşmelerden gelerek Trabzon kentinin sahip olduğu tüm kentsel donatılardan ve hizmetlerden faydalanmaktadır (Aydemir vd. 1993).

Trabzon kentsel bölgesindeki yerleşmelerin sayısı 16 dır. Bunların içinde bölge merkezi olan Trabzon kenti ile birlikte 3 ilçe belediyesi ve 12 belde belediyesi yer almaktadır. Bu belediyelerden 7 tanesi önceden Trabzon belediyesi sınırları içinde, 4 tanesi Akçaabat Belediyesi sınırları içinde ve 1 tanesi de Arsin Belediye sınırları içerisinde iken, daha sonra müstakil belediyelere dönüşmüştür (Bkz. Şekil 1).

Trabzon kentsel bölgenin her bir belediyesinin, birbirinden bağımsız ve farklı gelişme kurguları çerçevesinde oluşturulmuş, farklı projeksiyonlara sahip farklı arazi kullanım kararlarını öneren imar planları vardır. Belediyeler bölgesel ve kentsel yatırımları çekmek için birbirleri ile yarışmakta ve rekabet ortamında imar planı kararlarından tavizler yaşanmaktadır.

5. Trabzon Kentsel Bölge Çözümlemesi: Yapılan Çalışmalar

Trabzon kentsel bölgesi içindeki belediyelerle ilgili bir karşılaştırma ve değerlendirmeye esas olmak üzere iki başlıkta çalışma yapılmıştır. Bunlardan birincisi, belediyelerin olanaklarını, potansiyellerini karşılaştırmaya yönelik olarak; nüfus büyüklükleri, imar ile ilgili kurumsal yapıları, imar ve planlama etkinliklerine yönelik teknik kadroları, yıllık bütçe ve yatırım olanakları, makine parkları ile imar planlarının projeksiyon yılı ve nüfusları, plan alanları gibi veriler derlenmesi ve yorumlanmasıdır. İkinci olarak ise, belediyelerin imar ve planlama ile ilgili konularına hakim kişilerle (belediye başkanı, imar müdürü, fen işleri müdürü gibi) görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmelerin temel çerçevesi her bir belediyenin komşu belediyeler, büyük belediyeler (il mer-



Şekil 1. Trabzon Kentsel Bölgesi Belediyelerinin Bölünmeden Önceki ve Sonraki Durumları

kezi ve ilçe merkezi belediyeleri) ve merkezi idare ve onun organları arasında imar ve planlama konularında anlaşılarak işbirliği yapılan ya da anlaşma sağlanamayarak problem olan konular hakkında sistematik bilgi toplamak olmuştur.

5.1. Trabzon Kentsel Bölgesi Nüfus ve Özellikleri

Trabzon kentsel bölgesinin 2007 yılı verilerine göre toplam nüfusu yaklaşık 346 058 dir. Bunlar içinde nüfus olarak 228826 kişi ile ilk sırada Trabzon kenti yer almakta, onu sırasıyla Akçaabat (36289) ilçe merkezi, Pelitli (15067), Yomra (9838) ilçe merkezi, Söğütlü (9435) ve Arsin (8435) ilçe merkezi izlemektedir. 2007 sayım sonuçlarına göre kentsel bölge içinde kalan 16 belediyeden Trabzon dahil 8 tanesi 5000 nüfusun üzerinde bir nüfusa sahiptir (Bkz. Tablo 1).

2000-2007 dönemi için nüfus artış oranları açısından bu 8 belediye karşılaştırıldığında en hızlı artışın pelitli belediye nüfusunda olduğu (%29) görülmektedir. Akçaabat, Arsin, Yomra ilçe merkezleri ile Çukurçayır, Akyazı, Darıca, Akçakale ve Mersin belediyeleri 2007 nüfus sayımında nüfus kaybetmiş belediyelerdir. Pelitli, Söğütlü ve Yıldızlı belediyelerinde ise belirgin bir nüfus artışı olmuştur. Bunda Pelitli'nin, Trabzon Belediye sınırları içinde olan Karadeniz Teknik Üniversitesi (KTÜ) ana kampüsüne komşu olmasının önemli etkisi vardır. Yine Söğütlü'de KTÜ kampusü olması, Yıldızlı'da yaklaşık 1000 konutluk TOKİ toplu konutunun gerçekleştirilmiş olması ve Yıldızlı yerleşkesinin Söğütlü'deki KTÜ kampüsüne komşu olması bu belediyelerin nüfusunun artmasında önemli bir etkendir. Üniversite öğrenci kontenjanlarındaki artış, yeni bölümlerin açılması gibi nedenlerle yerleşik öğrenci sayıları ve buna bağlı hizmet kullanımları artmakta beldelerin plan kararları değişime zorlanmaktadır.

Tablo 1. Trabzon Kentsel Bölgesindeki Yerleşme Nüfusları (DİE)

	BELEDİYELER	1975	1980	1985	1990	2000	2007
1	Yeşilyalı (Arsin)	2772	2932	2987	3572	3387	3716
2	Arsin	6557	6892	6479	6705	13038	8453
3	Yomra	4454	5455	6084	7335	13346	9838
4	Kaşüstü (Yomra)	2029	2209	2416	2627	3893	4740
5	Yalıncak (Merkez)	1212	1335	1895	2286	3085	3463
6	Pelitli (Merkez)	792	1660	2389	3139	10615	15067
7	Çukurçayır (Merkez)	3634	4778	5783	2491	5324	5031
8	Trabzon	97210	108403	142008	143941	214949	228826
9	Akyazı (Merkez)	1748	1857	1881	2061	3420	3031
10	Yıldızlı (Merkez)	1871	2228	2600	2875	3741	5240
11	Söğütlü (Merkez)	1563	2069	2496	3599	7173	9435
12	Akçaabat	10756	13384	16172	25285	39102	36289
13	Kavaklı (Akçaabat)	1748	1760	1874	2148	3128	3893
14	Darıca (Akçaabat)	2259	2386	2467	2595	4903	3555
15	Akçakale (Akçaabat)	337	380	430	493	2921	2541
16	Mersin (Akçaabat)	1827	1783	1781	1265	3384	2941
	Genel Toplam	140769	159511	199742	212417	335 409	346059

5.2. Kentsel Bölge Belediyelerinde İmar İle İlgili Kurumsal Yapı ve Teknik Kadro Durumu

Trabzon kentsel bölgesi içindeki belediyeler imar ile ilgili birimleri açısından incelendiğinde Trabzon, Akçaabat ve Arsin belediyelerinde imar ve fen işleri birimlerinin ayrı (bağımsız) birimler olarak görev yapacak şekilde örgütlendiği, bunun dışındaki diğer 13 belediyede fen ve imar işlerinin birleşik bir memurluk veya müdürlük şeklinde çalıştığı tespit edilmiştir. Bu belediyelerden Trabzon, Akçaabat, Yomra, Arsin, ve Yalıncak belediyelerinde imar komisyonu teşkil edildiği, diğer belediyelerde ise böyle bir oluşum olmadığı anlaşılmıştır.

Kentsel bölgedeki belediyelerden Trabzon belediyesi dışındaki 3 belediye (Akçaabat, Söğütlü ve Darıca) planlama ve kentsel gelişmeyi koordine etmek, çıkan problemlerde yol gösterici olmak üzere şehir plancısı danışmanlarla çalışmaktadırlar.

Teknik kadro açısından bakıldığında ise, mimar, şehir plancısı ve diğer mühendislik alanındaki uzmanlar açısından en kalabalık teknik kadro Trabzon belediyesinde bulunmaktadır. Bunun dışındaki diğer belediyelerden sadece Akçaabat ve Akyazı belediyesinde 1 mimar vardır. Arsin, Yomra, Yıldızlı ve Söğütlü belediyelerinde birer harita mühendisi, bunun dışında 7 belediyede (Yomra, Yalıncak, Yıldızlı, Söğütlü, Akçaabat, Kavaklı ve Darıca) 3 tanesi sözleşmeli çalışan inşaat mühendisi, bir belediyede (Söğütlü) peyzaj mimarı ve bir belediyede de (Akçaabat) makine mühendisi bulunmaktadır.

Tüm bu belediyelerden imar ve planlama faaliyetlerinden sadece teknikerlerin sorumlu olduğu belediye sayısı 4 dür.

5.3. Yıllık Bütçe ve Yatırım Olanakları

Trabzon kentsel bölgesi içindeki belediyelerin 2004 yılından itibaren son 5 yıldaki yıllık toplam bütçeleri ile yatırım değerleri incelenmiştir. Bu bağlamda elde edilen değerlerin proğramlanan ve gerçekleşen miktarları alınarak gerçekleşme oranlarına bakılmıştır. Tüm kentsel bölgede belediye toplam bütçesinin gerçekleşme oranlarının 60 olduğu, bununda sağlıklı bir bütçelemeye dayanmadığı söylenebilir. Genellikle proğramlanan bütçeden çok daha düşük harcama yapıldığı, dolayısıyla bütçe hedeflerinin tutturulamadığı anlaşılmaktadır. Diğer yandan toplam bütçe içindeki yatırımların oranlarına bakıldığında bununda kentsel bölgedeki tüm belediyeler için yaklaşık %20 civarında olduğu tespit edilmiştir. Kısaca zorunlu harcamalar ve personel giderleri dışında kentsel alanlar için yapılan yatırımlar olarak toplam gerçekleşen bütçenin yaklaşık ortalama %20'si harcanmaktadır denilebilir.

5.4. Makine parkları

Makine parkı açısından kentsel bölge belediyeleri karşılaştırıldığında ağırlıklı olarak Trabzon belediyesi ve ardından Akçaabat belediyesinin olanaklarının nüfusuna oranla görece iyi olduğu tespit edilmiştir. Diğer belediyelerin hepsinde 1 ya da 2 adet dozer, kepçe, ekskavatör gibi hizmet aracı ve onunla birlikte kamyonu vardır. Bunun dışında bazı belediyelerde cenaze aracı, bordür süpürme, silindir vb. gibi özel kullanımlı araçlar vardır. Belediyelerde toplu taşıma yönelik otobüsü olan belediye sayısı 6 dır. Burada belediye otobüsü ile toplu taşım hizmetlerini,

belediyelerin büyük kısmının ana ulaşım aksı olan Devlet Sahil Yolu (kıyı) boyunca birbirine bitişik dizilmesi nedeniyle, bu aks üzerinden Trabzon belediyesi ve kendi yönünde Akçaabat belediyesi sağlamaktadır.

5.5. Belediyeler Plan Verileri

Trabzon kentsel bölgesindeki belediyelerin plan ve plan raporları incelenmiştir. Bu belediyeler içinde plan geleneği en eski olan Trabzon belediyesidir ve ilk planı 1938 yılında Türkiye'ye davet edilen plancılardan Lambert tarafından yapılmıştır. Diğer yerleşmelerin planlanmasına yönelik tarihsel süreç belediyelerin yetersiz arşivleme olanakları nedeniyle belirsizdir. Birçok belediye açısından ilk plan yapım yılı, revizyon sayısı vb. gibi bilgiler, belediye başkanlarının değişmesi, bu bilgileri değerlendirecek uygun teknik eleman olmaması vb. nedenlerle sağlıklı öğrenilememiştir. Belediyeler içinde yürürlükteki plan tarihleri açısından en eski plan Arsin imar planı (1994), en yeni tarihli olanı ise 2008 tarih ile Yıldızlı'dır.

Plan yapım yılına göre bazı belediyeler projeksiyon süresinin sonuna yaklaşırken, bazı belediyelerde 2025-2030'lu yılları hedeflemektedirler. Bu durum açısından bir ayırıma gitmeden elde edilen verilerden, plan alanında yaşayacak projeksiyon nüfusun 833936 kişi olduğu hesaplanmıştır (Bu nüfusa sağlıklı bilgi elde edilemeyen Arsin, ve Kavaklı dahil edilmemiştir). Plan alanı olarak ise Akçaabat yerleşmesi dışındaki belediyelerin toplam 8682,19 Ha alanı mevcuttur.

Kentsel bölge içindeki plan alanı, önerilen nüfus gibi verilerde tutarsızlıklar olduğu gözlenmiştir. Örneğin Trabzon kent merkezine en uzak olan ve 300 Ha'lık plan alanı olan bir beldede 58311 kişinin yaşaması öngörülürken (Yeşilyalı), merkeze çok daha yakın ve bölgesel ölçekli yatırımların (Dünya Ticaret Merkezi, 400 yataklı Devlet hastanesi gibi) planlanıp gerçekleştirildiği bir beldede 650 Ha planlama alanında 10500 kişinin yaşayacağı önerilmektedir (Kaşüstü). Yine 180 Ha'lık plan alanı olan Akçakale plan kararı olarak 12000 kişilik nüfus önerirken, Trabzon kentine çok daha yakın olan Yıldızlı 600 Ha olan plan alanında 19000 kişinin yaşayacağını öngörmektedir.

Ortaya çıkan plan alanında hektara 100 kişi gibi düşük yoğunlukta yaklaşık 868219 kişinin yaşayabileceği, yoğunluğun brüt 200 kişi/ha olduğu durumda ise kentsel bölge içinde yaklaşık 1750000 kişilik bir nüfusun iskan edilebileceği ortaya çıkmaktadır. Bölgesel ve kentsel nüfus gelişimleri açısından bu nüfusa erişmenin bir plan dönemi için kabul edilen 15-20 yıllık sürelerle erişilemeyecek bir nüfus olduğu ortadadır. Bu itibarla bu kadar büyük bir kentsel alanın planlanması, nüfusun bu alanlara dağıtılarak hizmet götürülmeye çalışılması bir anlamda ülke kaynaklarının heba olmasına neden olmaktadır.

5.6. Belediyelerin İmar ve Planlama Sorunları

Bu başlıkta belediyelerin imar ve planlama sorunları üzerinde bilgi sahibi olan kişilerle (belediye başkanı, imar müdürü, fen işleri müdürü vb.) yapılan mülakatta, komşu belediyelerle, büyük olan Trabzon ve diğer ilçe belediyeleri ile ve merkezi idare ile imar ve planlama konusunda problem olan konular sorulmuştur.

Sorgulamalar 7 başlık altında yürütülmüştür. Bunlar;

- Komşu belediyelerde tutarsız (aykırı) imar hakları/kararları verilmesi,
- Eğitim, sağlık, spor, yeşil alan vb. gibi kentsel donatı alanlarının çakışması (komşu iki planda bitişik olarak önerilen örtüşen kullanımlar),
- Yola altyapısının sürekliliğinin kesintiye uğraması ya da standartlarının değişmesi,
- Belediye hizmet alanlarının sınırlarının belirsizliğine bağlı sorunlar,
- Yol, Su, elektrik, çöp,vb. gibi teknik altyapı ile ilgili problemler,
- Büyük belediyelerle (Trabzon ve ilçe belediyeleri) olan sorunlar,
- Belediyelerin merkezi idare ve onun yatırımcı bakanlıkları ile ilgili sorunlar ve diğer sorunlar başlıkları altında kurgulanmıştır

1- Komşu belediyelere tutarsız imar hakları verilmesi konusunda en belirgin ve dikkate alınması gereken ve hemen tüm belediyelerce ifade edilen görüş; belediyelerin plan yaparken komşu belediyelerin plan kararlarından haberdar olmadıkları, kendi plan kararlarının çevre yerleşmelerden bağımsız olarak kendi içinde düşünüldüğüdür. Farklı plan kararları plan uygulama sürecinde ortaya çıkmakta ve yakınmalara neden olmaktadır:

- Bazı belediyeler kendi plan sınırları içinde düşük yoğunluklu yapılaşma öngörmüşken, aynı doğal koşullara sahip komşu belediyenin plan sınırı içinde yüksek yoğunluklu imar hakları verildiği, bu nedenle bir tarafta ayrık nizam 2-3 kat yapılar oluşurken, hemen bitişiğinde 8-10 kat yapılaşmanın oluşabildiği ifade edilmektedir (Yalıncak-Kaşüstü) (Darıca-Kavaklı).
- İmar hakları daha esnek hale getirilmekte, hem işlev hem de yoğunluk açısından parsel sahipleri lehine ilave haklar verilen farklılıklara gidilmektedir (Yomra-Arsin).
- Samsun-Sarp Devlet karayolu üzerinde karayolundaki trafiği tehlikeye düşürecek kullanımlara izin verilmektedir (Yalıncak-Kaşüstü).
- İlgili kamu kurumlarının görüşü alınmadan plan kararları oluşturulması nedeniyle bir belediyede tarım alanlarının tamamı imara açılırken, bir belediye buna dikkat ettiği için iskana açılan alanları sınırlı kalmaktadır (Yıldızlı-Söğütlü)
- Diğer belediyelerde verilen yüksek imar hakları her belediye için baskı unsuru olarak kullanılmaktadır. Vatandaşlar kendilerine de yüksek imar hakkı verilmesi yönünde belediyeye baskı uyguluyor (Akçaabat, Yalıncak).
- İmar kanunu ve ilgili mevzuatların yorumlarında beldeler arasında farklılıklar vardır. Uygulamada birlik yok ve bundan dolayı karşılaştırmada (çatı, arka bahçe vb.) sıkıntılar olmaktadır (Kavaklı).

2- Eğitim, sağlık, spor, yeşil alan vb. gibi kentsel donatı alanlarının çakışmasından kastedilen, kentsel donatıların hizmet edeceği alanın çakışmasıdır. Komşu planlarda birbirinden bağımsız olarak aynı tür kullanımlar önerilebilmekte buda ihtiyacın üzerinde bir kullanım nedeniyle kamu kaynaklarının savurganlığına yol açabilmektedir.

• Bu bağlamda kentsel bölge içinde aynı alan içinde birbirine çok yakın (yaklaşık 200m) özel lise ve mesleki eğitim lisesinin planlandığı ve uygulandığı görülmektedir (Söğütlü-Yıldızlı).

• Bir belediyenin sorumluluğundaki halk plajının bağlantı yolu diğer belediyenin sınırları içinden geçmektedir (Akçakale-Mersin).

3- Trabzon kentsel bölge içindeki belediyeler açısından en önemli sorunların başında yol altyapısı gelmektedir. Ancak her belediye kendi imar planındaki yol sistemini kendi içinde kapalı bir sistem olarak düşündüğünden sorun bildirmemiştir. Çevre belediyeler ve Trabzon merkezi ile olan yol bağlantılarını kıyıdan geçen Samsun-Sarp devlet yolu üzerinden sağlamaktadırlar. Bu nedenle belediyelerin sahildeki yol dışında güney bağlantıları yoktur ya da çok zayıftır. Planlanan yollar olsa bile bunların zayıf belediye imkanları ile gerçekleştirilmesi mümkün değildir.

Sahil yolu dışında planlanan güney çevre yolu projesi birçok belediye sınırından geçmekte ve bu belediyelerin plan kararlarını etkilemektedir (Öksüz, 2007). Ancak birçok belediye bunun plan sınırları içinde ne tür sorunlara yola açacağının farkında değildir. Bunun dışında Trabzon belediyesi parçalanıp müstakil belediyelere bölünmeden önceki son imar planında (Bülent Berksan planı 1988) yerleşmelerin güneyinden alternatif bağlantı sağlaması için önerilen korniş yol, müstakil belediyelerin kendi imar planların gerçekleştirilmesiyle kesintiye uğrayarak standardı değişmiştir.

4- Belediye sınırlarının ve buna bağlı sorumluluk alanının belirlenmesinde genel olarak sorun yoktur. Bunun nedenlerinden biri plan sınırlarının çok belirgin doğal eşik olan vadilerle ayrılmış olmasından kaynaklı olabilir.

• Kadastral sınırların kayması nedeniyle, belediye sınırları ve buna bağlı sorumluluk alanlarında anlaşmazlıklar var (Akçaabat-Kavaklı).

5- Yol, su, elektrik, çöp,vb. gibi teknik altyapı ile ilgili problemler, her belediyenin kendi özel konumundan kaynaklı olarak farklı teknik altyapı türleri için farklı biçimlerde ortaya çıkmaktadır.

• Yıldızlı belediye sınırları içinde yapılan yaklaşık 1000 konutluk TOKİ uygulamasından sonra, yerleşmenin ana arterlerle (Devlet Sahil yolu) ulaşım bağlantısını sağlayacak yaklaşık 4 km'lik yolun yapılması yerel belediyenin üstesinden gelemeyeceği bir yatırım olarak ortaya çıkıyor. Toplu konut uygulaması ile alana tüm belde nüfusuna yakın bir ilave nüfus gelmiş ve yolun yapılması yönünde belediyeye baskı oluşturmaktadır. (Yıldızlı)

• Beldelerin kendi iç yollarıyla ilgili kamulaştırmaların, belediyelerin ekonomik imkansızlıkları nedeniyle yapılamaması sonucu yol güzergahları açılamamaktadır (Yeşilyalı).

• Çöp depone sisteminin kurulmasında ilk aşamada yer alan (Trabzon, Rize, Akçaabat) belediyelerden Akçaabat belediyesi geçen zaman içinde sisteme diğer belde belediyelerinin de dahil edilmesi ile depone alanının öngörülenden önce dolacağı ve bu durumun büyük belediyeleri sıkıntıya sokacağını düşünmektedir (Akçaabat).

• Trabzon içme suyu sisteminden ya da keson kuyular vasıtası ile elde edilen suyun belde depolarına pompalanmasındaki ciddi elektrik maliyetleri, belediyelerin üstesinden gelemeyecekleri bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Yüksek maliyetli su vatandaşın tepkisine neden

olurken, belediyenin sübvanse edememesi nedeniyle elektrik dağıtım şirketine borçlanma nedeniyle de problemler yaşanmaktadır (Yeşilyalı, Yalıncak).

• Çöp toplama yetersiz araç ve personel nedeniyle sağlıklı yapılamamaktadır (Yeşilyalı).

• Çöp aktarma istasyonunun uzak olması toplanan çöpün iletilmesinde belediyeye ekonomik olarak karşılamada zorlandığı bir maliyet çıkarmaktadır (Yeşilyalı, Yalıncak).

• Belediye sınırları dışındaki komşu köylerin çöpleri belde için sorun teşkil ettiğinden, belediye bu köylerinde çöpünü toplamak zorunda kalıyor. Devletten hiçbir yardım alamadığı kesimlere çöp hizmeti sunmak zorunda kalınması ekstra ekonomik yük getirmektedir (Arsin).

• Yeşilyalı, Arsin, Fındıklı ve Atayurt gibi komşu 3 belediye ile ortak su projesi içinde yer almaktadır (Yeşilyalı).

6- Büyük belediyelerle (Trabzon ve ilçe belediyeleri) ilişkiler açısından incelendiğinde, küçük belediyelerin büyük belediyelerden beklentilerinin makine, ekipman, kaynak, projelere öncülük etme vb. yönlerden daha yüksek olduğu ancak bu beklentiye cevap verecek bir ilişkinin olmadığı anlaşılmaktadır. Genel olarak çöp ve su açısından belli belediyelerin anlaşmalar çerçevesinde işbirliği içinde olduğu görülmektedir. Bunun dışında küçük belediyelerin büyüklük olarak kendisine yakın komşu belediyelerle araç gereç açısından daha fazla yardımlaştığı ifade edilmektedir. (Yıldızlı, Kavaklı, Kaşüstü, Yeşilyalı).

• Arsin içinden geçen Devlet sahil yolu ile kıyı arasındaki dolgu alanı bir protokol çerçevesinde Trabzon Belediyesi ile ortak dolgu alanı olarak kullanılmaktadır (Arsin).

• Belediyeler Trabzon Belediyesi'nden imar ve planlama sorunlarına yönelik teknik bilgi danışabilmektedir.

7- Belediyelerin merkezi idare ve onun yatırımcı bakanlıkları ile ilgili sorunları genellikle merkezi idarenin resen yaptığı bölgesel ölçekteki proje ve yatırımların yerel belediyelerin planları üzerindeki etkisi şeklinde ortaya çıkmaktadır (Öksüz vd., 2006). Ancak diğer yandan yapılan büyük ölçekli kentsel projelerin yerleşme üzerinde ortaya çıkarabileceği olumsuz etkileri değerlendiremeyen belediyeler, salt kendi beldelerini geliştirmek/büyütmek ve yatırımlardan pay almak uğruna bu projeleri kendi beldelerine çekebilme yönünde birbirleri ile yarışır durumdadırlar.

• Kaşüstün'de yapılan 400 yataklı devlet hastanesinin ortaya çıkaracağı ulaşım sorununu da, işi üstlenmiş olan TOKİ'nin çözmesi istenmektedir (Kaşüstü).

• Resen yapılan çevre düzeni planlarına beldelerin özelliklerini gözetmediği gerekçesiyle itiraz edilmekte ve dava açılmaktadır (Arsin).

• Bayındırlık Bakanlığı'nın Yerel teşkilatlarının teknik danışmanlık konusunda yeterince yardımcı olamadığı ifade edilmektedir (Yomra).

6. Sonuç

Sonuç olarak Trabzon kentsel bölgesinde birbirine eklemlenmiş ve iç işleyişi, ilişkileri ve coğrafyası açısından bütünlük gösteren 16 belediye yerleşmesinin ayrı ayrı planlanması, yönetilmesinin

planlama düşüncesi ile bağdaşmadığı, ortaya çıkan sorunları çözme yönünde bütüncül bir bakış açısının planlamanın gereği olduğu ortadadır. Bu daha sağlıklı ve yaşanabilir kentsel çevreler oluşturmak açısından savunulması gereken bir durumdur. Ancak planlama mevzuatımız bu tür alanların ortak bir çerçevede planlanması ve yönetilmesi yönünde zorlayıcı bir kural getirmemekte ve yerleşmeleri adeta kendi kaderleri ile baş başa bırakmaktadır.

Yapılan değerlendirmede;

• Ekonomik ve örgütsel (kurumsal) açıdan zayıf olan belediyeler "küreselleşme" ideologlarının ortaya attığı "yarışan kentler" sloganına uygun olarak uluslar arası sermayeyi kendine çekerek yarışmak (ya da yarışabilecek düzenleri kurmak) yerine, ulusal düzende, bölgesel kamu yatırımlarını kendine çekmeye çalışarak siyasi ve ekonomik rant sağlama peşinde yarışır durumda gözükmektedirler. Temelde bilgisizce, iyi niyetli olarak kentin/beldenin gelişmesine bir katkı olmak üzere, mevcut imar plan kararlarını tamamen değiştirerek uygulanan bu yaklaşım sonucunda, kentin/beldenin tek başına üstesinden gelemeyeceği kentsel problemlerde beraberinde gelmekte, bunların çözümü zor ve kamuya yüklediği ekstra maliyetler fazla olmaktadır.

• Belediyelerin plan kararlarının incelenmesinde her bir belde için önerilen plan kararlarının kendi içinde tutarsızlıklar içerdiği, birbirine ekleşik olan yerleşmelerin birbirinden bağımsız ve birbiriyle çelişen kararlar oluşturabildiği, bir beldedeki plan kararlarının diğerini olumsuz etkilediği görülmüştür.

• Belediyelerden Trabzon belediyesi dışındakilerin bünyesinde imar planı kararlarını değerlendirebilecek, kamu yararı adına çıkartımda bulunabilecek, yorumlayarak belediye meclislerini teknik olarak yönlendirebilecek teknik kadronun olmadığı ya da çok yetersiz olduğu açıktır.

• Bütçe olanakları Ülkenin genel ekonomik koşullarına uygundur. Ancak özellikle imar planı uygulanmasına yönelik, proğramlar ve buna dayalı bir yatırım bütçelemesi yoktur. Dahası bunu yapacak teknik kadrolar yoktur. Ne tür yatırımların yapılacağının plan çerçevesinde proğlanamaması belirsizliğe neden olmaktadır. Ne yapılacağının bilinmemesi veya ileride çıkabilecek konulara göre durum alabilme, bütçe tekniği açısından bütçelerin şişirilmesine neden olmaktadır.

• Belediyelerin makine parkları kendi ihtiyaçlarını karşılar gözükmekle birlikte, her bir belediyeyi tek başına aşan, kentsel bölge düzeyindeki bir yatırımı gerçekleştirme yönünde, bu makine parkını ortak bir hedefe yönelik tümden kullanma olanağı yoktur.

• Planlanmış kentsel bölge alanı çok geniştir ve burada yaşaması öngörülen nüfusunda 15-20 yıllık sürelerde bu alanda birikmesi olağan dışı gelişmeler olmadıkça (Afet vb. gibi) mümkün gözükmemektedir. Bu itibarla yaygın yerleşmenin doğal etkileri yanında işletilmesi ve yönetilmesinin de ülke ekonomisine katkısı olumsuzdur. Bu düzen içinde yerleşmenin bütüncül olarak geliştirilmesi, yönlendirilmesi mümkün değildir. Zaman içinde ortaya çıkabilecek ortak ihtiyaçların karşılanması ancak merkezi idarelerin tepeden yapacakları müdahelelerle çözülebilecektir. Bunun olumsuzlukları bölgede yapılan hemen tüm merkezi yatırımlarda görülmüştür.

• Teknik altyapıların tüm kentsel bölgenin ortak ihtiyaçlarını çözme yönünde örgütlenmesi hem alt yapı ekonomisini sağlama hem de bölgenin doğal kaynaklarının ve çevrenin korunması açısından gereklidir.

• Tüm bu olumsuzlukların ve sorunların yaşandığı ve planlama temel ilkelerinden olan kademeli planlama ve plan hiyerarşisini gözeten plan ve örgütlenme yapısı Trabzon kentsel bölgesi örneği üzerinden mutlaka planlama mevzuatımıza girmek durumundadır. Bu, değişen dünyanın planlama anlayışına uygun esneklikleri de içerecek, yerleşmenin özel yapısına göre farklı planlama araç ve yöntemlerini kullanmayı da getirecektir. Aksi takdirde Trabzon kentsel bölgesi ve alansal bütünlüğü olan benzer nitelikteki yerleşmelerde yapılaşma yayılarak devam edecek, ortaya çıkan problemlerin çözümü yeni ve bakir olan gelişme alanlarının planlanmasından çok birbirinden bağımsız olarak gelişmiş ve çok farklı sorunları olan yapılaşmış alanların planlanması olacaktır ki buda ülke kaynaklarının yitip gitmesine neden olacaktır.

Kaynakça

Aydemir, S., E., Aydemir, Ş., 2004, "Kent Ağları Gelişme Stratejisi; Trabzon-Rize Yoğunluk Bandı Örneği", 11. Ulusal Bölge Bilimi/Bölge Planlama Kongresi, Trabzon, s.217-227

Aydemir, S., Ökten, N., ve Öksüz, A., M., 1993, "DKB'de yerleşmeler Arası Nüfus Hareketi-İşlevsel Etkileşim ve Bölge Planlama, 3. Ulusal Bölge Bilimi/Bölge Planlama Kongresi, İstanbul

Aydın, Y., Aydemir. Ş., Şen, D., ve Öksüz, A., M., 2000, "DOKAP Bölgeselngelişme Stratejileri", 9. Ulusal Bölge Bilimi/Bölge Planlama Kongresi, Trabzon, s.41-50

Ersoy,M., 2002, "Kentleşme ve İmarla İlgili 3 Yasa Taslağının Düşündürdükleri", 1968'den 21. Yüzyıla Ulusal Fiziki Planlama Semineri, 1. Milli Fiziki Plan Seminerinin 34. Yılında Durum Değerlendirmesi ve Gelecek, Ankara, Mimarlar Odası Yayını, s. 127-136

Göksu, Ç., 1982, Kümelenmiş Kentsel Sistemler Mekan Örgütlenmesi İçin Bir Model Araştırması, KTÜ Basımevi, Trabzon

Güvenç, M., 2004, "Kentin Mekansal Çerçevesi: Tekeli'nin Özgün Bir Katkısı Üzerine Kişisel Bir Değerlendirme", 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 28. Kolokyumu, Ankara, s.117-122

Keskinok, Ç., 2000, "Kent Planlamayı Eşitlik ve Toplumsal Adalet Kavramları Çerçevesinde Yeniden Düşünmek", Dünya Şehircilik Günü 24. Kolokyumu, İzmir, s.183-188

Newman, P., ve Thornley, A., 1996, Urban Planning in Europe, Routledge, London

Oral, Y., Ecemiş, S., 2001, "Türkiye'de Metropoliten Planlamanın Kurumlaşmasında Avrupa Birliği Sürecinin Olası Etkileri", 5. Türkiye Şehircilik Kongresi, Ankara, s.157-168

Öksüz, A., M., Beyazlı, D., Ş., ve Türk, Y., A., 2006, "Planlamada Yerseçim Kararlarının Politik İçeriği", 6. Türkiye Şehircilik Kongresi, İzmir, s.255-271

Öksüz, A., M., (2007), "Trabzon Güney Çevre Yolu", Mimarlar Odası Trabzon Şube Bülteni, sayı 25-26-27, Trabzon, s.2-7

Özcan, Ü., 2000, "Günümüzde ve Gelecekte Planlamanın Yeni Rolü ve Kurumlar" Dünya Şehircilik Günü 24. Kolokyumu, İzmir, s.247-254

Özçağlar, A., 2005, "Türkiye'deki Kentsel Yerleşmelerin İdari Coğrafya Bakımından Tasnifi", Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu II (KEAS'05), DPR ve Pamukkale Üniversitesi, Denizli'den aktaran Özgür, H., Yavuzçehre, P., S., ve Ciğeroğlu., M., 2006, "Türkiye'de Büyükşehir belediyesi Kurma ve Kentsel Alan Yönetimi Siyaseti ve Siyasaları, 6. Türkiye Şehircilik Kongresi, İzmir, s. 295-320

Özgür, H., Yavuzçehre, P., S., ve Ciğeroğlu., M., 2006, "Türkiye'de Büyükşehir Belediyesi Kurma ve Kentsel Alan Yönetimi Siyaseti ve Siyasaları, 6. Türkiye Şehircilik Kongresi, İzmir, s. 295-320

Tekeli, İ., 2004, "Türkiye'de Kent Bölgeleri Üzerinde Düşünmek", 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 28. Kolokyumu, Ankara, s.73-89

5026 Sayılı Yasa, "Bazı Belediye ve Köylerin Denizli Belediyesine Katılmasına İlişkin Kanun", 2003

KENTLERİ VE PLANLAMAYI KENTSEL DÖNÜŞÜM REJİMİNE KARŞI KORUMAK/SAVUNMAK

Dr. SAVAŞ ZAFER ŞAHİN

Ben öncelikle bugün 33'sünü tamamlamak üzere olduğumuz ve kentleri ve planlamayı savunmak adına elimizdeki en önemli araçlardan birisi olduğunu düşündüğüm dünya şehircilik günlerine bugüne kadar emeği geçen tüm Oda yöneticilerimize, tüm akademisyenlere ve tüm meslektaşlarıma, ayrıca bugün burada bulunan tüm meslektaşlarıma, öğrenci arkadaşlara teşekkür ederek başlamak istiyorum.

Açıkçası, bir kolokyumun ilk sunumlarını yapmanın zor olduğunu düşünürdüm, ama sanırım son oturumun son sunumunu yapmak daha zormuş. Şimdi bunun heyecanını üzerimde hissediyorum. Sizlerin de sabrının sınandığını düşündüğüm için, bir küçük fıkrayla sunumuma başlamak istiyorum. Karadeniz Teknik Üniversitesinden gelen arkadaşın affına sığınarak bir Temel fıkrası olacak bu. Temel, bir gün çok yüksek katlı bir ofis merkezine gitmiş, işi varmış orada. Ofis merkezine girmeden, binanın girişinde bir simitçi görmüş. Daha sonra binanın asansörüne binmiş, dışarıya bakan cam asansörler var ya, onlardan bir tanesi ve yavaş yavaş yukarı çıktıkça simitçiye bakmış ve simitçinin giderek küçüldüğünü, hatta bir karınca kadar kaldığını görmüş. İşini bitirmiş ve tekrar asansöre binip aşağı inmiş. Hiç teklifsiz simitçinin tablasından bir simit alıp yiyerek uzaklaşmaya başlamış. Simitçi, arkasından koşarak yetişmiş tabii; "Nereye ağabey, parasını vermedin simidin?" diye. Temel de şöyle bir cevap vermiş: "Ula, seni ha bu kadarcuktan taniyrum. Utanmai musun simidin parasını istemeye?"

Bugünlerde de birileri, yaptıkları yüksek binaların üst katlarında özellikle plancılara bakıp bizi ha bu kadarcık görüyor olabilirler. Ama, bu sürecin arkasında o yüksek binaları yapan çok daha farklı dinamiklerin olduğunu düşünüyorum. Her şeyden önce, kentsel dönüşüm adını verdiğimiz, ama benim görüşümde yavaş yavaş bütünüyle bir ideolojik yaklaşım haline gelen uygulamaların da bulunduğunu söyleyebiliriz.

Son 5 yıldır Türkiye'de kentsel dönüşümle ilgili olarak gerçekleştirilen uygulamaları kişisel olarak çalıştığım kurumlarda yakından izleme fırsatını buldum. Bu gözlemlerin bir kısmını son 3 yıldaki dünya şehircilik günü kolokyumlarında parça parça sunmaya çalıştım. Bu kolokyumda da bütün bunları biraz daha bütünsel bir yapıya büründürerek, biraz daha yeni bir isim koyarak ifade etmeye çalışacağım.

Bu sunuşta önce size kentsel dönüşümün 3 hali dediğim süreci ve aktörlerini anlatmaya çalışacağım. Ardından kentsel dönüşüm rejimi adını verdiğim kavrama biraz giriş yapacağım ve son olarak da kentleri ve planlamayı kentsel dönüşüm rejimine karşı nasıl savunabiliriz konusundaki bazı düşünceleri sizlerle paylaşacağım.

Aslında kentsel dönüşüm kavramı, dönüşümün kuramsal ve tarihsel seyrinden bağımsız bir ideolojik programın siyasal mobilizasyon aracı haline gelmiştir. Bakınız, 1970'li yıllarda bizim ağabeylerimiz, bizlerin duayeni akademisyenler, kentsel dönüşümün gerekli bir şey olduğunu, özellikle gecekondu alanlarında dönüşüm faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi gerektiğini söylüyorlardı. Ama bugün sanırım bu kuralları ortaya koyan meslektaşlarımız, akademisyenler, kavramın içeriğinin nasıl doldurulduğunu tanıyamaz hale geldi, bizler de aynı durumdayız. Bu mobilizasyon, kent planlamayı etkisizleştirmekte, kentsel dönüşüm uygulamaları, kentsel planlama süreçlerinden bağımsızlaşmaktadır.

Öyle bir dönem yaşıyoruz ki, artık tasarlanan, kentsel dönüşüm projesinin kendisidir. Planlama, artık bir meşrulaştırma aracı olmaktan dahi çıkmıştır. Odadan gelen arkadaşımız, bize bunun bütün mahkeme kararlarını ayrıntılarıyla anlattı. Böylesine bir süreçte planlamayı savunmak, her zamankinden daha zor bir hale geliyor ve bu süreci kavramsallaştırmak için de kanaatimce öncelikle toplumun kentsel dönüşüm kavramını nasıl algıladığı, bizlerin de planlama paradigmalarımızı, ki ona Tolga biraz değindi, nasıl kuramsallaştırdığımızı bir arada değerlendirme ihtiyacımız var. Bu bir arada değerlendirmeyi yaptığımızda, aslında kapsamlı planlama paradigmasının planın kendisinin bütünsel dönüşüm olduğunu düşündüğü noktadan, kentsel projecilik paradigmasının artık kent ölçeğinde asıl gerçekleştirilebilecek olanın proje olduğu yaklaşımına doğru bir evrim geçirildiğini görüyoruz.

Burada kentsel dönüşüm paradigmasının kapsamlı planlama ve bütünsel dönüşümü bir arada barındırdığı bir durumda, önleyici stratejilerin öne çıktığını görüyoruz. Eğer katılımcı stratejik planlama ve kent parçalarının dönüşümü gibi bir paradigmayla konuşuyorsak, burada da piyasacı dediğimiz, benim sıvı dediğim, sıvıların nasıl her yere nüfuz etmesi, akması, her kabın şeklini alması kolaysa, öyle bir yapısının olduğunu görüyoruz. Kentsel projecilik ve fiziksel dönüşüm dediğimiz paradigmada ise, artık tasfiyeci ve katı, kendi varlığını hissettiren, konulduğu yerdeki şekli, şemalı ve yapıyı tamamen değiştiren bir stratejinin belirginleşmekte olduğunu görüyoruz.

Burada tabii bütün bu stratejileri şekillendiren unsurlar, aktörlerin kendileri, bunların kullandıkları akçalı kaynaklar, ortaya koydukları fiziksel formlar, getirdikleri kullanım kararları, oluşturdukları planlama süreçleri ve dönüşüme karşı eğer varsa, yerel tavrın niteliği olarak ortaya konulabilir. Bunları daha anlaşılabilir bir dille söylemek gerekirse; belki fiziksel olarak artık Türkiye'nin dört bir yanını saran tek tip Toplu Konut İdaresi bloklarını ve önlerine konulan 4,5-5 metre yüksekliğindeki TOKİ tabelalarını bu sürecin kendisiyle de özdeşleştirmek mümkün.

Burada işte bütün bu merkezi hükümet aktörlerinden yerel unsurlara kadar çok karmaşık bir süreci içeren bu dinamiklerin adlandırılması ve anlaşılması için yeni ve kentsel siyaset alanındaki yaklaşımları da kapsayan bir yaklaşıma ihtiyacımız olduğunu düşünüyorum. Burada da özellikle Amerika Birleşik Devletlerindeki kentsel gelişmeyi adlandırmak için sıklıkla kullanılan "kent-

sel rejim" kavramının bize önemli bir esin kaynağı olabileceğini düşünüyorum. Kentsel rejim kavramı, aslında buradaki rejim, bizim anladığımız anlamda bir devletteki rejimi ifade etmiyor, uluslararası ilişkiler alanından alınmış bir kavram; daha ziyade enformel dinamikleri, enformel ağ yapılarını ifade etmek için kullanılan, blokları ifade etmek için kullanılan bir kavram. İlk olarak kamu-özel sektör işbirliklerinin kentsel siyasal yapı ve siyasa sürecindeki etkilerini incelemek için ortaya atıldı ve kavram, bir kuramdan çok, alan araştırmalarıyla yürüyen bir model olarak belirdi ve birçok ülkede bu model araştırmalarda kullanıldı.

Modelin özgünlüğü, politik ekonomi, çoğulculuk ve kurumsallaşmayı kaynaştıran bir yaklaşımla kentsel siyasal süreçlere bakmasından ileri geliyor ve en temel kabulü de kentlerde iktidar yapısının parçalanmış olduğu kabulüyle hareket etmesi. Yerel yönetimlerin bu ortamda özel sektör aktörleriyle bir araya gelerek bir yönetme kapasitesi oluşturduğu iddia edilmekte, kentsel rejim kuramında. Bu kapasitenin oluşumunda yerel yönetimler, meşruiyet ve siyasa yapıcı otoriteyi, özel sektör de istihdam ve finansman gibi unsurları sağlamaktadır. Yönetme kapasitesiyle yerel yönetimler ve özel sektör, oluşan her türlü değeri -ki bunların en önemlileri toprak rantı, ekonomik artı değer- yönetme ve yeni işbirlikleri oluşturmak için kullanırlar. Bu anlamda koalisyonlar, koalisyonların oluşumu ve içsel dinamikleri de önem kazanmaktadır.

Tabii buradaki bu işbirlikleri, çoğunlukla ortak bir değerler sistemini ifade etmemekte; farklı çıkar gruplarının elde etmeyi umduğu fırsat ve çıkarlar aslında ortak noktayı oluşturmaktadır. Zaman geçtikçe, rejimlerin katılımcı sayılarını artırdıkları ve belirgin bir yapılanma gösterdikleri örneklere de rastlanmış ve çoğunlukla rejimlerin temel unsurunu iş çevreleri oluşturuyor, ama zaman içerisinde farklı gruplar da rejim koalisyonuna katılabiliyorlar ve bu kentsel rejimlerde temel amaç, sosyal sınıflara ve yerelin özelliklerine göre değişebiliyor.

Bu alanda temelde 4 tane rejim biçimi tanımlanmış. Birincisi, işletmeci ve bakımcı rejimler, rutin hizmetlere yoğunlaşan rejimler. Amerikan filmlerinde bilirsiniz, mafyanın en temel kaynaklarından bir tanesi çöptür, çöp için millet birbirini vurur, çünkü burada artık iş çevreleri, o çöpteki rantı elde etmek için çok önemli koalisyonlar kurmuşlardır. İkinci ve en önemlisi, gelişmeci rejim; arazi yapısının değiştirilmesi yoluyla büyümeyi amaçlayan rejimler. Üçüncü ve dördüncü rejim tipine daha az rastlanılıyor. Üçüncüsü, orta sınıf yenilikçi rejimler, ki bunlar orta sınıf değerlerini yücelten, çevre ve tarihi koruma gibi süreçlere yoğunlaşan rejimler ve alt sınıf fırsat genişletme rejimleri olarak adlandırılan, sosyal sermayeyle yatırım yapılmasını önceleyen rejimler.

Burada bizim kentsel dönüşüm dediğimiz sürecin artık kentsel dönüşüm rejimi olarak adlandırılabileceğini düşünüyorum, çünkü bu yapıyla çok önemli benzerlikler taşıdığı kanaatindeyim. Bu karamı son 30 yılda Türkiye'de oluşan ve son 10 yılda belirginleşen, kentlerin fiziksel yapısının dönüştürülmesi için yerel yönetimlerle farklı sermaye kesimleri arasında kurulan koalisyonları ifade etmek için kullanmak istiyorum. Bu koalisyonların ortaya çıkışı, yerel yönetimlerin planlama yetkilerini, özel sektörün ise sermaye, emlak piyasasıyla ilişki ve değişen konut sektörüne ilişkin uygulama bilgilerini, yani "know how"ı paylaşarak oluşturdukları işbirliklerine dayanmaktadır. Bu işbirliklerin, çoğunlukla enformel ilişki ağlarıyla oluştuğu ve sürmekte olduğu da söylenebilir. Yani, bugün gerçekleştirilen kentsel dönüşüm projesinde ihalenin kime ve nasıl verildiğini biliyor muyuz acaba? Ben bilmiyorum.

Bu kentsel dönüşüm rejiminin temellerinin 1980'lerin sonunda imar aflarıyla yaratılan ıslah imar plan bölgeleriyle ve 1990'larda imar planı değişiklikleriyle, imar hakları artırımı süreçleriyle atıldığını düşünüyorum. Düşünün, 1980'lerin başı, Ankara kentinin etrafında bir gecekondu halkası var ve Ankara'nın yüzde 60'ını gecekondular oluşturuyor. 1990'lara geldiğimizde, bu halkanın büyük bir kısmı apartmanlaşmış durumdadır; ıslah imar planlarıyla planlanmış ve gecekondular apartmanlara dönüşmüştür. Bu dönüşümün bugün yaşadığımız kentsel dönüşüm süreci üzerinde etkilerinin olmadığını düşünmek mümkün değildir diye düşünüyorum ve bu süreçlerde yerel yönetimlerle iş dünyasının farklı bileşenleri, enformel ağlar oluşturma pratiğini geliştirmişlerdir. Bu anlamda gerekli teknik ve yasal altyapı da işbirliğini geliştirecek bir şekilde zaman içerisinde düzenlenmiştir.

Henüz Türkiye'de oluşan kentsel dönüşüm rejimlerinin gelişmeci rejimler olduğu söylenebilir, çünkü henüz rejim yapıları, işletmeci ya da orta sınıf yenilikçi uygulamaları yeteri kadar kârlı görmüyorlar ve bu uygulamalar fazla gelişmemiş diyebiliriz.

Burada bu kentsel dönüşüm rejiminin yapısında 3 önemli aktör grubunun var olduğunu düşünüyorum. Bunlardan birincisi, kullanım değerini savunan aktörler. Odamızı da bunlardan birisi olarak kabul edebiliriz. Bir diğeri, değişim değerini belki savunan değil, ama sürekli olarak kentlerde değişim değeri arayışı içerisinde olan aktörler. Bu anlamda baktığınızda, değişim değeri arayışı içerisinden olmak, kimi zaman kullanım değerini savunan aktörlerin de zaman içerisinde dönüşebileceği bir şeydir de aslında ve belki de üçüncü ve de en önemli kesim, hayatta kalmaya çalışanlar. Bunlar arasındaki 3 önemli etkileşim, bence bugünkü kentsel dönüşüm rejiminin temel dinamiklerini oluşturmaktadır.

Kullanım değerini savunan aktörlerle değişim değeri arayışındaki aktörler arasında bir çatışma, ama aynı zamanda toplumsal tanınırlık ilişkisi olduğunu düşünüyorum. Yani, bir yandan evet, davalar açıyoruz, demeçler veriyoruz, fakat şunu kabul etmek lazım: Bir yandan da bu bizlerin toplumsal alanda tanınırlığına da katkıda bulunuyor. Bu tanınırlık, aynı zamanda karşı tarafın da bu değişim değerinin oluşma sürecine de bir anlamda katkıda bulunuyor gibi. Diğer yandan, kullanım değerini savunanlarla hayatta kalmaya çalışan kesimler arasında bir bilinçlendirme çalışması, diyalog ve yine toplumsal tanınırlık ilişkisi var.

İlginç olan şudur: Kentsel dönüşüm çalışmaları yoğunlaştıkça, tabii barınma hakkına ilişkin eylemler, mücadele süreçleri de başladı. Bunlar belirli mesafe aldığı oranda hem barınma hakkını savunan kesimlerin, hem de kullanım değerini savunan kesimlerin kendi içerisinde ayrışmaya ve parçalanmaya başladığını da görüyoruz. Bunun da ayrıca incelenmesi gerektiğini düşünüyorum.

Yine değişim değeri arayışındaki aktörlerle hayatta kalmaya çalışan kesimler arasında da bir pazarlık, pozisyon alma ve yaptırım süreci işlemekte. Bu karmaşık dinamiğin içerisinde şöyle süreçlerin yaşanması hiç de garipsenmemeli aslında: Bir odanın barınma hakkını savunmaya çalışan bir kesimle bir mücadele sürecini başlatması, aynı zamanda zaman ilerledikçe, belirli mesafeler kat edildikçe, mücadeleyi başlatan odanın kendi ortaklarıyla ya da paydaşlarıyla zaman içerisinde fikir ve görüş ayrılıklarına düşmesi, aynı zamanda hayatta kalmaya çalışan kesimin

de pazarlık gücünün artmasına paralel olarak değişim değeri arayışındaki aktörlere yaklaşması, aslında garipsenmemesi gereken de bir yapı, bunun içerisinde. Çünkü, burada etki alanları açısından baktığımızda, ilginç bir süreç söz konusu: Değişim değerini arayan kesimler, aramak, arayıcı olma niteliğinden dolayı ekonomik açıdan daha geniş bir halkayı temsil ediyor aslında.

Tabii söylem açısından daha dar bir halka, ama arayış açısından daha geniş bir halka. Kullanım değerini savunan kesimler ise, söylem açısından belki geniş, ama etki alanı açısından dar bir kesimi oluşturuyorlar. Mücadele süreci içerisinde bu iki kesimin arasında bir denge noktası oluştuğunu düşünüyorum. Bu denge noktasına ben kentsel dönüşüm rezervinin oluştuğu nokta demek istiyorum. Bu denge noktasının oluşumu, bizim üzerinde tartıştığımız alanları birer kentsel dönüşüm rezervi haline getirmektedir. Üzerinde tartışılan alan üzerinde davalar devam ettikçe, kamuoyunda tartışılmaya başlandıkça ve konu tüketildikçe tabiri caizse, bir rezerv alanına dönüşme, bu rezervin kentin bütün sathına yayılması gibi bir süreç söz konusu olmaktadır. Burada bu anlamda kullanım değeri savunucularının çabaları da bir yerde değişim değeri arayanların noktasal olarak beklentilerinin azalmasına sebep olsa da, yaygın olarak rejimin fırsat ve fayda alanlarını genişletmektedir. Belki bu süreci son zamanlarda bütün kentlerde kentsel dönüşüm alanı sayısının artışıyla da eşleştirmek mümkün.

Bu genişleme, zaman içerisinde bu iki grup arasında hayatta kalmaya çalışan kesimlerin de çeşitli pozisyonlar almalarına, yeni ortaklıklar kurmalarına ve pazarlık şanslarının artmasına sebep olabilir. Tabii bu süreçte bazı kesimler kazanan olsa da, açıktır ki kentsel dönüşüm rejiminin rezervlerinin artmasıyla birilikte kentler kaybetmektedir. İlerleyen aşamalarda bu kentsel dönüşüm rezervinin orta sınıfın yaşam alanlarına da yayılması ve kentsel dönüşüm rejimini yeniden tarif etmesi olasıdır diye düşünüyorum.

Burada tabii bu farklı gruplar arasındaki etkileşimden ne tür sonuçlar çıkabilir diye bir matris oluşturmaya çalıştım. Burada kent ve planlama alanını boş bıraktım. Belki hepimiz tartışarak bulmalıyız bu sorunun yanıtını, ama bir rezerv oluşumu, pazarlık şansının artması, pozisyon alma ve marjinalleşme olarak genel sonuçların ortaya çıktığını söylemek mümkün.

Tabii bu yapı karşısında ekonomik alanda ve planlama stratejilerinde yeni bir yaklaşımı savunmak, kentleri korumak için ve planlamayı korumak için zorunlu hale gelmekte diye düşünüyorum. Bu yeni yaklaşımın var olan kentsel dönüşüm rejimini dönüştürmek için çaba harcaması gerekmektedir diye düşünüyorum. İşletmeci orta sınıf ve alt sınıf rejim yapılarının önerilmesi, bütüncül bir yaklaşımla ortaya konulmalıdır diye düşünüyorum ve kullanım değeri savunucularının noktasal değil, bütünsel stratejileri benimsemesi gerektiğini düşünüyorum. Tabii bu stratejinin en temel unsurları, üst ölçekli planlama yaklaşımlarını gündeme taşımak, kentsel dönüşüm rejiminin yarattığı zararları ortaya koymak ve böylesi bir strateji, aynı zamanda kapsamlı planlama yaklaşımlarını da yeniden gündeme taşımalıdır diye düşünüyorum. Çünkü biz kapsamlı planlamayı fazla hırpaladık ve çok çabuk rafa kaldırdık. Hâlbuki nasıl ki Kuantum fiziği, bizim yerçekimi koşullarını ortadan kaldırmıyorsa, katılımcı ve stratejik planlamayla ilgili ortaya konulanlar da kapsamlı planlamanın tamamen bir alternatifini oluşturmuyor diye düşünüyorum. Kullanım hakkı savunucularının barınma hakkı kavramını aşan ve planlama süreçleriyle içselleştiren yeni bir dil

kurulmasına ihtiyacı var diye düşünüyorum. Bu dil, mülkiyet dönüşümü, ekonomik sistem ve planlama yaklaşımlarını içermektedir.

Son söz olarak, ben bugünkü rejimi demokratik, laik, sosyal hukuk devleti diye göremiyorum artık. Maalesef artık bir kentsel dönüşüm rejiminde yaşıyoruz ve bu rejimin yarattığı olumsuzlukları ortadan kaldırmak için de galiba onu hakkıyla anlayarak yola çıkmamız gerekiyor.

ANTALYA OTURUMU

Moderatör: MİNE GÜL

MELİKE GÜL

ERDEM ARMEN

ELİF İLTER

OSMAN AYIK AKTOP

GÜRAY ÇAYIR

REMZİ SÖNMEZ

MELİKE GÜL

Herkese merhaba.

Ben geçmişten günümüze yaşanan dönüşümü farklı bir açıdan bakarak anlatmak istiyorum. Yani, mekânsal gelişiminden ziyade, biraz da geçmişe yönelik bir sunum yapacağım size.

Bildiğiniz gibi Antalya bir turizm kenti; Türkiye'nin, dünyanın sayılı turizm kentlerinden birisi. 2008 yılının verilerine göre %4.43 gerisinde olmasına karşın, 2009 yılında ocak-eylül döneminde Antalya'ya gelen yabancı ziyaretçi sayısı, İl Kültür Turizm Müdürlüğünün verilerine göre 7 milyon 446 bin 208.

Bu gelen yabancı ziyaretçilerin geçirdikleri tatil, sonrası, izlenimlerini ya da bunların tatillerini nasıl geçirecekleriyle ilgili bilgiler, nerede ne yenir, neresi gezilir, nasıldır gibi şeyleri çeşitli yayınlardan, internetten, anlatımlarından dinlememiz, öğrenmemiz mümkün. Ben, sunumumda günümüz ziyaretçilerinin Antalya izlenimleri yerine, geçmişin turistleri sayılan seyyahların Antalya izlenimlerini sizlerle paylaşmak istiyorum ve bunu bugünün Antalya'sıyla birlikte değerlendirmek istiyorum.

Tabii geçmişin seyyahları da, günümüzün Antalya'sını ziyaret edenleri gibi farklı amaçlarla gelmiş kişilerdi, hepsinin değişik gözlemleri vardı. Benim burada yapacağım değerlendirme, ortak başlıklar altında hepsinin Antalya'da neleri gözlemledikleri.

Bu sunumumda Antalya ile ilgili ne sunsam diye düşünürken, bana ilham veren, AKMED'in "Gezginlerin Gözüyle Antalya" isimli kitabı, o kitap ve Büyükşehir Belediyesinin yeni çekmiş olduğu hava fotoğrafları, fotoğraf sergimizde de var dışarıda, Planlama Dergisinin içinde de bu fotoğraflar kullanılmış. 1960 yılındaki hava fotoğrafları, benim Antalya'yı bu bakış açısıyla değerlendirmemde etken oldu. Tabii 25 yıldır Antalya'da yaşıyor olmam, kenti gözlemliyor olmam ve bu kenti çok seviyor olmam da bir katkı.

Antalya'nın geçmişinden günümüze genel sürecine bir baktığınızda, zaten hepimizin bildiği bir süreç. Attaleia Antik Kenti, kuruluşundan önce Korikos isimli bir korsan limanı, bu antik kaynaklardan biliniyor. Ama, İskender'in yaşadığı dönem de dahil olmak üzere, Antalya, Perge, Aspendos, Silyon kadar önemli bir kent değil. Bunu nereden biliyorum? İskender'in bu kenti ziyaret ettiğinden hiçbir antik kaynakta bahsedilmiyor. Bergama kralı 2. Attalos döneminde İskender Pamfilya bölgesine geldikten sonra, Attalos'un savunma adına güçlü bir limana ihtiyacı vardı. Mevcut kentleri ele geçirmek zor bir süreçti. O yüzden yeni bir liman yaratmak daha pratik bir şeydi ve bir kıyı kasabası olan Antalya, Attalos'un destekleriyle güçlü bir kent haline getirildi. Kentin adının da Attalos'tan geldiği bilinmektedir.

Küçük bir balıkçı köyü olan yerleşme, artık Romalılar döneminde ticaret merkezi ve zengin bir liman şehri olmuştur. Antalya, artık tersanesi olan, ovaları bereketli, ormanları zengin, hayvancılığı gelişmiş bir şehirdir. Tüm bu olumlu gelişmeler, şehrin gelişmesine ve daha da zenginleşmesine neden olmuştur.

Bizans döneminde de Antalya çok önemlidir. Hatta Antalya tersanelerinde yapılan "Attaliata" ve "Pamfil" olarak adlandırılan, iyi manevra yapan, hareketli ve hızlı yelkenliler, diğer yelkenlilerden çok ayırt ediliyormuş ve tersanesi sayesinde de Bizans'ın en önemli deniz üslerinden birisi haline gelmiştir.

Tabii Selçuklular da Antalya'yı Akdeniz'deki ana karargâhlarına dönüştürmüşler ve Venedik başta olmak üzere bütün deniz ticaretlerini Antalya'dan yapmışlardır.

Sultan 1. Beyazıt'ın fethiyle birlikte Antalya'da Osmanlı dönemi başlamış. Ancak, Ege ticaretinin daha yükselmesi, bu karşın Antalya'nın askeri liman olarak kullanılması, Antalya'nın sahip olduğu ışıltısını kaybetmesi ve nüfusunun azalmasına neden olmuştur. Öyle ki, bu seyyahlardan 1864 yılında Antalya'yı ziyaret eden Sperling şehrin İbn-i Batuta'nın yazdığından yararlanarak 1356'dan beri çok az değiştiğini belirtmektedir. Yani, 1864'teki Antalya kentiyle 1356 yılındaki Antalya kentinde bir farklılık görememiş. Cumhuriyet döneminde de Antalya, küçük bir kıyı kenti olma özelliğini koruyor. Ta ki 1960'ların sonunda Antalya'nın bir devlet politikasıyla turizm kenti haline dönüştürülmesine kadar.

Ben bunu çok basit bir krokiyle, ne oldu; yatırım geldi, yatırım turizmi getirdi, turizm istihdam ve ekonomik kazancı, o göçü, göç konut ihtiyacını getirdi. Tabii turizm, istihdam, göç, konut ihtiyacı rantı getirdi. Rant, tarım alanlarının, ormanların ve kıyıların yavaş yavaş kaybedilmesine neden oldu. Kazanç iyi oldukça yeni yatırımlar, teşvikler geldi. Yeni yatırımlar ve teşvikler de tarım alanlarının, kıyıların, ormanların, kentsel dokuların ve son zamanlarda kamu kurumlarına ait alanların yavaş yavaş turizm adına ya da turizmden kaynaklanan yapı ve ticaret alanları ihtiyacı nedeniyle kaybına neden oldu.

Peki, 1960'larda, yani Antalya'yı turizm kenti yapan, bunu planlayan kişiler, diğer kentlerden ne fark gördüler de Antalya'yı seçtiler? Tabii bu turizmin olmazsa olmazları olan değerlerdi, kültürel değerler, doğal değerler. Tabii bu değerler, geçmişin seyyahlarının izlenimleriyle de örtüşüyor. Ben bunları ana başlıklar altında gösterdim.

Tarım alanları ve bahçeleri: Seyyahların Antalya konusunda en çok etkilendikleri özelliğinin başında, kentin sahip olduğu nitelikli tarım alanları ve yeşil bahçeleri geliyor. 1356'da İbn-i Batuta, "Buranın bağ ve bahçeleri çoktur, meyveleri lezizdir." 1604'te, nar, limon, turunç, elma, armut ve şeftali ağaçlarının yetiştiği çok güzel bahçeler, halkın bitiremeyeceği kadar meyveler vardır. 1662'de evler kötü inşa edilmiş ve alçak sokaklar, dar ama hoş, çünkü her tarafta bütün sokakların neredeyse üstüne kadar uzanan ve yolları dehliz haline getiren büyük portakal ağaçlarıyla dolu bahçeler vardır. 1680'de yine Evliya Çelebi, bahçelerin çokluğundan bahsetmiş. 1712'de şehir çok güzel görünümlü, limon ve portakal ağaçlarıyla çevriliydi. Bu ağaçlar, insan eline muhtaç olmadan kendiliğinden yetişiyor. Burası gerçekten her şeyin bol bulunduğu bir yer. 1728'de Satalia, o dönemki seyyahlar, Attalia ya da Adalia kelimesi yerine

Satalia'yı kullanıyorlar. Aslında çok büyük olmamakla birlikte, çevresi oldukça geniş bir alanı işgal etmektedir. Buralarda gerçekten çok hoş ağaçlık alanlar ve iyi bakılması halinde güzelleşebilecek olan bahçeler vardır.

Kâtip Çelebi de yine bahçelerden bahsediyor; 1817'de "Kentin çevresindeki bahçeler güzel, ağaçlar meyve yüklüdür, her tür bitkinin gür olduğu görülmekte. Yerliler, ekim alanlarının alışılmışın dışında bereketli olduğunu söylemektedir" deniliyor. 1824, yine varoşlarında evlerin portakal ve meyve bahçelerinden söz ediliyor. 1839'da şöyle bir tespit var: "Bu verimli toprakta iyi bir yönetim, üretimi köstekleyeceğine desteklese, her türlü meyve yetişir" diye 1839'da yapılmış bir tespit var.

1840, yine bahçeler çarpıcı bir zarafete sahip ve her biri kendine has güzellikte kokular saçan limon ve palmiye ağaçlarıyla, üzüm bağlarıyla dolu. 1841'de yine aynı tespit: "Her evin bahçesi var ve de sonuçta kent, sanki bir orman gibi görünüyor." Peki, ne ormanı? Tümüyle bir kent bahçesindeki gibi yapay, özenle yetiştirilen portakal, limon, incir, üzüm ve dut ağaçlarının ormanı ve hepsi de taze ilkbahar güzelliğinde. 1875'te aynı, 1890'da da olağanüstü bir zenginliğe sahip olduğundan bahsediliyor. Antalya'nın tarımsal niteliği, 1908'de hayrete düşüren bir şaşkınlık yaratmış seyyahımızın gözünde.

Surları, antik dönem yapı kalıntıları: Antalya'ya elen seyyahlar, "Kalenin önünde bir liman vardır ve bu liman çok küçüktür" diyor. Tabii seyyahların Antalya'nın limanı ve işlerliği konusunda çeşitli çelişkileri var. Kimisi çok güzel ve ticaretinin yoğun olduğundan bahsediyor; zaman ilerledikçe, 1800'lere geldikçe, diğer limanlarla kıyaslama başlıyor herhalde, limanın küçük ve yetersiz olduğundan bahsediliyor. Limanı küçük, ama sevimli olarak tarif ediyor bütün seyyahlar, avantajlı bir konuma sahip olduğundan bahsediliyor ve kuleyle desteklenmiş, çifte surlarla çevrili avantajlı konumu vurgulanıyor. "Etrafta görülen sütunlar, antik heykel ve kabartma parçaları, kentin eski görkemine ışık tutuyor" deniliyor. Hendeklerle, çifte duvarlarla ve bunun üzerinde yaklaşık 50 adım arayla yerleştirilmiş kare şeklindeki gözetleme kuleleriyle çevrili. Yine surlardan bahsediliyor, 1847-1874'te ve 1875'te "Adalia Limanı'nın görüntüsünün dışında liman olarak pek önemi yok, çünkü büyük gemiler için uygun değil" deniliyor. Limanı görsel açıdan gezginlerin çok beğendiğini anlıyoruz.

"Kısmen Eskiçağ, kısmen Ortaçağdan kalma, birbirinden 50'şer adım uzaklıkta, 4 köşeli kuleleriyle şehri dış varoşlarından ve ayrıca şehri merkezinde Türk, Rum ve Yahudi semtlerini birbirinden ayıran surlar, Adalia'nın temel simgelerinden birisidir" diyor Laich Kronski. 1864'teki tespit çok ilginç; "Şehrin iç kesimi, çevresi yüksek duvarlarla çevrili olduğu için, hava akımından yoksun kalıyor ve bu yüzden de çok sıcak oluyor. Dolayısıyla burasının sağlıksız bir havası var. Osmanlılar Adalia'yı önemli bir şehir olarak da gördüğü için, Adalialıların bu duruma katlanması gerekiyor" deniliyor. Ama, Adalialılar bu duruma katlanmamış, hemen cumhuriyetin ilk dönemlerinde benzer gerekçelerle surlar "İçeriye hava gelmiyor" gerekçesiyle yıkılmış.

"Su kaynakları ve sulama kanalları, şelaleler, sıcak yaz günlerinde bile soğuk ve lezzetli olan gözeleri herkes tarafından bilinmektedir. 2-3 fersahlık ovalar, ovalarda dipleri hiç güneş görmeyecek kadar sık dikilmiş portakal, limon, nar, kayısı ve benzeri ağaçlar ve bunları sularken

dalları hep çiçekti. Güzel meyvelerle yüklü ağaçlardan yayılan hoş kokuya bir serinlik veren sonsuz sayıda dere, bu bölgeyi küçük bir cennete dönüştürüyor. Kuzeyinde bir dağ vardır, o dağ dibinde Düden derler bir nehir ki, Eğridir Gölü'nün aylağıdır. Oradan çıkıp yeraltından akarak Adalia bahçeleri yakınından çıkar. Bütün bahçelerini suladıktan sonra şehre uğrayıp deryaya dökülür. Şehir, Düden sularının sürekli bir serinlik sağladığı bahçelerle çevrilidir. Genellikle taş kanallarda akan su, neredeyse tüm geniş caddelerden geçer, kenti her yerde taze yeşilliğin fışkırdığı bir vahaya çevirir." Yani, çok edebi ifadeler kullanmış, genç seyyahlarımız…

Falezlerden bakıldığında, körfezi çevreleyen, yer yer parçalı, ama yeşilliklerle güzelleşen kıyılar ve 10 metreden daha yüksek bir mesafeden denize dökülen şelalecikler görülebiliyor ve tabii suyun denize dökülürden çalıştırdığı değirmenlerden bahsediliyor.

Etnik çeşitlilik; Antalya'da seyyahların da vurguladığı, yani bu tabii tüm Osmanlı kentlerinde olan bir durum, ama Antalya özelinde irdeleme yaptığım için sizinle paylaşıyorum: ahali içinde tahifeler ayrı ayrı mahallelerde yerleşmiş. Zaten biraz önce surlarda da bahsetmiştim, Yahudi, Rum ve Müslüman mahallelerinin ayrıldığından. "Adalia'ya vardığımızda hava kötüydü. Şehrin en iyi kahvehanesine gittik. Kahvehanenin içi hem giyim kuşamlarıyla, hem de dinleri, silahları ve gelenekleriyle bir renk cümbüşü oluşturan insanlarla doluydu." Buradaki Rumların Türkçe dışında başka bir dil konuşmadığından bahsediliyor. 1822 yıllarında milliyetçiliğin de gelişmesiyle, Mora'dan gelen göçlerle bir gezginimiz de, Türkleşmiş olan Rumlara kendi anadillerini Moralıların tekrar öğretmeye başladığından bahsediyor. "Kapıların önünde veya çiftler halinde sokaklarda renkli kıyafetler giymiş, takılarını takmış ve saçlarıyla kaşlarıyla kınayla kızıla boyamış Rum kadınlarına rastladık" deniliyor.

Tabii Antalya'yı en önemli yapan özelliklerinden birisi de dağlar. Antalya'nın nişanı olarak algılanıyor dağlar. "Deniz ve körfezin batı kıyısında çok görkemli sivri kayalık dağlar, bu yöreyi inanılmaz şekilde güzelleştiriyor" deniliyor, hatta Alpler'e benzetiliyor. "Denizin üzerinden Likya dağlarının veya ovanın gerisindeki Psidia dağlarının, çevredeki yemyeşil bahçelerin ve limandaki hareketliliğin sunduğu şaşırtıcı manzara sayısı neredeyse sonsuzdur" deniliyor. "Gözler yüksek kıyı kayalıkları üzerinde, tepelerin yaz aylarına kadar karla kaplı olan heybetli Likya dağlarının muhteşem zirvelerini ve hemen ardından Kimera'nın ateşinin yandığı Olympos'taki yanar taşa uzanan Solim dağlarını izlerler" deniliyor.

Tabii seyyahlarımızın çoğu Antalya'ya hayran kalmışlar: "Bu şehir, genişlik, güzellik ve ihtişam bakımından dünyanın en güzel şehirlerindendir. Satalia, hep Küçük Asya'nın en güzel kentlerinden birisi sayılmıştır. Bu yörenin güzelliğini ve kentin dışındaki bahçelerin hoşluğunu kâğıda dökmek olanaksızdır. Çok sayıda tımarlı sipahi -ki bu o dönemin turizmini de anlatıyor herhalde- zeametlerini bırakıp yılın büyük bir bölümünde Satalia'nın havasından yararlanmaya ve bütün Doğu Akdeniz'in en büyüleyici ve en verimli yeri sayılabilecek bu güzel bölgede vakit geçirmeye geliyorlar. Bütünüyle kent için bundan daha sevimli bir yer seçilemezdi."

Diğer yorumlar da var. En sonucusu; "Dünyanın bu köşesinin tüm güzelliğini yaşamak isteyenler, şehrin doğusuna yönelip, bahçeleri ve çok sayıdaki değirmenleri geçip bir deniz fenerine ulaşıncaya kadar dik bir kaya yamacı boyunca gitmelidir. Buradan Gelidonya Burnu'na kadar

Likya'nın karlarla kaplı dağlarıyla beraber tüm körfezi ve arkanızı döndüğünüzde, kuzeydeki güzel biçimli Psidia dağlarını görebilirsiniz. Dünyanın insan ayağının değdiği bölümünde çok az yerin manzarası bu panoramayla boy ölçüşebilir.

Ziyaretçi, Antalya'yı gördüğünde, kendisini sonsuz bir deryada sanır. Aynı zamanda burada şeytanların, titanların ve doğaüstü diğer yaratıkların korkunç sesini hatırlatan, aslanın gürlemesine benzeyen şelalenin sesi duyulmaktadır. Hiçbir şey, dip kısımları yosunlar, otlar ve sarmaşıklardan dolayı görülemeyen yüksek duvarlarla çevrili bu sevimli liman kadar güzel değildir" demiş seyyahlarımız.

O seyyahlar, bugünkü Antalya'yla ilgili neler söylerler, yani günümüzün turistleriyle aynı görüşte mi olurlar: "geldik, denize girdik, güneşlendik, yedik içtik, gittik" ya da bu yazdıkları Antalya ile şimdiki Antalya arasında ne düşünürlerdi diye merak ediyorum. Bu üstte gördüğünüz, 1960 hava fotoğrafı. 1960'ta dahi korunabilen bir kısım narenciye bahçesi olarak adlandırılıyor. Altta gördüğünüz de bugünün hali. Kamu elinde olması, herhalde bu alanın korunmasındaki en önemli etken.

Çok övünerek anlattıkları şelaleler, ve şelalelerin çevresinde yapılmış yüksek katlı yapılarımızı görüyoruz. Burada gördüğünüz alan, Doğugarajı olarak belirtilen alan. Şu okullardan takip edersek, 60'larda dahi bu alanlar hâlâ tarım alanı olarak kullanılan kısımlardı. Yine 60'larda Karaalioğlu Parkı'nın ve günümüzdeki hali görüyorsunuz. Falezler, şelaleler, biraz önce hayranlıkla anlatılan kısımlar ve falezlerin üzerinde yeni oluşmuş kulelerimiz… Antalya eski kent merkezi ve yeni gelişim alanları ve tabii bu kenti nasıl yorumlardı seyyahlarımız, bilmiyorum, yani bu binaları, sokakları, ne derlerdi Antalya için, ben çok merak ediyorum. Dağlara, yani Konyaaltı'nın özellikleri Beydağları siluetine karşıdan baktığınızda, olumsuz etkilemeye başlayacak yüksek katlı yapılaşmalar, yine dağlar ve sahillerimiz, tabii sahillerimiz ve eşsiz kıyılarımız, turizm tesislerimiz, kumullarımız, hepsi şimdiki halinde.

Ben konuşmamı iki seyyahın önemli, ama üzücü tespitlerini aktararak bitirmek istiyorum. Bunlar Kültür ve Turizm Bakanlığına dilekçe vermiş seyyahlar, size aynen okuyacağım: "Bizler Londralı Jenifer ve ressam öğretmen Bernard'ız. 20 yılı aşkın süredir Likya âşıkları olan biz, şimdi zamanımızın büyük bir kısmını bu güzel bölgede geçirebiliyoruz. Biz ikimiz de antik bölgenin korunmasıyla derinden ilgileniyoruz ve birçok alanda devam ettirilen çalışmalardan dolayı çok heyecanlıyız. Ancak, bu harika doğaya ve bazı arkeolojik alanlara verilen zararlar sebebiyle giderek daha çok endişeleniyoruz. Bize en yakın ve belirgin antik kent olan Sura ve çevresi, -'bu Demre bölgesinde yer alan bir antik kentimiz'- şimdilerde seralardan arta kalan molozların ve çöplerin, evsel atıkların, eski plastik naylonların, örtülerin atıldığı bir çöplük alanına dönüşüyor. Seralar akropole 50 metre mesafede sıralanmış durumda.

Biz bölge insanının yoğun sebze-meyve tarımı aracılığıyla gelirlerini ve yaşamlarını iyileştirme isteğini tamamıyla anlıyor ve destekliyoruz. Fakat bazı durumlarda bunların bedeli bölge mirası açısından çok ağır oluyor. Yapılanlar geri alınamaz, ama daha da ileri zararların önlenmesi umuduyla bu alanlarda daha büyük bir koruma için başvuruyoruz. Bizler, antik Likya mirasının gelecek nesillere aktarılması ve tüm ulusların ve her neslin görmesi, öğrenmesi ve tecrübe etmesi

dileklerimizi sizlerle paylaşıyoruz" diye bizim Bakanlığımıza verilmiş bir dilekçe. Açıkçası bu Antalya'da yaşayan bir insan, Türkiye'de yaşayan bir insan olarak üzücüydü, hepimiz çok üzüldük.

Dünkü konuşmacılarımızdan birisi söylemişti, "Turizmi turizm mi yok ediyor acaba?" diye. En önemli etkenlerden birisi, dışarıdan çok göç alması ve Antalya'nın yerel sakinlerinin artık bu gelişime ilgisiz kalması. Yani, bu sadece fiziki mekânda değişiklik yaratmıyor. Bahsettiğim seyahatnamelerdeki seyyahların izlenimleri, ruhsal yapısını etkiliyor insanın, zanaatını etkiliyor. Yani, sadece somut değerlerimiz değil, soyut değerlerimiz de değişmeye ve yok olmaya başlıyor ve kentin kendisi burada sessiz kalıyor, yani dışarıdan gelen yeni Antalyalılar ya da meslek odaları ya da sivil toplum kuruluşları ancak bu değerlerin savunulması için girişimlerde bulunuyor. Aslolan, Antalya kentlilerinin kendi kültürel miraslarına, tarihi miraslarına, tarım alanlarına sahip çıkmasıyla ancak olabilecektir. Bu geçmişin bize bıraktığı bir miras değil, geleceğe bırakacağımız bir miras, bu çok klişe bir laf ama gerçekten öyle. Çünkü geçmişin seyyahlarının anlattığı birçok şeyi bugün göremiyorsak, geleceğe herhalde bundan daha da kötü bir şeyler bırakabiliriz. O yüzden, geç kalmış olsak da neresinden başlasak faydalıdır diyorum ve bütün Antalyalıların kentleri konusunda bilinçlendirilmesi, bilinçli olması ve harekete geçmesinin zamanı gelmiştir diye sözlerimi bitiriyorum.

Teşekkür ederim.

ERDEM ARMEN (Antalya Büyükşehir Belediye Meclis Üyesi)

Değerli arkadaşlar; Antalya dışından gelenler hoş geldiler, Antalya'dan gelenler de elbette.

Konu Antalya olunca, kayıtsız kalınamıyor, bu toplantıyı çok geç haber almama rağmen, Antalya konu olunca, katılmak zorunluluğu hissettim.

Melike arkadaşımız ne güzel anlattı Antalya'yı, derinlere daldım şöyle, eskilere gittim anlatırken. 1800'leri yaşamadık, ama 1950'leri, 60'ları, 70'leri, o seneleri yaşadık. O senelerde de Antalya çok güzeldi. Atatürk'ün söylediği ifade edilen bir söz var, falezlerin üzerinde, "Hiç şüphe yok ki, Antalya dünyanın en güzel kentidir" lafı. Doğru mu, değil mi? Birçok kaynaklar, bu lafın Atatürk tarafından söylendiğini ifade ediyorlar, Antalya'nın o dönemi düşünülürse herhalde söylenmiştir.

Değerli arkadaşlarım; Antalya, Türkiye'nin bir kesiti, bir noktası. Antalya bugün o güzelliklerinden bugünkü kötü görüntüsüne doğru rota değiştirdiyse, bunda birçok kesimin sorumluluğu var ve bunların içerisinde başta kendimden başlayayım, mimarların, şehir plancılarının, belediyelerin, merkezi yönetimin ve konuyla ilgili birçok kuruluşun eksikleri olduğunu burada kabul edersek ve bunları geçmişe dayalı hatalar bazında değerlendirirsek, bazı olumlu sonuçlar alırız diye düşünüyorum.

Lara falez bandının ne olduğu konusunda ben ayrıntılı birkaç şey söylemek istiyorum. Sizlere özellikle bizzat yaşadığım dönemlerdeki olayları aktarmak istiyorum. Ancak bu panelin süresi son derece sınırlı. Bunun için, başka panellerde dileğiyle Antalya'nın özellikle merak ettiğiniz bu subasman kotu 2.50 nasıl oldu, kapalı-açık çıkmalar nasıl emsal dışı kaldı, lejant hükmü altında yönetmelik nasıl lağvedildi ve lejant hükümleri yönetmelik olarak kullanılmaya başladı, bu konulara girmeyeceğim. Antalya'nın Konyaaltı'ndaki Beach Park'ın nasıl yağmalanmak istendiği ve oranın nasıl kurtarıldığı çok önemli. Lara falez bandında eski Lara yolunun tekrar Antalya'ya kazandırılması ve bunun karşılığı ödenen bedeller çok önemli. Bunlara girme vaktim olacağını düşünmüyorum ve ben, falezlerin planlanması konusundan olaya başlıyorum.

Burada bir kronolojik takvim var. Burada i falezlere yönelik ki tane plan görüyorsunuz. Bu planların birincisi, 1977'li yıllarda başlayan ve 1979'da Meclisten geçen ve akabinde 80 yılında onanan Lara falez bandının planları. Bunlar, o dönem Zühtü Can tarafından yapılmıştır ve üst planda gördüğünüz gibi, son derece geniş bir doğal SİT alanı söz konusudur burada ve bu alanlar, o dönemde plan yapılırken "Eski Lara yolunun deniz tarafı nasıl korunabilir?" düşüncesinden kaynaklanmıştır. O düşünce, olayı kurula götürmüştür, buranın ancak doğal SİT alanı olarak ilan edilmesi karşılığı bu alanları koruyabilme şansımız olabilir diye ve buralar o dönemde beledi-

yenin önerisiyle kurul tarafından doğal SİT alanı ilan edilmiştir. Yer yer denize 50 metredir, yer yer 200 metredir. Ortalama 100-150 civarında olan bir banttır bu. Bu Dedeman ve öncesinden başlar, askeriye tesislerine kadar devam eder.

O planda eski Lara yolunun üstü de tamamen bir turistik merkez olarak planlanmıştı. O zaman sanırım 20 bin yatak gibi bir hesap yapılmıştı burada ve bu yolun üzerinde de o tesisler yapılacaktı. Ancak, bu plan, 1985 senesinde değiştirildi, aşağıdaki plan haline getirildi. O plana neler olduğuna, bunun gerekçelerini ifade ederek girmek istiyorum.

Bu gördüğünüz, Kültür ve Tabiat Varlıkları Kurulunun 10 Kasım 1983 senesinde aldığı bir karar. Bu kararın 2 gün sonra 26. yılını doldurmuş olacağız. Bu kararda, biraz önce yukarıda gösterdiğim planın doğal SİT alanı değiştiriliyor. Doğal SİT alanı, buradaki doğal yapısından çıkarılıyor, tamamen cetvelsel bir anlama büründürülüyor ve deniliyor ki, "Falezlerin ucundan itibaren 35 metredir doğal SİT alanı." 36 olmaz, 34 olmaz, doğal yapı hiç önemli değil, böyle bir karar alınıyor. Bu karar, burada daha net olarak görüyorsunuz, "Lara yolunun kara yönünde 35 metre genişliğinde doğal SİT olarak kabulüne" diyor. Bu kurulun kararının altında o dönemin önemli isimlerinin imzaları var. Ben bu dönemdeki ve bundan sonraki bu kurullarda çalışmış olan insanları tenzih ediyorum, onlarla ilgili herhangi bir söylemim yok. Ancak, bu karar, Antalya'nın falezlerinin kaderini değiştiren karardır. Bu karar, 12 Eylül döneminin kararıdır, 1983 senesinde ve bu kararla Lara falez bandı 35 metreye indirilmiştir.

Bu kararın akabinde, bu kararın niye böyle alındığı hemen fark ediliyor. Bakın, burada bir Dedeman AŞ'nin bir plan tadilatı var. Bu kararın akabinde yerel seçimler yapılıyor, yerel seçimler yapıldıktan sonra 3194 sayılı Yasa çıkıyor, sene 1985 ve bu yasanın çıkmasıyla beraber merkezi yönetimdeki planlama yetkileri yerel yönetimlere aktarılıyor. Elbette çok güzel bir olay, demokratik bir olay, yani insanların kendi çevrelerindeki planlarını yapabilme ve onaylayabilme yetkisi hiç tartışılmaz. Ben de aynı gözlükle baktım. Ancak, daha sonra işin içerisine rant girdiği zaman, bu olayın tersine dönebildiğini de yaşayan bir insanım, bunun birçok örnekleriyle donanımlıyım.

Bu yasanın demokratik olması yanında, en büyük eksikliği, bu yasaya karşı olan plan tadilatı veya daha başka uygulamalardan dolayı insanların herhangi bir cezai müeyyideye tabi tutulmamalarıdır. Ancak, yapılan plan tadilatları, herhangi bir şahsın ya da kurumun dava açması sonucunda iptal edilebilmekte. O da sadece planı iptal etmekle kalmakta, o planı yanlış olarak yapanlar hakkında yine herhangi bir cezai müeyyide getirmemektedir. Bu olayı geçiyorum. Burada Dedeman bu olayla beraber bir plan tadilatı getirdi. Yukarıda gördüğünüz, mevcut durum, yani 1980 planı. 20 bin metrekarelik bir turistik tesis alanı var, arkasında 4 bin küsur metrekarelik bir konut alanı var. Ön taraf da gördüğünüz gibi yeşil. Şimdi size çok kısa bu olayın kronolojisini anlatacağım.

Bu alan Dedeman AŞ tarafından çok ucuz bir bedelle Antalyalı şahıslardan satın alınıyor, isimlere girmiyorum. Burası imar planındaki koşulları bilinerek alınıyor, yani önünün yeşil alan olduğu, eski Lara yolunun bu alanın önünden geçtiği falan… Bu plan tadilatıyla ne yapılıyor? 35 metreye kadar önündeki tüm yeşil alanlar yok ediliyor. 20 bin metrekarelik alan, bir anda 54 bin metrekareye çıkartılıyor. 0.40 olan emsal 0,60'a çıkartılıyor. 48,5 metre olan maksimum yükseklik 53,5 metre oluyor. Toplamda 8 bin metrekare olan inşaat alanı, bir anda 32 bin 800 metrekareye

çıkıyor, yani 4 misli bir artış. Arkasındaki konut alanı da yine aynı şekilde, 0,54 emsalden 0,90 emsale çıkarılıyor. 2290 metrekarelik kullanım alanı 3816 metrekareye çıkarılıyor. Sonuç olarak, 10 bin 290 metrekarelik bir alan, 36 bin 636 metrekareye çıkartılıyor ve 26 bin küsur metrekarelik bir fark çıkıyor. Bunun üzerine bir mücadele başlıyor. Bu mücadelede kurula başvuruluyor ve kurul, bu başvuruda bu planların 5000 yapılmadan, sadece bölgesel bir mevzi plan yapılmak suretiyle yapılamayacağını öngörüyor. Bunun sonucunda belediye tarafından nazım planların yapılmasını ve ancak ondan sonra bu olayın çözümlenebileceğini öngörüyor.

Bu mücadele döneminde hiçbir sivil toplum örgütünün bu olaya destek vermediğini de buradan ifade etmek istiyorum. Turgut Özal Başbakan, Kenan Evren Cumhurbaşkanı. O zaman dilekçelerde pul var, pullu dilekçeler daktilolarda yazılıyor, her türlü girişim yapılıyor ve sonucunda bu plan tadilatı iptal ettiriliyor. Ama ömrü çok uzun sürmüyor, ondan sonra şu yukarıda biraz önce ifade ettiğim plan gündeme geliyor. Bu plan, 35 metreye gördüğünüz gibi sadık kalan bir plan, kurulun aldığı 35 metreyi milat kabul ediyor ve bütün yapıları 35 metreye kadar indiriyor. Bütün o doğal güzellik, doğal SİT yok oluyor. Belediye bunu yapmak zorunda mı, kurul böyle bir karar aldığı için; hayır, yapmak zorunda değil. Kurul istediği kararı alsın, planlama yetkileri belediyede ise, belediye o karara uymaz, o planı da yapmayabilir. Ama gördüğünüz gibi, o plan yapılıyor. Buradan ne demek istediğimi herhalde anlıyorsunuz.

Dolayısıyla, burada eski Lara yolu yok oluyor. Eski Lara yolu, Dedeman'la başlayan bir şekilde yok oluyor ve ondan sonra devamında da yok oluyor ve oyçokluğuyla belediye meclisinden bu kararlar geçiyor. Niye? Dedeman başlayacak, arkasından başkaları benzer inşaatlarını yapacaklar ve bu şekilde Antalya falezleri 35 metreye kadar yapılaşma sınırı indirgenmiş olacak. Dolayısıyla, bu serüven bu şekilde devam ediyor ve bu plan uygulamaya geçiyor. Bu plan uygulamaya geçtikten sonra, burada gördüğünüz tabela, Dedeman'ın o zaman, 1986 senesinde başladığı inşaat ve o inşaatın tabelası orada, inşaat aşamasındayken. Burada şimdi gördüğünüz otelin altı burası, burada yoğun bir hafriyat çalışması falezlerin üzerinde devam ediyor. Onun ötesinde, gördüğünüz gibi, yine değişik bir yönden; burada yine yoğun bir hafriyat çalışması ve denize doğru dökülen hafriyat atıkları.

Bu fotoğraf özellikle çok enteresan, birçok delikleri görüyorsunuz orada. Bunlar falezlerin doğal yapısı, traverten yapısından kaynaklanan boşluklar, yani mağaralar. Dedeman Otelinin altında da son derece büyük mağaralar çıktı, olağanüstü büyük mağaralar çıktı ve böyle bir yere böyle bir yapının yapılamayacağı zaten hafriyat aşamasında anlaşıldı. Ama bir kere karar verilmiş, bildiğim kadarıyla Japonya'dan uzmanlar getirildi, bütün bu mağaraların içerisine beton enjekte edildi, buralar dolduruldu, zemin sağlamlaştırıldı ve burada bu yapı devam etti ve bu yapı burada bitirildi.

Yine Dedeman'ın karşıdan bir görünüşü; Kırmızı Gül Çiçekçisi'nin olduğu noktadan bütün hafriyat artıkları denize atılıyor ve falezler yavaş yavaş alçaltılıyor orada. Bunlar denize doğru dökülüş görüntüleri, yine oradan birtakım hafriyat çalışmaları ve oranın doğal yapısı bu şekilde parça parça kayalar haline getirildi. Bu da son bitmiş hali, yani bitmiş haline baktığımız zaman, bir kent planlaması açısından da yanlış olduğu hemen kendisini sanıyorum gösteriyor, şehir plancısı arkadaşlarım bunu kavrayacaklardır diye düşünüyorum.

Bu plan yapıldı. Bu planın yapılmasından sonra bir değişiklik oldu. Gördüğünüz gibi, bir iki noktayı ben size gösteriyorum. Yukarıdaki alan, eski planın alanı ve bunun üzerinde bir çalışma yapılarak, tekrar eski Lara yolunun kazandırılması yoluna gidildi. Orada 35 metre sınırı değiştirildi, 60 metreye kadar varan birtakım çalışmalar yapıldı. Bunların detaylarına girmeyeceğim, bu çok değişik bir konu, uzun bir konu, sadece 2 tane örnek göstereceğim. Burası, bu planların sonucunda -biraz önce Melike arkadaşımız da benzer fotoğraflar gösterdi- falezlerin konumunu, vaziyetini gösteriyor.

Falezlerde niye bu kadar yüksek yapılar yapıldı, bunun alçak kademeli, arkaya doğru gitmesi gerekmez miydi? Bu sorular herkesin kafasında, ama eski Lara yolunu kazandırmak adına birtakım fedakârlıklar yapıldığının altını çok kısa olarak çizmek istiyorum. Çünkü eski planı değiştiren 85 planında Fener Parkı'nı hatırlarsınız, Fener Parkı'nın yarısına kadar konut girmişti, bunu ifade etmek istiyorum. Yani, bütün parklar, her taraf o planla o 35 metre sınırı anlamında konutlaştırılmaya başlanmıştı. Bütün bunlar düzeltildi, değiştirildi.

Burada bir çukur görüyorsunuz. Bu çukur, Düden Şelalesine 500 metre kala bir alandadır. Burada bir inşaat başlamıştı. Bu inşaatın başlaması da yeni planlamanın, yani 90 yılında yapılan planlamanın altlığını oluşturdu. Şelalenin biraz bu tarafında kalıyor, resme girmemiş. Bu, Konyaaltı'nın başlangıç noktası ve burada gördüğünüz bir temel var, bu temel hemen başındadır. Bu temeli de ileriki dönemlerde Konyaaltı'nda neler yapılmak isteniyordu, o fasılda anlatmak istiyorum.

Antalyalı, bir turizm merkezinde elbette turizme karşı değildir, karşı da olamaz. Ama böyle örnekler, Antalya kentinin tahribatına örnek olmuş bazı konularda, turizm de olsa, gereken direncin gösterilmesi gerekmektedir.

Zamanımın dolduğunu Mine arkadaşımız işaret ediyor, zamana saygılı olmak istiyorum. Ancak, şunu söyleyerek sözlerimi tamamlamak zorundayım: Sizler ne kadar güzel planlar yaparsanız yapın, ne kadar güzel süslerseniz süsleyin, onları duvarlara asıp ne kadar övünç duyarsanız duyun, bunları uygulatamadığınız takdirde hiçbir önemi olmuyor. Bunların uygulanacağı yerler yerel yönetimler, yerel yönetimlerde bunların plancıların anlayışı doğrultusunda uygulanabilmesinin yollarını bulmak lazım. Ben onun için diyorum ki sizlere, hepiniz bu konularda uzmanlaşmış, bu kenti seven, bu kentin çağdaş bir kent haline dönüşmesini isteyen insanlar olarak mutlaka ve mutlaka hangi siyasal görüşten olursanız olun, kendi siyasi görüşünüze uygun olan bir partinin içerisinde politikaya atılıp, yerel yönetimlerde görev alıp, bu işin mutfağına girip, burada yanlışları yaptırtmamak, burada yapılan planları uygulatmak gibi bir görevle yükümlüsünüz.

Hepinize sevgiler, saygılar sunuyorum.

ELİF İLTER (Kale-Der Genel Koordinatörü)

Saygıdeğer misafirler; hepiniz hoş geldiniz. Başkanımın şehir dışında bir seyahatte olması nedeniyle bu oturuma katılamadı. Kendisi çok çok özürlerini iletti, selam ve saygılarını gönderdi.

Ben kısaca dernek ve çalışmalarımız hakkında ve sorumlu olduğumuz bölge hakkında genel bilgiler aktarmaya çalışacağım sizlere.

Derneğimiz 2004 yılında Antalyalı olan Kalekapısı esnafları tarafından kuruldu. Şu an yaklaşık 700 üyemiz bulunmakta. Kaleiçi'nde arka arkaya birkaç dernek kuruldu, çok uzun ömürlü olmadan kapandı. Oradaki esnafların birçok sorunu var, onlar da sürekli bize başvuru yapıyor. Elimizden geldiğince onlara da destek olmaya çalışıyoruz. Hem oradaki, Kaleiçi'ndeki esnaflar, hem Muratpaşa Camii çevresindeki esnaflar bizim bünyemize dahil olmak istiyorlar. Yakında bununun resmi çalışmaları tamamlanacak, dolayısıyla üye sayımız da artmaya devam edecek.

Ekranda görmüş olduğunuz, bizim şu anki sorumluluk alanımız. İş Bankasından Valiliğe, Kışla Han Çarşısından Saat Kulesine kadar olan bir alanı kapsıyor.

Antalya kent merkezi, yüzlerce yıllık birikim sonucu oluşmuştur. Kaleiçi ve Kalekapısı da iki önemli noktasıdır. Bu nedenledir ki, bölgenin tarihi dokusunu korumak, Ahilik geleneğini yaymak ve yaşatmak, bölge esnafının iş ahlakı ve disiplinini sağlamak, derneğimizin ana amaçları ve kuruluş nedenleridir. Kurulduğu günden bu yana birçok çalışmayı üstlenmiş, resmi kurumlara destek olmuş ve olmaya da devam edecektir.

Bölgemizin altyapı çalışmaları hemen hemen tamamlanmış durumda. Tramvay çalışmaları nedeniyle çok küçük bir bölge beklemede kaldı, çalışmalar tamamlandıktan sonra da devam edecek. Bölgemizdeki elektrik kabloları yeraltına alındı, telefon hatları ana santrallere toplandı. Turistlerin en çok resmini çektiği elektrik kablolarımız, hepsi yeraltına alınıp, derlenip toparlanmış durumda. Sürekli elektrik kesintileri yaşanıyor; turistlerden, acentelerden bu konuda tepkiler alıyorduk. Tabii esnaflarımız da bunlardan çok şikâyetçiydi. Ek trafolar konularak bu sorunlara çözüm bulduk.

Derneğimiz, hem Büyükşehir Belediyesi, hem Muratpaşa Belediyesi, TEDAŞ, ASAD, Telekom, Emniyet ve Emniyete bağlı çeşitli alt birliklerle sürekli işbirliği içerisindedir. Şehir merkezinin çekirdek noktasında olmamız, ve turistlerin yoğun olması nedeniyle hanutçuların, dilencilerin, sahte parfüm satıcıların ilgi odağı olup birtakım sorunlar yaşanmaktaydı. Resmi kurumların desteğiyle bu sorunlar büyük oranda aşılmış durumda.

Turistlerin güvenli bir şekilde indirme-bindirme yapabilmeleri için ekranda gördüğünüz cep bölgesi açıldı. Tur araçları burada indirme-bindirme yapıyor. Görevli arkadaşımız tarafından

gelen araçlar, isim vesaire kayıt altına alınıyor. Turistler, araç saatlerini kaçırabiliyorlar, yönlerini kaybedebiliyorlar, kaybolabiliyorlar, bazılarına çeşitli rahatsızlıkları nedeniyle destek vermemiz gerekebiliyor. Bu kayıtlar sayesinde hangi otelden hangi araçla geldiklerine ulaşıp kendilerinin güvenli bir şekilde tekrar otellerine dönmelerine yardımcı oluyoruz.

Dernek, ilk kurulduğu günden bu yana hemen hemen tüm acenteleri ziyaret etmiş; bölgenin tarihi bir ticaret merkezi olduğunu, 500 yıldır özellikle yerli halkın ihtiyaçlarını karşıladığını, gerekli güvenlik önlemlerinin alındığı belirtilerek, her şey dahil sistemiyle otele kapanan misafirlerin tarihi ören yerleriyle dolu Antalya merkezini görmeleri için çağrılar yapmış, ciddi olumlu sonuçlar da almıştır. O günden bugüne bir ağ kurulmuştur acente ve Kalekapısı arasında, ve devam etmektedir. İrili ufaklı yerli yabancı yaklaşık 200 acenteyle anlaşma yapmış bulunmaktayız. Bizim beklentimiz, Antalya'ya gelen 9 milyon turistin rakip Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, kent merkezini yüzde 20-25 oranında görmesini sağlamaktır. Bizim verilerimize göre, Antalya kent merkezini ziyaret eden 2008 yılı içerisinde 521.863 kişi şehir merkezine gelmiş, 92.357 kişiyle de ağustos ayı ön plana çıkmıştır.

Bölgemizde yiyecek içecek satışı dışında birçok dükkân bulunmaktadır. Bunların büyük bir çoğunluğunda masa, sandalye, şemsiye, rengârenk tabureler bulunmaktaydı; hepsi farklı markalardan, farklı renk ve desenlerden oluşuyordu. Görüntü kirliliği yaratması nedeniyle bunların hepsi tek tip bir hale getirildi, belirli adet ve ölçülerde sınırlandırılarak görüntü kirliliği de ortadan kaldırılmış oldu.

Bölgenin iç kısım sokaklarındaki dükkânlar, yapı itibariyle daha çok pazarı andırdığı için, ürünleri sergilemek üzere dış cepheler ve tezgâhlar kullanılıyordu. Bu da hem haksız rekabet, hem görüntü kirliliği yaratıyordu, sokağın daha refah bir şekilde kullanılması için bu tezgâhlara da sınırlama getirildi. Arastamızdan birkaç resim ekledim bu arada, örneklerini görüyorsunuz.

ATSO'nun desteğiyle yaklaşık 3 bin esnafımıza ve personelimize eğitimler düzenlenmiştir. Satış teknikleri, beden dili, inovasyon, tüketici hakları gibi konular, ana eğitim başlıklarıdır. Sürekli yaşanan eleman sirkülasyonu nedeniyle, bu eğitimler yılda 3-4 kez tekrar edilmektedir.

Bölgemize gelen misafirlerimizin daha güvenli alışveriş yapabilmesi için, tüm üye işyerleri numaralandırılmıştır. Bu sayede yaşanan herhangi bir olumsuzluğu bertaraf etmiş olup, misafirlerimizin gönül rahatlığıyla alışveriş etmeleri sağlanmıştır. Ekranda gördüğünüz kartlar, buraya örnek olarak koyduk; dönkart, sticker ve personel yaka kartı. Tüm üye işyerleri çalışanları için yaka kartları derneğimiz tarafından verilmiştir. Müşteri, hanutçu ve personel ayrımının yapılabilmesi nedeniyle bu uygulama başlamıştır.

Turistlerin ve esnaflarımızın beklentilerini tespit etmek amacıyla sık sık anketler düzenlenmektedir ve bu anket sonuçları mutlaka resmi kurumlarla paylaşılarak eylem planlarına katkı sağlaması amaçlanmış ve çalışmalar da devam etmektedir. Resmi kurumlar, acenteler, misafirler ve esnaflar arasında köprü konumunda olan derneğimizin bu vazifesinde aksaklık yaşanmaması için, her sokakta temsilcilikler kurduk. Yazılı ve SMS sistemi dışında, temsilciler aracılığıyla gerekli bildirimler yapılarak, bölgenin menfaati için kararlar da ortaklaşa alınmaktadır.

Antalya'nın ve bölgemizin tanıtımına destek vermek amacıyla, bölgemizdeki tarihi mekânların resimlerinin olduğu kartpostallar basıldı ve ücretsiz olarak bölgeye gelen yerli-yabancı bütün turistlere dağıtıldı. Şu ana kadar yaklaşık 250 bin civarında kartpostal dağıtıldı, dağıtılmaya da devam ediliyor. Bu projeyle hem bölgenin tanıtımını yapmak, hem de güvenli alışveriş için turisti yönlendirmek amaçlandı. Bu kartlar sayesinde turistlerin hem bir hatıra elde etmeleri hem de bölgemizi unutmamaları sağlanmış olacaktır. Kartın arka yüzünde ise bölge esnaflarımızın giriş kapılarında bulunan dönkart örneği yer almaktadır. İngilizce, Almanca ve Rusça olarak güvenli alışverişin burada olduğunu belirten cümleler kullanılmıştır.

Kale-Der olarak Türk sanat müziği korosuyla çeşitli kültürel etkinliklere katılmaktayız. Esnaf arasında birlik ve beraberliği sağlamak adına tavla turnuvası, vitrin düzenleme yarışması, sokaklar arası futbol turnuvaları gibi sosyal faaliyetler düzenlemekteyiz.

Kent merkezinin yayalaşması, esnaflarımızı maalesef olumsuz etkilemiş durumdadır. Esasen hiçbir esnafımız, planlı, zamanında yapılmış ve denetim altında tutulan bir yayalaşmaya karşı değildir. Yayalaşma yapıldığı takdirde, herkesin Antalya'nın dört bir tarafından toplu taşıma ile kent merkezine gelmeleri sağlanmalıdır. Yapılan yanlış yayalaştırmadan dolayı, şu an bölgemize ulaşım zorlaşmıştır. Özel araçlarıyla gelen insanlar için de park alanları yaratılması çok daha iyi olacaktır. Bu ekranda görmüş olduğunuz, kale kapısından bir örnek. Kot farklılıklarından kaynaklanan, turizmin başkenti olarak anılan Antalya'mıza yakışmayan görüntüler.

Vakıf İşhanı yıkılmadan önce, turistler özellikle Vakıf İşhanının yukarısına çıkarak bu resimleri çekiyorlardı. Şu an bir şekilde ulaşıp çekmeye çalışıyorlar. Ama gelen misafirler tarafından en çok sorulan soru elektrik direkleri hakkında. Kendi aralarında konuşuyorlar, gittikleri yerlerde kullandıkları acente hizmetlerinde burası hakkında bilgiler yazıyorlar, devamında gelecek insanlara kendilerince bilgi veriyorlar. Bu yeraltına alınan elektrik direklerinden bir tanesi. Bu en iyi durumda olanı, diğerleri çok şükür ki kaldırıldı. Bayağı meşhur oldular Avrupa'da, resimleri şiddetle çekiliyordu. Kalan bölgeler de kısa sürede tamamlanacaktır.

Kent merkezinde yapılacak en önemli uygulama, tüm altyapı sorunlarının giderilmesidir. Tarihi dokuya uygun cephe düzenlemeleri yapılmalı, kot farklılıkları da ortadan kaldırılmalıdır. Kâzım Özalp Caddesi, yayalaşma yapılmış, trafiğe kapalı bir alan, "Motosiklet ve bisiklet giremez" yazısının altı motosikletlerle dolu. Özellikle akşam saatlerinde, saat 17.00'den sonra arabalar zorla girmeye çalışıyor. Bizim güvenlik görevlisi arkadaşlarımız onlara engel olmaya çalışırken birtakım tartışma ve sıkıntılar yaşanıyor. Kapalı yolun ne anlama geldiği, nasıl kullanılması gerektiği ve bunların denetim altında tutulması gerektiği hem resmi kurumlara, hem de bölgeyi kullanacak olan halka bilinçli bir şekilde yerleştirilmesi gerekiyor.

Cumhuriyet döneminden sonra yapılmış binaların resimleri herkes tarafından mutlaka görülmüştür. Maalesef onları ne koruyabildik, ne de onların yerine daha iyilerini inşa edebildik. Tarihi kent merkezini yenilirken, tarihin izlerinin silinmemesi, tarihi siluetlerini de ön plana çıkaracak projelerin oluşturulması gerekiyor. Bölge esnafı ve yerel halk dikkate alınarak da gerekli çalışmalar yapılması gerekiyor. Antalya ve Kalekapısı özellikle SİT alanı içerisinde birçok esnaf tadilat, yenilik yapmak istiyordu. Dış cephe kaplama projemiz, araya seçimlerin

ve çeşitli çalışmaların girmesi nedeniyle askıda kaldı. KUDEB tarafından esnaflara bildirimde bulunulmuştu; "Herhangi bir tadilat yapacak olursanız, belediyeden izin almanız gerekiyor" diye. Şu an esnafların hepsi beklemede; Kaleiçi'ndeki esnaflar, orada evi olanlar, yaşayanlar da aynı şeklide. Dolayısıyla, bu plan, proje, yapılacak olan her şeyin kim tarafından onaylanacağının da mutlaka belirtilmesi gerekiyor.

Antalya'nın ilk imar planı 1800'lü yıllarda yapıldığına dair gerekli yerlerden bilgi aldım. Çok net tarihini maalesef bilemiyoruz. Turizmin belirli bir bölgede yoğunlaşmasının nedeni, tarihi merkezin kültürünü tanımaktır. Bu amaçla gelen ve kent merkezinde konaklamayı amaçlayan turist, büyük ve modern otellerde konaklamanın ötesinde, arayışlar içindedir. Bu nedenle, özellikle Kaleiçi ve Balbey mahallelerimizdeki butik otel ve ev pansiyonculuğu gibi kullanımları öne çıkarmak, turizmi geliştirmede önemli rol oynayacaktır. Bu da özellikle kent merkezi ticaretini canlandıracaktır.

1950'li yıllara ait Antalya Yat Limanından bir fotoğrafı görüyorsunuz. Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde geçmiş yıllarda yat limanında bir kız kulesi olduğundan bahsediliyor. Bu da oradan kalan bir kalıntı, ama ne yazık ki Mermerli Restoran'ın devamındaki bu mendireğin uzatılmasında kullanılmış ve şurada da gördüğünüz gibi, kalıntıları denizin içinden görülebiliyor.

Cumhuriyet Meydanı, Atatürk Heykeli, Tophane Çay Bahçesi, aranızda görmeyen yoktur herhalde. Ekranda görmüş olduğunuz resim, Cumhuriyet Meydanı'na ait, Melike Hanım da sunumunda bahsetmişti. "Şehir hava almıyor, sıtma hastalıkları artıyor" diye dönemin belediyesi tarafından bütün surlar yıkılmış durumda. Şimdiki belediyeler de özellikle Tophane Çay Bahçesi'nin oturduğu surlar yıkılmak üzere olduğu için "Çökmeden nasıl önlem alabiliriz"in araştırmasını yapıyor, savaşını veriyor durumda.

Bizim dernek merkezimizde Antalya'ya ait eski resimler var, özellikle turistler çok merak edip, çıkıp okuyorlar. Maalesef en çok bu resim herkesi ciddi şekilde üzüyor.

Tramvay konusuna gelince, yapım aşamasında tüm esnaflarımız ciddi şekilde mağdur oldular; sadece esnaflar değil, bölge halkı da aynı şekilde. Bu ilk planlanan trafik güzergâhını anlatan bir harita; ticarete olumsuz şekilde yansıdı. Biz Kale-Der olarak, Muratpaşa Camiinden sonra kapalı olması nedeniyle birçok insanı mağdur etmeyeceğini düşünerek, Kâzım Özalp Caddesi'nden geçmesini arzu etmiştik. Faaliyete geçtikten sonra, olumlu ya da olumsuz yanları tekrar değerlendirilebilir. Özellikle merkez esnafı, tramvayın doğu-batı yönünde olmasını faydalı buluyordu, çünkü Kundu, Belek ve Kemer bölgeleri, turizm potansiyelinin olduğu bölgeler ve oradaki turistin şehir merkezine gelmesini kolaylaştıracaktı.

Öncelikle daha önce yapılan uygulamaların artıları ve eksileri belirlenmeli, sonrasında uygulanacak eylem planlarında bu sonuçlar göz önünde bulundurulmalıdır. Sonraki ilk iş, koruma planlarının hazırlanmasıdır. Hangi planın nerede, ne zaman, ne şekilde uygulanacağı, kim tarafından denetleneceği, sonrasındaki bakım onarım prosedürlerine varana kadar belirlenmeli, uygulama bölgesindeki halkın ve esnafın fikri alınmalıdır. Bizlerin arzusu, bu çarpıklıkları giderebilecek bir planın yapılıp, en kısa zamanda uygulamaya geçilmesidir.

Teşekkür ediyorum.

OSMAN AYIK AKTOP (Antalya Turistik Otelciler Birliği Yönetim Kurulu Üyesi)

Sayın Başkan, değerli panelistler, sevgili katılımcılar; hepinize merhaba.

Tabii turizm bir ekonomik faaliyet ve bu ülkenin en önde giden sektörlerinden bir tanesidir. Bugün itibariyle baktığımızda, yatırım stoku aşağı yukarı, 40-50 milyar dolar mertebesindedir. Bunun içinde kamu ve özel sektör yatırımları birlikte mütalaa ediliyor, yaklaşık 30-35 milyar dolarlık bölümü özel sektörün yaptığı bir yatırım stoku, 15 milyar dolarlık veya 20 milyar dolarlık bölümü de kamunun altyapı vesaire için yapmış olduğu yatırım stokudur. Ama, diğer taraftan baktığımızda, rakamsal boyutlarına baktığımızda da, bugün için aşağı yukarı yılda 20 milyar doların üzerinde yıllık getiri sağlayan ve buradaki en önemli özelliklerden bir tanesi de yüzde 90'lara varan bir oranda bu ülkenin kendi kaynakları ve öz sermayesiyle yaratmış olduğu bir sektördür. Türkiye'de tabii diğer birçok alan, birçok faaliyet gösteren sektörler var, bunlarla birebir kıyaslamak istemiyorum. Ama sadece bir örnek vermek gerekirse, Türkiye'nin aşağı yukarı bugün 100 milyar dolar civarında olan ihracatının büyük bir bölümü ithal ikameye dayalıdır, yüzde 75'ler oranında ithal ikame payı vardır, ama turizm sektöründe bu yüzde 90'dır. Yani, bir yerde siz 100 milyar dolar ihracat yaparsınız, bunun karşılığında ülkede net kalan girdi 25 milyar dolardır. Ama bugün turizm sektörü bunu aşağı yukarı tek başına yapan konumda bir sektördür.

Bunu böyle söyledikten sonra, tabii bir miktar da bugüne kadar nasıl geldi bu sektör, bununla ilgili hafızanızı bir yenilemek istiyorum. Turizm, aslında Türkiye'nin ve ülkenin gündemine 1960'ların başında gelmiş ve birçoğunuzun hatırlayacağı gibi, o zaman planlı kalkınma dönemleri var, sürekli yapılan planlar var. Sanıyorum 1963 yılında yapılan planda "Turizm, Türkiye için öncelikli sektörlerden bir tanesi, Türkiye'nin kalkınmasında kaldıraç olacak sektörlerden bir tanesi" diye bir ibare var. Bunun devamında bir hazırlık ve planlama dönemi başlıyor aslında. Bugün kimse bundan çok fazla bahsetmez, o dönem hep yok gibi geçilir. Ama birçoğunuzun hatırlayacağı, Turban'lar, Emekli Sandığı otelleri ve 70'lerin başında yapılan ilk yatırımlar, hepsi aslında planlı kalkınma dönemindeki ifadeden sonra gerçekleşmiş ve ta 80'lere kadar gelen bir süreç var. 70'le 80 arasında da aslında bugünün başlangıcı olan birçok alanın ilk planları da hayata geçmiştir. Bunlardan hepimiz çok iyi biliyoruz, bu kentin önemli noktalarından bir tanesi olan Güney Antalya turizm gelişim bölgesinin planı 1977'de onaylanmıştır. 1976'da birçoğunuz hatırlarsınız, Antalya, biraz önce hanımefendinin de anlattığı gibi, Kaleiçi ve Yat Limanı bölgesinin rehabilitasyon planları ve koruma planları onaylanmıştır. Daha sonra Side'de Titreyen Göl, Sorgun bölgesiyle ilgili bir planlama ve devam eden süreçte de, 80'den sonraki dönemde de başka bölgelerle ilgili birtakım planlamalar olmuş.

Ancak, bu hazırlık evresi, aslında şu anlamda önemli, bunu çok iyi bilmek lazım: Eğer 80'den sonra hızlı bir yatırım dönemi başladıysa, bununla ilgili ciddi bir mutfak çalışması olmuş. Siz ilk örnekleri yapmışsınız. Hemen vermek gerekirse, Türkiye'nin devlet eliyle yapılmış hemen hemen ilk tatil köyü, hepiniz bilirsiniz, Marmaris'taki Turban tatil köyüdür, ama benzeri İstanbul'da, Kumburgaz'da da yapılmıştır. Çeşme'deki Ilıca Oteli yine Turban'ındır, Amasya'daki, Samsun'daki ve Türkiye'nin birçok bölgesindeki temel yatırımlar ve oradan yetişen birtakım elemanlar sayesinde ileriki dönemler için ciddi bir altyapı sahibi olmuş Türkiye.

1982 yılında biliyorsunuz, Turizmi Teşvik Yasasıyla ilk önemli tahsisler yapılmaya başlanmış ve bundan sonra çok hızlı bir yatırım süreci başlamış. Tabii bunun tarihi bitti mi, bitmedi mi diye sorarsak, bu benim kişisel yorumum, ama aslında 2007'de bu hızlı yatırım dönemi bir anlamda bitti. Bunu özellikle Antalya açısından söyleyebiliriz, ama Türkiye'nin genelinde baktığımızda, diğer kıyılarda hâlâ kısmen yatırımlar devam ediyor, özellikle kent merkezlerinde, İstanbul başta olmak üzere, turizmle ilgili otelcilik ve konaklama anlamında ciddi yatırımlar devam ediyor. Ama kıyı bandına baktığımızda, aslında 2007'den itibaren hızlı yatırım dönemini tamamladık diye düşünüyorum ve yavaş yavaş bir olgunlaşma evresine geçiyoruz diye düşünmek istiyorum ve arzuluyorum. Bunu neden söylediğimi konuşmamın ileriki safhalarında da sizlere anlatmaya çalışacağım.

Yine hafızanızı tazeleme adına, Türkiye'nin belli noktalarına baktığımızda, birçoğunuz bilirsiniz, hepimizin muhtemelen birtakım anıları bile olabilir. İşte Kuşadası, Ayvalık, Erdek, Marmaris, Antalya'nın ilk yılları Alanya, Side vesaire, o günkü durumdan bugünkü durumlarına baktığınız zaman, aslında bu turizm alanı ve merkezi olan bölgelerde çok ilginç bir gelişim süreci yaşandı. Bugün muhtemelen benden de en çok duymak istediğiniz şey "bu turizm neymiş, ne yaptı da bu kentleri bu hale getirdi?" sorusunun yanıtıdır. Muhtemelen benden buna benzer şeyler duymak istiyorsunuz. Doğru, sizlerin yakındığından biz daha çok yakınıyoruz aslında, çünkü bu alan ve merkezler bir anlamda kuşatıldı ve kuşatılmaya da aslında birçok yapı, kurum, herkes bence çanak tuttu.

Tabii ki ben konuşmamın başında da söyledim, turizm bir ekonomik faaliyettir. Siz bir ekonomik faaliyet içinde olduğunuz zaman, mutlaka elinizdeki var olan değeri maksimum oranda kâra dönüştürmek isteyeceksiniz, ama bunun sınırı ve çerçevesini koymak da başka bir otoritenin işi olması lazım. Buradaki dengeler bence kaçmıştır. Tabii ki hoyrat yatırımcılar mutlaka her zaman olacak, dün de vardı, bugün de var olacak, yarın da var olacak, ama bunu bir anlamda disipline edecek de bir otoriteye ihtiyaç vardır. Bu da yerel yönetimler olabilir, merkezi otorite olabilir, ama burada bence ölçü kaçmıştır. Bunun için de bakarsanız, ben biraz önce konuşmamda da söyledim, 1977 yılında Güney Antalya Planı onaylanmış, ama bugün Kemer bölgesine gittiğinizde, hâlâ bazı beldelerin yerleşim alanlarının imar planları yoktur. Aradan 32 yıl geçmiş, siz orada 25.000, 30.000, 50.000, 100.000 yataklar oluşturmuşsunuz, ama onunla hemen yakın çevresindeki yerleşim alanını ilişkilendirecek, bir şekilde onunla onu bütünleştirecek imar planlarını devreye sokamamışsınız. Tabii ki böyle bir başıboşluk, böyle bir rahatlık olduğu zaman da, ister istemez bugünkü yaşadığımız çarpık yapılaşma, çarpık kentleşme kendiliğinden ortaya çıkacaktır diye düşünüyorum.

Tabii benim konuşmamdaki hemen bunun arkasından gelen diğer bir başlık, tespit ve sorunlar kısmı, aslında ben kısmen ona da girmiş oldum aslında. Tabii bu hızlı ve aşırı büyümenin, yani özellikle hızlı yatırım dönemindeki süreçte şöyle de bir kurgu var, bunu da hiçbir zaman gözden kaçırmamak lazım, o kurgu da şu: Bu ülkenin hızlı bir şekilde zenginleşme ve refahını artırmaya ihtiyacı vardı, burada da turizm tabii ki önemli kaldıraçlardan bir tanesi olacaktı. Bu Antalya özelinde de en net bir şeklide, hızlı bir şekilde yaşandı ve bugün Antalya'daki yatak sayısı bütün bölgelerini değerlendirdiğimde 550 bin rakamına ulaştı. Bu hızlı büyümede tabii birtakım tespitler yapmak mümkün. Hızlı ve aşırı büyüme, bunun beraberinde kontrolsüz büyümenin getirdiği bir tekdüzelik söz konusu, özgünlükten uzaklaşma söz konusu. Bunun devamında bir çarpık kentleşme problemi ortaya çıktı ve bunun neticesinde bir kimliksizlik söz konusu aslında. Bunun sonucunda tamamen kıyıya sıkışmış, kıyı bandını hoyrat bir şekilde tüketmiş bir neticeyle karşı karşıyayız.

Hepimiz şöyle hayal edip Antalya haritasına baktığımız zaman, Antalya'nın merkezinden Alanya'ya kadar gidin, aradaki boş alanları hayal etmeye çalışın. Tamamen lineer bir gelişme, kesinlikle hacimli bir gelişme yok. Arkadaki yerleşim alanlarını ve kıyıyı birbiriyle kesinlikle bütünleştirmemişsiniz, gelişimi hiçbir şekilde öngörmemişsiniz. Sosyal donatı alanlarını bugün hiçbir şekilde planlamamışsınız. Bunun en büyük örneği de şu, bugün Antalya gündeminde sürekli Kırcami planı konuşuluyor, ama hiç kimse Antalya Havaalanının 20 sene sonraki durumunu konuşmuyor bence. Bugün İstanbul'a hepimiz gidip geliyoruz. Atatürk Havaalanı ne olmuştur; boğulmuştur, kentin bütün yapılaşmasıyla kuşatılmış ve artık yetmiyor, üçüncü, beşinci havaalanını nereye yapalım, ne yapalım diye planlıyoruz. Ama şöyle bir hayalimiz var mı? Antalya, 2015 yılında veya 2023 yılında 15 milyon, 20 milyon yabancı ziyaretçi ağırlayacak, en az 4-5 milyon da iç seyahat hareketliliğinin neticesinde gidiş gelişte yıllık 40 milyona yaklaşan bir yolcu sirkülasyonu olduğu zaman, bugünkü havaalanı yetişecek mi? Havaalanının pistleri vesaire şeyleri, belki terminal binası imkân verecek, ama onu çevreyle bağlayacak ulaşım, yol vesaire şeyler için bir öngörü var mı; yok. Ama Kırcami planı bizim için çok daha önemli. Çünkü 100 bin, 200 bin ilave bir konut stoku daha yaratacağız. Bunun sorumlusu da bence sadece turizmciler değil, böyle bakmak lazım. Birazcık burada yerel yöneticiler ve bu kentin başka dinamiklerinin de bu anlamda devreye girmesi lazım.

Bütün bunların yanında da, bizim sektörümüz tabii birçok şeyin tetikleyicisi olabilir, ama birtakım olumlu konuların, birtakım olumlu şeylerin de bu ülkenin gündemine girmesi anlamında da katkıları olmuştur. Turizmle birlikte Türkiye'de çevre bilinci aslında yavaş yavaş gelişmeye başlamıştır. Niye? Biz bugünkü ürün yapımız itibariyle tabii ki doğamızı pazarlıyoruz; güneşimizi, denizimizi, kumumuzu, ağırlıklı olarak da bunu pazarlıyoruz. Diğer varlarımızı henüz yeterince ürüne dönüştürmüş değiliz. Onun için de çevre bizim için çok daha önemli, çünkü denizi temiz tutmak zorundayız, doğayı mümkün olduğunca bozmamak zorundayız. Türkiye'de arıtma tesisi kavramı turizmle gündeme girmiştir. Çöp imha tesisleri vesaire şeyler turizmle gündeme girmiştir. Bugün mavi bayrak, bir çevre kriteridir ve bugün Türkiye'nin hangi kıyı kentine giderseniz gidin, oradaki yerel yöneticilerin en çok önemsedikleri ve bir anlamda bir değer kriteri olarak ortaya koydukları şeylerden bir tanesi mavi bayraktır. Bu da turizmle Türkiye'nin gündemine girmiştir.

Dolayısıyla bu, turizmin bu ülke için ve bu bölge için de yaptığı önemli bir katkıdır. Türkiye'de birçok kent daha arıtma tesisinin A'sı bilinmezken, Antalya'da bugün herhalde 20'nin üzerinde arıtma tesisi vardır ve sürekli de gelişen bu anlamda bir altyapı söz konusudur. Ciddi bir altyapı gelişmesine neden oldu turizm.

Turizmin bir diğer önemli katkısı da, tarihi ve kültür değerlerimizin önemini ortaya çıkarmasıdır. Çünkü bu kadar çok yabancı ziyaretçinin bu kenti kullanmaya başlaması, gelmeye başlaması, ister istemez sizin var olan birtakım değerlerinize geri dönüp, onları bir anlamda pazarlanabilir bir turizm ürününe dönüştürme ihtiyacını ortaya çıkıyor. Onun için de bunlar hatırlanmaya, geri dönülüp bakılmaya başlandı.

Bütün bunların sonucunda, var olan bu sıkıntıların akabinde, mutlaka bu mevcut yapıyı rehabilite edecek bir şeye ihtiyacımız var, mutlaka bunu rehabilite etmemiz lazım. Bunun için de turizm alan ve merkezlerinin mutlaka bir dönüşüm planlamasına ihtiyacı var. Bunu mutlaka yerleşim alanlarıyla birlikte planlamak lazım, bunun için de bir uzlaşmaya ihtiyaç var tabii. Bu uzlaşma da kimler, hangi taraflar arasında olacak? Tabii ki turizmciler ve yatırımcıların yerel yöneticilerle ve kamu otoritesiyle veya merkezi otoriteyle bir araya gelip, belli noktalarda uzlaşarak, mutlaka şu anki var olan bozuk yapılaşmayı ve çarpıklığı mutlaka bir anlamda rehabilite etmeye ihtiyacı var. Bunun hemen arkasından, bir dinamik planlama kavramının aslında gündeme taşınması lazım.

Niye ben böyle bir dinamik planlama başlığından bahsetme ihtiyacı hissediyorum? Çünkü insanların ihtiyaçları değişiyor, sürekli seyahat eden insanların özellikle eğilimleri değişiyor; bugün kıyıda yatmak isteyebilir, yarın yaylaya çıkmak isteyebilir veya başka bir amaçla seyahat etmek isteyebilir. Bu değişen seyahat eğilimlerine cevap verecek, aynı zamanda da bu kenti sürekli kullanan, yaşayan insanların da ihtiyaçlarına, yaşam standartlarındaki değişime cevap verecek bir dinamik planlama evresinin aslında mutlaka var olması lazım ve bunun hızlı bir şekilde devreye sokulması lazım.

Burada bir diğer bizi ilgilendiren, sektör olarak ilgilendiren taraf da bireysel seyahatler, bireysel seyahatler çok hızlı bir şekilde artıyor ve bunun için de bizim mutlaka bu kentleri bireysel seyahatlere uygun hale dönüştürmek zorundayız. Bu da bir değişim ihtiyacıdır, insanlar bireysel olarak bizim kentlerimizde rahatça seyahat edebilir hale gelmeleri lazım.

Sonuç olarak da söylemek gerekirse, aslında ülkenin bu sektöre ihtiyacı var. Niye var? Çünkü biz en rahat, en kolay parayı bu sektörde kazanıyoruz ve bu ülkeye ekonomik anlamda en net katkıyı sağlayan sektörlerden bir tanesiyiz. Ama bu var olan bütün değerlerimizi bu sektör aracılığıyla yok edeceğiz anlamında değil. Bizim bugün var olan birçok değerimizi mutlaka sürdürülebilir bir çerçeve içinde koruyarak, kollayarak gelecek nesillere devretme zorunluluğumuz vardır. Bu mutlaka bizim için önemli, çünkü bu bizim varlığımızın ve devamlılığımızın ana temelidir. Ama bu ülkenin bütününü, var olan kentlerimizi mutlaka özgün bir turizm ürününe dönüştürmek zorundayız. Niye bu kentler kimliksiz diyoruz, niye bu kentlerde bir yaşam kültürü satamıyoruz? Zaten yaşam kültürü satamadığımız için, kentle turizm alanını birbirine entegre edemiyoruz.

Herkes şikayet eder, "Her şey dahil sistem var. Gelen insanlar, bu nedenle kentin merkezine gelmiyorlar" diye, çünkü siz orada bir yaşam kültürü satmıyorsunuz, bir "Life style" satmıyorsunuz

insanlara, dolayısıyla da insanlar gelmiyorlar. Mutlaka bu anlamda bir özgün turizme dönüşmek zorundayız. Bunu sadece bir otel veya konaklama dilimi olarak görmemek lazım. Buradaki tamamlayıcı unsur da planlamadır, bu da sizin işiniz. Burada bize soracağınız, danışacağınız, bizimle birlikte bir şey yapmak istediğiniz durumlarda da eminim ki sektör buna hazırdır. Var olan değerlerimizi korumak ve kullanmak prensibi içinde, koruyarak kullanma prensibi içinde geleceği planladığımız takdirde, bu sektörle kentlerin ilişkileri çok daha olumlu bir düzeyde gelişecek ve ülke ekonomisine de gerekli katkılar sağlanmaya devam edecektir.

Teşekkür ederim.

GÜRAY ÇAYIR (Doğal Kaynak ve Biyolojik Çeşitlilik Koruma Derneği)

Sayın Başkan, değerli panelistler, saygıdeğer konuklar; hepinize merhaba.

Ben orman alanlarının daralması, ormansızlaşma üzerine bir sunum yapacağım. Biz ormanları yerleşim alanlarının, yani kentlerin, kasabaların, köylerin çevresinde birer sigorta olarak görürüz. Biz ormanların, su kaynakları sürecinin düzenlenmesi, erozyonun önlenmesi, temiz su kaynaklarının sağlanması, kentteki insanlar için rekreatif değerler sunması açısından kent insanıyla, kentle bir bütünlük teşkil ettiğini düşünürüz. Bu nedenle, ben önce ormanın tanımından girmek istiyorum.

Ormanın iki tane tanımı var bana göre; birincisi yasal, hukuksal tanımı, ikincisi de bilimsel ekolojik tanımı. Yasal tanımı, 6831 sayılı bir Orman Yasamız var, bu yasada çok kısa olarak, "Doğal olarak yetişen veya emekle yetiştirilen ağaç ve ağaççık toplulukları, yerleriyle birlikte orman sayılır" der. Ama sadece bu kadar değildir bu, altında bir sürü burada saymak istemediğim maddede de nerelerin böyle olup da nerelerin orman olmadığını da söyler yasa. Ekolojik olarak ise, belirli yetişme ortamlarında bulunan ağaç, ağaççık, çalı, otsu bütün bitkiler, mantarlar, likenler, hayvanlar, mineraller ve bu elemanlar arasındaki karşılıklı etkileşimlerin sonucu kendine özgü bir yaşam birliği ve ekosistem olarak tanımlanır. Yani, orman canlı varlık gibidir, bunun içerisindeki bütün öğelerin birbirleriyle ilişkisi olduğu düşünülür ve bu bilimsel bir tanımlamadır.

Ormanlar, ürünleriyle, diğer fonksiyonlarıyla insanlara hizmet eder, ulusal bir servettir. Orman, içinde bulunan varlıkların karşılıklı etkileşimleri sonucu biyolojik bir dengeye sahip, demin söylediğim gibi. Bu denge, ormanların sağlığı ve varlığı için mutlaka gereklidir. Ekolojik anlamdaki orman tarifinden yola çıkarsak, içerisindeki herhangi bir öğenin, herhangi bir miktarın azaltılması, tahrip edilmesi, bu sistemi uzun vadede veya kısa vadede, sizin tahrip derecenize göre bozmakta ve geri dönüşümü olmayan bir şekilde ormanların daralmasına neden olmakta, hatta büyük ekosistemler yok olabilmektedir.

Ben orman varlığımızdan bahsedeceğim biraz da. Aslında 1963 yılından önce Türkiye'nin orman varlığıyla ilgili bir envanter verisi yok. 1963-72 yıllarında orman amenajman planlarının başlatılmasıyla bir envanter oluşturuluyor. Toplam envanter 72 sonu itibariyle 20 milyon 199 bin 296 hektar orman olduğu belirleniyor. Bunun 11 milyon hektarı koru, 9 milyonu da baltalık yapraklılardan meydana geliyor. Şimdi durumda 21 milyon 188 bin 747 hektar ormanımız var, yani Türkiye'deki ormanlar çoğalmış görünüyor bu süreçte. Bunda Orman Genel Müdürlüğünün, Orman Ağaçlandırma Genel Müdürlüğünün çalışmalarıyla elde edilen ormanların ve bir de hassas ölçüm metotlarının, eski yıllarda bu ölçümler son derece kısıtlı imkânlarla yapılıyordu, etkisi var.

Artışın nedenlerinden bir tanesi de bana göre, kırsal kesimden kente göç, yani büyük şehirlere göç nedeninden dolayı kırsal kesimdeki bir sürü arazilerin kullanılmayarak orman rejimine dahil olmasıdır. Ülke alanımızın bu şekilde birinci dönemde yüzde 21, ikinci dönemde de yüzde 27'sini oluşturan ormanların yüzde 99'u Türkiye'de devlet mülkiyetindedir. Ormanlarımız Hazine adına Orman Genel Müdürlüğü tarafından yönetilmektedir. Bu şekilde ormanlar, görüldüğü gibi kıyılara paralel giren dağlık kesimlerde daha çok yoğunlaşmakta. İç Anadolu'da ve Doğu Anadolu'da orman varlığımız dağılmakta, bu.

Ülkemizin ormanlarının bir makro bakış açısından nasıl olduğu konusunda bir fikir verebilsin diye koymuştum bu slaydı. Burada da ülkemizin toplam arazisinin, alanının yüzde 27'sini ormanlar, yüzde 27'sini çayır ve meralar, tarım arazileri yüzde 34, göller, yerleşim yerleri, yol ve diğer tesisler de yüzde 11'ini meydana getiriyor. Deminki haritadaki ormanların grafiksel dökümü şöyle, en çok ormanımızın Ege Bölgesinde olduğunu, daha sonra Marmara, Doğu Karadeniz Bölgesi, Doğu Akdeniz, böyle gidiyor, ormanların alansal olarak dağılımı da bu şekilde.

Ormanlar açısından Antalya'yı ben biraz yorumlamak istedim. Antalya, Melike arkadaşımızın anlattığı gibi, çok eskiden, Milattan Önce 2. Yüzyılda Bergama Kralı tarafından kurulmuş ve bugünkü seviyesine gelmiş. Hatta 10 binlerce yıl önce bu alanlarda insanların yaşadığı tespit ediliyor. Antik çağda, Antalya'nın kuruluş dönemindeki diğer kentlerin, liman kentlerinin de, yerlerinin seçilmesinde özellikle bu alanlardaki bu ormanlar çok önemli yer tutuyor, tabii ki tarım arazileriyle birlikte. Çünkü denizci olan toplumların gemi yapmaya ihtiyaçları vardı. Antalya, Türkiye'deki sedir ormanlarının yüzde 80'ine yakınını içinde barındırıyor. Sedir ormanları o dönemlerde büyük miktarda gemi inşaatında kullanılmıştır. Bergama Kralının kurduğu o küçücük liman kenti, bu şekilde büyüyor ve bu hale geliyor.

Akdeniz Bölgesinin batısında, Antalya'nın doğu-batı yönünde 600 kilometrelik bir sahil şeridi var. 2 milyon 63 bin hektar alanın, 1 milyon 125 bin hektar alanı da ormanlık. Yani, Türkiye'nin alanı yüzde 27 olduğu düşünülürse, Antalya'nın ormanlık alanları yüzde 54 gibi büyük bir rakama çıkıyor. Bu şekilde de Türkiye'de ormanlık yüzdesi en büyük illerimizden birisi Antalya, hatta başında geliyor. Tabii ki insan kullanımlarından ormanlık alanlar, gidebildikleri kadar geriye gidiyorlar.

Antalya'da demin de söylemiş olduğum gibi, Orman Genel Müdürlüğünün Orman Bölge Müdürlüğü tarafından yönetiliyor ormanlar. 13 tane orman işletmesi var, bu 13 orman işletmesi hemen hemen Antalya'nın ilçelerini sınır kabul ederek düşünürsek, her birisinin hudutları içerisinde bir işletme müdürlüğü var. Bunların içerisinde daha küçük üniteler de orman işletme şeflikleri tarafından yönetiliyorlar. Orman Genel Müdürlüğünün çalışmalarına planlı bir ormancılık, sürdürülebilir bir kaynak çıkarımı şeklinde bakmak lazım.

Bu da yine Antalya'nın ilçelere göre orman dağılımları. Bunun dışında, Antalya'da bir de 5 tane milli parkımız var, doğa koruma alanları. Bunlarla birlikte 1 milyon 125 bin hektar ormanlık alana ulaşıyoruz. Bu 5 tane milli parkın yönetimi ise Çevre ve Orman Bakanlığının Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü tarafından yapılıyor. Bu da bir sürü sorunuyla beraber milli parklarımızı yönetilmeye çalışıyor. Yine Antalya'nın orman yapısı, koru ormanlar, bozu

koru, koru makilik gibi, böyle bir şey. Yani, yüzde 45'i tarımsal ve açıklık saha olarak alınıyor, yüzde 55 yaklaşık da orman alanı.

Antalya ormanlarının ağaçsal yapısı, kızılçam, karaçam, sedir, köknar, ardıç, servi, fıstıkçamı, meşe türleri ve maki alanları, maki bitki formasyonu dediğimiz bitkilerden oluşuyor. İyi ki de kızılçam ormanları vardır. Kızılçam ormanlarının en büyük özellikleri, çok hızlı bir şekilde kendi ekosistem yapısını tamir edebilme özelliğine sahip olmasıdır. Yangınlardan, başka kullanımlardan zarar gördüğü zaman, siz onu kendi haline bıraktığınız zaman kendisini yenileyebiliyor. Karaçam, sedir, köknar ormanları, daha yükseklerdeki ormanlar. Sahildeki en büyük tahrip gören ormanlar da kızılçam ormanları. Sedir, köknar, ardıç ormanları daha yüksek dağ mıntıkalarında olduğu için, sadece o yörelerdeki kullanımlardan nasibini alıyor. Kızlar Sivrisi'ndeki bir sedir ormanı bu. Burada sedir ormanıyla kızılçam ormanı karışık.

Orman üzerindeki baskılar konusuna gelirsek; ormansızlaşmanın nedenleri, tabii ki ormanlar üzerindeki baskılardan meydana geliyor. Bunları ben kısaca şu şekilde söyleyebilirim: Açmacılık, kaçak kesim, otlatma, yangın ve işgal. Kullanımdan doğan baskılar bunlar. Açmacılık, tabii ormanların çevresindeki yerleşim alanlarında tarım arazisi açmak, yerleşim yeri açmak, yani ormanlık alanlara yasadışı olarak giriyorsunuz, açıyorsunuz, orayı portakal bahçesi yapıyorsunuz, veya ev yapıyorsunuz. Bu tür şeyler köylerde, özellikle kırsal kesimlerde çok yoğun. Ama bu köyden kente göç sonrası bu işler kırsal kesimde çok daha azaldı.

Antalya özelinde düşünürsek, 1950-60'lı yıllarda Orman Yasasının çıktığı dönemlerde Antalya küçüktü, çevresi ormanlarla kaplı ve bu alanlardaki, çevre köylerde açma alanları, yani daha sonra anlatacağım 2B'ye konu olan alanlar oluşmuş olacak. Bu açmacılık buralarda da çok yoğundu. Kaçak kesim, yine insanların özellikle her dönemde yakacak ihtiyaçlarını ormandan elde etmesi meselesidir. Özellikle kaçak kesim büyük miktarda olursa, şu şekilde bir şeye neden oluyor: Ormanın dokusunu bozuyor, ormanın degrade olmasına, ormanın yapısının bozulmasına, demin de dediğim gibi, uzun vadede ekosistemin bozulmasına neden olabiliyor.

Örneğin açmacılık, Karadeniz Bölgesinde fındık alanlarında çok büyük miktarlarda yapılmış zamanında. Kaçak kesim Adapazarı, Hendek yörelerinde -buralar çok uç yerlerdir- ormanların yok olmasına neden olacak düzeyde yoğun yapılmış. Ancak, hem kaçak kesim, hem de açmacılık şu anda hemen hemen durma noktasına gelmiştir.

İkincisi, yasal nedenlerden kaynaklanan baskılar var. Ülkemizde ormanların yok olmasında en büyük etken yangınlar ve diğer yasadışı kullanımlar değil, bizzat yasaların kendisidir. Bunlar nelerdir? 6831 sayılı Orman Yasasının 2. maddesi, 31. maddesi ve izin, irtifaklarla ilgili maddeleri, 3213 sayılı Maden Yasasının getirdiği tehditler ve Turizm Teşvik Yasasının getirdiği tehditler var. Özellikle Orman Yasasındaki değişimler, süreç içerisinde bir siyasi rant olarak da düşünülebilir, düşünmemek elde değil. Çünkü baktığınız zaman, yasaların orman rejimi dışına çıkarılmasına neden olan özellikle 2. maddesinin üzerindeki değişiklikler, hep seçim yıllarında, seçim öncesi, seçim sonrası dönemlere gelmiş ve gerekçe olarak da oralardaki sorunları çözmeye yönelik düşünülmüş.

2B maddesinden bahsetmek istiyorum. Orman Kanununun 2B maddesi, "Bilim ve fen bakımından orman vasfını kaybetmiş alanlar" diye başlar ve gider, yani "Hazine adına orman dışına çıkarılır" der. "Üzerindeki kullanıcıların kullanımına tahsis edilir" diye de şey var. Bu madde 2 defa değişmiş. Birincisi, 1973 yılında değişiyor, 1961 yılından önceki orman niteliğini kaybetmiş, orman olup da orman niteliğini kaybetmiş alanlar çıkarılıyor. Arkasından da 106 bin hektar alan çıkmış, o dediğim birinci dönemde, 61 öncesi. 1983 yılında ise 2896 sayılı Yasayla tekrar 2. madde değiştiriliyor. Ne yapılıyor; 450 bin hektar alan çıkarılıyor. Yani, o süreçte ormanlara el koyanlar, ormanı açanlar, bu alanların sahipleri oluyorlar bir bakıma.

Antalya'da böyle 45 bin hektar alan var. Bu 45 bin hektar alanın 91'den sonra 3 bin hektarı satışa konuldu, satıldı. Sonra Anayasa Mahkemesi yasayı durdurdu, şimdi tekrar çalışmalar devam ediyor, tekrar satılacağı düşünülüyor ve bu satılacak alan miktarı 40 bin hektar. Merkezde 15 bin hektar var, sadece merkezin çevresinde. Bunun yaklaşık 2 bininin satıldığını düşünüyorum. O şekilde 16 bin hektar, önümüzdeki dönemde satışa konulacak alan. Merkez için konuşuyorum, diğer ilçeler için konuşmuyorum. Masa Dağı'nın alanları tamamen 2B'ye konu alanlar, şu anda bekliyor. Ormana doğru geliyor kent. Bunlar da 2B sahaları. Bunlar yine 2B sahaları, böyle devam ediyor. Gecekondular, yerleşilmiş, satılmış.

Maden Kanunundan kısaca bahsedeyim. Evinizin bahçesinde bile maden arama imkânı sağlayan bir kanun. Doğa koruma alanları, ormanlar, şunlar bunlar, hepsinde maden arayabiliyorsunuz, işletme yapabiliyorsunuz, bu şekliyle çok vahşi bir yasa. Tabii ki ormanların, ekosistemin bozulmasına, ormanların yok olmasında çok büyük katkısı var. Tabii bunun nedeni de Antalya'nın büyümesi; çevresinde inşaat malzemesine ihtiyaç var, yollara ihtiyaç var, onlar için de taşocaklarına ihtiyaç var. Antalya içerisinde böyle 2 bin tane ocak var. "Su havzalarına yakın yerlerde maden aranmaz" der, ancak var, böyle uygulamalar da görülüyor.

Turizm Teşvik Kanunundan da kısaca bahsedeyim. Bu kanun, Bakanlar Kurulu kararıyla orman olsun, Hazine arazisi olsun, belli bir alan çiziliyor, bu alan parsellenip, parası olanlara ihaleyle, turizmle ilgilenen sektördeki insanlara tahsis ediliyor ve bu şekilde orada orman teşkilatının hiçbir yetki ve hükmü, kontrolü olmuyor. Bu şekilde orman alanları da görüldüğü gibi daralmış oluyor. Turizme de ihtiyacımız var da, başka bir yolu bulunabilir mi diye insan sormadan edemiyor. Şu şekildeki kıyılar; bunlara ortak bir çözüm bulamazsak, bunlar da talep konusu yerler.

Diğerleri, enerji nakil hatları, yaylacılık, turizm aktiviteleri, bütün bunlar hep ormanların daralmasına neden oluyor. İşte, Korkuteli Yoluna giderken, atık tesislerimizden çıkan çamurları oraya, orman içinde izin alınmış yerlere döküyoruz ve bu su kaynaklarıyla da buraya geliyor. Tamamen onların üzerindeki bir saha bu şekildedir. İklim değişikliği var, yangınlar var. Yangınların ormanlarda alansal kayıp olduğunu düşünmüyorum, çünkü en çok üstünde durulan bir konu; sadece ekosistem anlamında yok oluyor, ama Orman Genel Müdürlüğü'nün bu konuda hiç taviz verdiğini düşünmüyorum, bilindiğinin tersine. Enerji nakil hatları, Türkiye'nin her tarafında böyle binlerce hektar orman enerji nakil hatları için böyle kesilmiş vaziyette, yani "Şu taraftan git" desen, gitmiyor TEK, "Ben buradan gideceğim, ucuz oluyor" diyor. Böcek zararlıları var. Bu da keçi otlatmayla ilgili. Bakın, otlatmanın ormana ne yapabileceğinin bir işareti bu.

Teşekkür ederim. Ben Doğal Kaynak ve Biyolojik Çeşitlilik Koruma Derneği adına bu konuşmayı yaptım. Ben Milli Parklarda planlamacıyım, doğa koruma planlamacısı ve milli parklar, yaban hayatını koruma alanlarında planlama yapıyoruz, yönetim planlaması.

Hepinize tekrar teşekkürler.

ANTALYA'NIN PLANLAMA SORUNLARI

REMZİ SÖNMEZ

Antalya'nın planlama sorunlarına ilişkin bu sunuş kapsamında; Antalya'nın mekansal gelişim ve planlama süreci, yürürlükteki planlar ve güncel planlama sorunlarına değinilmektedir.

1- Antalyanın Gelişim Süreci

1.1. Nüfus Artışı

• Antalya'da 1970'lere kadar, kamu yatırımlarına dayalı bir sanayileşme sürecinin ardından 1980 sonrası turizmdeki gelişmeler nedeniyle hizmetler ve ticaret sektörünün öne çıktığı önemli bir sektörel kayma ve dönüşüm yaşanmıştır. Bu dönüşüm, bölge içinde ekonomik açıdan uzmanlaşma eğilimlerini artıran bir unsur olmuştur. Antalya kenti ve kıyı kesimindeki yerleşmelerde, turizm ve buna dayalı hizmet ve ticaret sektörlerinde belirgin bir uzmanlaşma görülmektedir.

Ülkemizde kıyılaşma eğilimleri, kıyı bölgelerinde, turizm ve ikinci konut gelişmesine ve nüfus artışına neden olmaktadır. Antalya'yı da etkileyen bu eğilimler, ili 1990 sonrası nüfusu en fazla artan il durumuna getirmiştir.

• Antalya Kentinin ülke nüfusu içindeki payı 1950'de %0,14 iken, bu oran 1970'de %0,29'a, 2000'de %0,90'a ve 2007'de %1,20'ye yükselmiş kentin nüfusu 1950'den bu yana 20'ye katlanmıştır. Nüfus artış hızı 1980'lerde %7'lerde iken, 1990 sonrası azalma eğilimine girmiş ve %3,8'e düşmüştür.

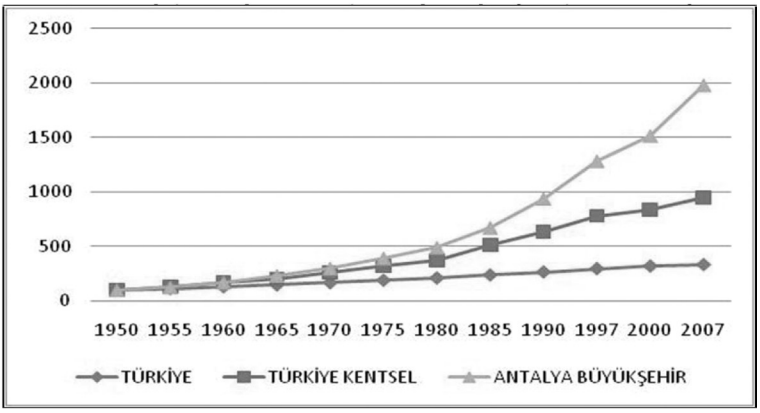
Tablo 1: Antalya Büyükşehir Belediyesi Nüfus Artışı (1)

Büyükşehir Belediye Nüfus (2)		
Yıllar	**Nüfus**	**İndeks**
1950	45.510	100
1955	57.452	126
1960	77.047	169
1965	106.279	234

1970	135.888	299
1975	178.753	393
1980	223.554	491
1985	306.126	671
1990	427.236	939
1997 (1)	584.584	1.282
2000	690.014	1.514
2007 (2)	901.713	1.981

(1) Düzeltilmiş nüfus
(2) Büyükşehir belediyesi sınırları içindeki köyler dahil

Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu



Grafik 1: Türkiye, Türkiye Kentsel, Antalya Büyükşehir, Nüfus Artış İndeksleri
Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu

1.2. Bölgesel İşlevler Ve Roller

• Antalya kenti, son 30 yıldaki gelişmeler sonucunda, nüfus artışı, mekansal yığılma, kentsel ve bölgesel fonksiyonlardaki gelişmeler, havaalanı ulaşımındaki gelişmeler ve yönetim yapısındaki değişmelere bağlı olarak, bölge merkezi niteliği kazanmış 4. kademe merkez konumundan 5. kademe merkez (bölge merkezi) konumuna geçmiştir. Kentin bölgesel konumunun gelecekte de güçlenerek sürmesi beklenmektedir.

Antalya'nın 5. kademe bölgesel merkez olarak işlevleri;
- Turizm ve buna dayalı hizmet yatırımları (uluslararası ve ulusal)
- Havaalanı (uluslararası ve ulusal)
- Liman ve serbest bölge (uluslararası ve ulusal)
- Üniversite, hastane (bölgesel)
- Kamu kurumları bölge müdürlükleri (bölgesel)
- Organize sanayi bölgesi (bölgesel ve kentsel)
- Küçük sanayi siteleri (bölgesel-kentsel) varlığı
- Merkez, sosyal, kültürel ve ticari işlevler (bölgesel-kentsel)

Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu

• Antalya dış dünya ile ilişki kurma kapasitesinin yüksek, ekonomik, sosyal, kültürel ve mekansal açıdan gelişen bir kenttir. Antalya bölgedeki turizm faaliyetlerinin merkez kenti olarak yönetim, ulaşım, eğitim, sağlık, kültür, rekreasyon faaliyetlerindeki gelişmelere dayalı olarak, bölge merkezi fonksiyonları güçlenen, Türkiye'nin dışa açılan Avrupa, Ortadoğu, kuzey ülkeleri ve dünya ile bütünleşebilen ve dünya sistemine eklemlenen bir turizm kenti olarak görülmektedir.

Antalya uzmanlaşmış bir hizmet kenti olarak, çevresindeki yerleşmelerle ekonomik ve mekansal ilişkileri yoğun bir "kentsel bölge" oluşturmaktadır.

1.3. Mekansal Gelişim Süreci

• Göçler, nüfus artışı, turizm yatırımları, sosyo-ekonomik gelişmeler ve yönetsel değişiklikler, planlama kararları, Antalya'nın mekansal gelişim sürecinin temel belirleyicileridir. Kentsel gelişme bu etkenlere bağlı olarak bazı dönemlerde sıçramalar, kırılmalar ve dönüşümler yaşamıştır.

Antalya 1950'lere kadar, tarımsal bir hinterlandın merkezi olarak, ekonomisi ticaret ve hizmet sektörlerinde yoğunlaşan bir kıyı kenti iken, 1950 sonrası göç ve nüfus artışı ile ekonomik yapıdaki gelişmeler nedeniyle önemli dönüşüm ve değişimlere uğramıştır. Kentin 1950 sonrası değişimine bu gelişme ve dönüşüm damgasını vurmuştur.

• Antalya'nın gelişim sürecindeki başlıca dönemler;

- 1923 öncesi, Cumhuriyetten önceki Antalya,
- 1923-1950 dönemi, tarımsal hinterlandın ticaret, hizmet ve yönetsel merkezi,
- 1950-1970 dönemi, göçle gelen nüfus artışı, kamu yatırımlarına dayalı sanayileşme ve değişimin başlangıcı,
- 1970-1985 dönemi, göç, nüfus artışı ve gecekondulaşma, kentin planlanmasına dönük arayışlar,
- 1985-1993 dönemi, tarım ve sanayiye dayalı gelişmeden, turizm gelişmesine dayalı ticaret ve hizmet kenti fonksiyonlarına dönüş,
- 1993-2000 dönemi, Büyükşehir statüsü kazanması, kentte, kültür, spor, ticaret ve hizmetlerde uzmanlaşma eğilimi, merkezde yoğunlaşma, çeperde plansız gelişmeler,
- 2000 sonrası, Antalya'nın kentsel bölge niteliğinin öne çıkması, merkezde yoğunlaşma, çeperde saçaklanma, Büyükşehir Belediye Kanunu'nun getirdiği yönetsel bütünleşme, planlama bütünlüğüne yönelik fırsatlar ve yetki parçalanmasının getirdiği tehditler,

olarak özetlenebilir.

• Antalya Kentinin Tarihsel Süreçte Yayılma Alanı

Tablo 2: Antalya Kentinin Tarihsel Süreçte Yayılma Alanı (1)

Yıllar	Kentsel Alan (ha)	Nüfus (kişi)	Gros Nüf. Yoğ. (k/ha)
1920	130	15.000	115
1950	270	27.500	102
1962	690	51.000	74
1983	2600	184.000	71
2002	9500	603.000	64
2007 (2)	15000	900.000	60

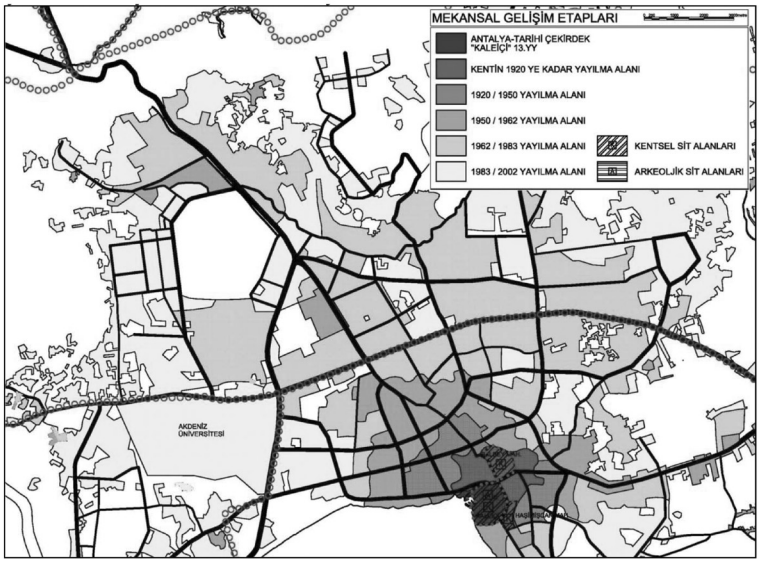
(1) Havaalanı, vakıf çiftliği ve Kepezüstü'nde yer alan OSB, toptancılar sitesi ve Karain Havaalanı hariç.
(2) Tahmini değerler

Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu

Antalya'nın kentleşme ve mekansal gelişme sürecine, başlangıçta gecekondulaşma ile başlayan giderek doğal kaynakları tüketen mekansal yayılma, spekülatif arsa ve konut üretimine dayalı yoğun bir yapılaşma etken olmuş günümüzde sürdürülemez bir kentleşme ve mekansal gelişme ortaya çıkmıştır.

2- Antalya Kentinin Planlama Süreci

• Antalya kenti 1950'den sonra sürekli biçimde planlama çalışmalarına konu olmuştur. Başlangıçta hızlı nüfus artışının getirdiği yeni yerleşim ve çalışma alanı ihtiyaçlarının karşılanması planlama çabalarının temel öncelikleri arasında yer almıştır. Ancak 1980'lere



Şema 1. Antalya'nın Mekansal Gelişimi

Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu



Şema 2. Antalya Arazi Kullanış Durumu-2002
Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu

kadar gecekondulaşmanın etkisiyle planlar, çoğu kez uygulama imkanı bulamadan geçerliliklerini kaybetmiş, planlar gelişmenin gerisinde kalmıştır. Bu nedenle, planlarda sürekli revizyon ve ilaveler yapılma gereği ortaya çıkmıştır. Bütün bu çabalara karşın plan uygulama araçları ve kaynak yetersizlikleri başta olmak üzere çeşitli nedenlerle planlama ve uygulamada istenen etkinlik sağlanamamıştır. Kentin göç alarak nüfus artışına uğraması sonucu bu dönemde çoğu tarımsal nitelikli veya sulama projeleri kapsamında kalan bazı bölgeler de imara açılmıştır.

• 1990 sonrası Antalya'da nüfus artış hızındaki düşme eğilimleri, günümüzde planlamada öncelikleri değiştirmiştir. Gelişme hedeflerinin çok üstünde alanın yerleşime açılmış olması doğal kaynaklar üzerinde baskı oluşturmaktadır. Bu olumsuz sürecin önlenmesi ve geri döndürülerek sağlıklı ve yaşanabilir bir kentsel çevre oluşturma stratejileri ile doğal ve kültürel çevrenin korunması, dengeli bir kentsel gelişmenin sağlanması, günümüz Antalya'sında planlamanın yeni sorunsalı olarak ortaya çıkmaktadır.

Son 20 yıllık süreçte tarım ve sulama alanlarının yerleşime açılmasının yanı sıra plan değişiklikleri ile yapılan kullanım ve yoğunluk değişiklikleri nedeniyle, imar planlarının sürekli olarak idari yargıya konu olması, iptal edilmesi ve planların meşruiyetini gündeme getirmektedir.

2.1. Zühtü Can Planları

Günümüz Antalya'sının makroformuna temel olan Antalya İmar Planı, Şehir Plancısı Zühtü Can tarafından yapılmıştır. Antalya Belediyesi ile İmar İskan Bakanlığı'nın işbirliği ile yapılan planlar, kapsamlı, akılcı planlama yaklaşımını yansıtmaktadır. 1977'de başlayan Antalya Na-

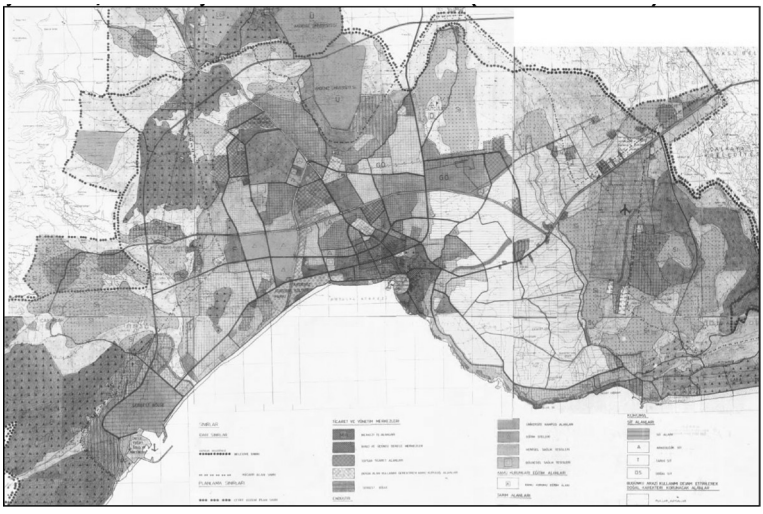
zım İmar Planı çalışmaları, 1980 yılında onanmıştır. 1994 yılına kadar bu nazım planda çeşitli ölçeklerde yapılan revizyon ve ilavelerle uygulamalar sürdürülmüştür. 2000 yılını hedefleyen planın nüfusu 650.000 kişi olarak tahmin edilmiştir.

1980'den sonra oluşan yeni belediye sınırlarına göre 1981 yılında 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı çalışmalarına başlanılmış ve bu plan da 1982 yılında İmar ve İskan Bakanlığı'nca onanmıştır. Bu süreç içinde Uygulama İmar Planı çalışmaları sürdürülmüştür.

1985 yılında kentin öngörülenin üstünde büyümesi kent nüfusunun büyük bir hızla artması, turizm ve hizmet sektörünün gelişmesi nedeniyle 1/25.000 ölçekli Antalya Nazım İmar Planı revize edilmiş ve bu plan da 1986 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca onanmıştır. 1986'da onaylanan nazım planda nüfus hedefi de gözden geçirilmiş, 2005 yılı için kent nüfusu 1.000.000 kişi tahmin edilmiştir. Bu plan kararlarına bağlı olarak çeşitli dönemlerde revizyon ve ilave imar planları yapılmıştır.

1970 ve 80'li yılları kapsayan bu dönemin önemli sorunları, göç ve hızlı nüfus artışına karşı gecekondu önleme bölgelerinin ve yeni gelişme alanlarının planlanması, mevcut gecekondu bölgeleri ıslah planlarının yapılması, teşviklerle artan turizm tesisi talebine yönelik planlama çalışmalarıdır. Aynı dönemde kentin yerleşik alanlarındaki yoğunluk talepleri ve falezler üzerindeki yapılaşma baskıları da artmıştır.

Planlama yetkilerinin 1985'de yerel yönetimlere devredilmesi sonrası, planlar üzerindeki baskıların giderek arttığı, plan disiplininden uzaklaşıldığı, mevzi planlar, plan değişiklikleri ve planlama esaslarına aykırı plan notlarının, mekansal gelişmeyi yönlendiren temel belirleyiciler olduğu görülmektedir.



Şema 3. 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı-1986 (Zühtü Can Planları)



Şema 4. Kepez, Santral Mahallesi Islah İmar Planı

2.2. Utta Planları

1993 yılında, Antalya'nın Büyükşehir Belediyesi olmasından sonra yeni bir nazım imar planı hazırlanmıştır. UTTA Planlama Grubu tarafından yapılan, çevre belediye ve yerleşmeleri de kapsayan, 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı / Yapısal Plan 1995'te, Antalya Büyükşehir sınırlarını kapsayan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı 1996'da Büyükşehir Belediye'since onanmıştır. 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planının hedef yılı 2015, planlama nüfusu 1.754.000 kişi olup, bu nüfusun 1.662.000'sinin Büyükşehir sınırları içerisinde yeralacağı öngörülmüştür.

UTTA Planlama grubunca yapılan Antalya 1/25.000 ölçekli Yapısal Planı ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları, planlama süreci ve plan kararları açısından değerlendirildiğinde;

- Planlamada kademeli birliktelik ilkesi çerçevesinde, alt ölçekli planları yönlendirici biçimde plan kararlarında esnekliğin sağlanması, yeni bir plan dili arayışı,
- Üst ölçekli plan kararlarının, belediye sınırları dışına taşan kentsel ilişkiler bütünü için geliştirilmesi,
- Yapısal planlama yaklaşımı çerçevesinde, plan kararlarının sektörel ve kentsel stratejiler ve proje paketleri ile yönlendirilmesi,

Nazım plan sürecinin başlıca üstünlükleri olarak görülmektedir.

Buna karşın,

- Planın nüfus hedefleri ile plan kapasitesi arasında tutarsızlıkların olması,
- Plan kararlarına esas olacak temel verilerdeki eksiklikler, bunların plan kararlarının oluşmasında yeterince göz önüne alınmamış olması, tarım alanlarının yerleşime açılması,

- Halihazır haritaların yetersizliğinden kaynaklanan teknik sorunlar nazım planın başlıca zayıflıkları olarak ortaya çıkmaktadır.

Bu dönemde Antalya'da, meslek odaları planlama sürecine etkin olarak müdahale etmeye başlamış ve plan tartışmaları Antalya kenti kamuoyunda önemli yer tutmuştur.

Antalya'nın 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Antalya 2. İdari Mahkemesi'nce 1998 yılında iptal edilmiştir. İptale gerekçe oluşturan bölgeler yeniden irdelenmek üzere onama dışı bırakılmış, 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı 1998'de Büyükşehir Belediye Meclisi'nce yeniden onanmış olup, bu planlar halen yürürlüktedir.

Bu arada, İptal edilen Nazım İmar Planı ile ilgili yargı kararı süreci, Danıştay'ın bozma kararı üzerine Antalya 2. İdare Mahkemesi'nin kararı ile batıda Çakırlar-Bahtılı, doğuda Kırcami-Mehmetçik Mahallesi planlarının iptaline, kuzeyde önerilen gelişme alanlarına getirilen kararların tarım alanları ve sulama alanları açısından gözden geçirilmesi gerektiğinden iptaline karar verilmiştir.

Danıştay 6. Dairesi'nin 2002/1706 no'lu ve 13.03.2002 tarihli kararı ile Antalya'nın 1/25.000 ölçekli Nazım/Yapısal Planı geçersiz sayılmıştır.

2.3. Antalya Nazım Plan Bürosu Ve Dampo Planları

• Antalya nazım imar planlarının iptali ve yapısal planlarının idari yargı kararı ile geçersiz sayılması üzerine planların Belediyece ve yerinde yapılması ve bu amaçla nazım plan bürosu kurulması benimsenmiş, nazım plan bürosu 2000 yılında kurulmuştur. Bu kapsamda, Antalya'nın çevre yerleşmelerle birlikte planlanması amacı ile yeni bir çalışma başlatılmıştır.



Şema 5. 1/25000 Ölçekli Nazım/Yapısal Plan - 1996 (UTTA Planları)

Kaynak: Nazım Plan Bürosu

O dönemde çevre düzeni plan yetkisi olan Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın olumlu görüşü de alınarak başlatılan çalışmalarda batıda Beldibi, doğuda Kumköy dışında bugünkü Büyükşehir Belediye sınırlarını ve kuzeyde Eksili, Karaveliler ve Karaöz Belediyelerini de kapsayan 152.000 hektar alanda, 1/25.000 ölçekli planlama çalışmaları için kurum görüşleri alınmış, Araştırma çalışmaları Haziran 2002 yılında tamamlanmıştır. Ancak Valiliğin ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın desteğini çekmesi nedeni ile plan çalışmaları tamamlanamamıştır.

• Bu gelişmeler üzerine planlama çalışmaları Antalya Büyükşehir Belediyesi ve mücavir alanlarını kapsayacak biçimde sürdürülmüş, plan onama yetkilerinde o dönemde yapılan yasal değişiklikler sonucunda,

- 1/50.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca 3 Mart 2005 tarihinde,

- Büyükşehir Belediye Kanunu'nun gereği olan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı ise Antalya Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 17 Haziran 2005 tarihinde onaylanmıştır.

Antalya Büyükşehir 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı, Antalya Büyükşehir Belediyesi'nin, -Muratpaşa, Kepez ve Konyaaltı Belediyelerini kapsayan eski sınırları ile kuzeyde mücavir alanı kapsamaktaydı ve planlama alanı 35.000 hektar, (1/50.000 ölçekli ÇDP 42.000 hektar) 2020 yılı için planlama nüfusu 1.500.000 kişi alınmıştır.

• Çevre belediyeleri kapsamayışı nedeniyle, üst ölçek plan olarak, kentsel makroformu yönlendirmede etkinliği sınırlı olan Çevre Düzeni Planı ve Nazım İmar Planı temel yaklaşım olarak;

- Nüfusun dengeli dağılımının sağlanmasını, kentte 2.315.000 nüfusa yeterli konut yerleşim alanının planlamış olması, yoğunlukların, plan notları vb. yöntemlerle artmış olması gibi nedenlerle yeni konut yerleşimi açılmamasını,



Şema 6. 1/50.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi ÇDP Planlama Raporu, DAMPO Ltd. Şti., 2005

- Kentin ekonomik yapısını güçlendirmeye yönelik yeni toplu ve organize işyerlerinin planlanmasını,
- Kent merkezi üzerindeki baskıları azaltmaya yönelik olarak çeperde alt merkezlerin geliştirilmesini,
- Kent çeperindeki tarım, sulama, orman vd. doğal kaynakların korunmasını amaçlamıştır.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca 03 Mart 2005'te onaylanan 1/50.000 ölçekli I.Etap Çevre Düzeni Planı özelleştirme kapsamında olan Ferro-Krom tesisleri üzerinde demiryolu planlanmış olması nedeniyle idari yargı tarafından iptal edilmiş, 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı ise, 2008'de yeni Büyükşehir sınırlarını kapsayan Nazım İmar Planının onaylanması ile yürürlükten kaldırılmıştır.

GELECEĞİN ANTALYA'SI İÇİN STRATEJİLER

2005'te onaylanan Antalya 1/50.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ve 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlama çalışmasında ana hedef; Antalya'nın "demokratik, etkin ve yaşanabilir, uzmanlaşmış bir hizmet kenti kimliğini kazanması" olarak alınmış ve 3 alt hedef tespit edilmiştir;

- Antalya'nın "Turizmde uzmanlaşmış hizmet kenti" niteliğini kazanması,
- Yaşam kalitesinin geliştirilmesi, yaşanabilir sağlıklı bir kentsel çevre için dönüşümün gerçekleşmesi,
- Etkin ve demokratik bir yerel yönetimin yaşama geçirilmesi,

Hedeflerin gerçekleşmesi için, mekansal planlama, kentsel dönüşüm ve uygulamaya ilişkin stratejiler ortaya konulmuştur. Bunlar;

1. Mekansal Planlama Stratejileri; gelişimin yönlendirilmesi için kentin makroform gelişmesinin çevre belediyeler ve kırsal bölgeleri de kapsayacak biçimde ele alınması ile uygulanacak olan "planlı desantralizasyon" uygulamaları,
   - Merkez kent üzerindeki yerleşim, yoğunluk baskılarının azaltılması, geleneksel ve tarihi dokunun korunması,
   - Kent içinde faaliyetini sürdüren, çevre sorunları yaratan, organize olamamış işyerlerinin örgütlenerek kent dışında toplu ve organize işyerlerine taşınması, böylece bu işkollarının kent dışında ölçek ekonomilerine dayalı gelişmelerinin sağlanması, bunların boşalttığı alanlar üzerinde dönüşüm projeleri geliştirme olanağının sağlanması,
   - Kent içi ve dışı ulaşım bağlantılarının ve kent içi ulaşım işletmeciliğinin geliştirilmesi, ulaşılabilirliğin artırılması yolu ile çeperdeki gelişmelerin özendirilmesi
   - Kent içinde ve çeper yerleşmelerde mekansal olarak uzmanlaşmış bölgelerin gelişmesi, çeperde yer alan mevcut yerleşmelerin ulaşım ve altyapı bakımından güçlendirilmesi konut dışında fonksiyonlarla desteklenerek çekim merkezleri haline getirilmesi,
2. Kentsel Dönüşüm Stratejileri, koruma, iyileştirme yenileme ve sağlıklaştırma alt stratejilerinden oluşmaktadır.
   - Koruma alt stratejisi, fiziki dokunun ve yapıların korunması, iyileştirilmesi sosyal ve altyapı geliştirilmesi ile işlevsel değişim kararları kapsamaktadır.
   - İyileştirme alt stratejisi, planla oluşmuş, mülkiyet düzeni, yapılaşma ve kullanımlarla ilgili sağlıklaştırma ve iyileştirme önerilerini kapsamaktadır. Bu kapsamda altyapı ve sosyal donatının geliştirilmesi en etkili araçlar olarak alınmaktadır.
   - Yenileme ve Sağlıklaştırma alt stratejisi, gecekondulaşmış alanlar, geleneksel olmayan eskimiş dokular, eski sanayi alanları, özelleştirme kapsamındaki kamu tesisleri vb. alanlarda, mülkiyet dokusunun yeniden oluşumu, yeniden yapılanma ve kullanım değişimi gibi kapsamlı projelere dayanmaktadır.
3. Uygulama Stratejileri kapsamında; kentsel tasarımın planlamaya veri oluşturacak bir araç olarak alınması, katılıma dayalı örgütlenme biçimleri ile proje kapsamında kentsel rant oluşumunun dönüşümü gerçekleştirebilecek boyutlarda sağlanması, toplumsal yarar ve proje paydaşları arasında adil dağılımına dayalı modellerin geliştirilmesi, imar hakkı üzerinden yasal değerlendirme yapılması ve imar hakkı aktarımı için modellerin oluşturulması kamulaştırma, terk vb. mekanizmaların eşitlikçi bir anlayışla uygulanması öngörülmektedir.

Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım İmar Raporu, DAMPO Ltd. Şti., 2005

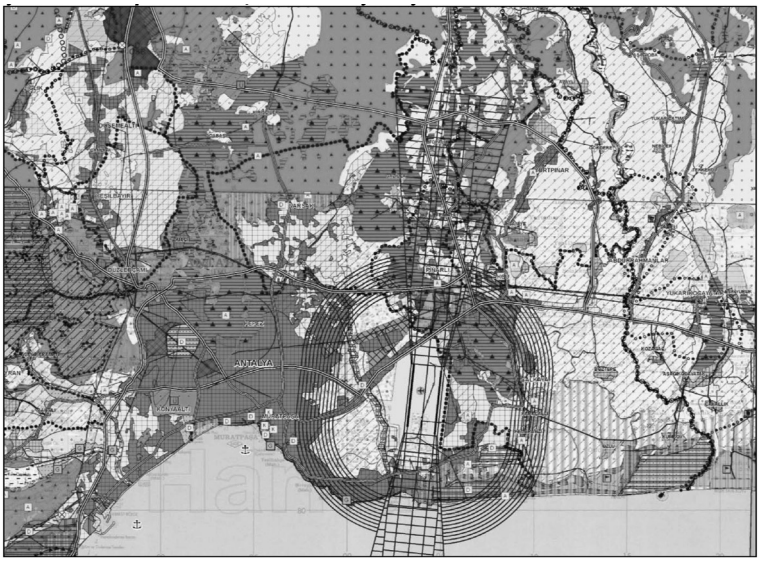
3- Yürürlükte Olan Planlar

Bu bölümde, yürürlükte olan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, 1/50.000 Ölçekli Stratejik Fiziki Plan ve 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı incelenmiştir.

3.1. Antalya-burdur 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

Antalya-Burdur illerini kapsayan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, Çevre ve Orman Bakanlığınca yaptırılmış ve 2009 yılında onaylanmıştır.

- Çevre Düzeni Planı, kararları açısından yürürlükteki planların ve mevzi planların oluşturduğu bir mozaik görünümündedir. Gelişme öngörüleri ise, bireysel taleplerin değerlendirilmesinden öte gidememiştir. Çevre düzeni planından beklenen yönlendiricilik, bütünsellik, koruma-kullanma dengesi gibi ilkeler, her ne kadar plan raporu ile hükümlerinde yer alsa da plana yansımamıştır.
- Çevre Düzeni Planı sürecinde Büyükşehir Belediyesi ve diğer yerel birikimlerden yeterince yararlanılmadığı gibi Antalya kentinin imar planlarına altlık oluşturan verilerden de yararlanılmamış, bu verilere dayalı kararlar da göz önüne alınmamıştır. Bu nedenle hukuki süreçlerden geçerek oluşmuş imar hakları yok sayılmış, tahsisler ve yatırımlar dikkate alınmamış, öte yandan -çevre düzeni hükümlerinde belirtilen ilkelere de aykırı olarak- tarım alanlarında yeni yerleşme alanları açılmıştır.
- 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, Antalya ve Burdur illerini kapsayan bir bölgesel plan olmasına rağmen, karar düzeyi ve çizim tekniği açısından planlama kademesindeki yerine ve ölçeğin gereklerine uygun bir plan dili oluşturamamıştır. Diğer bir anlatımla, çevre



Şema 7. Antalya-Burdur 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

düzeni planı, nazım plan tekniği ile çizilmiş, nazım planda yer alması gereken kararlar, bu planda yer almıştır. Üst ölçek plan olarak nazım imar planlarını yönlendirici değil, onun yerine geçer bir plan olarak değerlendirilmektedir.

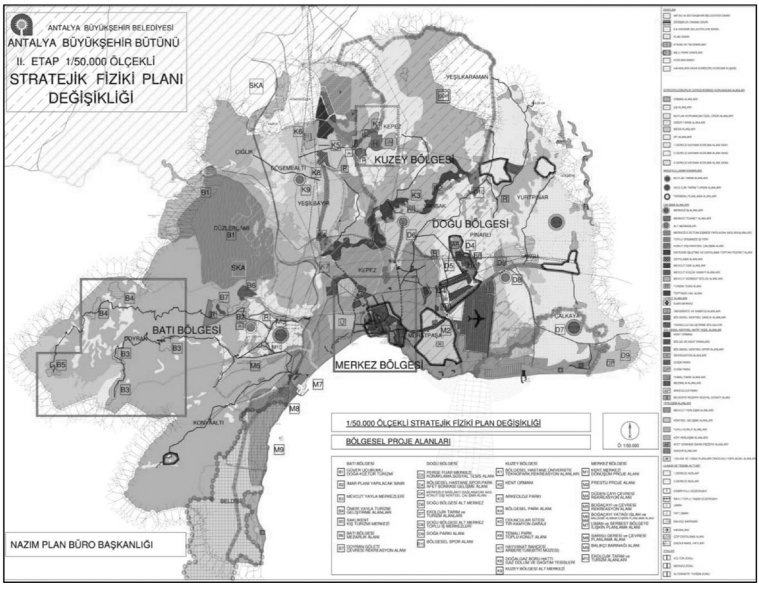
Çevre Düzeni Planı bu yönü ile Büyükşehir Belediyelerine 5216 ve 3194 sayılı yasalarla tanınan yetkileri kısıtlayıcı niteliktedir. Dolayısı ile merkezi ve yerel yönetimlere yasalarla tanınan görev, yetki ve sorumluluk paylaşımı ilkelerini zedelemektedir.

3.2. Antalya 1/50.000 Ölçekli Stratejik Fiziki Planı

• Büyükşehir Belediye sınırlarının 5216 sayılı kanunla genişlemesi nedeniyle Nazım Plan Bürosu tarafından "Antalya Büyükşehir Bütünü II. Etap 1/50.000 Ölçekli Stratejik Fiziki Plan" yapılmış, 17 Temmuz 2006'da Büyükşehir Belediye Meclisi ve Antalya İl Genel Meclisi tarafından onaylanmıştır. Bu plan ölçek itibariyle çevre düzeni planı niteliğindedir. Şematik ve esnek bir plan tekniği ile üretilmiş olan planda, 2005 yılında onaylanan 1/50.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı kararları da şematik olarak korunmuştur.

Daha sonra Antalya Büyükşehir Bütünü II. Etap 1/50.000 ölçekli Stratejik Fiziki Planda değişiklik yapılmış, 1/50.000 ölçekli Stratejik Fiziki Plan değişikliklerini de kapsayacak biçimde aynı süreçten geçerek 18 Ocak'ta tekrar Büyükşehir Belediyesi ve İl Genel Meclisi'nce onaylanmıştır. Söz konusu plan Antalya Büyükşehir Belediye sınırlarının tamamını kapsamaktadır.

1/50.000 ölçekli II. Etap SFP, TMMOB'ye bağlı Ziraat Mühendisleri, Mimarlar ve Şehir Plancıları Odası tarafından idari yargıya götürülmüştür.



Şema 8. 1/50.000 Ölçekli Stratejik Fiziki Plan

• Antalya Stratejik Fiziki Planında 2008'de yapılan en önemli değişiklik, tarım alanı olarak planlanan Kırcami bölgesinin kentsel gelişme alanı olarak yerleşmeye açılmasıdır. Kırcami bölgesi için Büyükşehir Belediyesi'nce İçişleri Bakanlığı'ndan kamu yararı kararı alınmış ve Antalya Toprak Koruma Kurulu'nca E=0.50'yi geçmeyecek biçimde yerleşime açılması kararı alınmıştır. Kentsel gelişme alanı açılması planlanan Kırcami bölgesi, planın nüfus dağılım dengelerini etkilemesi nedeniyle Antalya Merkezi İş Alanı büyütülerek bu bölgede 90.000 nüfusun azalacağı ve Kırcami bölgesinde 220.000 nüfusun yerleşeceği varsayılmıştır. Ancak, bu karara dayanak oluşturan Toprak Koruma Kurulu'nun kararı ile Kırcami bölgesinin yerleşmeye açılma kararı, yargı kararları ile 2009'da iptal edilmiştir.

• 1/50.000 ölçekli plan dilinin esnek olmasının nazım planlara geçişte bir avantaj oluşturduğu söylenebilir. Bununla birlikte 1/50.000 ölçeğin çevre düzeni planları konusunda yaşanan kurumlar arası yetki değişikliklerine ilişkin geçiş döneminde yasal zorunluluklar nedeniyle ortaya çıkan, daha sonra da Büyükşehir Belediyesi'nce bir ara ölçek olarak sürdürülen 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu'nun 6. maddesine göre onaylanan bir plan kademesi olduğu görülmektedir.

3.3. Antalya 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı

Antalya'nın yürürlükte olan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı, Nazım Plan Bürosu tarafından yapılmış ve 15 Şubat 2008'de Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanmıştır. Söz konusu plan Büyükşehir Belediye sınırlarının tamamını 14 ilk kademe Belediyesi'ni kapsamaktadır. Toplam alanı 138.000 hektar, planın hedef yılı 2020 ve planlama nüfusu 2.350.000 kişidir.

Antalya Büyükşehir 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı, nüfusun ve faaliyetlerin dağılımı, ulaşım sistemi, koruma alanları vb. temel ve stratejik kararların öngörüldüğü bir planlama kademesidir. 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ile 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar planlarını yönlendirici temel belge olması nedeniyle de önem kazanmaktadır.

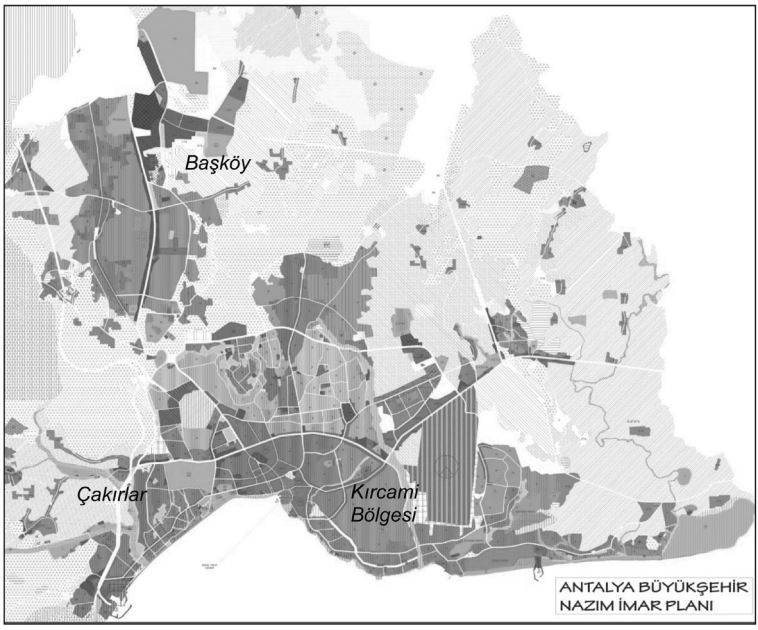
Bu planın nüfus hedefleri, geleceğe ilişkin tahminlerden çok uygulama imar planlarının kapasitesine dayandırılmıştır. Yürürlükteki imar planlarında 4.000.000 nüfusun yaşayabileceği büyüklükte alan planlanmış ve çoğunun imar uygulaması yapılmıştır. Bu kapsamda tarımsal alanların, su kaynaklarının, koruma alanları, Orman Kanunu'nun 2b maddesine göre orman sınırı dışına çıkartılan ancak, özel mülkiyet ve yerleşim açısından kısıtlı alanların, hatta dava konusu bazı orman alanlarının dahi bu kapsamda yürürlükteki 1/1.000 ölçekteki imar planları ile yerleşime açılmış olduğu bilinmektedir.

• 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planında bu tür alanlarla yerleşimin kısıtlanmaya çalışılması yerleşim dışı tutulması çabası izlenmekle birlikte bu konuda yeterince net bir plan politikası geliştirilemediği görülmektedir. Uygulama İmar Planı kapasitelerinin hedef nüfusun çok üzerinde olması nedeniyle genelde yoğunluk düşürücü yöntemlerle nüfus dengesi sağlanmaya çalışılmış, 2020 yılı plan nüfusu 2.350.000 kişi olarak belirlenmiştir. Bu nüfus dahi, 2007'de 900.000 olan Antalya nüfusunun 13 yılda 2,6 kat büyüyeceğini öngörmektedir.

• 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planının kent içinde çevre sorunu yaratan faaliyetlerin desantralizasyonu, metropoliten düzeydeki hizmet ve iş alanlarının toplu ve organize biçimde

kent dışında kamu arazilerinde planlanmış olması olumlu kararlardır. Bu kapsamda, Kepez'in kuzeyinde ve Pınarlı'da odaklaşan bölgelerin öncelikle planlanması, tahsislerinin alınması projeye uygulamalarına geçilmesi önem kazanmaktadır.

Antalya Büyükşehir 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı Kırcami bölgesinin yerleşime açılması nedeniyle TMMOB'ye bağlı odalarca idari yargıya götürülmüş ve söz konusu Kırcami bölgesine ilişkin plan kararları iptal edilmiştir.



Şema 9. 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı

Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu

4- Antalya'da Planlamanın Temel Sorunları

Antalya'nın mekansal gelişmesinde, gecekondulaşma ile başlayan giderek doğal kaynakları daha fazla tüketen yağ lekesi biçiminde yayılma ve spekülatif konut üretimine dayalı yoğun, kimliksiz ve afete dayanıksız yapılaşma etken olmuş, bu durum günümüzde sürdürülemez bir kentleşme ve mekansal gelişmeye dönüşmüştür.

Antalya günümüzde, merkez bölgelerinde yoğunlaşma, çeperde ise saçaklanma sorunları ile karşı karşıyadır.

Tarım ve sulama alanları, su kaynakları vd. koruma alanları ile doğal kaynaklar üzerine baskı yapan, yerleşme maliyetini artıran, yaygın, parçalı ve saçaklanmış kentsel makroform biçimine temel oluşturan planlar Antalya'nın önemli planlama sorunlarını oluşturmaktadır. Bunlar;

• Yoğunluğu ve afet riskini artırıcı imar kuralları,

- İmar planlarında nüfus tahminlerinin çok üstünde yerleşme kapasitesinin olması,
- Doğal kaynaklar üzerinde baskı oluşturan planlar ve uygulamalar,
- Büyükşehir sınırları içinde yetki parçalanması olarak özetlenebilir.

4.1. Yoğunluk Ve Risk Artırıcı Uygulamalar

Antalya'da planlı alanlardaki yapılaşma koşulları yoğunluk artışı ve afet riskleri açısından önemli sorunlar barındırmaktadır.

- Antalya'da bodrum katların açığa çıkmasına ve bir kat kazanılmasına neden olan, subasman kotunu 2.50 metreye çıkaran imar kuralı, 1985 sonrasında, Muratpaşa, Kepez ve Konyaaltı merkez bölgelerinde uygulanmaktadır.

Antalya'da subasman kotu (+) 2.50 metre olarak uygulanan alanlarda, birinci bodrum kat açığa çıkmakta –bu katlar fiilen iskan edildiği için- imar planı kararına aykırı olarak fazladan bir kat yapılmış olmaktadır.

Bu uygulamanın sonucunda, örneğin 0.30/0.60 yoğunluğu 2 katlı bir bölgede gerçek yapılaşma yoğunluğu 0.90 olmaktadır. Bu uygulama yoğunluk artışının ötesinde de sorunlar yaratmakta, gerçek subasman kotu doğal zeminin altında oluştuğundan yağışlarda su baskını riskini artırmaktadır. Ayrıca, subasman kotunun yol kotunun altında olması içme suyu ve kanalizasyon bağlantı maliyetlerini artırıcı bir unsur olarak değerlendirilmektedir.

- Yoğunlukların artmasına neden olan, serbest kat uygulamasını kışkırtan "kapalı çıkmaların emsale dahil edilmemesi" kararı da 1985 sonrası bir plan notu ile uygulamaya konulmuştur.

"Kapalı çıkmaların emsale dahil edilmemesine" ilişkin plan notu, Mayıs 1999'da İmar Yönetmeliği içinde düzenlenerek açık çıkmalar dahil 1.70'i geçmeyecek biçimde geçici bir hükümle sınırlandırılmıştır. Bu planda belli bir sınır içinde uygulanmakta olan geçici hüküm, sınır içinde katsayının getirdiği yapılaşma hakkından maksimum yararlanma amacı ile serbest kat uygulamaları yaygınlaşmakta, yüksek katlı yapılaşmayı adeta zorunlu hale getirmektedir. Bilindiği gibi kapalı çıkmalar yapıların statiği açısından depremde afet riskini artırıcı bir unsurdur. Yönetmelik hükümlerinin genel kural niteliğinde olması nedeniyle sorunu yaygınlaştırıcı etkisi bulunmaktadır.

- Bu kararlara dayalı uygulamalar sonucunda günümüzde kentin büyük bir kısmında birbiriyle uyumsuz, yoğun, afetlere dayanıksız bir mekan oluşmuştur. Bu kararların etkilerinin sınırlandırılması amacı ile geçmişte imar yönetmeliği içine alınması da çözüm getirmemiştir.

Gerçekte planda verilmesi gereken bu tür kararların yönetmelikle çözümü sorunun yaygınlaşmasından başka bir işe yaramamaktadır.

4.2. İmar Planlarının Yüksek Nüfus Kapasitesi

- Antalya merkez bölgesi ve çevre yerleşmelerinin uygulama imar planlarında yerleşebilecek nüfus kapasitesinin, nüfus hedeflerinin ve nüfus tahminlerinin çok üstünde olması ve nazım imar planında bu soruna etkin bir çözüm üretilememiş olması bir yandan yerleşme

maliyetinin artmasına diğer yandan kentsel saçaklanmanın, tarım, su kaynakları ve orman alanları üstündeki baskıların sürmesine neden olmaktadır.

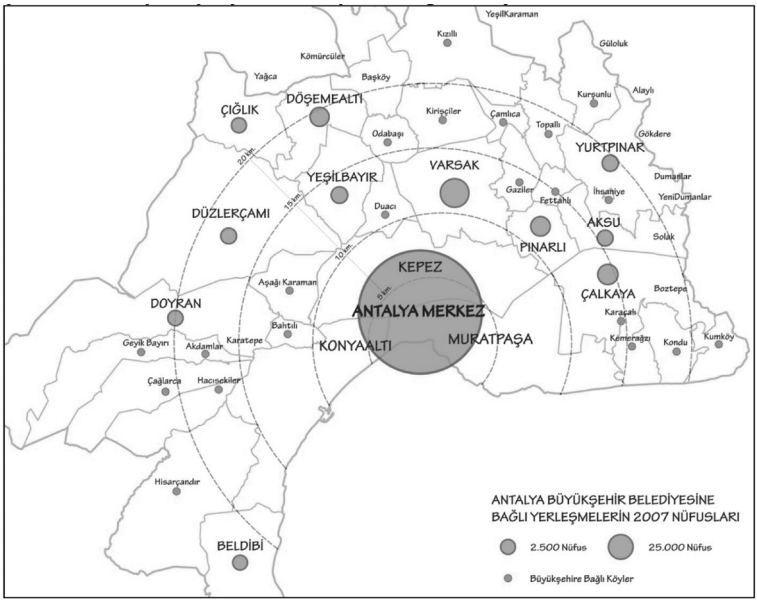
• Antalya'da geçmişte yapılan ve rantı artırmaya yönelik imar planlarının nerdeyse tamamının imar uygulamaları tamamlanmış imar parseline dönüşmüştür. Bu parsellerin pek çoğu "menkul değer" gibi görülmekte, satışlarla el değiştirmektedir. Öte yandan, üzerinde 2b arazisi olması, hazine veya ormanlarla davalar, vb. sorunlar ve kısıtlamaların yanı sıra, talep yetersizliği gibi nedenlerle yapılaşamamakta ve kentsel alana dönüşememektedir. Planların iptali ve önceki kullanımına geri dönüşün yaratacağı olası toplumsal sorunlar, bu sorunlara çözüm arayan yerel yönetimleri bu konuda çekingen davranmaya itmektedir. Kaldı ki, toplumun bir kesiminde çeşitli gerekçelerle yeni yerleşim alanı planlama eğilimi de hala devam etmektedir.

Tablo 3. Antalya (Eski) İlk Kademe Belediyelerinin Yürürlükteki İmar Planları

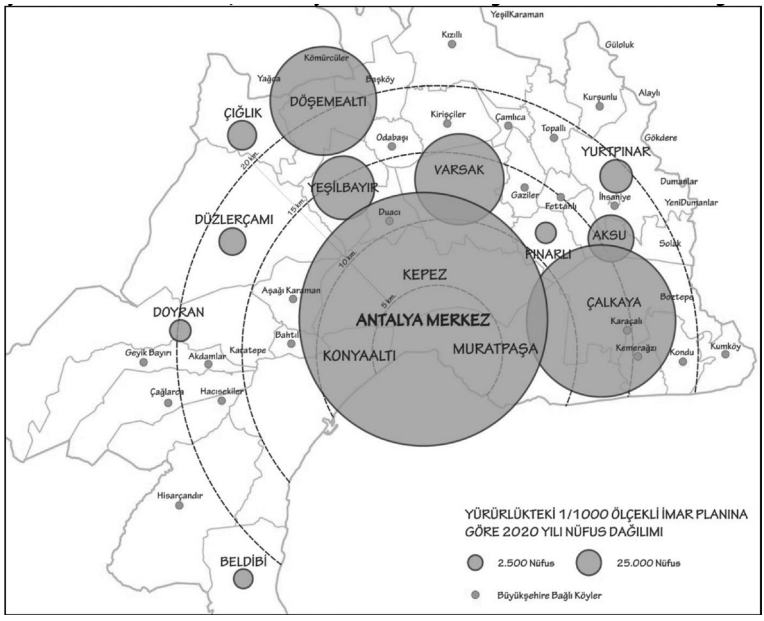
		Nüfus (köyler hariç)				Yürürlükteki 1/1000 ölçekli İmar Planı Nüfusu	1/25.000 NİP Nüfusu
		1990 Nüfusu	2000 Nüfusu	2007 Nüfusu	Nüfus Artış Hızı		
Merkez Kent	Muratpaşa(1)	221.300	303.700	367000	Düşük	991550	
	Kepez	148.200	264.700	342900	Hızlı	987700	
	Konyaaltı	8.700	34.800	69100	Çok hızlı	335750	
Antalya Merkez		378.200	603.200	779000	Hızlı	2315000	1.342.700
Varsak(Kepez)	Varsak	5.780	17.370	33620	Çok hızlı	220000	190.140
Antalya Doğu (Aksu)	Aksu	3.890	3.950	4520	Çok düşük	83800	41.130
	Çalkaya	4.070	9.640	14790	Çok hızlı	700000	160.440
	Pınarlı	1.440	8.320	13190	Çok hızlı	15000	11.235
	Yurtpınar	4.200	5.210	5630	Düşük	41570	17.430
Antalya Batı (Konyaaltı)	Beldibi	3.110	2.720	2500	Azalma	11630	11.630
	Doyran	2.110	2.570	3200	Düşük	16160	31.890
Antalya Kuzey (Döşemealtı)	Döşemealtı	4.050	7.310	12080	Çok hızlı	450000	148.200
	Düzlerçamı	1.080	3.120	4450	Çok hızlı	28500	29.330
	Yeşilbayır	2.340	4.170	6130	Hızlı	125000	125.000
	Çığlık	1.810	2.560	2700	Düşük	33.000	33.000
Çevre Belediyeler		33.880	66.940	102.810	Çok hızlı	1.724.660	989.565
Toplam		412.080	670.140	881.810		4.039.660	2.332.250

(1) Kırcami bölgesi hariç

• Tablo ve şemalardan da izlenebileceği gibi, 881.000 nüfuslu Antalya'nın imar planları 4.040.000 nüfusu barındırabilecek kapasitededir. Nazım planda bu kapasitenin 2.330.000'e düşürülmesi hedeflenmekle birlikte, planlamanın bunu gerçekleştirmeye yönelik araçları yeterli değildir. Çevre yerleşmelerin birçoğu mevcut nüfusun 10 katı, 20 katı kadar alanı imara açmıştır. Nüfus artış hızları, çok düşük olan yerleşmelerde dahi bu eğilim görülmektedir. Nüfus yoğunluğunun azaltılması gibi yöntemlerin etkinliği ise tartışmalıdır.



Şema 10. Antalya Büyükşehir Belediyesine Bağlı Yerleşmelerin 2007 Nüfusları



Şema 11.Yürürlükteki 1/1000 ölçekli İmar Planına göre 2020 Yılı Nüfus Dağılımı

Bu soruna, bilimsel teknik ve hukuki kurallar çerçevesinde, planlamaya esas olan eşikler ile imarda kazanılmış hak kavramının bir arada değerlendirilmesi ile çözüm aranması en tutarlı yol olarak görülmektedir.

4.3. Tarım Ve Sulama Alanlarının Yerleşime Açılması

Antalya Büyükşehir sınırları içindeki arazilerin yaklaşık %44'ü orman, %4'ü makilik, %10'u 2b, %30'u tarım, %12'si mevcut yerleşme alanıdır. Yapılan planlarla tarım ve orman arazileri giderek daralmaktadır.

Antalya çevresindeki yeraltı ve yerüstü sulama projeleri kapsamında sulanan tarım alanları çeşitli dönemlerde plansız olarak ya da plan kararları ile yerleşime açılmaktadır. Örneğin, 1996 'da işletmeye açılmış olan Düden Sulama Projesi kapsamında 6.500 hektar alan sulanırken, bunun 1.000 hektarı konut alanı, 1.050 hektarı havaalanı, 980 hektarı ticaret ve sanayi alanına açılarak sulama projesinden çıkarılmıştır. Benzer biçimde, 1962'de işletmeye açılmış olan Varsak Projesi'nde 3.470 hektar sulama alanının 1.800 hektarı konut, 400 hektarı turizm, 850 hektarı ticaret ve sanayi olarak planlanmıştır.

UTTA planları ile 3.755 hektar tarım alanı yerleşime açılmış olup bu bölgelerin imar planları 1998 ve 2002 yıllarında idari yargı kararları ile iptal edilmiştir.

Tablo 4. Antalya'da Planı İptal Edilmiş Tarımsal Bölgeler

	Plan Alanı (ha)	Konut Alanı (ha)	Nüfus (kişi)
Kırcami-Mehmetçik	1.536	663	220.000
Çakırlar	1.242	250	53.000
Başköy-Çıplaklı	977	555	216.000
Toplam	3.755	1.468	489.000

Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu

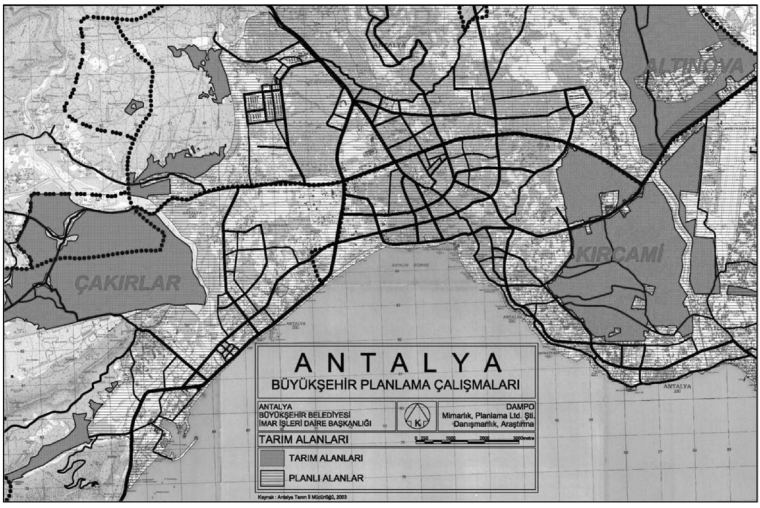
Antalya'da kent çeperinde yer alan ve yerleşime açılma riski bulunan bölgeler, Kırcami, Altınova, Varsak, Çakırlar ve Başköy bölgeleridir.

Antalya'da, geçmişte, toprak etüt raporu alınmaksızın emrivakilerle yerleşime açılan ve parsellenen tarım toprakları son dönemde, Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu'nun 13. maddesi (d) fıkrasına dayanılarak yerleşime açılmaktadır. Kırcami ve Altınova bölgeleri Tarım Bakanlığı'nın "yerleşime açılmasında kamu yararı görmesi" nedeniyle planlanmıştır.

Konut fazlası bulunan ve mevcut konut stoğunun %15'i boş olan ve mevcut nüfusun 4 katından fazla nüfusun yerleşebileceği planlı alanı bulunan bir kentte tarım alanlarının yerleşime açılması kamu yararı adına nasıl gerekçelendirildiği açık değildir.

Bu kapsamda; Kırcami Bölgesinde yaklaşık 1500 hektar, Altınova Bölgesinde de yaklaşık 400 hektar alan "kamu yararı" kararına dayanılarak yerleşime açılmıştır.

Kırcami Bölgesi için alınan kamu yararı kararı ile buna dayanılarak onaylanan imar planı, 2009'da yargı kararı ile iptal edilmiştir. Altınova Bölgesine ilişkin yargı süreci ise halen devam etmektedir.



Şema 12.Antalya'da Kent Çeperinde Yer Alan Tarımsal Bölgeler

Kentsel rantın tarımsal getirilerin üstünde olması, Antalya kent çeperindeki tarım alanlarının yerleşime açılması eğilimini kışkırtan en önemli neden olarak görülmektedir. Bu bölgelerde, mülkiyetin spekülatif amaçlarla el değiştirmesi ve yerleşime açılma beklentileri, tarımsal faaliyetlerin giderek azalmasına da neden olmaktadır. Antalya'da gerçek ihtiyacın çok üstünde gelişme alanı planlanmış olmasına ve kullanılmayan, satılamayan konut stoğunun varlığına karşın, tarım alanlarının yerleşime açılması eğiliminin bir nedeni de tarım sektörünün sorunları ile ilgilidir. Kent çeperlerindeki tarım alanlarına özel önem verilerek bu alanlarda, tarımsal üretim, pazarlama ve örgütlenme biçiminin kentli tüketiciye yönelik olarak kurgulanması önem kazanmaktadır. Kent çeperindeki tarım alanlarının Antalya'da turizm faaliyetleriyle ilişkilendirilmesi, tarım-turizm entegrasyonu ile tarımsal işletmelerin sürdürülebilirliğinin sağlanması yönünde çabalara ihtiyaç duyulmaktadır.

4.4. Özel Statülü Alanlar Ve Plan Yetkilerinin Parçalanması

• Antalya'da planlama konusundaki önemli bir sorun da Büyükşehir sınırları içindeki özel statülü alanlar nedeniyle planlama ve uygulamaya ilişkin yetkilerin parçalanmış olmasıdır. Antalya, ülkemizdeki yetki parçalanmasının olumsuz yansıması açısından çarpıcı bir örnek olarak değerlendirilebilir.

Antalya Büyükşehir sınırları içindeki 8 turizm merkezi ve KTKGB'nin toplam alanı 41.820 hektar olup, Büyükşehir alanının %30'udur. Doğa koruma statüsündeki alanlar da dahil edildiğinde bu oran %40'ı aşmaktadır. Turizm merkezi ve KTKGB'nin %4'ü Büyükşehir sınırlarını genişleten ve bütünsel planlama açısından önemli bir fırsat oluşturduğu düşünülen 5216 sayılı Büyükşehir Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden sonra verilmiştir. Bu dönemde ilan edilen Kemerağzı-Kundu, kent merkezi, Boğaçayı-Çandır ve Göksu Çayı Vadisi turizm merkezleri,

kentin korunması gereken önemli doğal ve kültürel bölgeleri olmasına karşın yerel yönetimler bu konuda yetkisiz bırakılmıştır. Bunun yarattığı sorunlara en çarpıcı örnek Lara Kent Parkı'nın bilinen öyküsüdür.

Tablo 5: Antalya Büyükşehir Sınırları İçindeki Özel Statülü Alanlar

Özel Statülü Alan	Niteliği	İlan Yılı	Alanı (ha)
Kuzey Antalya	KTKGB	2005	30.000
Güneybatı Antalya Turizm Bölgesi Beldibi Kesimi	Güneybatı Antalya Turizm Bölgesi	1990 Öncesi	4.235
Kumköy	Belek Turizm Merkezi	1990 Öncesi	875
Kent Merkezi (Kaleiçi, Balbey, Haşim İşcan)	KTKGB	2004	90
Kemerağzı-Kundu	KTKGB	2004	4.725
Konyaaltı Turizm Merkezi	Turizm Merkezi	1990 Öncesi	110
Perge Fuar ve Kongre Turizmi Merkezi	Turizm Merkezi	1997	230
Boğaçayı Çandır Çayı ve Göksu Çayı Vadisi	Turizm Merkezi	2007	1.555
Kültür ve Turizm Bakanlığı Yetkisinde olan Alanlar 41.820 hektar (%30)			
Beydağları Beldibi Kesimi	Milli Park	1972	2.730
Güver Kanyonu	Tabiat Parkı	2007	4.155
Düzlerçamı (Sivridağ)	Yaban Hayatı Geliştirme Sahası	2005	8.135
Çevre ve Orman Bakanlığı Yetkisinde olan Alanlar 15.020 hektar (%11)			
Antalya Organize Sanayi Bölgesi	Organize Sanayi Bölgesi		360
Antalya Serbest Bölge ve Liman	Serbest Bölge ve Liman		220
Sanayi Bakanlığı'nın Yetkisinde olan Alanlar 580 hektar (%4)			
Antalya Büyükşehir Planlama Alanı 138.000 hektar			

4.5. Sonuç

Antalya'da yapılan planların pek çoğu idari yargıya gitmekte, büyük çoğunluğu da iptal edilmektedir. Nazım plan ölçeğinde planı iptal edilen ilk kent Antalya'dır. Günümüzde yaşanan plan iptalleri kamunun, yerel yönetimlerin ve özel sektörün yatırım programlarını etkilemekle kalmayıp, planlama kurumuna olan güveni sarsmakta, planlamanın meşruiyetini tartışmalı hale getirmektedir. Bu konuda planı onaylayan kurumlara yerel yönetimlere olduğu kadar plancılara da önemli sorumluluklar düşmektedir.

Bu sorunun aşılması için, toplumsal bir oydaşmaya gerek olduğu açıktır. Yerel yönetimler, meslek odaları bu toplumsal oydaşmanın taraflarıdır.

Planların, bilimsel, teknik ve hukuki kurallar çerçevesinde yapılması, kamu yararı, planlama esasları ve şehircilik ilkeleri ve meslek etiğine uyulması, bunun ön koşulu olarak algılanmalı, plan onaylayan kurumların, yerel yönetimlerin, toplum kesimlerinin de bu kurallara uymayı taahhüt etmeleri, varolan katılım mekanizmalarını yaygınlaştırmayı gerektirmektedir

PANEL

OTURUM BAŞKANI

Sayın Remzi Sönmez'e sunumu için çok teşekkür ediyoruz.

Şimdi hemen soru ve cevap kısmına geçmek istiyorum.

Hocam, buyurun.

ÇAĞATAY KESKİNOK

Oturumdaki konuşmalardan çok yararlandım. Sn. Osman Ayık'ın konuşmasında değindiği konular, kentin geleceği ve esas olarak büyümesi ve bu büyümenin nasıl düzenleneceğiyle ilgilidir. Burada şu noktaya değinmeliyim: Antalya kentinin denetlenemez biçimde büyümesi problemini Antalya kentinin planlanması ile çözmeyiz. Çünkü bu, bir kentin planlanması probleminin üzerinde bir konudur; kent planlamanın alanından çıkıp bölge planlamanın ve kentleşme siyasalarının alanına girer. Büyümenin ölçüsü ve büyüklüğü, kentleşme düzeyi ve düzeni konusu, kent planlamanın düzeyinin üzerinde bölgesel gelişme ve planlama problemidir.

Diğer yandan, gelişmenin niteliği konusu da, plancılar da dahil bütün meslek alanlarının üzerinde, tüm alanları kapsayan bir konudur. Ancak kentteki büyümenin biçimini ve düzenini, kent planlama ve tasarım ile çözebiliriz. Türkiye'de yerel yönetim düzeyinde meslek üyelerimizin, planlama alanımızda yıkıma yol açan siyasalara karşı geliştirdikleri mesleki stratejileri anlamlı buluyorum. Ancak, bunlarla yetinemeyiz. Bakış açımızı, bunların dışına açılarak, planlama, tasarım, şehircilik ilkelerinin geliştirilmesine ve kullanım değerlerinin yaratılmasına doğru genişletmemiz, mimarlığın ve şehirciliğin ortak yararlarını buluşturmamız gerekir. Bu çabamıza yönelik sürekli bilgi üretmekle yükümlüyüz. O açıdan, Sayın Melike Gül'ün konuşması bizleri önemli bir tarihsel bilgi ile donatıyor. Biz şehir plancılarının ve tasarımcılarının, mekânın tarihsel bilgisi olmadan yapamayacağı çok açıktır.

Ancak Antalya için hem koruma hem de kullanma ile ilgili olarak esas konu, bu tarihsel bilgiden hareketle planlama ve tasarım ilkelerinin üretilmesi olmalıdır. Bu konu, koruma alanları ile sınırlı değildir. Bu denli tarihsel önemi olan bir kentin bütün olarak planlanmasına ve tasarımına, bu bilginin nasıl yansıtılacağının düşünülmesi gerekir. Kentteki tarihsel süreklilikleri ve yaşayan tarihsel öğeleri ayıklamak, öne çıkarmak ve günümüzün öğeleri ile birlikte var oluşlarının koşullarını yaratmak zorundayız. Bu tarihsel olanın taklit edilmesi ve

tekrar edilmesi olarak görülmemelidir.

Burada vurguladığım konu aynı zamanda ormanlarla da ilişkilidir. Sn. Güray Çakır'ın konuşmasını da bu açıdan değerlendiriyorum. Tabii ki, ormanlar ormancıların meslek ve ilgi alanıdır. Plancılar olarak ilgi alanımız, bu sınırların dışındaki alanlardaki durumun, ormanlar üzerinde ne tür sorunlar ve sonuçlar yarattığı ve yaratacağı olmalıdır. Bu bakımdan, kentsel alanlarla ormanların ilişkisi, geçiş bölgeleri, vb. konular şehircilerin üzerinde özenle durması gereken konular olmalıdır. Ormanın kenarında, bilmem kaç emsalli bir gelişme alanı planladığınız andan itibaren, bütün kentsel rantlar bu yeni duruma göre yeniden şekillenmeye başlar. Bu ise ormanlar üzerinde belirli etkiler ve riskler yaratır. O nedenle, plancılar olarak sınırlardan çok, bu tür korunacak alanlarla kent arasındaki geçişler konusuna dikkat etmemiz gerekir. Diğer yandan, koruma alanları kadar, yitirilmiş doğal kaynağın yeniden kazanımı gibi bir problemimiz de olmalıdır.

Kaleiçi Esnaf Derneği adına yaplan sunuştan çok etkilendiğimi belirtmek isterim. Kaleiçi kamusal bir mekândır. Kaleiçi'ndeki mekânın korunması, oradaki etkinliğin de korunmasıyla ilişkilidir. Derneğin gerçekleştirdiği ve yaşama geçirmek istediği düzenlemeler, işte tam da kamusallık üretmektir ve bunu yaptığı için, ben bu çabanın, merkezlerin ve alt merkezlerin ve tarihi merkezlerin korunması açısından, Türkiye için çok güzel bir ilk örnek oluşturacağını düşünüyorum. Bu, tarihi kent merkezlerinde, iş sahipleri arasında tarihi mekana ve kamusal yaşama yönelik bir bilinç yaratma açısından önemli bir çaba olarak değerlendirilmelidir. Alışveriş merkezlerinden rahatsız oluyoruz, ama tarihi merkezde yaşamı ve kamusal ortamı düzenlemeye yönelik bir çaba içine girilmediği, rahat ve huzurlu bir kent çevresi yaratılamadığı durumda, alışveriş merkezlerinin kentlere karşı bir seçenek olarak yaşamımıza girmesi kaçınılmaz gözükmektedir. İşte, Kaleiçi örneğinde, bir denetleme ve düzenleme getirdiği için, kentlere karşı alışveriş merkezleri şeklindeki stratejiye, yani bu piyasayı yeniden bölüşmek ve perakende sektörünü ele geçirmek isteyen güçlü aktörlere karşı, kentsel mekânı ve kamusallığı üretme açısından çok önemli bir katkıda bulunulmaktadır. Bunun Antalya Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyeleri düzeyinde bir kentsel politika olarak desteklenmesi ve geliştirilmesinin yararlı olacağını düşünüyorum. O mekânı üreten etkinliği korumadan o mekânı koruyamayız, bunu unutmamak gerekir.

Diğer yandan, kentlerde müdahalelerin zamanlaması ve süresi önemlidir. Bir kentte bir yeri düzeltmeye çalışırken yaptığınız müdahalenin süresi, zamanlaması ve biçimi, oradaki bütün etkinliği darmadağın edecek sonuçlar doğurabilir, yani kentsel işin orada yok oluşuna yol açabilir. O bakımdan, bu müdahalenin zamanlamasına, süresine ve biçimine dikkat edilmesi gerekir.

Sn. Erdem Arman siyasi alanı paylaşan bir meslektaşımız. Bu nedenle kendisine su mesajı vermek isterim. Antalya kentinin önemli problemlerinden biri de, çevredeki değerli tarım topraklarını tehdit eden, gereğinden fazla imarlı alanlar sorunudur. Bu sorunun nasıl çözüleceği konusunda stratejiler geliştirilmelidir. Diğer yandan, "Kırcami'yle herkes ilgileniyor, havaalanıyla ilgilenilmiyor" denildi konuşmalar sırasında. Şunu söylemek isterim: Kırcami

konusu, sadece tarımsal alanların korunması konusuyla sınırlı değildir. Bu konu, aynı zamanda havaalanıyla ilgili risklerle de doğrudan ilişkilidir. Kırcami Bölgesinde havaalanı nedeniyle gerçekleşebilecek bir kazanın sorumlusu, bu alanda yapılaşma kararına evet diyenler olacaktır. Hem iktisadi nedenlerle hem de korunacak değerli tarım toprakları nedeniyle Antalya'nın başka bir yerde bir havaalanı üretme şansı yoktur. Dolayısıyla, bu bölgedeki havaalanının yer seçiminin belirleyici bir veri olduğunun dikkate alınması gerekir.

Geçmiş yanlışları konuşurken çok hassas ve cesuruz. Ancak esas sorun, yeni yanlışlar yapmamaktır. Yeni yanlışlar yapmazsak, bunun sağladığı güçle eski yanlışları düzeltme olanağı buluruz. Meslektaşlarıma şunu söylemek istiyorum: Kamusal yarar düşüncesini planlama ve tasarımla birlikte geliştirmek, mimarlık ve şehirciliğin ortak kamusal yararlarını sağlamak zorundayız. İyi bir planlama kararı, niteliksiz bir tasarımla sonuçlanıyor ise bu kamusal yararların yeterince yerine getirildiği anlamına gelmez. Dolayısıyla, kamusal yarar kavramını çeşitlendirmemiz, geliştirmemiz ve içeriğini derinleştirmemiz gerekir.

Son oturumda değinilen üst ve alt ölçekli planlama ilişkisi kanımca eksik kavranmaktadır. Bu konudaki sorunları, bilgisayar teknolojisinin yanlış kullanımı ve bu teknolojik olanağa yanlış yaklaşılması artırmaktadır. Bu teknolojiden,üst ölçekli bir planın alan kullanım kararlarının alt ölçeğe aynen büyütülerek taşınması şeklinde yararlanılmaktadır. Oysa, üst ölçekli planlar, ana ilke, genel düzen, ana bölgeleme ilkeleri ve stratejileri, merkezler-alt merkezler sistemi, üretim ve çalışma alanları ile yaşama alanları ve merkezler ilişkisi, yeşil alanlar sisteminin ve mekansal bir üst biçimin yaratılması vb. öngörüler geliştirmelidir, yani bir yapı kurmalıdır. Aynı şekilde, üst ölçekli bir plana yargı yoluyla itiraz da, falanca yerdeki küçük küçük alanlara ilişkin kullanım kararlarına yönelik olarak değil, genel olarak planın bölgeleme düzenine, üst biçimine ve yapısına, kentsel gelişmenin bütününe ve sistemine, merkezler-alt merkezler ilişkisi ve düzenine, yoğunluk bölgelemelerine, genel anlamda koruma-kullanma yaklaşımına yönelik olmalıdır.

OTURUM BAŞKANI

Teşekkür ederiz katkılarınızdan dolayı.

Başka sorusu olan?

Buyurun.

SEMAHAT ÖZDEMİR

Çok kısa bir şey söylemek istiyorum. Bu müktesep hak meselesine ben çok takılıyorum. Bir kentin nüfusu 900 bin ise ve öngörülen nüfus 1 milyon 200 bin ise, 4 milyon kişilik alanı parselleyemezsiniz. Bu geçmişte yapılmışsa, bunu müktesep hak diye önümüzdeki 10 yıllara taşınamaz.

Benzer bir sorunu Çeşme planlama sürecinde yaşadık. Yapılanma koşulları düşürülebilir; geçmişte uygulanan emsaller, kapalı çıkmaların dahil edilmesi, bodrum katlar, bunlar geç-

mişte yapılmış hatalar ve bunların geleceğe taşınmaması gerekir. Bu bağlamda, ben imar hukukunda da kazanılmış hak diye bir şey olduğunu düşünmüyorum. Bunun örnekleri var, daha önce verilmiş imar hakları geri alınabilir. Hatta İnciraltı'nda yıllar önce yapılmıştı, parselasyonu yapılan arazi, yeniden tarımsal niteliği korunacak alana dönüştürülmüştür, bu bile vardır. Ama Antalya bence bu hatayı gelecek yıllara taşımamanın yollarını bulmalıdır diye düşünüyorum ve şu anda ilk aklıma gelen, parselasyonu yapılmış alanların etaplanarak yapılaşmaya açılmasıdır ve yapılaşma haklarının düşürülerek açılmasıdır ve kentin geçmişten gelen kimliğine de uygun bir üslupla, uygun bir tarzla yapılaşmasının sağlanması gerektiğini düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI

Biz teşekkür ederiz.

Başka sorusu olan?

Orhan Bey, sizden başlayalım.

ORHAN ERMERGEN

Ben bir tespit yapmak istiyorum. Bu tespitin neticesinde de siyasilere ve kent yöneticilerine mesaj iletmek istiyorum.

Sayın Erdem Armen de az önce konuşmasında bahsetti, 1980'li yıllardaki planlama hatalarından. Ben Antalya örneğiyle bunu açıklayarak bu mesajı vermek istiyorum, çok çarpıcı olduğu için. 1984-89 dönemindeki siyasi erk, belediye yönetimi, bütün bu hataları fazlasıyla yaptı. Erdem Armen'in bahsettiği hatalardan tutun da, 200'ü aşkın meclis kararını, bir gecede icatlarla çıkartılan, meclis kararlarını, plan notu ve plan lejant hükümleri şekline dönüştürerek hâlâ içinden çıkılmaz hale gelen, kangren olmuş, sorunların yaratılmasına sebep olan kararlar. Bununla da hızını alamadı, seçim arifesinde "Tüm kente bir kat verdim" diyerek seçim yatırımı da yapmaya kalktı. Ama sonuç ne oldu; seçimi kaybetti, tüm bunlar seçimi kazanmasına yetmedi.

Arkasındaki döneme bakıyoruz, 89-99 dönemindeki siyasi iktidar ve yerel yönetimin başındaki arkadaşımız, başkan ve yöneticilerce yine benzer hatalar yapıldı. Bu hatalar içerisinde yargıya giden kararları oldu ve Remzi Beyin bahsettiği ve Türkiye'de ilk defa olan bir olay, tüm nazım plan topyekûn iptal edilmesine sebep oldu. Bu sırada da Odamız ve diğer meslek kuruluşları, hep beraber bu yanlışların üzerinde durmasına rağmen, ısrarla baskı ve çıkar gruplarının veya siyasi kaygılarla bu kararlar üretildi, ama yargıdan döndü. Ancak, buna rağmen yine seçimi kaybetti.

Geçen dönemde de benzeri bir olay yaşandı. Yine benzeri baskı gruplarının etkisiyle, Toprak Kurulundan alınan anlamsız bir kararla belli bölgeler imara açıldı, yine bu popülist yaklaşımlara prim verildi, ama yine seçim kaybedildi.

Buradan şuraya gelmek istiyorum: Demek ki siyasi partiler, siyasi partilerin başında bulunan arkadaşlarımız, kenti yönetenler, belediye başkanlarımız, meclis üyelerimiz, popülist yaklaşımlarla, bilimsellikten ve kamusallıktan uzak planlama yaklaşımlarına prim vermekle seçim kazanamıyorlar. Bunu Antalya'da biz çok somut olarak yaşadık. Türkiye'nin birçok yerlerinde de muhakkak vardır, ama ben örnekleme olsun diye Antalya'yı söyledim, çok somut olduğu için. Sanıyorum, ben Sayın Erden Armen'i tenzih ediyorum, çünkü duyarlılıklarını bildiğim için bu hatalara düşmeyeceğini biliyorum ve umuyorum, onu kastetmiyorum, ama buradan mesaj olsun diye söylüyorum: Lütfen belediye başkanlarımız, kenti yönetenlerimiz, bu tür hesaplarla imar planı üretme ve bununla seçimi kazanma kaygısına düşmesinler, çünkü bundan sonuç alınmıyor.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI

Teşekkür ediyoruz.

Nimet Hanım, buyurun.

NİMET …

Çok zaman kalmadı, ama bir çift laf etmeden duramayacağım.

12 Eylül Türkiye'nin canına okudu, Antalya şehir olarak 12 Eylülden çok büyük zarar gören bir şehirdir. İncelediğinizde, 1977 yılında iş başına gelen belediye, planlama çalışmalarını başlattığında beni çok etkilemişti, çünkü ben başka bir yerde görmemiştim, TÜBİTAK'a mikroklima araştırması yaptırılıyor ve bu araştırmanın sonucunda yapılaşmayı yönlendirecek birtakım ilkeler öngörülüyor. Bu kadar hassas, bu kadar detaylı bir çalışma başlatan yönetim, bir kere iş başından uzaklaştırılıyor ve ondan sonra, 80'den sonra zaten Antalya'nın hem göç aldığı bir dönem oluyor, hem de darbe havasında bir sürü yalan yanlış şeyler yapılıyor.

O günden bugüne, ben de 85 yılından beri Antalya'da yaşayan bir insan olarak, bu çalışmaları çeşitli şekillerde izlemek, içinde yer almak durumunda kaldım. Bir noktaya değinmek istiyorum: Sık sık sürekli olarak Antalya'da bir plan yapma süreci işliyor, ama inanın, benim gözlemlediğim, bir adım ileri gidemiyoruz. 90'lı yıllarda işte bu mahkemenin iptal ettiği şeyde de amaç, bir sürü yanlışlıklar yapıla geldi 80'li yıllarda, bunları gidermek için plan yapmak gayesiyle yola çıkıldı ve biz de o dönemde Oda olarak bütün o hedefleri canı gönülden destekliyorduk. Ancak, sonuçta ortaya çıkan, sadece yeni alanların, tarım topraklarının iskâna açılmasından başka bir şey değildi.

Birkaç konuşmacı, "Emsal artıran kararlara, kat artıran kararlara değinmeyelim" dedi, ama işin özünde de bir yerde o var. Çünkü kenti etkileyen çok önemli kararlar bunlar. Bütün bu yanlışlar bu planlarla giderilemedi. Şimdi yine planlama süreci içinde belediye, ama bu yanlışların giderilmesi için, Semahat Hocaya da hakikaten katılıyorum, çok radikal kararlar alınması gerekiyor. Yani, imar mevzuatında müktesep hak, onaylanmış bir planla sınırlı değil.

İdari yargının içtihatları da var bu konuda. Fiilen inşaat başlamadıkça, sanıyorum müktesep hak tesis edilmiş olarak yorumlanmıyor. Yani, yerel yönetimin radikal kararlarla Antalya'daki bu yanlış gelişmelerin önünü tıkayacak bir cesareti, iradeyi göstermesi lazım. Umarım bu dönemde bunu görebiliriz. Henüz çok erken olduğu için, kesin yargıya varamıyorum.

Bir diğer noktaya da değinmek istiyorum: İlk günkü oturumdaydı galiba, rant sözcüğü üzerinde bir görüş bildirildi. Hakikaten katılıyorum ve çok yaygın olan bir söylem var; "Antalya'da rant çok yüksek olduğu için normaldir", bir sürü şey mazur gösterilmeye çalışılıyor. Bu ciddi bir yanlıştır, yani rant yarattığı için mazur görmek doğru bir davranış değil, ahlaklı bir davranış değil. Ayrıca da ben açıkçası Antalya'da rantın söylendiği kadar yüksek olmadığı görüşündeyim, ama açıkçası bunu da kanıtlayacak somut bir araştırma da yok. Böyle bir araştırma yapma hayali içindeyim.

Şöyle: Rant nerede yüksek oluyor; tarım toprağının kentsel arsaya dönüşme noktasında, o kesitte hakikaten yüksek oluyor. Kentsel arsaya dönüştükten sonra, üstünde yapı yapıldıktan sonra, her bedelin, her metanın bir bedeli vardır ve zaman içinde bu artar. Bu bedel artışıyla rant kavramı aynı şey değil.

Birçoğunuz görmüşsünüzdür; Antalya'nın 80'li yıllarda İstanbul, Ankara gibi yerlerden gelip Antalya'ya yerleşenler, satın aldıkları mülkleri aldıkları fiyatın altında satarak geri döndüler. Böyle bir süreç de yaşanıyor.

Lafı şuraya bağlayacağım: Yani, Antalya'da ihtiyacın çok dışında iskân alanlarının açılmasının bir sebebi de işte bu rantı elde etmek, çünkü rantın elde edildiği tek nokta, tarım arazilerinin kentsel arsaya dönüştüğü noktadır. Belediye Yönetimini temsilen aramızda bulunan Erdem Armen Beyden, planlama danışmanı olan Remzi Beyden bunun da dikkate alınmasını rica ediyorum.

OTURUM BAŞKANI

Teşekkür ederiz.

Son olarak kısa bir soru alacağım.

Buyurun.

SALONDAN

Özellikle dün ve önceki günkü kolokyum programına katılamadım, ama bugün izlediğim kadarıyla egemenlerin belirledikleri alanlarda konuşmanın ötesinde bir şey yapıldığını görmedim açıkçası. Hem şikâyet ediyoruz, hem de mevcut yapı içindeki işleyişi nasıl düzeltebiliriz diye yakınıyoruz.

Biz mutlaka yaşadığımız süreci doğru değerlendirmek suretiyle eğer hakikaten şikâyetçiysek, kentleşme sorunumuz var diyorsak, bu konuda bir makro plan, stratejik plan doğrultusunda bir alternatif kentleşme olgusunu özellikle plancıların dikkate alması gerekir. Değişen siyasilerin,

değişen siyasi partilerin kendi akıllarına estiğince, diledikleri yerde diledikleri şekilde plan yapmalarına "hayır" diyebileceğimiz bir duruşu sergilememiz gerekiyor.

Rant nedir arkadaşlar, dostlar, rant nedir, bana rantı tarif eder misiniz? Rant, alın teri karşılığı olmayan, haraçtır bir yerde, ama bu ülkede, bu kentte, kente rant kazandırıyor diye kocaman afişler gördüm, aylarca. Bunu çok ciddiye almak zorundayız. Biz bu ülkenin yaşayanları olarak bunu çok ciddiye almak zorundayız. Biz kente rant kazandırmayacağız, biz kenti insanlar için yaşanabilir hale getirme noktasından bakacağız.

Eğer gerçekten kentimiz şu anda yaşanılabilir bir kentse, plancılar, imarcılar, yasa yapıcılar ya da diğerleri, "yaşayabiliyoruz biz bu kentte" diyorsak, yapılanlar doğru. Ama sürekli 70'lerden, 60'lardan başlanıldığı söylenildi; gerçekten planlı yaşamın Türkiye'de başlangıcı 61 Anayasasıdır. Ama planlar sadece egemen anlayışın söylediği şekilde ve onların kullandıkları araçlarla yapılıyor. Bunu ciddiye almamız lazım. Antalya için özellikle, madem turizm kenti, madem Antalya, dünyanın çok özel bir noktası, 100 yıllık bir plan düşünülmeli; altyapısıyla, ulaşımıyla, sağlığıyla, alışveriş merkeziyle, eğitim yuvasıyla, yaşam alanlarıyla…

Evet, bir betonarme binanın efektif ömrünün yaklaşık 100 yıl olduğunu biliyoruz, ama bizde de 15 senede imar değişiklikleriyle bunlar yıkılıp yeniden yapılıyor. Antalya'yı 100 yıllık bir plan yaparak, en öncelikli başlanılması gereken noktasından başlayıp bu 100 yıllık planın belirlenmesini ben öneriyorum. Bunun için de özellikle Şehir Plancıları Odası bünyesinde çeşitli alanlardan gelen 7 kişilik bir ekibi bu planı başlatmak üzere, temel stratejik planını başlatmak üzere bir araya gelmesini öneriyorum.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI

Biz teşekkür ederiz.

Değerli konuklarımız; programımız bir hayli sarktı. Saat 15.30'da tekrar diğer oturumumuzu başlatmak üzere…

ÖĞRENCİ KURULTAYI DEĞERLENDİRMESİ

Oturum Başkanı-

Değerli konuklarımız; hepiniz Öğrenci Kurultayı değerlendirmesine hoş geldiniz. Biz bildiğiniz gibi Perşembe günü bir Öğrenci Üye Kurultayı düzenledik. Bu kurultayda neden örgütlenmemiz gerektiğine dair tartışmalar yürüttük. Bu çerçevede, çeşitli üniversitelerden gelen arkadaşlarımız fikirlerini beyan ettiler. Hepimiz biliyor ve yaşıyoruz ki, günümüzde öğrenciler olarak çeşitli sorunlarla karşı karşıya bırakılmış durumdayız. Bu sorunlar arasında eğitimin ticarileşmesini, gelecek kaygısını, YÖK aracılığıyla üniversitelerin özerkliğini yitirmesini ve antidemokratikleşmesini, bunun sonucunda da öğrencilerin bir araya gelmesinin engellenmesini sayabiliriz. Bu bağlamda, çözümün bireysel mücadele yerine, öğrenci örgütlülüğü üzerinden bir araya gelerek bir mücadele tarzının yürütülmesi gerektiği sonucuna ulaştık. Bu süreçte verimli tartışmalar yaşandı. Bu tartışmaları şimdi kısaca tekrar yapalım, öğrenci örgütlülüğüyle ilgili üniversiteden gelen arkadaşlarımız neler düşünüyor.

Öğrenci- Ben bu öğrenci örgütlülüğünün bugüne kadarki sürecinden kısaca bahsedeceğim. Biz planlama öğrencileri adına, sesimizi duyurmak ve kendi sorunlarımızı çözmek amacıyla bugüne kadar çeşitli girişimlerde bulunup bir araya gelmeye çalıştık. Bunu da üniversitelerde olan öğrenci kulüpleri veya öğrenci toplulukları ya da oluşturulacak olan topluluklar üzerinden yapmaya karar verdik. Yaptığımız çalışmalar, son 2 yılda bir şekilde de olsa ilerliyordu, fakat biz kendi içimizde sürekliliği sağlayamadık. Bunun nedeni de katılan aktörlerin sürekli değişmesiydi. Bu öğrenci çalışmalarının, bu birliğin daha işlevsel ve yararlı olması için Perşembe günkü kurultayda bir örgütlenme ve örgütlülük bilinci ön plana çıkmıştır diyorum. Bu süreç bu şekilde ilerledi, bu yüzden Perşembe günü buradaydık.

Oturum Başkanı-

Buyurun.

Öğrenci-

Öncelikle herkese merhaba. Perşembe günkü kurultay sonrası, zaten örgütlenmemiz gerektiğinden, örgütlenmenin ne kadar büyük bir önem taşıdığından bahsettik. Bu bağlamda, daha önce topluluklar üzerinden yürüyen örgütlenme çabalarıyla ilgili değerlendirmeler yapıldı. Ancak topluluklar üzerinden yürüyen tartışmaların, topluluklar üzerinden yürüyen örgütlenmelerin okul dışına çıkamadığını, okul dışına çıktığında nefes alamadığını tespit ettik. Bundan kaynaklı Oda bünyesinde öğrencinin öz örgütlülüğünü oluşturmak üzere bu tartışmaları değerlendirdik. Bizler salt bir sinema topluluğu ya da bir işletme topluluğu ya da başka bir ifadeyle tanışma topluluğunun üyeleri değiliz. Bizler yarının kentini, yani yarının toplumunu şekillendirecek olan insanlar olduğumuz için, bizim de toplumun sorunlarına

dair kendi sözümüzü söylemeye, en açık bir ifadeyle söylemeye hakkımız var. Yakın bir zamanda İstanbul'da gerçekleşen sel felaketinde "hepimiz suçluyuz" demek yerine, kimlerin suçlu olduğunu, bu bağlamda derenin intikamını asıl kimden alması gerektiğini, bu konuda bir taraf olduğumuzu belirtmek amacıyla burada buluştuk. Buradan herkesi meslek örgütüne sahip çıkmaya çağırıyorum. Teşekkür ederim.

Oturum başkanı-

Buyurun.

Öğrenci-

Merhaba arkadaşlar. Ben örgütün, yani kurulacak olan örgütün aslında tam olarak ne işe yarayacağından bahsedeceğim. Öncelikle örgüt kurulduğu zaman, bölüm öğrencileri tek bir çatı altında toplanmış olacak. Aynı zamanda üniversitedeki kulüpler ya da topluluklar ve topluluğu olmayan öğrenciler de diğerleriyle daha rahat bir iletişim ortamına kavuşacaklar. Bunun dışında, toplumsal sorunlarda da görüş belirtilecek ve kendisinin hangi tarafta olduğunu söyleyecek. Odayla birlikte hareket edecek, ama Odadan bağımsız kararlar alacak, yani kendisi ne düşünüyorsa o olacak. Tabii ki Odanın genel ilkelerini de benimsemiş durumdayız, ama Odayla ters düştüğümüz zaman da olabilir. Bu gösteriyor ki, biz Odayla aslında öğrencilerin bağını artırmak için varız, yani örgüt aslında bunun için var olacak. Meslek odaları da bir başka iletişim kurulacak yerdir. Bölüm öğrencilerinin, üniversiteyle, Odayla ve gelecekte ne yapacağına dair belirsizlik gibi sorunları çözmek için kurulacak.

Öğrenci -

Ben de biraz Cemil'i destekler nitelikte bir şeyler söyleyeceğim. Aslında Odayla öğrenciler arasında herhangi bir bağ geliştirilmesinin neden gerekli olduğunu bölüme yeni gelen öğrenciler bilmiyorlar ve bir kaygıyla ve bölümü hiç tanımadan geliyorlar. Sonrasında da zaten herhangi bir örgütlülük içinde yer almak çoğu insan için zor oluyor bu yüzden. Belki planlama mesleğinin daha iyi tanımaları ve kolay adapte olabilmelerini sağlayacak çalışmalar yapılabilir. Yine öğrencilerin bu örgütlülüğü sağladıktan sonra, okul yönetiminin baskısı bir nebze olsun azaltılarak onların okul dışındaki eylemliliklere de daha rahat katılmaları sağlanabilir. Öğrencilerin okula, yaşadıkları kente dair sorunlara, çözüm üretmek için tartışabilecekleri bir ortam sağlanabilir. Sorunlarla ilgili tartışabilecekleri aslında ne kadar çok ortam olursa o kadar iyidir. Bu örgütlenme modeli de ne şekilde olursa olsun, aslında bu tartışma ortamına zemin hazırlamak amacını taşıyor biraz da.

Öğrenci-

Ben iki konudan bahsetmek istiyorum. Bunlardan bir tanesi, mesleğin tanıtılmasıyla ilgilidir. Bizim mesleğin tanınmaması, öyle zannediyorum gerçekleştirilen aktivitelerin tanıtılmaması ve bölümün mimarlık altında kalmasından dolayıdır. Oluşturacağımız öğrenci örgütü, Şehir Plancıları Odasının bazı kamusal olaylarda veya durumlarda basın açıklaması yaptığı vakitlerde, aynı şekilde basın açıklaması yapmayı planlamaktadır. Bu şekilde çift taraflı, basında gözükmek ve bu gibi aktivitelerde bulunmak, mesleğin tanıtılması açısından artı bir değer

olacaktır, bu şekilde düşünüyorum. Bahsedeceğim diğer bir konu, öğrenciler arasındaki iletişim ve paylaşımla alakalı. Örgütlenme sonucunda alınan kararlardan bir tanesi, web sayfasının oluşturulması. Burada yani sanal âlem dedikleri yerde bilgi paylaşımı olacaktır ve bu bilgi paylaşımı sonucunda tanınma, tanıma ve dayanışma biraz daha artacaktır. Bugünkü bulunduğu durumdan çok daha iyi olacağı kesin. Bu örgütlülük kapsamında ortak sosyal etkinlik olarak birçok şeyler yapılabilir. Çünkü okulların birbirini tanıması önemlidir. Yani şu an burada bulunduğumuz bu 3 gün içerisinde bile çok güzel vakitler geçirdik ve çok hoş şeyler yaşadık. Gerçekten arkadaşlara tekrar teşekkür ediyorum. Projeler arasında ödüllü yarışmalar düzenlenebilir. Yani, bu her sınıfta, bütün okullar arasında yılsonunda olabilecek bir şey. Daha önce öğrenci buluşmalarında bu gibi organizasyonlar düzenlendi, ama yılsonlarında yapılması, hem final projelerinin asılması açısından, hem o senenin projelerinin asılması açısından biraz daha iyi olacaktır diye düşünüyorum. Bu diplomalı işsizlik ve mesleklere yapılan saldırılarda da örgütlülüğümüzün bize bir şeyler katacağını düşünüyorum. Teşekkür ediyorum.

Oturum Başkanı-

Bu tartışmalar çerçevesinde, Perşembe günü kararlar aldık ve bir sonuç bildirgesi oluşturduk. Şimdi bu sonuç bildirgesini Yusuf arkadaşımız okuyacak.

Öğrenci-

Arkadaşlar, tekrar merhaba. Perşembe günü yapılan tartışmalar sonrasında ortak bir sonuç bildirgesi hazırlandı. Bildirge okunduktan sonra, bu bildirgedeki yer alan başlıklarla ilgili salonda tekrar tartışmaya açılacak. Bunların ışığında bu bildiri bize yön verecektir, kılavuzluk edecektir. Üniversiteler adına hazırlanan sonuç bildirgesini okuyacağım sizlere.

"Şehir ve Bölge Planlama 1. Öğrenci Kurultayı Sonuç Bildirgesi
5 Kasım 2009, Antalya.

Şehir ve Bölge Planlama öğrencileri, geçmiş yıllarda buluşmalar düzenleyerek örgütlenme girişimlerinde bulunmuşlardır. Daha önce öğrenci kulüpleri ve toplulukları üzerinden yapılan bu örgütlenme çabalarını kurumsal bir temele oturtarak sürekliliğini sağlamak, temsiliyetini genişletmek ve ŞPO ile ilişkileri geliştirmek amacıyla TMMOB ŞPO tarafından 5 Kasım 2009 tarihinde Akdeniz Üniversitesi'nde 1. Öğrenci Üye Kurultayı gerçekleştirilmiştir. Üniversite eğitiminin bilimsellikten, özgür düşünceden uzaklaştığı, eğitimin alınıp satılabilen bir meta haline getirildiği, 1981'de kurulan YÖK ile beraber üniversite öğrencilerinin söz, yetki, karar hakkının elinden alınması, kurulan vakıf üniversiteleri ile devlet üniversitelerindeki eğitimin niteliksizleştirilmesi, üniversitelere gelen öğrencilerin elit bir kesimden gelmesi, eğitim sürecine yönelik Bologna Süreci, mesleklere yapılan kapsamlı saldırılarla beraber mesleklerin yeniden yapılandırılması ile üniversite eğitimi sonrası mezunların tekrar sınava tabi tutulması, üniversitelerin esas odağı olması gereken; öğrencilerin eğitim mekânını geliştirmek, kulüp ve benzeri faaliyetlerini desteklemek yerine bilimsel üretim mekânını rekabetçi söylemler eşliğinde ticari bir eksene oturtulması, bizlerin en temel sorunları; paralı eğitim, barınma, ulaşım, nitelikli ve

ücretsiz sağlık hakkı, insanca yaşamaya yetecek burs ve benzeri sorunlara karşı örgütlenmekten başka bir seçeneğimiz kalmamıştır.
Şehir ve Bölge Planlama öğrenci örgütlülüğü, bilim ve planlama bilgisini toplumsal çıkarlar için kullanma anlayışının öğrenciler içinde gelişmesini sağlayan ve bu anlamada eğitimin metalaşmasına karşı çıkan özerk ve demokratik üniversite taleplerini dile getiren, gündemde olan veya planlanan uygulamalarda bir taraf olan, sosyal adaleti savunan, sermayenin taleplerini değil kamu yararını gözeten, TMMOB ŞPO' ya bağlı, karar alma mekanizmasında özgür olan öğrenci örgütü kurmayı amaçlamaktadır.

KARARLAR

1. Öğrenci Komisyonu'nun oluşturulması
   - Kurulacak olan öğrenci örgütünün, ŞBP öğrenimine başlamış, ŞPO'nun öğrenci ön üyelerini kapsaması ve örgütün ŞPO' ya bağlı fakat özerk bir statüsünün olması,
   - ŞPO şubesinin bulunmadığı illerde bu koordinasyonun temsilciler aracıyla gerçekleştirilmesi,

2. Tüm üniversitelerden seçilen 13 asil, 13 yedek üye ile süreç içerisinde öğrenciler ve oda arasındaki iletişimi amaçlayan bir koordinasyon kurulunun oluşturulması,
   - Seçilen 13 kişinin TMMOB Öğrenci Kurultayı'na delege olarak kabul edilmesi,
   - Öğrenci toplulukları olan üniversitelerde bu seçim sürecinin odanın görevlendirdiği temsilciler gözetiminde topluluklar tarafından organize edilmesi, toplulukları olmayan üniversitelerinde ise bu seçim sürecinin genel merkez tarafından görevlendirilecek temsilci tarafından yürütülmesi,
   - Temsilci adaylığında herhangi bir koşul aranmaması ve ŞBP bölümü öğrencilerine tamamen açık olması,
   - Seçilecek temsilcilerin fakülte öğrencileri ve oda arasında köprü görevi görmesi,

3. Üniversitelerdeki Şehir ve Bölge Planlama öğrencilerinin bulunduğu topluluk çalışmalarının desteklenmesi,
   - Topluluğu olmayan üniversitelerin bölüm öğrencilerine topluluk oluşturulması yönünde tüm desteğin verilmesi,

4. Üniversiteler arası iletişimi sağlamak amacıyla bir internet sayfasının oluşturulması,
   - Toplulukların mevcut internet sitelerinin oluşturulacak yeni internet sayfasına konulması,

Bildirge Çalışmasına Katılan Üniversiteler;
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir Yüksek teknoloji Enstitüsü, Selçuk Üniversitesi, Erciyes Üniversitesi, Gazi Üniversitesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Süleyman Demirel Üniversitesi.

Oturum Başkanı-

Aldığımız kararlar bu şekildeydi. Bildirgeyi salona açmak istiyoruz. Bu konuyla ilgili konuşmak isteyen varsa…

Salondan-

Arkadaşlar, basın açıklaması yapacağız diyoruz ve siz Şehir Planlama Odası diyorsunuz. Şehir Plancıları Odası olacak…

Salondan-

Ben rica etsem, bu bildirinin girişini tekrar alabilir miyim? Bana biraz daha böyle uzak geldi…

Salondan-

Zaten bildirinin ilk paragrafında şey var sadece, yani okuyayım tekrar da, sadece hangi tarihte yapıldığıyla ilgili bir şey var. İlk paragraf değil sanırım, ikinci paragraf galiba.

Öncelikle şunu söylemek gerek, ikinci paragraf da şöyleydi: Eğitimin üniversitelerdeki şekillenmesiyle ilgiliydi. 1981'de kurulan YÖK'le beraber üniversitelerde eğitim sürecinin nasıl geliştiği ve bununla beraber üniversitelerdeki öğrencilerin söz, yetki, karar hakkının elinden alınmasıyla ilgiliydi. Açıkçası benim en çok hassasiyetini duyduğum ve aslında genel olarak hassasiyetini duymamız gereken şeyin kendisi, üniversite sonrası geleceksizlik kaygısı, mesleklere yapılan kapsamlı saldırıdır. Bilmiyorum, salonda bu konuyla ilgili bilgisi olan arkadaş var mı? Bunun üzerinde konuşmak gerekir diye düşünüyorum.

Şöyle açalım: Sözleşmeli öğretmenlik diye bir şey duydunuz. Bu ilk önce eğitim fakültelerine yapılan bir saldırıyla beraber başladı. Daha sonrasında ise mühendislik fakültelerine yetkin mühendislik, yetkili mühendis, uzman mühendis tarzında yaklaşımlarda kendini gösterdi. Hukuk fakültesi mezunlarına stajyer avukatlık, tıp fakültesi mezunlarında aile hekimliği tarzında gelişti.

Yetkin mühendislik tartışmaları ne zaman başladı, bunu da söyleyelim: 17 Ağustos depreminden sonra, ülkemizde yapılan binaların iyi yapılmadığı ve bunun nedeninin ise mühendislik eğitiminin yeteri kadar verilmediği söylendi ve bu bağlamda yetişen mühendislerin daha yetkin, daha uzman olabilmesi için böyle bir şey söylendi.

Şöyle bir örnek söyleyeyim: Veli Göçer'di yanılmıyorsam, bu Gölcük'te binaları yıkılan ve göze batan ve aynı zamanda günah keçisi ilan edilen, yani bir nevi tek suçlu ilan edilen kişi. Yanılmıyorsam Veli Göçer'in müteahhitlik şirketine ODTÜ'de çalışan bir öğretim üyesi danışmanlık yapıyor. Düşünüyorsunuz arkadaşlar, bugün birçoğumuz Türkiye'de en iyi mühendislik eğitiminin ODTÜ'de verildiğini biliyoruz. ODTÜ'nün danışmanı olduğu bir inşaat şirketinde binaların bir depremle beraber tozla buz haline gelmesinde biz acaba mühendisliğin kalitesini mi aramalıyız, yoksa bu işin içinde başka bir şey mi aramalıyız diye düşünüyorum. Bütün bunlar öne sürülerek yetkin mühendislik tartışması öne sürüldü.

Salondan-

Benim söylemek istediğim, bu bildirge, Perşembe konuştuklarımızı, alınan kararları daha çok herhalde basına açıklamak amacıyla kaleme alındı ama ben biraz daha kişisel düşüncelerin yansıtılmış olduğunu düşünüyorum. Bu sadece benim düşüncem.

Salondan-

Bu bildirge salt benim tarafımdan hazırlanmadı, orada ismini saydığım bütün üniversite temsilcileriyle beraber hazırlandı. Orada yapılan tartışmalar ışığında herkesin onayı alındı ve bu bağlamda Öğrenci Kurultayı Sonuç Bildirgesinin bu yönde olmasına karar verilmişti.

Salondan-

Ben bir şey sormak istiyorum: Siz daha çok kişisel kararların bildiriye konulduğunu söylüyorsunuz. Peki, hangi kısım böyle düşünmenize sebebiyet verdi? Bu eğer sizde oluştuysa, başkalarında da o oluşabilir. Bu hakikaten bir sorunsa da, bunu düzeltelim ki yanlış bir şey yapmayalım.

Salondan-

"Üniversite eğitiminin bilimsellikten, özgür düşünceden" diye başlayan, bu bana biraz daha böyle "Bunlar yanlış şeyler, niye yazdınız?" gibi geldi, ama biraz daha sanki o paragraf öne çıkmış gibi geldi bana. Bu benim düşüncem tabii, doğrudur yanlıştır, size yapmayın, etmeyin diye bir şey söylemiyorum.

Salondan-

Şu da bir gerçeklik ki, orada yazılan bütün sorunlar hepimizi ilgilendiriyor.

Salondan-

Tabii ki, bunun aksini söylemiyorum, ama bu o günün kurultay sonuçları olarak verilecek ya basına, daha çok ben orada alınan kararların öne çıkması taraftarıyım, o yüzden.

Salondan-

Yani süreç şöyle işledi: Biz aşama aşama ayrıldık; ilk önce Oda neden bu kurultayı düzenlemek istedi, bizim bu kurultayı düzenlerken amacımız neydi? Daha sonra bunun üstüne aldığımız kararları yazalım diye düşündük.

Salondan-

Şöyle bir şey hissettim ben: Okunurken hatta burada da böyle, "bildirge bitti mi" diye düşündük, yani kararlar pek böyle baskın gelmedi, onu anlatmaya çalışıyorum. "ne zaman bitti bildirge" diye bir hisse kapıldık, o yüzden. Yani giriş daha çok dikkat çekiyor.

Salondan-

Ama, sorun değil herhalde.

Salondan-

Mesela şu "şehir ve bölge planlama öğrencileri örgütlülüğü" diye başlasaydı o zaman amacına tam uymuş diyebilirdik. Yani, biz yanlış olduğunu söylemiyoruz, evet doğrudur, bunları tartışmak da çok güzeldir. Fakat bunları tartıştıktan sonra, daha özet olması daha doğru olurdu. O zaman anlatmak istediğimiz şeyi ortaya çıkarmış olurduk. Yani bilmiyorum, bir daha düşünelim bence.

Oturum Başkanı-

Başka söz almak isteyen arkadaş? Buyurun.

Salondan-

Öncelikle kurulması gereği duyulan örgüt, Odayla öğrenciler arasındaki nereye oturması gerektiği, nasıl bir görev üstleneceği çok iyi açıklanmış. Yani, orası içi dolmuş gerçekten, bunun için teşekkür ederim size. Ancak, ben de biraz önceki yere takıldım. Üniversite eğitiminin artık eskisi gibi olmadığı falan diye düşünülüp söyleniyor, ama benim takıldığım nokta, acaba benim bilmediğim bir zaman mı var da, 1923'ten sonra da böyle her şey güllük gülistanlıktı, çok iyi bir üniversite eğitimi vardı, bilgi toplumsal çıkarlar için kullanılmadığı bir zaman mı vardı? Bu sanki böyle son zamanlarda artık şeylerin elimizden kaymaya, kopmaya başlaması.

Oturum başkanı-

Aslında üniversitelerdeki sorun 1981'den sonra başladı.

Salondan-

1981'den sonra başlaması normal tabii ki. Ben mesela öğretmen okulu mezunu bir öğrenciyim. Bu köy enstitüleri zamanında lise okuyarak, 30 gün eğitim görüp de öğretmen olan insanlardı vardı. Niye? Çünkü öğretmen açığı vardı, nüfus bu kadar fazla değildi, yeni bir yapılanma mevcuttu. Elde bulunanların en değerlilerini seçip onlardan bir şeyler almak gerekiyordu, bu yüzden böyleydi. Ama sonra ne oldu? Artık üniversite mezunu olmak isteyen kişi sayısı arttı ve üniversite mezunu sayısı arttı. İster istemez bir yerde rekabet oluştu. Öğrenciler rekabet etsinler diye üniversiteler kurulmuyor, ama maalesef şartların bir getirisi artık. 70 milyon olmuş bir ülkede siz isteyen istediğini olsun veya isteyen istediği mesleğe istediği gibi kolayca ulaşsın diyemezsin veya sözleşmeli öğretmenlikler kalksın da, yani geçerli bir şey değil. Herkes kadrolu öğretmen olsun demek, bunlar çözüm değil. Bunlar benim de rahatsızlık duyduğum bir şey, öğretmenlerin sözleşmeli olması falan, ama ben şimdi kendimden biliyorum, dedim ya öğretmen lisesi mezunuyum, benim arkadaşlarım ellerini kollarını sallaya sallaya lise matematik öğretmenliğine girdiler. Niye? Çünkü 24 ek puanları vardı. Dışarıdan okuyan bir öğrencinin ÖSS'de 300 tam puan yapsa, sonra da okuldan da tam puan alsa, yine de Boğaziçi matematik öğretmenliğine girememesi durumu söz konusu.

Bence o paragrafın tekrar incelenmesi gerekiyor. Bu sadece bazı kalıplaşmış düşüncelerin yeniden öne koyulması, "biz bunlara zaten güveniyoruz, bunları biliyoruz" temeline dayanılarak üzerinden bir şeyler yapılıyormuş gibi geldi bana. Oranın bence irdelenmesi gerek ve ben aslında şunu söylemek istiyorum: İlkokul 1. sınıftan beri 8 yıl boyunca bana ilkokulda yemin ettirildiğini ben lise ikinci sınıfta öğrendim. O "Andımız" var ya, aslında çok güzel bir şey, o bilinci yakalamak açısından, ben bunu lise ikinci sınıfta ben yemin etmişim diye düşündüm, sonra öğrendim. Ucu kime değer, nereye değer, her taraf sorgulansın ve hani hiç olmazsa insanlar kendileri sorgulasınlar, kendi kafalarında sorgulasınlar.

Oturum Başkanı-

Salondan cevap vermek isteyecek arkadaş varsa…

Salondan-

Üniversitelerin bilimsellikten uzaklaştığını söylüyoruz. Yani, burada duygu sömürüsü falan yapmıyoruz, öncelikle bunu söyleyelim. Biz burada kimseyi şey yapmıyoruz, biz olan gerçekleri savunuyoruz.

Ben size birkaç tane örnek vereyim, üniversitelerin nasıl bilimsellikten uzaklaştığına siz karar verin. Size atfen söylemiyorum zaten, öyle bir şey yok. Zaten kişisel algılamıyoruz. Bir üniversitede, bir stüdyoda 40 kişi olması gerekirken, siz oraya 110 kişi doldurursanız, orasının bilimsellikle ölçüsünü ne derece değerlendirirsiniz? Siz, 200 bin öğretmen açığı -hadi öğretmenler üzerine konuşalım- olan bir ülkede siz kalkıp 10 bin tane öğretmen atarsanız, sayısını 20 bin yaparsanız ve bunun 10 bin tanesini sözleşmeli yaparsanız, bunun bir bilimsellik olduğunu nasıl savunabilirsiniz?

Tüm bunlar ışığında, bir üniversite öğrencisinin üniversite mezuniyeti sonrası bir sınava tutulması ne demektir? Üniversite eğitiminin tamamen çöpe atılması demektir. Kendi çevremizde görmüyor muyuz; kendimiz dersanelere gittik, kendi çevremizde KPSS eğitim kursları mantar gibi etrafta bitiyor. Size çok açık söyleyeyim: Bir 5-6 yıl sonra -bunu ben iddia etmiyorum, bunu bilim insanları iddia ediyor- etrafta yetkin mühendislik kurslarına gidecek insanlar olacak. Biz de bunların öncüleriyiz, biz de olacağız böyle. Biz bunları söylüyoruz, üniversite mezuniyetinden sonra diplomalı işsizler olmak istemiyoruz. Bizim de bu konuda söz, yetki haklarımızın olduğunu söylüyoruz. Madem bizler üretiyorsak, bizler ürettiğimizin karşılığını da almak istiyoruz. Düşünebiliyor musunuz; bir sözleşmeli öğretmen, bir ay boyunca 450 milyon lira parayla çalışıyor ve normal kadrolu öğretmenden hiçbir farkı da yok. Teşekkür ederim.

Salondan-

İlk önce bir şeye açıklık getirmek gerekiyor sanırım. Biraz önce söz alan arkadaşlarım, hani bildirinin içeriğiyle ilgili, daha doğrusu içeriğiyle değil de yöntemiyle ilgili bir şeyler söylediklerini düşünüyorum. Sanırım çok farklı şeyler düşünmüyoruz, ama vurgulanması gereken şeylerin, en önemli olan şeylerin sonda olduğunu, bu bildirgenin de esas temelinin bu olması gerektiğini düşünüyorum. Üniversitelerin bilimsel ve özerk olmasının daha ön plana çıkarılması gerektiğini söylüyorlar. Aslında hepimiz aynı şeyleri söylüyoruz, ama mesela bu bildiri oluşturulurken belli bir yöntem izlenmeye çalışıldı. Neden bu örgütlülüğün oluşması gerektiği…

Sizin söylediğiniz kısım, aslında örgütlülüğün içeriğiyle ilgili bir kısım. Bu sadece işleyiş aşamasıyla ilgili bir şey, ben de bunun çok farklı olduğunu düşünmüyorum. Bence zaten onun özü de sizin söylediğiniz şeyler.

İkinci olarak, söz alan diğer arkadaşın da her şeyin kendiliğinden oluştuğuna dair, hani işsizlikle ya da durumla ilgili şey, her şeyin kendiliğinden oluştuğuna dair birtakım şeyler söyledi. Bence bu kendiliğinden oluşmuyor, sistem bizi buna zorluyor. Sadece kendi meslek alanımızda, şehir plancılarına, yani kentlere ilişkin saldırılar devam etmiyor, aynı zaman öğrencilik hayatına ve üniversitelere ilişkin saldırılar da devam ediyor. Onların çeşitli araçları var. Mesela bunlardan biri YÖK, üniversiteler, üniversitelerdeki polisler, bunlar çeşitli aşamaları, yani bunu sistemin bir sorunu olarak algılamak gerektiğini düşünüyorum. Teşekkürler.

Salondan-

Az önce şunu söylemedim: Önce elinize sağlık, yanlış anlamayın sakın. Tek söylemek istediğim, bildirgede daha çok burası dikkat çekiyor. Burası belki biraz daha kısa olsa ya da biraz daha sönük olsa mesela, maddeleri ve orada konuşulanları, karar alınan şeyi daha ön plana çıkarmak belki daha doğru gibi geldi bana. Sizin emeğinize sağlık, elinize sağlık, yanlış anlamayın ve bizi de böyle duyarsız ilan etmeyin, kesinlikle öyle bir durum yok. Bunların boş şeyler olduğunu ya da yanlış şeyler olduğunu söylemiyorum. Verdiğin örnekler de evet, doğru, hepimiz biliyoruz. Böyle bir durum da var, bizi tabii ki savunmak en doğal şey, ama daha çok o günü ön plana çıkarmak, benim anlatmak istediğim.

Salondan-

Aslında şunu diyebiliriz: Bize bu kararları aldıran, bir örgüt oluşturmak. Örgütü oluşturmamızın asıl nedeni sorunlarımız, sorunlarımızı çözmek bir şekilde. Orada da sorunlarımız belirtildi, biraz uzun oldu diyorsanız, o kişisel fikirdir.

Salondan-

Merhaba. Sonuçta iki aşamada yapılmaya çalışıldı bu bildiri yazılırken ve ne kadar çok not tutulduysa, hepsi bir araya getirildi ve o havuzdan bir şey çıkartılmaya çalışıldı. Yani, belki söylem şekli olarak baştaki kısım uzun gelmiş olabilir de, biraz saydırma gibi bir havası da olabilir, sonuçta orada, yani salon içerisinde net bir şekilde ne istediğimize dair ne karar çıktıysa, kararlarda onlar yazılmaya çalışıldı. Zaten size sunmamızın sebebi de o, yani eğer atladığımız bir şey varsa, hani gerçekten fark etmediğimiz bir şey varsa, onları tartışabiliriz.

Oturum Başkanı-

Konuyla ilgili söz almak isteyen var mı?

Salondan-

Ben birkaç öneride bulunacağım. Bu paragrafları falan, bunları geçiyorum, ondan sonraki alınan kararlarla ilgili sadece bir önerim olacak, ona göre de belki toplu bir karar alabiliriz.

Tarık Hocamız, bir yaz kampı gibi olan bir durumla, bir de kitaplarla, müfredatla ilgili bilgilerden bahsetmişti. O konuşma mesela neden bunun içerisinde yer almadı, o nasıl bir durum olacak?

İkincisi, mesleki anlamda bir teknik eğitimler veriliyor mesela Şehir Plancıları Odasında. Onlarla ilgili nasıl iletişim halinde olunabilir, öğrenciler Odayla ilgili nasıl bir diyalog içinde olur, nasıl ilişki kurabilirler?

Ayrıca şunu da biliyoruz: Bütün şehir planlama bölümü öğrencileri, birinci sınıftan başlayarak üçüncü sınıfta tabii ki kendi imkânlarımızla stajımızı yapıyoruz, özellikle büro stajlarını. Bu stajlarla ilgili gerek kamu kurumları olabilir veya özel bürolar olabilir, diğer planlama büroları, şirketler olabilir, onlarla nasıl kontak kurabilir? Daha ben böyle teknik, pratik bir şeyler görmek istiyorum. Tabii ki daha kuramsal şeyler de var, ama ben artık belki son sınıf öğrencisi olduğum için böyle kaygılarım var. Burada daha pratik ve Odayla öğrenci ilişkisinde, özellikle mesleki eğitim ve iletişim anlamında daha başka şeyler yapılabilir.

Bu staj durumunu Tarık Hoca da buradayken vurgulamak istiyorum. Bir de sizin bahsettiğiniz o kitaplarla ilgili, çünkü eğitimlerimiz gerçekten çok farklı, değer yargılarımız çok farklı. Orta Doğu Teknik Üniversitesinden, Dokuz Eylülden, burada birçok üniversite var ve herkesin gerçekten farklı bakış açıları var. Aldığımız eğitim de farklı yönelmelere sokuyor. Belki bu müfredat olayı belki temel bilgilerin oturtulması açısından önemli, çünkü aldığımız kararlar, konuşmalarımız aynı yöne çıksa da, farklı pencerelerden, kapılardan bakıyoruz. Bir de daha pratik anlamda, staj konusunda mesela neler yapılabilir, nasıl bir ilişki kurulabilir Odayla? Teşekkür ederim.

Salondan-

Öncesinde bir şey söylemek gerekirse, şunu söyleyeyim: Söylediğin şeylerin hepsi doğru, ben de katılıyorum, mutlaka bunlar da olmalı da, Perşembe günü sayılan kararlardan 4 tanesi sayıldı burada, bizler de bunları yansıttık. Yoksa diğerlerinin olmaması diye bir şey yok, tabii ki mutlaka onlar da olmalı.

Salondan-

O daha sonraki aşamada, komisyon oluşturulduktan sonra…

Doç. Dr. TARIK ŞENGÜL-

Ben bizim Odayı ilgilendirdiği ölçüde bir iki şey söyleyeceğim. Çünkü, baştan beri şöyle bir hassasiyeti biz taşıyoruz, benzer bir şeyi siz de taşıyorsunuz: Öğrencilerin bir araya geliş süreçlerinde, örgütlenme süreçlerinde Odanın destekleyici olup, sürecin içine çok müdahil olmaması yönünde bir hassasiyet var. Tabii yer yer tecrübe sorunlarından dolayı danışmalar falan oluyor. Orada belli aşamalarda belli şeyler sorulduğunda, biz de birtakım önerilerde bulunabiliriz.

Bunlardan bir tanesi, içerik olarak bu tür yapılar bir araya geldiğinde, olabildiğince ortak paydalar üzerinden metinlerin oluşturulması gerekir. Ama özellikle bir gerekçe bölümünün olması lazımdır. Budur veya odur, onu bilemem, niye böyle bir örgütlenmeye ihtiyaç duyulduğunun giriş cümlesi ya da gereklilik olarak konulması lazım. Arkadaşlarımız da zaten karşı çıkmıyorlar, ama belki tekrarlar ve biraz daha öz bir şey haline getirilmesi yönünde bir talep var.. Belli bir uzlaşma sağlanabilir orada.

Asıl bizimle ilgili boyutu, burada tabii şöyle bir etkinlik oldu bu: Tamam, bir araya geliniyor falan, ama 350-400 tane öğrenci, ilk defa sadece bir gün boyunca bir araya geldi. Buradan bütünüyle bitmiş ve her şeyiyle anlaşılmış şeyler çıkmaz. Çıkması gereken, belli bir güven oluşması ve bundan sonrasına yönelik bir yol haritasının çıkması.

Biz orada şöyle bir şeyi istedik: Bu tartışmalar nerede bitirse bitsin, sonunda bize her üniversiteden bir tane temsilcinin olacağı ve bundan sonraki ilişkiyi sürdürebileceğimiz bir yapı sağlayın dedik. Bunun sağlandığını düşünüyorum. Şimdi seçimler yapılacak hızla, biz de ona gözlemci olarak katkı vereceğiz. Ondan sonraki süreçte bizim şeyimiz şu: Burada bir kere her şeyden önce iletişimin kurulabilmesi gerekli. Bizim web sayfamız bu konuda kullanılacak. TUPOB da öyle çalışıyor, Hocamız burada. Emel Göksu, bu konularda çok

duyarlı bir hoca olarak bu dönemki koordinasyonu yaptı. Önümüzdeki dönemde Yüksek Teknoloji yine İzmir'den koordinasyonu yapacak. Onların da web sayfası bizim Odamız üzerinden çalışıyor. Çok benzer bir web sayfasını bu 13 kişilik örgütlenmeyle işbirliği içinde Odamız sağlayacak size. Dolayısıyla, burada bir kere bu stajdı, oydu buydu vesaire, bütün bunları tartışabileceğimiz, bununla ilgili bilgilerin girilebileceği vesaire, sizin moderatörlüğünü yaptığınız bir sayfa oluşacak. Dolayısıyla, iletişim işi bir kere hızlanacak, Oda onun sorumluluğunu üstlendi, o konuda gerekli her türlü teknik desteği vereceğiz.

İkinci bir boyut, yine buradaki kararlara girmeden bunu yine söyleyeyim, yaz okulu meselesini biz bundan sonra o 13 arkadaşımızla tartışacağız. Yani, geçen yıl gerçekleşebilirdi, ama öğrencilerle yeterince iletişime geçemedik, olmadı. Ama bu mesela Haziran'a ya da Eyl'ül'e, neyse, onun tarihi konuşulacak, bir yaz okulu gerçekleşecek. Onun burada kararlara girmesi gerekmez, ama bu yapı geliştirirse kendisini, bu tür şeyler o 13 kişiyle şimdilik yürüyecek. Ondan sonra umuyoruz ki, önümüzdeki Dünya Şehircilik Gününe yine yetişir, TUPOB toplantısında dün bunlar bir miktar konuşuldu. Şöyle bir anlayışımız var: Kriz dönemindeyiz, umarımız mali açıdan büyük sıkıntılar çıkmaz, ama ikinci kez bu ölçekte bir toplantıyı gelecek kasımda yine yapabilelim istiyoruz. Orada şöyle bir şey olacak: Hocalarımızla da anlaştık, bir gün önce sadece siz değil, planlama okulları da toplanacak, paralel yapılacak toplantılar. Sonra akşamüzeri planlama okullarıyla planlama öğrencilerini bir araya getiren bir de ortak toplantı olacak. Dolayısıyla, Dünya Şehircilik Gününe geçmeden bir gün önce bütün hocalar ve öğrencilerimiz bir araya gelecek. Büyük olasılıkla da yeri Mersin, ama şimdi hemen söylememiz mümkün değil, Mersine yönelik bir niyet belirtildiği için söylüyorum, bu tartışmalar oralarda da devam edecek. Ama oraya geldiğimizde, bugünkü bulunduğumuz yerde olmak istemiyoruz. Örgütlenme dikkate değer biçimde tamamlansın istiyoruz, okullarda bu kulüpleri, toplulukları kurulmamış olanlardan, bölümlerden de destek isteyerek kurulması yönünde süreci tamamlayacağız. Yani, yapıtaşlarının daha da oturduğu bir yapıda gelecek kasımda bir araya gelmeyi umuyoruz.

Bu arada arkadaşlar, ben bir daha konuşmayacağım, eğer çok özel bir şey olmazsa. Bundan hemen sonra şey başlıyor, Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı, İskenderun Belediyesi Meclis Üyesi, benim ve Ruşen Beyin katıldığı bir panel olacak, lütfen izleyelim. Özellikle belediye başkanlarıyla sık sık bir araya gelemiyorsunuz, biz her zaman geliriz, ama belediye başkanlarına bir miktar burada o genel siyasi şeyin dışında da sorular soracağız. Dolayısıyla bu biraz da bir fırsat, iyi değerlendirelim lütfen.

Oturum Başkanı-

Teşekkür ederiz Hocam. Başka söz almak isteyen?

Salondan-

Ben içeriğe yönelik herhangi bir şey söylemeyeceğim, zaten bu metni siz hazırlamış oldunuz ve bundan sonra tartışılacak, içini dolduracağınız bir metin. Sadece bunu seçim sürecinde de listelerin ismini verirken fark edeceksiniz, yanlış kullanım olmasın, 13 asil değil, 13 asıldır.

Salondan-

Bir iki şey söyleyeceğim. Siz bir daha ne zaman bir araya gelmeyi düşünüyorsunuz? Ona dair bir şeyler yapsanız da ortak karar verilse. Önümüzdeki sene ikincisi gerçekleşsin diye kararlı Oda, Tarık Hocanın ağzından duyduk, ama herhalde ondan önce siz de bir araya geleceksiniz. Bu kadar büyük bir çoğunluk bir aradayken, istiyorsanız bunu da tartışın. 13 okul diyoruz, 13 temsilci diyoruz.

Salondan-

Bundan sonra temsilciler bir araya gelip, alınan kararları veya üniversitelerden çıkan kararları kendi aralarında tartışıp haber verecek diye düşündük biz. Temsilciler aracılığıyla duyurulacak.

Salondan-

Peki, bizim buna katkı koymamızı istiyor musunuz Oda veya şube olarak, gelelim mi, yoksa…

Salondan-

Seçim sürecinde mi?

Salondan-

Yok. Hani, o 11 temsilciyle olan toplantılara, yoksa "Biz size her şeyi bildiririz" mi diyorsunuz, onun da kararını verin isterseniz.

Salondan-

Biz size her şeyi bildirirsek daha iyi olur. Sonuçta eğer Odadan birisi gelirse, hani "örgütleyeceğiz ve sizden bir şey beklemeden geri çekileceğiz" şeyi ortadan kalkabilir. 13 kişi kendi arasında toplanır, sonra herkese bildirisini verir.

Oturum Başkanı-

Bu konuyu da tartışabiliriz ayrıca. Buyurun.

Salondan-

Bir tane ifadeyi mi yanlış kullandınız, onu bilmiyorum, bu şekilde çok konuşmamıştınız gibi hatırladım. "Genel merkez tarafından görevlendirilen" diye bir şey okudum. Benim anladığım, bu sizin genel merkeziniz, yani o temsilcilerin oluşturduğu bir şey. Yoksa Şehir Plancıları Odası Genel Merkezi, sizin içinizden birisini herhalde görevlendirmiyor. "Görevlendirdiği temsilciler gözetiminde" diye…

Salondan-

Üniversitedeki, yani sonuçta oradakiler de Odaya bağlı ya…

Salondan-

Şunu söylüyorum: "Odanın görevlendirdiği" diye bir şey geçiyor.

Salondan-

O sadece seçim sürecinin sağlıklı geçmesi açısından bir tane temsilci görevlendirilecek diye...

Salondan-

Merhabalar. Tabii birçok arkadaşım, birçok somut şeyde takıldık, ettik, fakat bir arkadaşım dedi ki, "Neden yaz okulu orada yok? Bunu beklerdim." Ben bugün burada ön taraflarda daha çok öğretim üyesi ve yerel yönetimden insanlar beklerdim. Bunu bu oluşumun bir parçası olarak belirtmek isterim her şeyden önce. Buna artı olarak düşündüm, acaba mikrofona bağırsam, dışarı sesim gider mi diye, acaba duyarlar mı bizim sesimizi diye. Salondaki yalıtım herhalde ona pek imkân vermez, fakat biz 4 senedir belli bir şeyin eğitimini alıyoruz, nasıl meydan yapılır vesaire diye; umarım bir gün bu kapıdan çıkıp meydandaki insanlar nasıl yaratılır, onu da anlarız hep beraber. Teşekkürler.

Salondan-

Aslında Can arkadaşımızın değindiği noktaya ben de değinecektim. Daha çok akademisyen görmek isterdik, çünkü biz bu toplantıyı Perşembe günü de yapmıştık, yine aynı öğrenciler olarak, tartışmıştık. Akademisyenlerimiz olsaydı, onlar da katkı koysaydı, daha güzel olacaktı.

Salondan-

Bir de ben bir şey eklemek istiyorum. "Neden fazla bilgilendirme yapıldı?" deniliyor da, bugün bu kadar fazla bilgilendirme yapılmasının asıl nedeni şuydu: Bugün bize burada sadece öğrenci olarak bulunacağımız söylenmedi. Perşembe günkü tartışmadan haberi olmayan insanların geleceği, öğretim görevlilerinin, araştırma görevlilerinin geleceği, bu bağlamda bu toplantıyla ilgili genel bir çerçeve çizmemiz, yani o tartışmaları biraz daha değerlendirmemiz söylendi. Çünkü bazı üniversitelerde, Selçuk Üniversitesinde yanılmıyorsam hocalar kolokyuma destek vermiyormuş. Örneğin ODTÜ'de sınav öncesi 2 hafta öncesinde "Mutlaka kolokyuma gitmeniz gerekir" tarzında bir görüş belirtilirken, kolokyuma 2-3 gün kala, haftaya jüri tarihi belirlemişler. Bu şekilde bu da öğrencilerin buraya gelmesini engellemiş oldu. Buradan bütün hocalarımıza bu konuda, kolokyumlara, bu tür düzenlenecek panellerde bizlere destek olmasını belirtmek amacıyla bir katkıda bulunmuş olayım.

Oturum Başkanı-

Arkadaşlar; süremiz dolmak üzere, son söz diyelim artık.

Salondan-

Bizim genelde bu kulüplerin ortak birtakım başka gündemleri oluyordu, buluşmalar vesaire diye, belki muhtemel bir yaz okulu vesaire… Acaba kurultaydan sonraki toplantınızda bunlar

nasıl gündeme geldi? Bu rapora yansımayacak şekilde herhalde bunlardan bahsettiniz. Ama çıkan arkadaşlarla konuşmamdan anladığım kadarıyla, bu tür işlerin sonradan oluşturulacak komisyona havale edileceği. Acaba bunlardan bahsedebilir misiniz? Yani, rapora yansımamış, ama biz bundan sonra komisyondan genel olarak ne bekliyoruz, hangi işlevlerle çalışacak, Odayla kulüpler, öğrenciler arasında temsilcilik dışında, işte buluşmaları nasıl organize edecekler, yazı okullarını nasıl yapacaklar vesaire gibi.

Bir de bu örgüt kelimesine şu şekilde takıldım: Örgütten kasıt, bu 13 kişilik komisyonlar mı, yoksa komisyonlar oluşturulduktan sonra tekrar biz bir örgütlenme şemasını mı tartışmaya açacağız? O örgütlenme şeması, bizim şimdiye kadar tartıştığımız, Oda, üniversite, kulüp, öğrenciler arasındaki, yani işte bu tip örneklerde gördüğümüz tarzda bir örgütlenme şeması mı? Yani, orada örgüt diye geçen şey, bir süre sonra komisyonun modelini çizmeye çalışacağı bir örgüt mü olacak, ondan da biraz bahsedebilir misiniz?

Salondan-

İlk aşamada 13 kişilik, bir de onların 13 yedeği olacak. Seçilen bu öğrenciler, öğrenci komisyonu kuruluncaya kadar Odayla üniversiteler arasındaki iletişimi sağlayacaklar. Öğrenci komisyonu oluşturulduktan sonra başka bir organ kurulacak, onun yapısı şu anda netleşmedi.

Salondan-

Komisyon yapısı mı netleşmedi?..

Salondan-

Yani, sınıf temsilcileri mi seçilecek ya da topluluklar olmasın diye bir karar almıştık zaten, sonuçta üniversiteye bağlı kuruluşlar oldukları için topluluklar. Öğrenci komisyonu oluşturuluncaya kadar seçilen 13 kişi iletişimi sağlayacak, ama sonuçta üniversiteden çıkan kararları bir üst toplantıya taşıyıp orada tartışacak. Bu işte staj ya da yaz okulu tarzı şeyler de bu komisyonda, oluşturulacak komisyonda tartışılacak.

Salondan-

Kastedilen örgüt, sonra oluşturulacak…

Salondan-

Sonradan öğrenci komisyonu oluşturulacak.

Salondan-

Örgütten kastınız, öğrenci komisyonu; ilk başta temsilcilerin gideceği, ama o komisyon zaten gözlemcilerin gelip seçilecek üyelerden atadığı delegelerle oluşturulacak komisyon değil, başka bir şey mi?

Salondan-

Bu iletişimi şu aşamada, yani öğrenci komisyonu kuruluncaya kadar Odayla öğrenci ilişkisini sağlayacak kişiler olacak bunlar.

Salondan-

O zaman biz komisyonu örgütlüyoruz, değil mi?

Salondan-

Evet, komisyonu örgütleyeceğiz.

Bir de bu seçilen 13 kişi şey için seçiliyor, bu Mart ayında ya da Şubat ayında TMMOB'nin merkezi olarak öğrenci kurultayı oluyor. Bu seçilen 13 kişi bu kurultaya delege olarak gidecek. Bu yüzden bu 13 kişi, bu bağlamda o süre içerisinde hem Odanın öğrenci komisyonu seçilene kadar, bu konuda Odayla öğrenci arasında bir köprü görevi görecek, hem de bu TMMOB'nin önümüzdeki Mart dönemi içerisinde kurultaya delege olarak gidilecek. Bu seçilecek 13 kişi, aynı zamanda oraya delege olarak da gidecek. 13 kişinin görevleri arasında delege olmak da var.

Salondan-

Mesela 2 hafta sonra okula dönüp yapacağımız bir seçim olacak. Ondan sonra o kişiler birtakım görevler üstlenip koordinasyonu sağlayacak, örgüt diye de buna diyoruz...

Salondan-

Yani, o kişi sadece kendi görüşünü değil de, fakültenin görüşünü paylaşacak. Örgüt diye ondan bahsetmiyoruz.

Salondan-

Metottan bahsediyorum.

Salondan-

Yani, ilk aşamada 13 kişilik bir iletişim komisyonu oluşturulacak. Daha sonra öğrenci komisyonu oluşturulduktan sonra bu tekrar şekillenecek. Yapısı şu anda belli değil zaten. Şubesi olmayan iller var mesela. Oluşturulacak bu komisyon, geçici bir komisyon.

Salondan-

Arkadaşlar, siz bir hata yapıyorsunuz. Biz zaten orada yazdık, örgütün yapısının nasıl olduğuyla ilgili. Yani, arkadaş sordu, ama siz cevap veremediniz. Biz şuna karar verdik zaten: Topluluklar olmayacak, yani biz direkt Odanın altında toplanacağız ve seçimler de o Odaya bağlı olarak yapılacak. Arkadaşın sorusuna neden öyle cevap verdiniz, ben anlamadım.

Salondan-

Odaya bağlı olacak dedik zaten, topluluklar üzerinden olmayacak dedik.

Salondan-

Arkadaş, "Bundan sonra olacak gelişmelerle ilgili bir karar aldınız mı?" dedi.

Salondan-

Aldık zaten.

Salondan -

Bundan sonraki 13 kişinin göreviyle ilgili. Biz aslında bu toplantıda şöyle dedik: Bundan sonra 13 kişi nasıl bir araya gelecek? Bu bizim haddimiz değil.

Salondan-

Hayır. Arkadaş, örgütün yapısını sordu.

Salondan-

Nereden seçildiği ve hangi işlevleri, hangi kontakları kuracağı, örgütlenme yapısıyla ilgili bir şeydir.

Salondan-

Ben şu konuya açıklık getirmek istiyorum: Arkadaşlar, yeni bir örgüt olacak, yani bu ülke çapında bir örgüt olacak ve her ilde, eğer ki orada bir fakülte varsa, şehir planlamayla ilgili bir bölüm varsa, tüm öğrenciler ŞPO'ya ön üye olacaklar ve o ön üyeler içinden yeni bir örgüt kurulacak, yani temelimiz bu olacak. Ben şimdi soruyorum; buna karşı mısınız, değil misiniz? Eğer ki karşıysanız, bu bildiri tamamen yalandır. Bildiride benim dediğim var zaten, ama sorulan soruya komisyon adına cevap verildi. Umuyorum ki öyledir, aksi takdirde bu bildiri tamamen yalan olacaktır. Teşekkürler.

Salondan-

Bir şey açıklığa kavuşmadı galiba. Perşembe günkü toplantıda Odanın altında bir komisyon örgüt olarak oluşturulmadı diye hatırlıyorum, ama sizin ifadelerinizden de sanki tersi yani o 13 kişi mi bu kararı aldı?

Salondan-

Arkadaşlar, şöyle bir durum var: Bir komisyon oluşturulacaksa, zaten bu yapısal bir değişiklik olduğu için, Tarık Hoca da bunu belirtti, Genel Kurulda gündeme gelecek.

Salondan-

Geçiş süreci için bir komisyondan bahsediyoruz, değil mi?

Salondan-

Evet, bu 13 kişilik komisyon, sadece iletişimi sağlayacak bir komisyon.

Salondan-

Ama Oda altındaki bir komisyondan bahsetmiyoruz…

Salondan-

Evet, kesinlikle öyle.

Salondan-

Arkadaşlar; şöyle bir ayrıntıyı atlıyoruz: Arkadaşlar, bunu gönüllülük esasıyla ele alarak yaptıkları için ve bazı şeyler, hani seçilmişlik ilkesinden, gelecek 13 arkadaşımız da seçilmişlikle gelecek delegeler olduğu için, mesela diyoruz ki, 13 kişi ne yapacak? Buna ne komisyondaki, ne bu bildiriyi hazırlayan arkadaşlar karar veremezler, çünkü buradaki esas gönüllülük, hani bir seçilmişlik yok. Diyoruz ya, 13 kişi sonra ne yapacak, ne edecek; bir de şuna itinayla bakalım, ben rica ediyorum kendi adıma: Burada bir şey için uğraşıyoruz. Buradaki her şey, sorunlara, olasılıklara, her şeye değer veren insanlar var ve farklı fikirlerin çıkması çok normal, hepimiz her yerden geldik. Önemli olan, sakin olalım, uzlaşalım, güzel bir bildiri çıkaralım. Eleştirilerimiz tavsiye niteliğinde olsun, üzmeyelim birbirimizi lütfen.

Oturum Başkanı-

Arkadaşlar; süremiz doldu, konuklarımız geldi. Onlara da hoş geldiniz diyerek oturumu kapatıyoruz.

PANEL
KENTİ YÖNETENLER
Moderatör: Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ

Doç. Dr. TARIK ŞENGÜL (Şehir Plancıları Odası Genel Başkanı)

Değerli katılımcılar; hiç ara vermeden devam edelim. Daha önce de söylemiştik, aramızda Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı, İskenderun Belediyesi Meclis Üyesi Ercüment Kimyon var, Başkanımı tanıtmaya zaten gerek yok. Sayın Prof. Dr. Ruşen Keleş oturumu yönetecek. Dördüncü katılımcı olarak da ben, aslında bir belediye danışmanlığı yapmış bir uzman olarak konuşacağım çok kısa. Dolayısıyla, 4 katılımcıyı da buraya davet ediyorum. Umuyorum ki öğrencilerimiz açısından da ilginç bir oturum olacak. Belediye başkanlarımızı sık sık içten bir biçimde sorunlarını paylaştıkları ortamlarda yakalayabilmek çok kolay olmuyor. Dolayısıyla, ilginin de süreceğini tahmin ediyorum.

Katılımcıları sahneye davet ediyorum.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Efendim, hoş geldiniz.

Şehir Plancıları Odasının her yıl düzenlemekte olduğu Dünya Şehircilik Günü etkinliklerinin son oturumu için toplanmış bulunuyoruz. Tekrar sizlere hoş geldiniz diyorum.

Sayın Büyükşehir Belediye Başkanımız Prof. Dr. Mustafa Akaydın, Ercüment Bey İskenderun Belediye Meclis Üyesi, Tarık Beyi zaten tanıyorsunuz. Bana da bu değerli isimlerin arasında bulunmak şansını Şehir Plancıları Odası verdi, kendilerine teşekkür ediyorum.

Zannediyorum 1,5 saat kadar sürmesi öngörülen bu oturumda, daha önceki oturumlarda yapılan konuşmalardan da esinlenerek birtakım değerlendirmelerin yapılması söz konusudur. Fakat bizim oturumun başlığı, "Kenti Yönetenler" olarak konulmuştur. Benim sağımda ve solumda da kenti yönetenler var zaten. Sayın Akaydın, kenti yönetmeden önce üniversitemizi yönetmiş ve ben şimdi yemekten dönerken bu kadar güzel bir kampusta olmanın zevkini tattım ve umuyorum ki ve güveniyorum ki, Antalya'ya da bu kadar güzel şeyleri kazandırmaya devam edecektir.

Arkadaşımız da İskenderun Belediye Meclisi Üyesi olarak, hem karar organının bir parçasıdır, hem de belediye başkanı üzerinde denetim uygulama yetkisine sahip bir görev yürütüyor. Yönetici ve yönetilen, aslında birlikte mütalaa edilmesi gereken iki kavramdır. Onun içindir ki, yöneteni yönetilenlerden ayırt eden geleneksel anlayışlar yavaş yavaş terk ediliyor ve son yıllarda en son duyduğumuz yönetişim de, yönetenle yönetilenlerin birlikteliğine dayanan, her ne kadar dilimizin yapısına uymuyorsa da, bir kavram olarak ortaya atılmıştır.

Acaba kentleri kim yönetir? Kentleri yönetsinler diye seçilen kimseler mi yönetir kenti, yoksa seçen kimseler yönetmeye devam eder mi; olan nedir, olması gereken nedir? Bu sorunun

sürekli olarak sorulması gerekiyor. Kentler, acaba kentlerden mi yönetilir, yoksa başkentlerden mi yönetilir? Sorulması gereken bir başka soru da budur. Daha önceki toplantılarda sık sık gündeme getirilmiştir bu. Kim yönetirse yönetsin, herhalde kenti yönetenlerin 2 kurala çok yakından bağlı kalmaları zorunluluğu vardır. Bunlardan bir tanesi, hukukun üstünlüğü ilkesidir. Bir hukuk devletinde yapılan her şey, hukuk kurallarına uygun olmak zorundadır. İkincisi de, yine sabahki oturumlarda ve daha önce de tartışıldığı gibi, kamu yararına bağlılıktan, nihai hedefin kamu yararını gerçekleştirmek, en çoğa çıkarmak olduğunu hatırdan çıkarmamak gerekir.

Bizim kentlerle ilgili birçok sorunlarımız var, fakat kentlerde yaşayan insanlar, kendilerinin sahip olması gereken çevre değerlerine önem vermeye başladılar. Çevre bilinci arttıkça, bugün tartışıldı, orman, turizm, planlama, pek çok gündem oluşmaya başlamıştır. Rant gündeme getirilmiştir, arsa spekülasyonu gündeme getirilmiştir. Kültür konularımız vardır, kent kimliğinin yitirilmesi gibi bir sorunumuz vardır, planlamayla bağlantılı konulardır bunlar ve başka öğeler akla gelebilir. Acaba, kentlinin, kentte yaşayan kimselerin bu değerler üzerinde sahip oldukları bir haktan söz edilebilir mi? "Elbette" diye buna yanıt vermek gerekir, çünkü uluslararası hukuk belgeleri kentlilik haklarından söz etmektedir. Türkiye'de bunlar bilinmeyen kavramlar değil.

Kentlinin acaba ne türlü bir hakkıdır; kentte yaşamak, serbestçe dolaşmak, kentin çevre değerlerine, kültür değerlerine, kimlik çizgilerine sahip çıkmak kentlinin nasıl bir hakkıdır, insan hakkı mıdır, değil midir?

Değerli arkadaşlar; insan hakları iki gruba ayrılıyor. Birinci grupta İnsan Hakları Evrensel Bildirisinin kullandığı kavramlara sadık kalacak olursak, medeni ve siyasal haklar var. İkinci grupta ekonomik, kültürel ve siyasal haklar var. Bu hakların nelerden ibaret olduğu, dünya kamuoyuna ta 1948 yılında açıklanmıştır. Bu türlü belgelerde yer alan, "Bu da insan hakkıdır" demek hiçbir zaman yeterli değildir, çünkü bunlar dünya kamuoyuna verilmiş mesajlardan ibarettir. Ülkelerin kendi iç hukuklarında bu hakların bağlayıcı hale gelebilmesi, kişilerin, yurttaşların devletlerinden bu haklara saygılı olmasını isteyebilmesi, iç hukuk açısından bunlarla ilgili belgelerin bağlayıcı hale getirilmesine bağlıdır.

Affınıza sığınarak, bu türlü konularda bağlayıcılığı mümkün kılan hukuk kavramının adına onaylama diyorlar. Bu türlü belgelerin ancak onaylanması suretiyle bağlayıcı hale gelmesi mümkündür. Bizim Anayasamızın 90. maddesinde de bu vardır.

Türkiye, bu türlü hakların yer aldığı, özellikle ekonomik, kültürel ve sosyal haklarla ilgili bir sözleşmeyi İnsan Hakları Evrensel Bildirisini kabulünden 30 yıla yakın bir süre sonra onaylamıştır, 2003 yılında onaylamıştır ve kendisi açısından bağlayıcı hale getirmiştir. Bu belgelerde, acaba kentle ilgili haklar orada somut bir şekilde yer alıyor mu, almıyor mu? Çok genel olarak barınma hakkı da dahil olmak üzere, bir yaşam düzeyi, kaliteli bir yaşam düzeyinden söz edilmektedir. Açıkça çevre hakkı, kent kimliği, kent üzerindeki haklar demiyor, fakat bunlar yazılarda, konuşmalarda sık sık dile getirilmekte ve pekala geniş bir yorum yapıldığı takdirde, insanların, kentlilerin bu haklardan yararlanmaları gereği açıkça kabul edilmektedir.

Yalnız, burada şunu belirtmek isterim: Siyasal ve medeni haklar açısından eğer bir devlet, bu haklarla ilgili belgeyi onaylamış ve kendi iç hukukunda bağlayıcı hale getirmişse, bun-

ların derhal yerine getirilmesi, devletlerin bunlara saygılı olmayı derhal kesinleştirmesi, uygulamaya intikal ettirmesi gerekir. Hâlbuki mesela barınma hakkının, konut hakkının da içinde yer aldığı ekonomik, sosyal ve kültürel haklar, tedricen yurttaşlara sunulması gereken haklar olarak geçmektedir.

Ben şunu söylemek istiyorum: Eğer kentlinin kenti üzerindeki hakları da temel insan haklarından biri olarak kabul edilmesini sağlanırsa, bu konuda başarı elde edilirse, bunların da derhal vakit geçirmeden, tedricen değil, zamanla değil, fakat derhal devletler tarafından saygı gösterilmesi, uygulanması gereken haklar kategorisine sokulması gerekmektedir.

Tabii hak olarak kentlinin birtakım hakları kabul edilince, yurttaş olarak, birey olarak hak arama özgürlüğünden yararlanarak her zaman bunlara sahip çıkmak için elinden geleni yapacaktır, sivil örgütler bünyesinde yapacaktır. Bizim Şehir Plancıları Odasında olduğu gibi veya TMMOB'de olduğu gibi, kamu kuruluşu niteliğindeki meslek kurumları çerçevesinde, onların üyeleri olarak yapacaktır. Fakat şunu ifade etmek gerekir ki, küreselleşme bu açıdan kişilerimizi, sivil örgütlerimizi belli zorluklarla karşı karşıya bırakıyor. Sağladığı birtakım olanaklar yok değil, fakat kentli haklarının gereği gibi uygulanması, somutlaştırılması bakımından belli zorluklar yaratıyor. Küreselleşmeye acaba boyun eğmek zorunda mıyız, yoksa direnme şansımız var mı? Bu soruyu sık sık sormak mecburiyetindeyiz. Ne yazıktır ki, 1996 yılında İstanbul'da ikincisi yapılan Habitat Konferansına, İnsan Yerleşimleri Konferansına Türkiye'nin sunduğu resmi raporu kaleme alan dostlarımız, küreselleşmeye boyun eğmek zorunda olduğumuzu ifade ettiler ve o rapora geçirdiler.

Oysa unutmamak gerekir ki, egemenliğine sahip bir devlette, bir ulusal devlette herhalde dışarıdan dayatılmaya çalışılan her şeye boyun eğmek zorunluluğunu kabul etmek herhangi bir şekilde savunulamaz. Bunu kabul etmek, işte bundan önceki oturumlarda tartışmakta olduğumuz rant konusunu gündeme getiriyor. oradan değerli bir arkadaşımız da bu konuda sizden sonra bir katkıda bulunmaya çalıştı; rantı yaratan kamu yönetimleri, bu arada belediyeler, kentimizi yönetenlerin aldıkları kararlarla kent toprağında rant yaratılıyorsa, bu rantın belli yöntemlerle yine kamuya tümüyle veya büyük ölçüde dönüştürülmesi, adalet ve hakkaniyet esaslarına hiçbir zaman aykırı olmayacaktır.

Değerli Belediye Başkanımızla az önce toplantıya girmeden bunu konuşuyorduk. Birçok çevrelerde bugün -Türkiye'de de gündemdedir- belediyelerin yarattıkları rant, bu kent toprağından yaratılan rant olabilir, başka rant alanlarında yaratılan rant da olabilir, bunlar 1970'li yıllarda toplumcu belediyecilik tartışmaları sırasında Türkiye'de çok tartışılmış ve yayınlara geçmiş konulardır. Yaratılan rantlardan rantı yaratan belediyenin -belediye meclisi kararlarıyla rant yaratılıyor- belli bir pay almasının hakkaniyet, adalet ve eşitlik ilkelerine uygun olduğu görüşü rahatlıkla savunulabilir.

Ben konuşmacılarımıza söz vereceğim. Acaba hangi sorular hatırıma geliyor veya başka arkadaşımızın hatırına gelir bir iki not almışım. Yönetenler, kentleri yönetenler, konumuz bu. Başta kimdir kenti yöneten diye sormuştum. Anayasamıza göre, kenti yönetenler, kentin karar organlarıdır, öteki organları; danışma organları, yürütme organlarıdır. Sayın belediye başkanları kentin yürütme organlarıdır, fakat kentin seçimle gelmesi gereken bir de karar organları var. Bunlar da belediye meclisleridir. Dolayısıyla, kenti yönetenler kavramı içerisine

hem yürütme organını, hem karar organını almak, katmak zorundayız. Bunlar kentin belli bir denge içerisinde çalışmak, işleri yürütmek durumunda olan organlarıdır. Siyaset biliminde karşılıklı denge sağlama anlamına gelen bir kavram var; hem başkan, meclisini gerekirse yönlendirecek, yönetecek, yöneltecek ve denetleyecek, hem de meclis, başkan üzerinde belli bir denetim uygulayacaktır. Çünkü meclis, halktan aldığı iradeye, istence, misyona dayanarak başkanın bütün eylemlerini, etkinliklerini denetlemek zorundadır ve her ikisini birlikte halk, seçimden seçime de olsa, bizde olduğu gibi, denetleme hakkına sahiptir.

Orhan Bey, sabahki oturumda önemli bir noktaya değindi, kendisine de belirttim; Antalya'da 1980'li yıllardan itibaren 3 ayrı belediye başkanlığı döneminde yapılan hataları gündeme getirdi ve isim vermeksizin dedi ki, "A, B, C, birisi 8 yıl, birisi 5 yıl, birisi 10 yıl, neyse başkanlık yaptılar. Şu şu şu hataları yaptılar ve seçimde hepsi kaybetti." Bu çok sevindirici bir şey, çünkü kenti yönetenlerin gerçekten başta söylediğim kamu yararı ilkesine sadık kalarak, başka hiçbir mülahazanın etkisi altında olmadan görev yapmadıklarını halk izlerse ve bunu seçimlerde Antalya'da olduğu gibi değerlendirecek bir bilinç düzeyine gelmişse, Türkiye'de mesele bitmiştir, bütün problemlerimizi rahat bir şekilde çözebiliriz. Yerel düzeyde değil, fakat ulusal planda demokrasinin işlerliğini ancak böyle sağlayabiliriz. Seçmen, kendisini yönetenlerin etkinliklerini, eylemlerini, işlemlerini çok sağlıklı, nesnel bir şekilde değerlendirecek duruma, o bilinç düzeyine gelmişse, bütün problemlerimizi çözeriz. Bunun bir sakıncası olabilir; o da şudur: O 4 yılın bitmesini, 8 ya da 10 yılın bitmesini beklerken, kente, topluma, ülkeye verilen geri dönüşü olanaksız olan zararlar dışında.

Ben sözlerimi bitireceğim, fakat bir iki teknik nokta daha notlarıma yazmışım; o da şudur: Belediyeler, siyasal kurumlardır arkadaşlar. Belediye başkanları, devlet memuru gibidirler; yaptıkları işlemlerden, eylemlerden dolayı suç teşkil edecek bir fiilin sahibi olurlarsa, onlar hakkında tıpkı Devlet Memurları Kanununda görülen işlemler uygulanır. Belediye meclisi üyeleri için de bazı koşullara bağlı olarak yargılama usulleri bellidir. Fakat şunu görüyoruz ki, çok istisnai hallerde belediyelerin kendilerine açıkça zarar verdikleri görülen hallerde başkanlar soruşturma konusu olmaktadırlar. Dolayısıyla, bir değerli rahmetli arkadaşımızın, Derviş Parlak'ın çok haklı olarak söylediği gibi, devlet memurlarının yargılanmasına ilişkin yasa, aslında devlet memurlarını koruyan, onların olur olmaz nedenlerle suçlanmalarını önleyen, onları bir zırh arkasına alan, kamu hizmetinin daha sağlıklı bir şekilde yürümesi için bir düzenlemedir. Bu gerekli olmakla birlikte, yeterli değildir. Savcılıkların belli durumlarda halkın, toplumun yararlarını dikkate alarak doğrudan doğruya kamu davaları açmaları imkânı olmalıdır. Bu yol açıksa bile, bunun kullanılabilir hale getirilmesi gerekir, çünkü seçilenler, siyasal takdir haklarını mutlak suretle temsil ettikleri kentin, toplumun çıkarları doğrultusunda kullanmak zorundadırlar.

Zaten Türkiye'nin 1993 yılından beri taraf olduğu Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartında, yerel yönetimin, yerel demokrasinin, yerel özerkliğin ne olduğunu tanımlayan maddede bunun tanımı da yer almıştır. Diyor ki, "Halkın çıkarları doğrultusunda, halkın menfaatleri doğrultusunda kamu görevlerini yapmak üzere karar organları halk tarafından oluşturulan kamu tüzelkişileri vesaire" şeklinde. Orada halkın menfaatleri, çıkarlarına mutlaka seçilenler tarafından uyulması gerektiği açık bir şekilde belirtilmiştir.

Bu doğrultuda Avrupa Konseyi, seçilmiş yerel yöneticilerin seçimden önce, seçildikten sonra görev yaparken ve bittikten sonra görev süreleri, uymaları gereken birtakım ahlak kurallarını bir yönerge halinde yayınlamıştır ve Avrupa Konseyi, 47 devletin yerel yönetimlerinin dikkatine sunmuştur. Burada son derece önemli kurallar vardır. Seçilmiş yöneticiler, belediye başkanlarımız, belediye meclis üyelerimiz nelere dikkat etmelidirler? Yani, halkın iyi niyetini, güvenini kötüye kullanmış olmamak, sadece kamu çıkarlarını hâkim kılmak için yapmaları gerekenlerin neler olduğu, yapmamaları gerekenlerin neler olduğu çok ayrıntılı bir şekilde Avrupa Konseyinin "Seçilmiş Yerel Temsilcilerin Ahlak Kuralları" adını taşıyan etik kodda bulunmaktadır. Bunu da Türk Belediyeler Birliğinin veya ilgili belediyelerin tercüme ettirerek bütün ilgililere, seçilmiş olanlara dağıtmasının yararlı olacağını düşünüyorum.

Bir arkadaşımız, galiba belediye meclisi üyesiydi, "Politikaya girin" diye teknisyenlere, şehir plancı arkadaşlara sabahleyin bir çağrıda bulundu: "Gelin, aklınıza, dünya görüşünüze uygun düşen partiler içerisinde yer alın ki, bu işler çözülebilsin, sorunlar çözülebilsin." Nitelikli kimseler, şehir plancıları gibi, mimarlar gibi konuların teknik özelliklerini bilen kimseler elbette bulunursa, yanlış yapılması olasılığı azalır. Fakat bunun tek güvence olmadığını sürekli olarak hatırda tutmamız gerekir. Ben bu uyarıyı yapıyorum.

İkinci olarak da şöyle bir söz söylendi, tartışıldı burada: "En kötü plan, plansızlıktan iyidir" sözü eleştirildi. Doğu, en kötü plan, plansızlıktan iyidir. Bu açıdan, tabii çeşitli yorumlar vardır. Önemli olan, kamu malının yağmalanmasına engel olmaktır. Kamu malının yağmalanması bakımından plansızlıkla planlı yağmalama, birbirinden çok fark etmemektedir. Dolayısıyla, kentlerimizi yönetenlerden kamu malına, kamu çıkarlarına her hal ve kârda planla veya plansız bir şekilde sahip çıkmaya özen göstermelerini dilemek, herhalde bizim gibi yönetenlerin değil, fakat yönetilenlerin hakkıdır.

Ben çok teşekkür ediyorum size ve değerli görüşlerini almak üzere ilk sözü Sayın Başkanımıza, Sayın Prof. Dr. Akaydın'a veriyorum.

Buyurun Başkanım.

Prof. Dr. MUSTAFA AKAYDIN (Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı)

Çok teşekkür ediyorum Hocam.

Öncelikle şöyle bir açılımda bulunmak istiyorum: Yaklaşık 1,5 senelik bir süreden sonra ilk defa bu salonda bir kitleye hitap ediyorum. Bana bu şansı veren hem size, hem de Şehir Plancıları Odasına çok çok teşekkür ediyorum, duygulandım bundan dolayı.

Karşımda gördüğüm kadarıyla akademik bir kitle var, çoğunluğu öğrenci, genç akademisyenlerin de olduğunu görüyorum. Çok az da Antalya'nın yerel yönetiminde söz sahibi olabilecek, çoğunlukla ön sırayı işgal etmiş, bir kısmı Büyükşehir Belediyemizden arkadaşlar var. Çok karmaşık duygular içindeyim, nasıl bir hitapta bulunmam lazım sizlere? Hele Ruşen Hocam gibi, 20 yıl öncesinden Antalya'da bir sivil toplum örgütünün lideriyken ve bir tıp adamı olarak kentin planlanması ve kentin sorunlarına sahip çıkmaya çalışırken yaşadığımız çok güzel birliktelikler var, yani 20 yıllık bir geçmişimiz var. Ama daha sonra ben sivil toplumdan

biraz uzaklaşıp, tıp adamı ve üniversite rektörü olarak hayatıma devam ettim. Türkiye'nin ve Antalya'nın koşulları, beni karşınıza bir yerel yönetici olarak çıkardı.

Bu işi de yeni yeni öğreniyorum arkadaşlar. Yani, benim alanım şehir planlama olmadığı için, mimarlık olmadığı için, daha çok da buna yönelik bir konuşma içinde olduğumuz için, belki eksiklerim olabilir, ama birtakım yargılarımı, birtakım düşüncelerimi, birtakım saptamalarımı sizlerle paylaşmak istiyorum. Benden de zaten siz bunu bekliyorsunuz. Doğal olarak konuşmamın bir bölümü serzeniş biçiminde geçecek, yani şu yaşadığım 7 aylık Belediye Başkanlığımda çektiğim fotoğraf, bu fotoğrafın bana göre yanlışları, bunları sizlerle paylaşmak şeklinde geçecek.

Öncelikle şunu ifade etmek istiyorum: Hocam, çok önemli bir noktaya değindi konuşmasının sonunda, dedi ki, "Ahlak kurallarını uygulamak lazım, etik değerleri uygulamak lazım." Maalesef ülkemizde Rektörlüğüm döneminde de çok sıklıkla ifade ettiğim gibi, bazı değerlerin yozlaşması gibi bir süreç yaşıyoruz. Yani, nasıl başardık bunu, bu değerler yozlaşmasını, bunu bilmiyorum. Bunun üstüne konferanslar verilebilir, oturumlar düzenlenebilir. Burada acaba eğitime gereken önemi vermememiz mi rol oynadı, burada Atatürk ilkelerini gereği gibi oturtamamamız mı rol oynadı, yahut da belki Hocamın ifade ettiği gibi, küreselleşme olgusu, neoliberalizm olgusu, bu değerlerin yozlaşması konusunda özellikle Türk halkını Avrupa halklarından daha mı vahim boyutta etkiledi? Dolayısıyla, kenti yönetirken de değerler yozlaşmasını, değerler kaybını çok net bir şekilde görüyorsunuz ve bu yaşamımızın her parçasını, özellikle Antalya gibi kentleşmede sorunları olan bir şehirde hakikaten ciddi boyutta etkiliyor. Yani, bunları sorgulamamız lazım.

Sabahki oturumlara katılmayı çok isterdim, katılamadım, ama Orhan Bey de benim o sivil toplum liderliği dönemimden bir arkadaşım, birtakım yorumlarda bulunmuş. Şimdi merak ediyorum, kimdi o belediye başkanları, hangi hataları yapmıştır? Ben de biliyorum, ben de o hataları saptayanlardan biriyim. Hatta o belediye başkanlarına Antalya'nın ilk eşgüdüm kurulu, yani meslek odaları eşgüdüm kurulunu Fahrettin Köken ile beraber oluşturmuş iki kişiyiz. O zaman gidiyorduk belediye başkanlarının karşısına, hatalarını acımasızca bir bir yüzlerine vuruyorduk. Onlar da kibarlıklarından bazen bizi geçiştiriyorlardı, ama bazen de mecliste söz de dinletemiyorlardı arkadaşlar, böyle bir gerçek var.

Bunu tabii Antalya özeline indirgemek etik olarak doğru değil, ama neticede Türkiye'de demokrasi ahlakını da doğru dürüst yorumlayamıyoruz. Bu acaba milli genetiğimizden mi geliyor, bilmiyorum. Çünkü neticede Türkiye demokrasisi, artık neresinden bakarsak bakalım, 60 yılları geçmiş durumda. Yani, 60 yıllık bir süreç, dünya demokrasi tarihlerinde önemli bir olgunluk sürecidir, ama oturtamadık biz bu demokrasiyi yerine ve demokrasiyi oturtamadığımızın en vahim örneklerini özellikle kent sorunlarını yaşarken, sosyal sorunları yaşarken görüyoruz. Şimdi karşınızda bir Belediye Başkanı var, taze, çiçeği burnunda, yeni seçilmiş. Partisi hiç önemli değil; A partisi, B partisi, C partisi, hangi taleplerle en çok karşı karşıya kalıyor belediye başkanı? Kaldığı taleplerin başında ki Türkiye'nin şu andaki en önemli sorunlarından birisi, "Başkanım, biz seçimlere sizin için anormal çalıştık. Ben size şu kadar bir oy sağladım. Şimdi benim oğluma, yeğenime, kardeşime iş istiyorum sizden." Yani tablo budur. Böyle bir talebe dayanabilmek mümkün değil. En çok karşılaştığım konu bu.

Ancak, daha önemlisi, Antalya gibi bir kentin belediye başkanlığını yapıyorsanız, Hocamın da ifade ettiği gibi, belki kullanmayı çok sevmeseniz de deyim olarak, rantı yüksek bir kentte yaşıyorsanız, daha üst ölçekte belediye meclislerinde bunların bir kısmı sizin partiliniz olabilir, bir kısmı karşı partilerden olabilir, ama herkes, "Acaba bu kentin namusunu nasıl biraz daha gıdıklarız" peşinde, yani "Nasıl bu kentin rantından kamunun zararına bir şekilde yararlanabiliriz" peşinde. Bu bir realitedir, Türkiye'de yaşanan bir realitedir.

Şimdi rahmetlik olmuş, geçmiş belediye başkanlarının hepsi yakın dostumdur, hepsiyle ailevi dostluklarım vardır. Bir tanesi rahmetli oldu bunların; demişti ki, "Hocam, öyle bir tablonun içindeyim ki şu anda, -'80'li yıllar'- ben belediye başkanıyım, burada bir cam engel var, karşıdan beni parçalamak, yok etmek için çalışan bir grup var. Benim bütün görevim, kenti bunlara parçalatmamak için direnmek, hiçbir şey yapamıyorum." Hakikaten çok üzülmüştü, çok da değerli bir insandı kendisi. Benim desteklediğim ideolojideki bir partiden değildi, ama iyi eğitim almış bir insandı ve böyle bir ikilem yaşıyordu. Şimdi ben de bu tür ikilemleri yaşıyorum Antalya'da.

Şöyle bir sloganla geldim Antalyalının karşısına: Dedim ki, "Antalya, Ankara'dan zengin." Tabii ben burada parasal zenginlikten ziyade, Antalya'nın tarihi mirasını, kültürel mirasını, doğasını, dağlarını, sularını, kuşlarını, böceklerini kastediyordum ve akılcı bir şekilde değerlendirilirse, bunların çok büyük bir zenginlik olabileceğini düşünüyordum. Hâlâ da öyle düşünüyorum, fikrimde bir değişiklik yok. Ancak, 30 yılını yaşadığım Antalya'da çok önemli hüzünler yaşadım. Zaten biraz da bu göreve çok zor talip olduğumu söyleyeyim, çünkü üniversiteyi bırakmak gerçekten benim için kolay olmadı. Ama dedim ki, "Sen bugüne kadar bunlardan serzenişte bulunmuş bir insansın. Madem sana böyle bir teklif geldi, -ben teklifle siyasete atılmış bir insanım- şimdi artık kente karşı da bir sorumluluğun var, bundan kaçınamazsın." Şimdi bu sorumluluğun altındayız.

Antalya adına konuşuyorum, çoğunuzun Antalyalı olmadığını bilerek konuşuyorum, ama manzara aşağı yukarı rantı yüksek şehirlerde -ki Türkiye'de çok var- kırdan kente göçü çok ciddi bir şekilde yaşıyoruz. Bunun nedenleri ayrı bir sosyal olgu Türkiye'de, şehirlerde bu tür olaylar yaşanıyor. Türkiye'nin en hızlı nüfusu artan ilindeyiz. Bu nüfus artışının en önemli kısmı doğumlardan değil, göçlerden kaynaklanıyor. Göçlerle bu kente 81 ilden insanlar geldiği gibi, yerleşik olmak üzere büyük bir hevesle büyük bir çoğunluğu Rusya ve Almanya'dan, Ukrayna'dan, birazı İngiltere'den olmak üzere yabancılar da geliyor, yani tam bir mozaikle karşı karşıyayız.

Antalya kent kimliği çok düzgün bir şekilde oturmamış. Bizim temel görevimiz, bir yerel yönetici olarak Antalya kentlilik kimliğini de oluşturmak. Asimilatif bir politika kastetmiyorum burada, uzlaşmacı bir politika, yani onların kendi geleneksel değerlerine, Ruslar da dahil buna, Almanlar dahil, saygı göstererek, ama bu kentin içinde nasıl ortak değerleri oluşturabiliriz, ortak yaşam kültürünü geliştirebiliriz diye bir tabloyu oluşturmak zorundayız.

Kent arazilerinin büyük çoğunluğu 2B arazisi. Türkiye'nin 2B'den yana en zengin arazileri Antalya'da. Kent arazilerini bir bölümü vakıflarda, bir bölümü Hazinede, bir bölümü 2B dışı orman arazileri. Dolayısıyla, şöyle bir bakıyorum, 140 bin hektar bir araziyi Büyükşehir Belediye sınırlarında yönetmekten sorumluyum, bunun 60 bin hektarı orman alanı, 40 bin

hektarı tarım alanı, 40 bin hektarı yerleşilebilir alan. Bu alan, bugüne kadar düzgün olarak planlanmış mı? Belki planlandığı dönemler olmuş, ama plan hükümlerine hiçbir şekilde sadık kalınmamış. Kim bunun sorumluları? Uygulayıcı olarak belediye başkanları, Hocamın da ifade ettiği gibi, belki onlar kadar çok sorumlu, belki daha da sorumlu, karar organı olan belediye meclisi. Net bir fotoğraf bu; çoğul konuşuyorum, geniş bir yelpazede konuşuyorum, hiçbir özel gruba veya bir sürece dokundurma yapmıyorum.

Başka bir konu var: Bu geleneği özellikle Sayın Özal yarattı, yani dünyada Reaganizm, Thatcherizm gibi sloganlaşmış neoliberalizm süreçleri yaşanırken, Türkiye'de de bir Özalizm buna paralel olarak geldi ortaya. Dedi ki Özal, "Ben bu rantı yüksek şehirlerde noktasal turizm alanları ilan ediyorum." Yani, bizim o zaman direndiğimiz bir bölge vardı; Talia Oteli bölgesi. Otelin olduğu bölge, noktasal turizm alanı ilan edildi. Böyle bir şey olabilir mi arkadaşlar? Sonra bu moda yayıldı yayıldı, bütün Antalya'da merkezi yönetim tarafından rant alanları oluşturuldu. Şu anda Antalya'nın yerleşilebilir alanı olan 40 bin hektar arazinin çok önemli bir bölümüne merkezi yönetim kurumları planlama yetkisine sahip.

Bir belediye başkanı düşünün; bir yandan arazisinin değeri çok yüksek, hem merkezi yönetim tarafından rant yaratma baskısıyla karşı karşıya, hem de biraz önce çok üstü örtülü olarak söyledim, detaylarına girmedim, yerel güçlerin baskısı altında. Bu durumda, bu kenti koruyabilmek çok zor arkadaşlar, hem de bu kadar hızlı göç alan bir kent. Şu anda nüfusu 1 milyon, turizmin başkenti olarak yorumlanıyorsunuz, ama sahil kesiminden kuzeye doğru gözünüzü kaydırdığınızda, Kepez'in kenar mahallelerine, sokaklarına girdiğinizde, bir turizm başkentine hiç yakışmayacak bir manzarayla karşı karşıyasınız. Oradaki insanların büyük çoğunluğu 1950'li yıllardan itibaren başlayan sanayileşme ve kırdan kente göç olgusuyla birlikte gelmişler, arazileri işgal etmişler, işgalci konumundalar, evlerinin sahipleri bile değiller. Ama şimdi sizden bekledikleri şey; "Ya 2B sorunumuzu halledin ya tapumuzu verin, ama daha önemlisi, ben 2 katta oturuyorum, bunu 4 kata çıkarın. Niye; çünkü biz çoğaldık, çocuklarımız da büyüdü, onlar da evlenecekler, onlara da daire lazım" gibi bir kaosla karşı karşıyayız. Bunları hiç karşılamak mümkün değil.

Yanlış plan kararlarıyla Antalya'nın kent merkezinde olması gereken nüfus 400 binden fazla şekillenmiş. Siz şimdi bu nüfusu kentin periferine atmakla mı uğraşacaksınız, ama daha da önemlisi, içinden çıkılamaz ulaşım sorunlarını mı çözmekle uğraşacaksınız? Belki daha da önemlisi, afet kategorisinde 4'ten 2'ye yükselmişsiniz, binalarınızın büyük çoğunluğu 50 yaşını geçmiş. Şu anda baksanız, belki binlerce binanız, İnşaat Mühendisleri Odasının söylediğine göre 7 bin binanız, Türkiye'deki diğer istatistiklere göre 3 bin binanız artık yorgun, yıkılması gerekiyor. Kentin de tam göbeğinde, merkezindeki bir alanda. Bunlar, bu kentin yaşadığı çok ciddi sorunlar.

Planlama konusundaki yetkili organlara bakıyorsunuz, Hocamın ifadesine göre belediye meclisi yetkili gibi görünse de, 100000 ölçekli çevre düzeni planı Çevre ve Orman Bakanlığına ait, organize sanayi bölgesi Sanayi ve Ticaret Bakanlığına ait, milli parklarda yine Çevre ve Orman Bakanlığı söz sahibi. Kültür ve turizm alan merkezlerinde ve koruma amaçlı planlarda Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkili. Liman ve serbest bölgelerde Özelleştirme İdaresi yetkili, kıyılarda yine Bayındırlık ve İskân Bakanlığıyla Turizm ve Kültür Bakanlığı

yetkili. Bir de bütün bunların ötesinde, toplu konut alanları diye bir tablo yaratılmış, TOKİ kısa adıyla, Türkiye'yi yağmalamaya müsait bir yapılaşma politikası gözlüyorum. Ben böyle düşünüyorum, ama hepinizin bildiği gibi, plancıların da büyük bölümü böyle düşünüyor. Çirkin çirkin binalar, İstanbul'u mahvetmişler, Ankara'ya el atmışlar, Antalya'ya da ufak ufak girmişler ve sınırsız yetkilerle de donanmışlar.

Nasıl çıkılacak bunların içinden? Bunların içinden tabii böyle kurullarda oturup tartışacağız, insanları izleyeceğiz, peşinden koşacağız, ama neticede siyaset çözecek arkadaşlar. Siyasetin çözmesi için, siyasetin her şeyden önce ahlaklı olması lazım, siyasetçinin ahlaklı ve donanımlı olması lazım. Maalesef Türkiye'de böyle bir tablo yok. Karşınıza siyasetçi "Dokunulmazlıkları kaldıracağım" vaadiyle çıkıyor, ama Meclise girdikten sonra ilk unuttuğu vaadi bu. Niye? Çünkü dokunulmazlıkları kaldırılırsa, kendi siyasi partisinin içinde 30 küsur kişi hemen yargının karşısına çıkıp oturacaklar. Böyle bir siyasi ahlakla karşı karşıyayız ve siyasilerin altını kaşıdığınız zaman, çok büyük bir çoğunluğun kentlerin paylaşımında, haksız rantların da peşinde olduğunu çeşitli vesilelerle görürsünüz. İşte böyle bir tabloyla karşı karşıyayız.

Onun için, rektör olarak da söylüyordum, yine söylüyorum: Çözüm siyasettedir. Onun için, genç arkadaşlarım, lütfen siyasete girin, ama siyaseti ne olur, ilke için yapın, ahlak için yapın. Çünkü, Türkiye'deki manzaraya baktığınız zaman, ilke için yapılmıyor, siyase,t genellikle rant için yapılıyor. Bunun için sizlere aktarabileceğim, 7 ay içinde oluşmuş sayısız anekdotlar var, hüzünler var. Çözüm nerede? Çözüm zaman istiyor, çözüm ahlak istiyor, ilke istiyor. Çözüm eğitimden geçiyor, çözüm demokrasi kültürünü yerleştirmekten geçiyor. Bir sürü çözüm faktörleri var, onların neresinden girsek bilmiyorum.

Kıyılarımız son derece değerli. Sadece Büyükşehrimizin kıyı bölgesi 54 kilometre. Antalya 642 kilometre, ama bu 54'ünden 34 kilometrelik bölümü, tamamen merkezi hükümetin yetkisi altında. Geçenlerde benim katılmadığım bir toplantıda -belki sizin toplantının ilk günü olabilir, karıştırıyorum, çok toplantı bugünlerde şehircilikle ilgili- bir devlet yetkilisi kalkmış, demiş ki, "Efendim, bütün yanlışlar yerel yönetimlerden kaynaklanıyor. Ne kadar planlama yetkisini merkezileştirirsek, bu iş çözülür." Vali Yardımcısı, ben söylemek istemedim. Bunu gazeteciler sordu. Dedim ki, "Arkadaşlar, el insaf. Antalya'nın şu alanı merkezi hükümete bağlı, şu alanı merkezi hükümete bağlı". Saydım, Lara Kent Parkı… Ne yapmış merkezi hükümet buralara; hepsini yağmalamış. Biz diyoruz ki şimdi, biz planlama yapalım. Kendi yerel örgütümüzün içinde sıkıntılarımızı yine yaşayacağız, o ayrı, ama bize plan yetkisini vermiyorsunuz.

Antalya'nın çok önemli sahillerinden Kundu sahilleri 5 yıldızlı oteller tarafından kuşatılmış, kıyı kenar çizgisi bozulmuş, sahil işgal altında. İlk Belediye Başkanı olduğum sıralarda, meşhur bir Mardan Oteli olayı vardır, ufak bir inceleme teklif yazısı gönderdim. İşte ilgili arkadaşlar karşımda. Aksu Belediyesi, yani ilçe belediye başkanlığı, "Bu adamlar birtakım yanlış işler yapmışlar, bize bilgi verin, ne yapmışlar?" diye. Bir ay sonra bu ortaya çıktı. Ertesi gün hiç unutmuyorum, yurtdışına gidiyorum, Takvim Gazetesi 2/3 sayfayı bana ayırmış, "Putin Mustafa" başlık. Neden? "Mustafa Akaydın sermayeye karşı çıkmış". Böyle bir şey yok, sermayeye karşı çıkan yok. Ama, şimdi elimizi vicdanımıza koyalım; o 5 yıldızlı otellerin bulunduğu alandaki kıyı işgallerine hiç ses çıkarmayacaksınız, sonra o merkezi yö-

netici size diyecek ki, "Efendim, siz popülist politikalarla kenti mahvettiniz. Gidin, şuradaki gecekondu işgalindeki adamları dövün". Böyle bir şey var mı arkadaşlar? Bunların büyük bir çoğunluğu, tabii mafyaları var içlerinde, ama kendi başını sokmak için bir ev yapıyor adam. Sen bununla hiç mücadele etmemişin bugüne kadar diğer konularda, ama o garibanın üstüne yükleneceksin; bu da bana etik gelmiyor.

Oktay Ekinci, çok sevdiğim bir dostumdur. 2-3 ay önce bir yazısında, ben hâlâ inanamıyorum, dedi ki, "Türkiye'deki binaların yüzde 70'inin ruhsatı, yüzde 85'inin iskân raporu yoktur." Hâlâ inanamıyorum, yani olabilir mi bu kadar büyük bir rakam diye. Şimdi Hocama da bu soruyu belki soracağım. Yani, böyle bir şeyin olduğu bir ülkede, siz kalkıp da gecekondudaki adamla nasıl uğraşacaksınız, nasıl boğuşacaksınız, kenti haksız yere işgal etti diye. Bir de işin bu tarafı var açıkça. Yani, ortadaki manzara budur.

Çözüm için yasal önlemler alınabilir mi; alınmalı tabii, belki de ilk yapılması gereken işlerden biri. Yine biraz önce, toplantıya girmeden Ruşen Hocayla konuştuk, Ankara'da bir Türkiye Belediyeler Birliği toplantısında yeni yasal organizasyon için bir şeyler konuşuluyor. Ben, ekonomisinin çok önemli bir girdisi turizmden gelen bir kentin Belediye Başkanıyım. Turizm benim kentimle birçok şey getiriyor ülkeme, ama benden de bir sürü şeyi alıp götürüyor; çevremi kirletiyor, denizimi kirletiyor, suyumu kirletiyor, su kaynaklarımı kullanıyor. Altyapısına yatırım yapıyorum, planlama yapıyorum, bir kısmını ben yapıyorum, bir kısmını Turizm Bakanlığı, bana ne getirisi turizmin arkadaşlar? 1 kuruş getirisi yok. Böyle bir haksızlık olur mu? 8 milyar dolar, 2008 verileriyle Antalya'nın ülkeye kazandırdığı turizm girdisi, bunun 3 milyar doları kabaca kentin içinde kalıyor, 5 milyar doları da kentin dışına çıkıyor. Biz bunun Maliye Bakanlığından gelen belediye girdisi bölümünden de yararlanamıyoruz, vergi kaybına uğradığımız için. Artı, tamamen yaz turizmi, güneş, kum, deniz, kışın da 100 binlerce insan işsiz. Abartılı bir rakam değil bu. Bir de bunun sosyal sorumluluğunu üstleniyorsunuz, yerel yönetici olarak. Sağ olsun, turizmcilerimiz de çok da para kazandıklarını sanmıyorum, ama hiçbir şekilde yerel yönetim sorunlarını çözmek için de ellerini taşın altına sokmaya yanaşmıyorlar.

O toplantıda, biraz önce bahsettiğim toplantıda şöyle fikirler tartışıldı: Denildi ki, "DOP payını yüzde olarak yükseltmekte yarar var." Türkiye'de yüzde 40; "Yüzde 80'e yükseltelim" dedi birisi. Kıyamet kopar, yer yerinden oynar. Bunun örnekleri varmış dünyada; bilmiyorum var mı, yok mu örnekleri, ama herhalde Antalya gibi kentlerde planlamayla bir rant yaratıyorsanız, bu rantın çok önemli bölümünün yerel yönetime bir şekilde kaydırılması lazım.

Bunu niye söylüyorum? Halkın rantında gözüm olduğu için söylemiyorum. Öyle yasal uygulamalar yapmazsanız, Antalya gibi kentlerde belediyelerinizin üstündeki rant baskısını sonuna kadar yaşarsınız. Şu anda mühendisler odasına bakarsanız, Mimarlar Odasına bakarsanız, 50 bin konut fazlamız var. Diğer kamu rakamları bunun 20 bin olduğunu söylüyor. Hâlâ ve hâlâ, işte şu arkadaşlarım, ön sırada oturanların hepsi biliyorlar, "Antalya'nın tarım arazilerini nasıl imara açarız"la uğraşıyoruz. Hatta çok özgün bir konumuz var, Batı Çevre Yolu diye. Karayollarının çok asli görevi, burayı kamulaştırarak çözmek. Başbakanımız genelge yayınlamış geçen sene, demiş ki, "Devletin buralara gücü yetmiyor. Böyle kentlerde bunu 18 uygulamasıyla çözün." Yani, Karayolları asli görevini yerine getiremiyor, biz 18 uygu-

lamasını yapacağız. Halk orada sizden 8-10 katlı blok blok binalar bekliyor. Bu planlamayı buraya yaptığınızda, ilk etapta asgari 400 bin tane ağacınızı yok ediyorsunuz. Antalya'nın merkezinde olduğu gibi, kıyı şeridinin batısını da bozuyorsunuz ve Belediye Başkanının üstünde son derece ciddi bir kamuoyu baskısı var; hem kendi ilçe belediyelerinden var -istisnasız söylüyorum, parti ayrımı yapmadan- hem de merkezi hükümetin Antalya'daki temsilcilerinden var. Ben şimdi bunları göğüslemeye çalışıyorum ve adım, Batı Çevre Yolunun yapılmasına karşı çıkan Belediye Başkanı diye geçiyor gazete manşetlerinde. Böyle bir şey olabilir mi arkadaşlar? Batı Çevre Yolu yapılsın, çok önemli, ama bunun yapılması için Antalya'da asgari 300 hektar arazinin ağaçları da yok edilip, hiç ihtiyacı olmayan konut alanına çevrilmesinin bir mantığı var mı?

Neticede tablo budur. Tabii size iç açıcı şeyler söylemediğim için üzüntülüyüm, ama şunu söyleyerek sözümü bitireceğim: Ben her şeye rağmen, Antalya'nın Belediye Başkanı olmaktan dolayı çok gururluyum, onu söyleyeyim. Ben dünyada bu kadar zenginliği olan bir kent daha görmedim bugüne kadar, açık açık söylüyorum ve Batılı dostlarımı davet edip de misafir ettiğimde söylediğim bir laf var: Arkadaşlar, Antalya, Allah'ın biz Antalyalılara, bundan önceki yaşayan medeniyetler de dahil, bir hediyesidir. Biz Antalyalılar bunu yok etmek için ne kadar gayret ettiysek de, 10 yıllardır ben yaşıyorum, hâlâ tüm güzelliğiyle ayakta durabiliyorsa, hakikaten çok zengin bir şehirdir diyorum.

Hepinize sevgiler, saygılar sunuyorum.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Sayın Belediye Başkanımıza çok teşekkür ediyorum, çok aydınlatıcı, etraflı bir çözümleme, değerlendirme yaptığı için.

Şimdi Ercüment Beye sözü vereyim. O da konuştuktan sonra, Tarık Bey siz de konuşursunuz ve devam ederiz.

Buyurun efendim.

ERCÜMENT KİMYON (İskenderun Belediye Meclis Üyesi)

Herkese iyi akşamlar.

Ben aşağı yukarı 28 yıllık bir mimar kimliğimle burada konuşacağım, bir miktar siyasi kimliğimle konuşacağım, bir miktar kentli haklarını kullanmayı beceren bir yurttaş kimliğimle kendimi ifade etmeye çalışacağım. Bunları yaşadığım örneklerle, yaşadığım deneylerle anlatmaya gayret edeceğim. Bir de bugünkü kolokyumun ana başlığı, "Kentleri Korumak, Kentleri Savunmak." Bunları nasıl yapacağız; bence en önemli başlık bu.

Kentleri nasıl koruyacağız? Planlar, imar planları kentlerin anayasası, önemli bir argüman bu, çağdaş bir hukuk argümanı ve de elimizde çok güçlü bir silah. Eğer bir anayasanız varsa, eğer bunun içinde de hukuk ve demokrasi varsa, kentleri bundan başka koruyacak aracımız yok. Bununla ilgili yapabilecekleriniz nedir? Yurttaş olarak haklarınızı arayabilirsiniz, siyaset adına, kent halkı adına siyasetçi olarak vatandaşın kamu yararını, kamu haklarını koruyabilirsiniz. Bunları yaparken de elinizde yargı gibi bir araç var ve de kent halkının bu konudaki

hassasiyeti, refleksleri var. Eğer size bu konuda olumlu katkı verirlerse, bunları yüksek sesle dile getirip, halkı da bilinçlendirerek, arkanıza alarak bu konuda siyaset yapabilirsiniz ve sorunları kent gündemine, ülke gündemine taşıma şansınız olur.

İmar planları önemli bir araç dedik, çünkü zaten kendisi bir koruma yasası. İmar planları, koruma-kullanma dengesini yaratan bir araç. Zaten imar planlarıyla böyle bir imkânımız elimizde var. Ancak, imar planlarını koruyabiliyor muyuz? Bunlara kimler karar veriyor, bunları kimler yapıyor, bunlara kimler müdahale ediyor? Az önce Belediye Başkanım ifade etti, bu konuda karar verici organlar, işte genel anlamıyla merkezi idarenin belli bakanlıkları, özel kuruluşları, belli konularda plan yapma yetkisini yerel yönetimlerin elinden almış. Yerel yönetimlerin kendisi var, il özel idareleri ya da il genel meclisi kararlarıyla şimdi plan yapma yetkisi, üst planları yapma yetkisi, bir başka yerel kuruluş olarak il genel meclislerinde.

Bu kargaşa ve kaos içinde bir bakıyorsunuz, ülke planınızın genel disiplini yok, kalkınma planlarınız yok, yani var da kâğıt üzerinde. Dengeli bir kalkınmanız yok, hangi bölgenizde ne kalkınacak, bu belli değil. Yani, ülke planının olmadığı yerde bölge planı da yok, ama diyorlar ki, "1/100 000'lik çevre düzeni planları yapıyoruz". Bunu da Çevre ve Orman Bakanlığı yapıyor. Sizin üstünüze bir üst gömlek giydiriyorlar üst planla, sonra "5000'lik nazım planı olan, 1/1000'lik uygulama imar planı olan belediyeler, bundan sonra bu üst plana uygun davranacak" diye bağlayıcı hale getirecekler.

Biz Hatay'da hemen il çevre düzeni planına koruma-kullanma dengesini korumadığı gerekçesiyle itiraz ettik; özellikle orman alanlarını yok ettiği, özel mahsul alanı olan zeytinlikleri korumadığı gerekçesiyle itiraz ettik. Bu konularda da haklı çıktık ve il çevre düzeni planı iptal oldu. Bu arada da 2 tane vali tayinle merkeze alındı. Niye; bunları söylüyoruz. Dedik ki, "İskenderun il çevre düzeni planı yapılırken bir bölge planı yok. Çünkü İskenderun Körfezine Adana ili de bakıyor, Karataş'ın kayısını kullanıyor." Bir bakıyorsunuz, kalkınma ajansları var. Kalkınma ajansları da Hatay, Osmaniye, Maraş istikametinde başka bir bölgeyi tarif ediyor, yani böyle çelişkili bir kalkınma modeli olur mu? İliniz ayrı planlanıyor, kalkınma ajansıyla başka illerle bir bütünlük sağlıyorsunuz. Bir bakıyorsunuz, bir başka yönden de Mersin, Adana, Hatay'ın kıyı bölgesinin planlamasıyla ilgili çalışma raporları Bayındırlık Bakanlığı tarafından kamuoyuna sunuluyor. Böyle çelişkiler içinde bir planlama anlayışı sürüp gidiyor.

Bunun plan disipliniyle de alakası yok. Bunun en büyük nedeni, burada az önce konuşmacılar söyledi, rant ilişkisi. Aydın Doğan, bir açıklamasında dedi ki, "Biz Yumurtalık tarafına rafineri yapacağız, Başbakanla görüştük. Ama başbakan bu işi Çalık Grubuyla, Berlusconi'yle, Putin'le çözeceğim dedi". Yani, İskenderun Körfezinin bir yerinde rafineri yapılacak, önceden söz verilmiş, planlama artık buna göre yapılacak. Böyle bir planlama anlayışı olur mu? Kıyılar 30 tane iskeleyle dolmuş. Özel sektörün kullandığı, özel fabrikaların kendine hizmet edecek, ihracat yapacağı, ithalat yapacağı özel iskeleler. Bir bakıyorsunuz, kıyıları dolduruyorlar, hem de hektarlar büyüklüğündeki alanı, kıyıları da tahrip ediyorlar. Bütün bunlar hazırlanmış, çevre düzeni planlarını sunuyorlar önünüze. Bu anlayış, yani rant ilişkisi, kentteki belediye başkanlarını sıkıntıya soktuğu gibi, belediye meclisleri üzerinde de baskı yaratıyor.

Kentin gecekondularında, otoparklarında kümelenmiş çıkar çevreleri, rant çeteleri, kentten tırtıklayacakları alanlar istiyorlar; özel otopark alanlarını istiyorlar, özel kullanım alanları istiyorlar. Kentin yeşil alanlarında sözde "yatırım yapacağım, otel yapacağım" diye yeşil alanların iptalini istiyorlar. Ben bunlara önce Mimarlar Odası yöneticisi olarak, sonra da bireysel olarak Adana ve Hatay idare mahkemelerine 100 tane iptal davası açtım. Bence bir rekor, kişisel anlamda açılmış bir dava süreci. Tabii bu süreçler yerel yöneticileri baskı altında tuttu, rant çevrelerini baskı altında tuttu. Üzerimizde korkunç bir baskı; silahlı saldırı, araba yakma, çenenizin kırılması da dahil olmak üzere, her türlü baskıyı yaşadık. Kentte can güvenliğimiz kalmadı. Bu boyutu da söylemek zorundayız.

Sadece imar planları, bu bilimsel tartışmalarla korunamaz arkadaşlar. Bunları özellikle söylüyorum, bunlara direnmek çok kolay değil. Ekonomik olarak direneceksiniz; 12 senedir belediyenin kapısında iş yapamaz bir mimarsınız. Bunları da yaşarsınız, eğer böyle direnirseniz. Kentte yaşamak, rantla mücadele etmek çok kolay değil. Milyonlarca doların döndüğü rant ilişkisinde ayakta durmak, siyaseten ayakta kalmak çok kolay değil. Bunun korkunç bir bedeli var. Eğer örgütlü bir yapınız yoksa, halka kendinizi bu anlamda ifade edemezseniz, bu bedeli çok pahalı ödersiniz. Belediye başkanları böyle baskılar altındadır. Başkanım belki bu kadar detaylı söylemedi.

Belediye kapısında silahlı, kapıdan içeri girmek isteyen onlarca adam, ihale istiyorlar. Ama, imar değişikliklerindeki rant miktarı, belediye bütçesinin 2 misli büyüklükte. Ben örnek söylüyorum; İskenderun Belediyesinin bütçesi 90 trilyon, ama imar rantından yaratacağı miktar en az bu kadar. Yani, bir belediyenin kaynaklarıyla imardan yaratacağı rant arasındaki ölçüyü söylüyorum.

Bir imar parselindeki bir otel yatırımı emsal 4, yani yönetmeliklerimiz, plan notlarımız bu bölgelerde emsal 0.9 derken, emsal 4 verilmiş. Bu konuda korkunç baskı var; siyasetçiye var, milletvekiline var, davaya açan bana var. Rakamlar, çekler havada uçuyor arkadaşlar. Bunları niye söylüyorum? İşin gerçek boyutu bu, sadece bilimsel tartışmalarla bu işi çözmek çok kolay değil. Bu da işin bir başka yönü; Tarık Hocam herhalde bu anlamda bizi böyle bir toplantıya konuk konuşmacı yaptı, ben de bu yönlerini size anlatmaya gayret ediyorum.

Bununla ilgili başka bir sıkıntı; kent üzerinde bu kadar rant niye oluyor? Parselasyon planları yapılmayınca, 18. madde uygulamalarıyla kamusal alanlar, belediyenin hizmet yapacağı alanlar kamu eline geçmediği müddetçe, bunların üzerinden tekrar tekrar tadilatlar geliyor. İmar paftaları kıpkırmızı hale gelmiş, yani paftalar kıpkırmızı, kan gölü halinde, ama bu paftaları bu hale getirenlerin utanma, ar damarı kalmamış. Bunları da yapanlar yine meclis üyeleri, yine şehir plancıları, yine bunlara aracılık yapan mimarlar.

Bunları niye söylüyorum? Arkadaş diyor ki, "Bırakın, yeşil alanı konuta açsınlar, turizme açsınlar, iki tane proje çizelim." Yani, böyle rant ilişkileri var, herkes bu işten besleniyor. Az önce etik değerlerden bahsedildi, toplumsal olarak bir kirlenme de var, bu kirlenmeden herkes payını almış; siyasetçi de almış, vatandaş da "Aman Başkan çalsın da ağzıma bir miktar bal çalsın" diyor. Merkezi idareden yerel yönetime kadar böyle bir kirli ilişki var. Bunları da bilmenizde yarar var. Hep böyle işin bilimsel, teknik tartışmalarını söylemek, anlatmak, bazı şeyleri gizli, arkada tutmak, bunları anlatmamak çok doğru değil diye düşündüm, bu yönüyle ifade ediyorum konuları.

Daha geniş anlamda bakarsanız, kamu yararı gibi bir kavramı hukukta kullandığınız müddetçe sonuç alıyorsunuz. Önemli sıkıntılardan biri, aynı konuda meclis kararını iptal ettiriyorsunuz, 15 gün sonra meclis bir karar daha alıyor. Dolanıyorlar, şeklen değiştiriyorlar bir kısmını. Bir daha yargıya gittim, bir daha iptal. Üçüncü sefer bilirkişiyi satın alıyorlar; becerememediler, sizi vuruyorlar, yani bu yönteme başvuruyorlar. Böyle yaşadığımız için söylüyorum, yöntem böyle gelişiyor.

Kentlerde kentleri korumak, savunmak çok kolay değil, yasalarla da savunulmuyor. Onun için, halkın bu erki doğru kullanacak yöneticileri seçmesinde yarar var, onun için siyasete katılmakta yarar var. Yani, siyasete sıradan insanlar geliyor, belli yerlerde karar organlarının içine giriyor. Ben bir sol partinin başkan yardımcısıydım, ihraç edildim. Arkadan bir başka sol partinin ilçe başkanlığını verdiler, 4 sene o ilçe başkanlığı yaptım. İhraç edilmek istendiğim partinin meclis üyesiyim, beni o partiye üye olmadan meclis üyesi yaptılar. Niye yaptılar? Toplumsal baskıdan korktular. 12 sene kent üzerinde yapılan her şeye dava açtım. Su zammına dava açtım, kanal kullanım parasına dava açtım, sayaç okuma parasına dava açtım, sadece imar planlarına açmadım. Yani, öyle ya, kamusal haklarımızı nereye kullanacağım? 35 tane belediye başkanına cumhuriyet savcılığında suç duyurusunda bulundum. 8-10 defa maddi tazminat davasına muhatap oldum, bir tanesini kaybetmedim. Hepsinde de söyledikleri gibi, "Bizim dokunulmazlığımız var" diyor belediye başkanı. 4483'e göre İçişleri Bakanlığının iznine tabi, soruşturma açılabilmesi. Hepsinde İçişleri Bakanlığına şikâyette bulundum. Bir kısmı döndü, bir kısmında Danıştay'a gittim, bozdurdum. Yargılandıkları birkaç dava var, ama canım çıktı arkadaşlar. 12 senedir, bu sürecin sonunda ben belediye meclisinde üye oldum, İmar Komisyon Başkanlığı yapıyorum. 8 aydır bir tane rant içeren bir tadilat geçmedi. Sadece semt pazarları, yeşil alanlar, yol genişletme çalışmaları, belediye hizmet alanlarının ihdası gibi plan değişiklikleri dışında bir plan değişikliğini geçirmedim. Bu da bizim 15 senedir yaptığımız mücadelenin sonucu olarak, halkın bize verdiği güvenle tesis ettiğimiz sonuçlar.

Çok kolay bir süreç değil bu yaşadığımız. Bu bakımdan, bu deneyimleri ben özellikle herkesle paylaşmak istedim. Biz Ortadoğu coğrafyasında yaşıyoruz, daha aşiret kafasıyla çalışıyor kafamız, kravatlarımız böyle duruyor, ama caddelerde, sokaklarda aşiret kafasıyla, zorbalıkla bu işi çözmek isteyen bir sürü unsur var. Mafyalaştık diyoruz, bunun içine kısmen emniyet, kısmen devletin diğer organları da bulunuyorlar, yoksa mafya oluşmaz arkadaşlar. Sokaktaki mafya belediyeye hükmediyor. Bir belediye başkanı 40 tane korumayla dolaşır mı? Benim geçmiş dönem belediye başkanı, 40-50 tane silahlı korumayla dolaşıyordu. Tahmin ediyorsam, Başkanım buraya korumasız geldi.

Arkadaşlar; sokaklarda dolaşmak çok kolay değil. Öyle rantlarla mücadele ediyorsunuz ki, bir oteldeki yatırım 200 milyon Euro. Sizin kıymetiniz nedir bir eroinci, bir hapçı için? Yani, bunları özellikle söylüyorum, yaşadığım olaylar bunlar. Ama ben bunlardan hiçbirinde yaptığımdan pişman değilim. Gönül rahatlığıyla kent halkı içinde hiçbir korumam olmadan dolaşıyorum, bütün yaşadıklarıma rağmen. Ama açıkça söylüyorum, akşamın karanlığından korkuyorum.

Bu duygularla kentleri yönetmeye herkesin katkı vermesi lazım, bu yönetimlerin içinde olması lazım. Hocamın dediği gibi, herklesin dik durması lazım. Dik durmadan kentler korunmaz, kentler savunulmaz.

Teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Ercüment Beye de çok teşekkür ederiz; dertli, deneyimli bir belediyecinin çok önemli gözlemlerini ve deneyimlerini dinledik. Gerçekten can güvenliği diye sözünü ettiği olay, çok güncel ve önemli bir olaydır. Yakın geçmişimizi bilenler, İstanbul'da Adalar Belediye Başkanının, Kuşadası Belediye Başkanının, Adana Belediye Başkanının öldürüldüklerini, Yalvaç Belediye Başkanına karşı saldırılar yapıldığını, daha geçen hafta Bursa eski Büyükşehir Belediye Başkanının vurulduğunu duymuş ve biliyorlardır. Allah korusun diyelim, son derece dikkatli olmak lazım. Halkın sahip çıkması lazım ki bu türlü olaylar yinelenmesin.

Rant önemli bir olaydır, rant paylaşımı ve ranttan kaynaklanan kavgalar ve rant paylaşımı ve ranttan kaynaklanan kavgaların kaynağında imar planı değişiklikleri vardır. İmar planları değişiklikleri hakkında birkaç rakam arkadaşlarımız zikrettiler. Remzi Bey miydi, bilmiyorum, çok kısa bir süre içerisinde 400-500 gibi bir plan değişikliği rakamından bir arkadaşımız söz etti. Falih Rıfkı Atay, deneyimlerine dayanarak "Çankaya" adlı kitabında, Ankara'yı planlayan Ankara İmar İdare Heyetinin Başkanı olarak, hükümet tarafından atanmış Başkan olarak, "Nerede bir imar planı değişikliği görürseniz, önceden orada bir yolsuzluk olduğuna hükmedebilirsiniz" diye yazmış bir kimsedir. Bunu da bu vesileyle genç arkadaşlarımızın dikkatine sunuyorum.

Şehir Plancıları Odasının Genel Başkanı Sayın Doç. Dr. Tarık Şengül'ün bize söyleyecekleri vardır, özellikle bu iki konuşmayı dinledikten sonra, şimdi sözü ona bırakıyorum.

Buyurun.

Doç. Dr. TARIK ŞENGÜL (Şehir Plancıları Odası Genel Başkanı)

Çok uzun konuşmayacağım, çünkü burada şanslıyız, iki tane uygulamaya bir anlamda yön veren ya da bunun çabası içinde olan değerli insan var.

Tabii bizlerin de hem Oda çerçevesinde, daha önce de Diyarbakır nazım plan çalışmasında Remzi Sönmez'le birlikte bir rolümüz oldu, orada koordinatörlük yaptım 2 yılı aşkın süre. O süreç içinde yaşadığımız deneyimler var.

Bir küçük fıkrayla başlamak istiyorum. Daha önce dinleyen arkadaşlardan da af diliyorum, ama Sayın Başkan durumunu anlatınca o fıkra aklıma geldi. Aslında çok şeye uyuyor, onun için sık sık bu fıkrayı hatırlıyorum. İngiltere'de bir grup turist, rehberleriyle birlikte kaybolurlar; Canterbury kentine hacı olmaya gideceklerdir, orası da hacı olunan kentlerden biridir. Sonra böyle bir kırsal alanda, çitin üzerine oturmuş bir adam görürler. Adama sorarlar, "Biz Canterbury'e gitmek istiyoruz, nasıl gideriz buradan?" derler. Adam bir an böyle rahatsız olur, havaya bakar, sonra kafasını kaşır falan… Bir hayli düşündükten sonra der ki, "Ben sizin yerinizde olsam, buradan başlamazdım" der.

Bizim hep hikâyemiz öyle, yani buradan başlamak istemiyoruz, ama hep burada buluyoruz kendimizi. Kent yöneticileri de biraz bu tur rehberlerine benziyorlar, yani arkalarına bir kitleyi alıyorlar, bir yerden başlıyorlar, ama başladıkları yer de bir hayli karışık bir yer. Yani, başlamasak daha iyi olacak, ama buradayız ve burası da bizim gerçekliğimiz. Bütün bu gerçeklik hoş olmasa da, bu gerçekten düzeltilmesi gereken, bu mücadele edilmesi gereken ve yer yer de bu sırada başımıza kaza gelmesi gereken bir yer galiba.

Ercüment Beyi ben Hatay'a gitmiştim, oradan tanıyorum, oradan dolayı da bir tanışıklığımız oluştu, kızı da şehir plancısı, öğrencimiz aynı zamanda. Hatay'a gitmiştim, orada dediler ki, "Ercüment Bey mi; o bir fenomen". Bu toplumun fenomenlere ihtiyacı var, bu kaybolduğumuz yerden gerçekten hacı olabilmek için, yani o mertebeye ulaşabilmek için bir hayli mücadeleye ihtiyacımız var.

Burada şöyle bir sorun var, çok temel bir sorun: toplumsal yaşam dediğimiz bir oyun var, bu oyunun dışsal öğesi de bu tür kirlenmeler ve de bu kirlenmeyi temizlememiz lazım. Bu bizim ahlaki olarak durmamız gereken bir nokta, yani bu içinde yaşadığımız yaşam, bu oyunun gerçekten bir yandan toplumsal olarak keyif veren, iyi yaşanan bir oyun olabilmesi, bir yandan da bir ahlakının olması, hepimizin istediği bir şey. Ama şu an farkında olmamız gereken bir gerçeklik var ki, oyunun kendisi zaten baştan sona bir yolsuzluğa dönüşmüş durumda. Yani, bütün Türkiye ekonomisi şu anda, bütün toplumsal yaşamımız, bakın bir rant oyunu üzerinden kuruluyor. Bu bir marjinal oyun değil. Bütün kurgu, bir rant çalma, toplumsal olarak daha önce biriktirilmişlerden bir anlamda bir miktarını kendi özel kontrolüne geçirme oyunu. Bu artık böyle kenarda köşede bir mobilya yolsuzluğu, bir sunta yolsuzluğu olarak yaşanmıyor.

Bakın, devlet 2B arazilerini satarken daha önceki bir birikimi tasfiye ediyor. Antalya'nın çok geniş orman alanlarını Sayın Hocamız gösterdi. Buralarda "Turizm öncelikli bölgeler" diye oynayan oyun, aslında belli bir kesime kamunun kaynağını transfer etme ve bu transfer sürecini de olabildiğince gerçekten toplumun ve de yargı denetiminin dışına çıkartarak yapma oyunu. Niçin bu tür planlama kararları genellikle çok hızlı biçimde, kamuya yansımadan, el altından yapılır? Dolayısıyla, burada gerçekten bir tasfiye sürecini yaşıyoruz, bir önceki oyunun tasfiyesi. Bizim anladığımız, yaşamak istediğimiz oyunu tasfiye ediyorlar bu arada, sadece kaynakları değil. Benzer biçimde kıyılara; bakın sürekli gidiyoruz bilirkişi olarak, bundan 3 ay önce gittim, yine il özel idaresi hazinenin arazisini satıyor. Sürekli var olanlardan, çok sınırlı sayıda kalanlar da hâlâ satılıyor. Kimlere satılıyor? Daha önce buradaki alanlara el koymuş insanlar, belli bir kaynağı zaten yaratmışlar; onlara bir hamle daha yapılıyor, biraz daha satılıyor. Kıyıdaki o kamuya ait alanlar hızla tükeniyor. Benzer biçimde spor kompleksini aynı tür oyunların içine sokuyoruz.

Bakın, buradaki temel sorun şu: Biz plancılar olarak, mimarlar olarak diyoruz ki, bir kent binalardan oluşmaz; binalar ve otoyollarla ve yollarla bir araya gelmiş yere kent denilmez. Kent, açılış konuşmalarında da söylendi, bu alanlarla birlikte belli bir kamusallık fikrinin, kamusallık uygulamalarının, pratiğinin ve o kamusallığı sağlayan alanların varlığıyla kent olur. Siz, bütün bu süreçte bu kamusallığı öldüren birtakım şeyler yapıyorsanız, toplumu bir arada tutan bağları da birer birer kesiyorsunuz. Dolayısıyla, bu oyunun kendisi, bir rant

oyunu ve bu oyun, toplumsal yaşamı kirleten bir şey değil, artık toplumsal yaşamın bizatihi kendisi. Dolayısıyla, artık hızlı bir biçimde gerçekten toplumsal alanımızı temizlemekten falan değil, bu oyunu değiştirmek üzerine bir mücadeleden söz etmemiz gerekiyor.

Tabii sadece rehberlere güvenerek yaşayamayız, yani böyle bir pratiği rehberlerimize güvenerek, kenti yönetenlere güvenerek gerçekleştiremeyiz. Eminim ki bir noktadan sonra bu yöneticiler de kayboluyorlar. Kaybolmadıkları zaman, yani burada bir rant oyununa batmaktan söz etmiyorum, gerçekten kayboluyorlar karmaşa karşısında ya da kaybolmazlarsa vuruyorlar. Yani çeşitli biçimlerde bunun kenti yöneten yetenekli yöneticiler oyunu olmaktan çıkartılması gerekiyor.

Son bir şey, kendi meslek alanımdan da örnek vereyim; bizim şehir plancılarının başına gelebilecek en büyük felaketlerden bir tanesi şöyle bir şey: "Bu doktorlar, bu mühendisler falan kenti yönetemiyor, plancılar yönetsin" türü bir şey her zaman seslendirildi. Bu olabilecek en büyük felaket, çünkü buradaki sorun, sadece bir uzman sorunu değil. Bizim için önemli olan, meslek alanımızı kentin yöneticilerine saygın hale getirebilmek, bu saygınlığı kurabilmek ve gerçekten bu pratikleri, bu uygulamaları kontrol edebilecek bir mesleki baskı grubu olabilmek. Kenti herkes yönetebilir, demokrasi bunun gereğidir, ama kentin nasıl yöneticiliğine yönelik birtakım ahlaki normları korumak, bunların ilkelerini belirlemek konusunda bizim yapabileceğimiz çok şey var. Dolayısıyla, plancıların asıl etkinlik alanı orası. Her plancı, siyasi alana girdikten sonra, tıpkı her birey kadar değerlidir, kuşkusuz o mesleki birikiminin önemli bir payı olacaktır, ama buradan kalkarak siyaseti yapmada bir özel ayrıcalık diye bir şeyi Şehir Plancıları Odası olarak hiçbir zaman kendimiz için layık görmedik. Asıl mücadele alanımızın, mesleki uygulamalarımızın gerçekten genel kabulüne yönelik olduğunu bir kez daha belirtmek isterim.

Ben çok uzatmayacağım, çünkü burada Sayın Başkan ve değerli bir Meclis Üyemiz var, onlara sorular galiba olacak.

Teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Sayın Başkanımızın ve Ercüment Beyin zamanları sınırlı olabilir.

O zaman ben, soru sormak veyahut katkıda bulunmak isteyenlerin mümkün mertebe öz bir şekilde, kısa cümlelerle konuşmalarını, uzun açıklamalardan kaçınmalarını peşinen rica edersem, daha çok arkadaşımıza katkıda bulunma şansı vermiş oluruz.

Buyurun.

NİMET SIRCAN

Teşekkür ederim.

Sayın Başkanımızı dinleyince çok moralim bozuldu, çok umutsuz bir konuşma yaptı gibi geliyor bana, ama umarım yanılıyorum. Evet, tespitleri çok doğru, ama biz çok şey bekliyoruz, onu söyleyeyim.

Ercüment Beye teşekkür ediyorum; bir belediyeci, bir siyasetçi olarak, mimar olarak, en önemlisi de bir vatandaş olarak, sorumluluğunu bilen bir vatandaş olarak bıkmadan, usanmadan çok zorlu bir savaşı sürdürdüğünü görüyoruz. Örnek alınması gereken bir vatandaş tipi olduğu için gönülden kutluyorum.

Bir iki konuya değinmek istiyorum. Sabahki oturumda da, bu oturumda da şu söylendi: "Bu işleri eleştiriyorsunuz, ama bunun yolu siyasete girmektir, yerel yönetimlerde siyasetçi olarak rol almaktır." İki noktası var bu işin. Birincisi, bir partiye girip yerel yönetimlere aday olmak öyle kolay değil. Ben denedim, başaramadım. Bir diğer tarafı da, Sayın Başkan Tarık Beye katılıyorum, "Yerel yönetimlerde yönetici olan kişilerin teknik eleman olması gerekir" diye savunan insanlar var, "Özellikle şehir plancısı olması gerekir" veya "İyi uzmanlar gelirse bu işler daha iyi yürür" gibi görüşler hep ifade edilir. Ben bunlara da katılmıyorum, çünkü bunun çok somut örneklerini de gördük. Antalya'da maalesef bir teknik eleman olarak bunu söylemekten hicap duyuyorum, ama bizimle birlikte zamanında odalar olarak, yani meslek odaları olarak sürdürdüğümüz mücadelede yer alan ve o görüşlerin altına imza atan insanlar, tesadüfen siyasetçi oldular ve bir yerlere seçildiler, bu sefer o dönemde söylenen şeylerin tam tersini yapar oldular.

Bugün Antalya'nın başına bela olan bütün bu plan hükümlerini falan yaratanlar, formüle edenler, hep böyle biraz müstehzi bir şekilde, işte 'Bakkal, çakal, celep giriyor meclise de rezil ediyor şehri" denilir ya, öyle değil; mimarlar, mühendisler, inşaat mühendisleri, onların ürünleri bunlar. Çünkü, zaten öyle komplike, öyle şeytanca formülasyonları zavallı kasap, celep nereden akıl etsin? Demek ki mesele, bir meslek grubu değil. Ayrıca siyasetçilerin doğru, namuslu siyasetçilerin karşı karşıya kaldığı bu tehditler ve zorluklarla namuslu bürokratlar da karşı karşıya kalıyor. Yani, tayinlerle, sürgünlerle bir yana atılıyorlar. Antalya'da bile, gelip de silahını okşayarak konuşan birtakım iş takipçileriyle yüz yüze kalabiliyor namuslu bürokratlar. Demek ki günümüzde söz konusu olan şey, namuslularla namussuzların mücadelesi galiba. Namusluların kıstası da elbette kamu yararı diye çok böyle geniş bir şemsiye, o şemsiyenin altında kendi mesleğimizin ahlak kurallarıyla sorumlu ve namuslu bir vatandaş olmanın kurallarıyla hareket etmek durumundayız.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen, karamsar olmadan mücadele etmeye, bulunduğumuz pozisyonda, hangi şapkayı giyersek giyelim, mücadele etmekten başka çıkar yolumuz olmadığına inanıyorum.

Teşekkür ederim.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)-

Teşekkürler.

Buyurun.

YUSUF EKİCİ (Dokuz Eylül Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 2. Sınıf Öğrencisi)-

Öncelikle merhaba. Teşekkür ederim sunumlarınız için.

İlk sorum Sayın Belediye Başkanına olacak: Belediye Başkanı, kent merkezinde yaşanan birçok sorundan bahsetti. Bir de gecekondunun sahiplerini işgalci olarak değerlendirdi de, ben bu görüşü çok paylaşmıyorum. Acaba bu gecekondunun gerçek sahipleri gerçekten işgalci midir? Bunu zamanında kentlere yönelmesini sağlayan siyasi iktidarların acaba hiç mi suçu yok? Tüm bunları düşündüğümüzde, işgalciler acaba kimlerdir?

Bir de rant kavramıyla ilgili soru sormak istiyorum Sayın Ruşen Hocama: Bu rant kavramını belediye başkanları, bütün bu meslek alanıyla ilgili olan ya da bilgisi olan olmayan herkes dilinden düşürmüyor. Rant kavramını temel olarak nereden sorgulamak gerekiyor? Acaba var olan ekonomik sistemin çelişkilerinden bahsetmeden bu rant kavramını söylemek ne derece doğrudur?

Teşekkür ederim.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)-

Buyurun efendim.

Salondan- Merhaba. Ben Süleyman Demirel Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 2. sınıf öğrencisiyim.

Benim sorum da Hocama: Ben Antalyalıyım ve kentimin sorunlarına gözlem açısından daha yatkınım. Benim sorum, şu an hâlâ faaliyette olmayan metro üzerine olacak. Yaklaşık 1,5 yıldır metro çalışması Antalya'da hâlâ devam ediyor. Biliyoruz ki, Antalya turizm şehri ve ulaşım Antalya'da çok önemli. Fakat, şunu sormak istiyorum: Şu an metro çalışması tamamlandı ama hâlâ işlemiyor. Bu kurulurken, Antalya şehir merkezinin sokakları çok dar ve bu metro çalışmasıyla iyice daralmaya başladı. Şu an ulaşım aksamakta benim gözlemlediğim kadarıyla.

Ben Hocama şunu sormak istiyorum: Tabii ki sizden önceki dönemin yaptığı bir çalışma bu. Metro Antalya için bu kadar gerekli miydi ve yer seçimi konusunda belli bir yanlışlık var mı ya da bunların hepsini toplarsak, planlama kararının bir yanlışlığı mı var? Bunların toplamında da bir önceki dönemde kenti yönetenlerin acaba metroyu kullanarak bir rant peşinde olması mı var? Çünkü aylarca biz Antalya halkı olarak çok mağdur durumda kaldık; ulaşımın ana noktaları hep çalışma altındaydı. Bunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Buyurun.

BURCU ÖZÜDUR (Gazi Üniversitesi Öğretim Üyesi)

İyi günler.

Ben öncelikle "Ne yapabiliriz?" diye bir soru soran Belediye Başkanına mesleğim adına teşekkür ediyorum. Çünkü şu anda bulunduğunuz noktayı çok iyi anlayabiliyorum. Benim daha çok uygulama konusunda bir sorum olacak size. Öncesinde vaat ettiğiniz şeyleri An-

talya için, Antalya'nın geleceği ve problemlerine çözüm olarak vaat ettiğiniz şeyleri 7 ay sonra, Başkanlığınızın bu evresinde ne derecede yapabileceğinizi düşünüyorsunuz, bunu merak ettim.

Teşekkür ederim.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Buyurun Semahat Hanım.

SEMAHAT ÖZDEMİR (İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Öğretim Üyesi)

Ben de çok teşekkür ediyorum konuşmacılara.

Ben hem Ercüment Beye, hem Büyükşehir Belediye Başkanımıza biraz tabii korumak, kentleri korumak, savunmak için ne yapmalıyız ana teması etrafında birkaç soru birden yöneltmek istiyorum.

Bütün söylenenlerden çökelen şöyle bir şey var: Ne sizler tek başınıza Başkan olarak, ne Meclis Üyesi olarak, ne de bizler tek başımıza plancı olarak bu savunuyu gerçekleştiremeyeceğiz, bu çok açık. Ama el ele tutuşabilirsek, yani başkanlar, bütün bu gerçeklikleri kentlerdeki meslek odalarıyla, kentlerdeki sivil toplum örgütleriyle, meclis üyeleriyle, kent konseyi üyeleriyle, Yerel Gündem 21 ile, giderek mahalleli ile paylaşsalar, el ele tutuşmanın yollarını arasalar, bu çok mu imkânsız? Bunun çok başarılı örnekleri var. Sözgelimi o korku filmine benzeyen meclis toplantıları, Antalya çok büyük bir şehir, yani neden yerel televizyondan naklen yayınlanmıyor? Neden meclis üyeleri, hangi plan değişikliklerine el kaldırdıklarında halkın onları doğrudan izlediğini görmesin? Neden halk giderek bu siyasetçiler üzerinde siyasi baskı oluşturamasın? Bunun olabilmesi için, bence siyasetçilerin içinde bulundukları darboğazın büyük bir açıklıkla ve samimiyetle ve bilgiye dayanarak halka, kentlilere ve özellikle de onlarla işbirliği içinde olabilecek, onlardan güç alabileceği sivil toplum örgütlerine aktarması lazım diye düşünüyorum. Çünkü tek başımıza hiçbirimiz hiçbir şey yapamayız bence, ama galiba bu kolokyumda en azından benim kişisel olarak söyleyebileceğim, kendime söyleyebileceğim cümle bu; biz bir araya gelirsek, ancak bu savunma hattını oluşturabiliriz. Bu çerçevede Antalya ve İskenderun'da bu tür sivil toplum örgütleriyle ve kent konseyi üyeleriyle sizlerin paylaştığınız deneyimler var mı?

Teşekkür ederim.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Teşekkür ederiz.

Buyurun.

BERNA- (Dokuz Eylül Üniversitesi)

Merhabalar.

Benim merak ettiğim bir şey var: Belediyeler, imar planlarını kendi bünyesinde çalıştırdıkları şehir plancıları, harita mühendisleri veya mimarlara yaptırmak yerine, neden milyonlarca para döküp özel şirketlere ihaleye veriyorlar?

Teşekkürler.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)-

Buyurun efendim.

ÖZCAN ESMER (Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir Planlama Bölümü)

Efendim, ahlak üzerine konuşmalar bana bir özdeyişi hatırlattı. Deniliyor ki, tabii bilen arkadaşlarımız var, "Bu sorunlar nasıl çözülebilir?" Bu çok önceden de sorulmuş bir soru insanlık tarihinde. Şöyle bir şey hatırlıyorum: "Krallar filozof, filozofların da kral olması gerekir, ancak o zaman çözülür" gibi bir şeyi de burada tekrarlamak istiyorum.

Operasyonel düzeyde şunu gündeme getirmek istiyorum: Antalya çevre düzeni planı, daha dorusu başlık şöyle efendim; bunu okuduğum zaman, yanlış bir şey okudum herhalde demiştim: Antalya-Burdur çevre düzeni planı. Ocak 2008 yılında en son Çevre ve Orman Bakanlığının onayından geçerek yürürlüğe girmiş. Ben herhalde dedim, bir şey atladılar. Atlanılan kelime neydi arkadaşlar? Ta ilkokuldan beri, ki ben Dumlupınar İlkokulundan ve Antalya Lisesinden mezunum, Isparta sözcüğünü bilirim, yani bunu herkes bilir; Antalya, Burdur ve Isparta bir bütündür. Burdur ve Isparta, işte göller yöresidir, o bölgede yaşayan kişilerle Antalya arasında çok sıkı bir ilişki var, zaten coğrafya verileri de onu gösteriyor. Oradaki sular denize buradan ulaşır. İnanamadım; sonra Mimarlar Odasıyla ilişkiye geçtim, dava açıldığını duydum ve çok memnun oldum. Sonra dedim ki, "Bana biraz daha bilgi gönderir misiniz; Isparta nasıl oluyor da buradan çıkarılıp Konya'ya gönderilmiş, yani yeni bir sınır çizilmiş?" Tabii birçok gerekçe var da, onu da okuyunca çok şaşırdım: Efendim, Beyşehir Gölü'nün bir kısmı Isparta'ya giriyormuş. Beyşehir Gölü'nü korumak için Isparta ilini Konya bilmem ne çevresine eklemişler. Yani, Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odasının desteğiyle dava açıldığını da biliyorum; gerekçeler böyle.

Peki, bunun altındaki imza kimin? Çevre ve Orman Bakanlığının. Çevre ve Orman Bakanlığında bunları acaba kimler yapmış oldu diye kafamda önemli sorular oluştu. Herhalde şehir plancıları da devrededir, yani gösterilen gerekçeler, pek böyle planlama literatürüne hâkim kişiler gibi gelmedi bana, ama en azından bir iki tane kent plancısı vardır, böyle saçma sapan gerekçelerle bir ili başka bir yere bağlayarak Antalya-Burdur çevre düzenini hazırlamış olsunlar. Sanıyorum bu konu hâlâ dava konusudur ve nasıl düzeleceğini bilmiyorum. Kaldı ki, gerek Devlet Planlamanın, gerekse de yetkili diğer organların Avrupa Birliğiyle uyum süreci içerisinde meşhur NATS sistemi var, bu 3 il beraber kabul ediliyorlar. Nasıl oluyor da Çevre ve Orman Bakanlığı, "Ben Avrupa Birliğinin de uygun gördüğü ve hükümetin de kabul gördüğü bu sistemi bilmiyorum, göz ardı ediyorum, ben kendim çizerim" diyebiliyor? Sonradan öğrendim ki, bu olay sadece Antalya'nın başına gelmemiş, başka illerin başına da gelmiş ve sayısını hatırlamıyorum bu açıdan açılan davaların. Bu birinci konu efendim, fazla uzatmak istemiyorum. Bu konuda neler düşünülüyor, ne yapılıyor, dava devam ediyor mu?

Bence buradan çıkarılacak ders şu: Kurumların içerisinde de biraz önce de dile getirildi veya dile getirilmeye çalışıldı; kent plancılarının da devrede olması sorunları çözmüyor. Yani, bunu gerçekten mesleki ahlak kurallarıyla da nasıl yapacaksak, denetlenmesi ve kontrol edilmesi gerekiyor. Yani, söylediğim örnek, çok çarpıcı bir örnek.

İkinci örnek, ki kaç senedir, bu mesleğe girdiğimden beri hep şu eleştiri yapılır bütün toplantılarda ve Sayın Keleş, yazılarınızda da var: "Kurumlar arasında işbölümü yapılsın. Herhangi bir planlama kararında yetkili sayılan organların sayısı 20 midir, 30 mudur, belli değil. Dolayısıyla, bunun yeni bir yasayla düzenlenmesi gerekir" denilir de bir türlü bu yetkiler, ilgili organların elinde toplanmaz. Buna bir örnek olarak, yani bu toplantıda da dile getirdim; mesela 100 bini aşan şehirlerimizde 2011 yılına kadar yetiştirilmesi gereken ulaşım planları sorunu. Bu da çok önemli bir konudur, çünkü ulaşım planı yapmak, çevre düzeni planlarıyla eminim ki çelişecektir. Mevcut planlarla da çelişecektir ve bunun da sorumlusu Enerji Bakanlığı ve Karayolları gözüküyor, kent plancıları devrede değil. Stratejik planları kim hazırlar? Çevre ve Orman Bakanlığı diyormuş ki, "Efendim, biz sözlü olarak stratejik kararlar alırız, bunu kent plancıları veyahut da Bayındırlık ve İskân Bakanlığı uygular." Böyle bir şey olamaz, çünkü planlamanın hep bütün olduğunu söylüyoruz, okuyoruz, öğretiyoruz ve kabul ediyoruz. Dolayısıyla, bir yerlerde yaptıklarımıza da inanamıyoruz, bunu nasıl savunacağız, bilemiyorum.

Çok teşekkür ederim.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Teşekkür ederim.

Buyurun.

BURCU KOCAMAN (Dokuz Eylül Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama 3. Sınıf Öğrencisi)

Sayın Başkanımıza bir soru yönlendireceğim: Bir Antalyalı olarak, ben metro sisteminin Antalya'ya yakışmadığını düşünüyorum, yani Antalya'nın o tarihi, turizm kenti havasını, o sevimliliğini yıktığını düşünüyorum. Bence buna da ihtiyacı da yoktu ulaşım konusunda. 16 yıldır buradayım ve bir sıkıntı yaşamadık. Ne düşünüyor bu konuda, merak ediyorum.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Başka soru var mı?

Buyurun.

DUYGU ÖZKAN (İzmir Yüksek teknoloji Enstitüsü 3. Sınıf Öğrencisi)

Benim Ercüment Beye bir sorum olacaktı. Öncelikle çok teşekkür ediyorum, Hatay'ın doğal güzelliklerini çıkarcılara kaptırmadığınız için.

Ben de bir Hataylı olarak şunu sormak istiyorum size: Hatay, ben Samandağ ilçesindenim, 80'li yaşlarda okuma yazması olmayan bir belediye başkanı tarafından yönetildik geçen

süreçte. O da sanırım dolandırma yaptı, yani birçok şeyi dolandırdı. Bu tür şeylere de müdahale ettiniz mi, yoksa sadece İskenderun sınırları içerisinde mi yaptınız bu tür faaliyetleri, çıkarcılara kaptırmama olayını, bunu sormak istiyorum.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Başka soru var mı?

Buyurun.

AHMET MELİH ÖKSÜZ (Karadeniz Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Anadolu'nun tabii diğer yakasından bakınca, çok karamsar bir tablo çıktı burada. Hep olumsuzluklar üzerinden konuşuyoruz, ama ben Büyükşehir Belediye Başkanına sormak istiyorum: Bu olumsuz tablo içerisinde mutlaka belli önceliklerniz vardır Antalya için, yani geleceğe yönelik olarak yapmayı düşündüğünüz. Bu öncelikli sorun alanları nedir, yani bunların içerisinde bir örnek ve bunun çözümüne yönelik düşüncelerinizi almak istiyorum. En azından "Antalya'nın geleceği için iyi şeyler düşünüyoruz, bunlar için yol haritalarımız var ve iyi şeyler yapacağız"ı da bir şekilde duymak istiyorum. Bir örnekle bunu açıklarsanız, teşekkür ederim.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Buyurun.

EGE YILDIRIM (Ankara Üniversitesi Doktora Öğrencisi)

Bir özdeyişten bahsedince Özcan Hoca, benim de aklıma çok eski bir özdeyiş geldi, paylaşmak istedim: İsmet İnönü söylemiş sanırım, "Bir ülkede namuslular da namussuzlar kadar cesur olmalı" diye. Bence çok yerinde olur burada söylemek.

Ercüment Beye de çok cesur bir namuslu olarak şunu sormak istiyorum: 100 tane dava açtığınızı söylediniz. Bunların ne kadarı bireysel, ne kadar tüzelkişilik adına ya da bir grup adına açıldı ve buna nasıl bir kaynak ayırabildiniz? Bize yol gösterir misiniz; biz dava açmak istesek, ne kadar kaynak ayırmalıyız hayatımızdan bu iş için?

Teşekkürler.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Teşekkürler.

Sorular bitti varsayıyoruz ve herkese teşekkür ediyoruz, konuşma sırasıyla sorulara cevap vermeye çalışacağız.

Buyurun Sayın Başkan.

Prof. Dr. MUSTAFA AKAYDIN (Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı)-

Teşekkür ediyorum.

Sanıyorum 8 soru bana yöneltildi, bunların bir kısmı yorum da içeriyor. Bu sorulara cevap vermek herhalde 2-3 saat asgari alır, belki sabaha kadar da sürebilir.

İlk sorudan başlayayım: "Gecekondu sahibi işgalci midir?" dedi genç bir arkadaşımız. Teorik olarak işgalcidir, çünkü genellikle bunlar kamuya ait arazileri, adı 2B olabilir, vakıf olabilir, hazine olabilir, kanuna aykırı bir şekilde gelip ele geçirmişler, teorisi bu. Ama konuşmamda da çok hızlı bir şekilde değindim; etik olarak o insanları değerlendirirseniz, sahilde kendilerine tahsis edilen alanlarla yetinmeyip de kıyıya tecavüz eden, kamu alanlarına tecavüz eden sermayedarlar kadar suçlu değildir diye bir açıklamada bulunayım.

Rant kavramını irdelemek gerekiyor, çok doğru, ama bu rant kavramını irdeleme o kadar vakit alır ki, gelin o soruya cevap vermeyelim.

Arkadaşlarımızın bir iki tanesi metro diye isimlendirdiler, tam anlamıyla bir metro değil, bir raylı sistem diyelim isterseniz. "Bu niye işlemiyor? Kararı verenler rant peşinde miydi?" dediler arkadaşlar. Birisi dedi ki, "Antalya'ya yakışmıyor" dedi. Teşekkür ederim bu soruyu sorduğunuz için. Antalya'nın ulaşım sistemi hakkında radikal kararlar alan benden önceki belediye yönetimi, bir ulaşım mastır planına dayanmayan kararlar almıştır. Onun için, Antalya'ya hafif raylı sistem gerekir mi, gerekmez mi, bir bilim adamı olarak söyleyemiyorum. Aldıkları kararlar, 2000'li yıllarda yapılmış olan bir etüdün sonucunda ekstrapolasyon yaparak birtakım uydurma veriler elde edilmiştir. Bu veriler, DPT'yi kandırmak için kullanılmıştır. Denilmiştir ki, "Raylı sistem gerekli." Nerede gerekli? "Peak ölçümler yaptık, şu güzergâhta gerekli" demişlerdir ve ciddi bir borç yüküyle-tamamen ben ödeyeceğim bunu, belki benden sonraki belediye başkanları da ödeyecek- karşı karşıya kalarak bu sisteme güzergâh tespit etmişlerdir.

Bugüne kadar, politikaya ilk ayağımı attığım günden itibaren 11 uzmanlık görüşü aldım. Bunlardan çoğu üniversiteler, inşaat mühendisliği bölümlerinin ulaşım ana bilim dalı başkanları, hemen hemen birçok üniversite geldi. Çeşitli yurtiçi-yurtdışı uzmanlardan da görüş aldık. Dediler ki, "Bizce Türkiye gibi gelir yönünden sıkıntılı bir ülkede çözüm bu olmamalıydı, ama ortada kesin bir plan olmadığı için, mastır planı, bir şey söyleyemiyoruz. Ama eğer desek ki bu güzergâhta bu uygulanabilir çıktı, getirimli çıktı, çözüm bu olmamalıydı." Nasıl düzeltiriz? "En azından sistemin son 2,5 kilometresinin, yani Antalya'nın çok sıkışık, tarihi dokusunun içinden geçen bölgenin yeraltına alınması gerekir" dediler.

Ancak, başta da çok kısaca değindim; bir kentin özellikle imarıyla ve ulaşımıyla radikal bir şekilde oynarsanız, bunu düzeltmek çok zordur. O bölümü bile yeraltına sokmanın maliyeti 60 milyon Euro gibi bir bedel. Dolayısıyla, bir şey diyemiyorum, yani muhtemelen gerekmiyordu. Gerekiyor idiyse, tabii onların ölçümleri var, yani saatte 30 bin yolcuya ulaşıyorsanız gerekebilir, ama Latin Amerika ülkeleri nasıl çözmüş? O peak yoğunluğa ulaştıkları halde, onlar metrobüs sistemiyle çözmüşler. Metrobüs sistemini de akılcı bir şekilde koyabiliyorsanız, çok daha düşük maliyetlerle raylı sistemden sağladığınız verimi elde edebiliyorsunuz. Yani, böyle çok yuvarlak cevap vereyim; herhalde doğru bir karar olmamış, yapılan uygulama şekliyle.

Metro niye işlemiyor? Metronun işlememesi için hiç özel bir gecikme olmadı arkadaşlar. Metronun ihalesinin haziran ayında bitmesi gerekiyordu. Benden önceki belediye yönetimi, yüzde 10'luk bir keşif artışı yapmış, dolayısıyla 78 gün ek süre vermiş sisteme. Bu ek süre

ağustos ayında bitti, geçici kabul süreci başladı. Şu anda da kesin kabul sürecine girdi. Önümüzdeki hafta kesin kabul süreci bittikten sonra, çuvalsız ulaşım, şimdi çuvallarla dolaştırıyoruz, halka riski atmamak için, yani normal bir ulaşım sistemine geçeceğiz. Ben temkinli olmak için aralık ayında, önümüzdeki ay burada ulaşım rutin olarak başlayacak düşüncesindeyim.

Geçen sene, seçimden 2 ay önce Sayın Başbakanın direksiyona oturtularak sürdürülen raylı sistem sürüşleri, tamamen oy toplamak, halkı kandırmak, hatta halkı riske atmak pahasına kandırmak için yapılmış, akla, bilime, mantığa ve teknolojiye uymayan sürüşlerdir, hepsi ortadadır. Yani, hiçbir özel gecikmesi yoktur. Çalışınca Antalya'yı mutlu edecek mi; bunu yaşamadan bilmek mümkün değil. Kısmen mutlu etmeyeceğinin verileri ortada, başka ne söyleyebilirim ki; bildiğim kadarıyla anlattım.

"Metro kararını verenler rant peşinde miydi?" Sanmıyorum arkadaşlar. Metro kararını verenler, acul bir tavırla "Bir şeyler yapalım, kentin yüzü gülsün, oy sağlayalım" diye verdiler, bu seçimi kaybetmelerine yol açtı. Çünkü o güzergâhtaki esnaf gerçekten çok mağdur oldu. Bu tür yanlışların yapıldığı şehir var, battı çıktılar da bunun çok tipik örneklerindendir, yanlış ulaşım kararı anlamında. Ben sonradan araştırdım, bu yüksek teknolojili bir raylı sistemdir, aşağı yukarı ihale bedeli de doğru bir bedeldir, bir yanlışlık yok, pahalı bir sistemdir. Öyle bir şeyi doğru bulmuyorum, yani düşünmüyorum.

Bir kere hepinizden özür diliyorum, çok umutsuz bir tablo çizmiş gibi görünmüş olabilirim, ama ben Türkiye'nin gerçeklerini koymaya çalıştım. Türkiye'nin gerçeklerinin ne kadar umutlu olup olmadığı tabii yoruma bağlı şeyler açıkçası. Ama hiçbir zaman, hayatımın hiçbir döneminde umutsuz olmadım. Öğrencilere, umutsuz tablo çizerlerse de hep şunu söylemiştim: "Hiçbir şey, Türkiye'de 19 Mayıs 1919'da olduğu kadar vahim değildir." Tabii ki düzelteceğiz arkadaşlar, elimizden ne geliyorsa yapacağız.

"Vaat ettiğiniz şeyleri ne derecede yapacaksınız, merak ediyorum" diyor bir arkadaş. Ben de merak ediyorum, 4,5 sene sonra hep beraber göreceğiz.

Öğretim üyesi arkadaşlarımdan biri, Semahat Hanım dedi ki, "Sivil toplum kuruluşlarıyla…" Ben zaten sivil toplumdan geliyorum, bununla çok övünüyorum. Hep sivil toplum kuruluşlarıyla beraber götürdüm bu işi. Üniversite Rektörüyken de bu anlayışla bir yönetim sistemi sergiledim. Bence bir kabule göre üniversite de çok özel, çok spesifik bir sivil toplum örgütü gibi kabul ediliyor dünyada bazı düşünürler tarafından. Sanıyorum Antalya'nın sivil toplum örgütleriyle şu güne kadar çok ciddi bir sorunum olmadı. 2 gün önceki yerel basında ufak bir sorunumuz var, karşılıklı, sivil toplum örgütleri de haklılar bence. Karşımızda Şehir Plancıları Odası Başkanı var, bunu da açık açık söyledim. Yani, siyaseten çok da doğru olmayan bir karar geçirdik meclisten, tartışmalı bir karar geçirdik. Benim de içim rahat değil, ama çok ikircikliydim. Şimdi bunun detaylarına girsem, ne desem zor; Kırcami meselemiz Antalya'da, meşhur Kırcami olayı. Ama benim hiçbir sorunum yok, sık sık da kendilerini ararım, fikir teatisinde bulunurum, her konuda, başım sıkıştığı zaman. Bundan sonra da elimden geldiği kadar öyle götürmeye çalışacağım. Ama Türkiye gerçeğinde sivil toplumla belediye başkanları genellikle çatışır. Ben öyle Belediye Başkanı olmamak için özen gösteriyorum, şu ana kadar da olmadı.

Bir arkadaşımız dedi ki, bir hanımefendi galiba, "Niye TV'lerde meclis toplantısı yayınlanmıyor?" Meclis toplantımız halka açıktır, bence televizyonda yayınlanmasına gerek yok. Merak eden halk geliyor, gelen halkın büyük çoğunluğu maalesef rant için geliyor arkadaşlar. 7 aylık belediye başkanı olarak, iki meclis toplantımda iki kere halk baskısı ve kalabalığı vardı. Birisi, toplu ulaşımla ilgili aldığınız kararı kendi mesleki kazançlarına engel gören minibüsçüler. Öbürü de Kırcami halkı "Bu ranttan biz de kazanalım" diye siyasilere baskı için gelmişlerdi. Sağ olsunlar, çok başarılı olsunlar, bütün siyasetçiler de esaslı bir şov yaptı, Kırcami planıyla ilgili. Onun için, televizyonda yayınlanmış veya halka açık olmuş, çok büyük bir önemi yok. Çok açık kalplilikle söylüyorum, Türkiye'nin realitesi bu arkadaşlar.

"Niye özel şirketlere planları ihale ediyorsunuz?" Ben çok önemli bir özel şirket ihalesi yapmadım, gerekirse ihale ederim, eğer kendi kabiliyetimle çözemiyorsam. İçimizde şu anda ihale etmediğim, ama "Outsource" ettiğim, hizmet alımına gittiğim bir arkadaşımız var, Remzi Bey, son derece değerli bir arkadaş. Herhalde 3-5 kuruş para almadı daha belediyeden, habire gelip gidiyor; planlar çiziyor üst ölçekli, ama bir para falan da almadı. Kendisine teşekkür ediyorum. Yani, böyle bir durum Antalya Belediyesi için en azından yok, ama diğer belediyeleri bilmiyorum.

Emekli öğretim üyesi galiba, Özcan Esmer beyefendi, öyle algıladım, galiba 1/100000'likte yanlışlık var, benim detaylarına girebileceğim bir konu değil. Arkadaşlarım cevaplamak isterlerse, burada cevaplayacak arkadaşlar var. Isparta ile Antalya'nın toplumsal çıkarları ciddi boyutta örtüşüyor ve zaten Akdeniz Kalkınma Ajansı diye bir ajansın içinde 3 il beraber çalışıyoruz. Ajans olmalı mı, olmamalı mı; doğru mu, yanlış mı, bunun tartışmasına girmiyorum arkadaşlar.

"Metro sistemi Antalya'ya yakışmıyor" dedi bir arkadaşımız. Antalya'ya en çok ulaşım çözümünde yakışan sistem, yaya ulaşımıdır, bisiklet ulaşımıdır. Metro ulaşımı gerekiyorsa yapılabilir, ama başta da söyledim, gerekli olup olmadığını veya gerekliyse hangi güzergâhta gerekli olup olmadığını bilmiyorum. Ancak, şu görüntüsüyle tarihi dokunun içindeki daracık cadde ve sokaklardan kocaman bir kitlenin geçişi galiba yakışmıyor. Arkadaşım doğru söylüyor, haklı.

Karamsar bir tablo çıkarmışız, Ahmet Bey öyle diyor; "Öncelikleriniz ne, ne yapmaya çalışacaksınız, yol haritanız ne?" diyor.

Arkadaşlar; ben yol haritamı yönetişim felsefesi üstüne kurdum; halkımla bütünleşerek, sivil toplum örgütleriyle kucaklaşarak, Antalya'yı birlikte yönetmek. Bunun için ciddi planlar yapılması lazım. Bunlar, deprem ve afet mastır planı, imarla ilgili çalışmalarımız, ulaşım mastır planı, bir de kent ekonomisi yönetim planı gibi bir planlamanın içinde olmam gerektiğini düşünüyorum.

Uzun vadeli 4 tane mega proje koydum ortaya. Bunların detaylarına girmeyeyim, çünkü bunlar Antalya'nın 20 yıl ötesini hesaplayarak yapılan projeler ve özellikle kentin ekonomisi çok daralan kış aylarında turizmin çarkını döndürmeye yönelik projeler, çok önemsediklerimden birisi güneş enerjisinde lider kent olma projesi, bunlar var. Ama bunun dışında, Antalya'nın özellikle kültür yönünden ve kültürün eğlence boyutunu da içine alan özel bir kimliğe kavuşmasını istiyorum. Bunun için olağanüstü bir gayret sarf ediyorum. Ancak,

diğer detaylara girmeye kalksam, cevabı en uzun soru bu arkadaşlar. Onun için, müsaade ederseniz, bu kadar kısaca cevap vereyim.

Teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ercüment Bey, sıra sizde.

ERCÜMENT KİMYON (İskenderun Belediye Meclis Üyesi)

Tabii bu toplantıda korumak-savunmak anlamında, belki de bir miktar da çözüm önermekte yarar var. Söyledik, imar planları, bir kentin anayasası dedik. Ancak, bu kadar plan değişikliği yapılıyor ki, ama yasalar diyor ki, "Zorunlu olmadıkça, kamu yararı olmadıkça, imar planı değişikliği yapılamaz." Bunlar meclise geliyor, eller kalkıyor, istedikleri kararı geçiriyorlar. Bence belki bir yöntem, nitelikli oy çoğunluğu gibi bir oy çoğunluğunu tercih edip, yasalara böyle bir hüküm koymakta yarar var gibi düşünüyorum. Yoksa biz bunlarla baş edemeyeceğiz, çünkü hem yerel yönetimlerin planları yapma ya da karar alma süreçlerinin elinden alınmasını demokratik olarak uygun görmediğimizi söyleyeceğiz, ama bu kadar da çok plan değişikliği geçiyorsa, buna bir yasal engel bulmak lazım. "Nitelikli, meclisin ¾ çoğunluğunun oyu olmadan plan değişikliği yapılamaz" gibi bir hüküm koymak, belki böyle bir ara çözüm olabilir.

Bir başka ara çözüm şöyle olabilir: Söyleniyor, "Bakkal-çakaldan imar komisyonunda ne anlayacak bu plan değişikliğinden?" Doğru. Sözde imar komisyonlarına seçilenler var, bazen teknik eleman varsa bizim gibi, seçiliyor. Peki, olmayanlar ne yapıyor? Önlerine geleni onaylayıp geçiyorlar ya da kaba tabirle şöyle tarif edelim: Bir plan değişikliği geldi, meclis üyesi imzaladı, fotokopisini çekti, bana gönderdi. İmzası tamamlandıktan sonra, h = 23.50, oldu 28.50, yani 3'ün önünü kapattılar, 28.50'ye, bir 5 metre daha ilave ettiler. Meclis üyesi eğer uzman değilse, bu konudan anlamıyorsa, önüne gelenin ne olduğunu anlamayacak. Derler ya, "Elife görse, mertek sanır" misali, gelen plan değişikliği, özel detayları içeren bir plansa, o zaman ne yapacaksınız? Ben diyorum ki, belki böyle bir ara çözüm, işte Kültür Varlıkları Yasası kapsamında bölge kurulları var, koruma kurulları var. Belki illerde il imar koruma kurulları gibi, bir bilimsel ağırlığı olan kişilerden oluşan bir kurul olmalı. Önceden de bu onay belki bir miktar oraya gitmeli, bu kadar kolay plan değişikliği yapılmamalı.

Bir başka yöntem; eğer 10 binin üzerindeki beldelere imar planı yapmaya yetki veriyorsanız ya da zorluyorsanız, plan değişikliği de yapabiliyorlarsa, norm kadrolarına bakıyorsunuz, fen işleri imar müdürlükleri bomboş. Bu kadrolara teknik elemanları bir türlü doldurmuyorlar. Bunları da zorlamak lazım, bu kadrolara aynı dili, aynı işi anlayan kadroları da belediyelerin, yerel yönetimlerin çalışma yapılanmaları içine monte etmek lazım. Ben biliyorum, 38 tane teknik eleman kadrosu İskenderun Belediyesinde boş, hâlâ alınmıyor. Niye? Bize KPSS ile İstanbul'dan, İzmir'den, şuradan buradan vatandaş gelecek." Türkiye Cumhuriyeti yurttaşı değil mi kardeşim bunlar? Gelsinler, bu hizmeti yapsınlar. Siyasi kaygılarla bölgesel-yöresel

imkânlarla "sözleşmeli personel alacağız" gibi yaklaşımlarla bu yöntemle doldurulmaya çalışılıyor. Bunlar da emir komuta zinciri içinde, talimatla iş yapan teknik eleman oluyorlar. Dolayısıyla, müdahale etme yetkileri de yok. Böyle sıkıntılarımız var, nerede olduğunu biliyoruz, bunları çözmekte belki yarar var. Bunların bir kısmını yasalara, bir kısmını İçişleri Bakanlığı norm kadro yönetmelik değişikliğiyle zorlamakta yarar var. "Eğer norm kadronuzu tamamlamıyorsanız, kardeşim, İller Bankası bütçenizden şu kadar para keseceğiz" gibi hüküm koyun, yani bir yöntem bulun. Başka türlü doldurmayacaklar, öyle görünüyor.

Yine söylüyorum; il genel meclisi, 3 sene evvel yasası çıktığında, bir tek şehir plancısı, mimar, inşaat mühendisi olmadan il genel meclisinden onlarca plan değişikliği geçti. Yani, bu yetkileri kullanıyorsanız, buraları doldurmanız lazım, bu kadroların tamamını doldurmanız lazım diye düşünüyorum.

Başka bir soru vardı; "100 tane civarında dava açtınız, bu işler nasıl oldu?" Ben bu olaylardan sonra, bu konulardan yararlanacağım İskenderun'da hukukçu aradım. Hatta benim davalarımı üstlenecek hukukçu bulamadım. Belediye başkanı korkusundan davaları almadılar. Sadece İdari Yargılama Kanununu, Odanın hukuk süreçlerini de okuyarak, İdari Yargılama Kanununu sabah akşam hatmederek İdari Yargılama Kanununu öğrendim, bütün davaları, kendi dilekçelerimi kendim yazmaya başladım. Dava açmanın bedeli de arkadaşlar, idari yargılamada 130-140 lira gibi bir para. Yurttaş olursanız, bu parayı bulursunuz. Bir tek sorun, keşfe gidildiğinde, imar konularında, 1,5-2 milyar arasında keşif bedelleri var. Bu konularda geçmişte kazanımlarımızı, bu meslekten elde ettiğim 15 yıllık kazanımımın bir kısmını da bu yolda harcadım. Bu konuda da hiçbir sıkıntı duymadım. Belki çoluk çocuğumun kaynağından kestim, ama işsiz olmama rağmen, bu kaynağı bulmakta bir yöntem buldum, kendi özel kaynaklarımdan ayırdım, dolaylı hiçbir kaynak kimseden kabul etmedim. Hatta bazen yurttaşlar adına bile dava dilekçesi yazdım. Vatandaşlar en sonunda her biri 20'şer milyarda 11 tane esnaf 220 milyar parayı aldı, davadan vazgeçti, bunları da yaşadım. Yani, bütün bunlar yaşanan gerçekler diye söylüyorum.

Samandağ Belediyesiyle ilgili bir soru vardı. Tabii az önce söyledim, yurttaş olmak yetmiyor, bir de dava açmanız için ortak menfaat ilişkinizin oluşması lazım. Eğer orada bir yolsuzluk varsa, o kentte yaşayanların bu konuda hassas olması lazım. Benim İskenderun kentinde yaşayarak Samandağ Belediyesini takip etme imkânım yok. Ancak, İskenderun sınırları içinde gördüğüm, bildiğim hukuk dışı ne varsa, hakkında savcılığa da suç duyurusunda bulundum, idari yargıda da açtım. Yani, trafik cezaları yetkisiz, usulsüz yapıldığı için onlara kadar müdahale ettik. Hatta özel güvenlik birimi kuran belediyenin çete kurduğu iddiasıyla savcılığa suç duyurusunda bulundum. "Özel güvenlik birimini zabıta gibi sokakta kullanan belediye başkanı var" diye savcılığa suç duyurusunda bulunduk. O konuda Danıştay'da yargılama süreci başladı, yargı süreci devam ediyor.

Rant kavramıyla ilgili bir soru vardı. Tabii Türkiye'nin en büyük sorunlarından bir tanesi bence kayıt dışı ekonomi. Kayıt dışı ekonomiden elde edilen kaynaklar, kentlerde yatırım aracı olarak kullanılıyor kısmen. Dolayısıyla, kara paranın bir kısmı da emlak, mülkiyetler üzerinden değerlendirilmeye çalışılıyor. Kara parayı nakdi kazananlar, bu balya dolusu parayı nerede stok edecekler? Bankaya koyacak halleri yok. Gidiyorlar, mülkiyet alıyorlar,

bir şekilde para transferi, para hareketi emlakler üzerinde dönüyor, arsa spekülasyonu üzerinden dönüyor. Arkadan bu çark, imar rantlarıyla katlanarak büyümeye çalışılıyor. Kayıt dışı ekonomiyi de devletin kontrol altına almasında yarar var diye düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. RUŞEN KELEŞ (oturum başkanı)

Ben daha önce bir iki söz söyleyeyim, sonra sizlere bırakacağım, kapatırsınız aynı zamanda.

Bana soru sorulmadı, ama iki nokta üzerinde çok kısa birkaç cümleyle bazı görüşlerimi belirtmek istiyorum. Arkadaşımız, rantın kendi başına bireysel bir olay olup olmadığını, bunun toplum içindeki çelişkilerle bağlantılı olup olmadığına ilişkin bir soru sordu. Elbette öyle, Ercüment Bey de açıkladı. Rant, aslında daha önceki oturumlarda belirtildi, emek ürünü olmayan bir kazanç, topraktan emek ürünü olmayan bir kazanç elde etme peşinde olan insanlar var. Kızılay diye bir yer var Ankara'da, biliyorsunuz, fakat orada Kızılay Derneğinin iki katlı binası vardı, üzerinde kırmızı bir ay olan, Atatürk ve cumhuriyetin ilk dönemini simgeleyen çok önemli tarihsel yapıtlardan biriydi.

Kızılay, Ankara Belediyesine başvurdu ve Belediye Meclisi, imar planı değişikliği yaparak o yöreyi -açık alandı orası- büyük yapılaşmaya izin verecek şekilde değiştirdi. Buna karşı Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesindeki bir idare hukuku profesör arkadaşımız başvuruda bulundu Danıştay'a, o tarihte idare mahkemeleri yoktu, iptali için. Dedi ki, "Bu Atatürk dönemini simgeleyen bir yapıdır. Bu plan değişikliğinin iptalini istiyorum" ve mahkeme, onun dava ehliyetine sahip olup olmadığını araştırmadı, çünkü "Ankara'da yaşayan bir kimse olarak, Atatürk dönemi çocuğu olarak elbette bir menfaati vardı o işte ve davayı açabilir" dedi. Ama rahmetli arkadaşımız Gönül Tankut'un yazdıkları, ona da atıflar var verilen kararda, "Atatürk dönemini simgeliyor, bu binayı yıkmamak lazım, bu değişiklik dolayısıyla kabul edilemez." Buna rağmen değişikliğin reddi istemini reddetti ve şimdi orada gördüğünüz, firavun mezarlarına benzer, garip, kullanıma açılmayan bir yapı yapıldı.

Kızılay, bu binayı yapmadan oraya büyük bir pankart asmıştır. Pankartın üstünde şu yazılıydı, sabah da ifade edildi: "Kızılay rant tesisleri" diye. Şehir planlamasıyla uzaktan yakından ilgisi olan herkes, ranta olumsuz bir anlam atfeder, dolayısıyla sıkılır, onu utandırıcı bir şey olarak görür, genellikle bu böyledir. Fakat Kızılay bunda yarar görmüştür.

Sayın Başkanımız, değer sistemlerimizdeki bir yozlaşmaya değindi haklı olarak. Bunu önümüze getiren neoliberalizmdir, küreselleşmedir. Son günlerde en çok duyduğumuz sözler var; "Alın, verin, ekonomiye can verin, bize kulak verin." Anahtar bu sözcüklerdedir arkadaşlar. Yine en çok duyduğumuz şey, GDO'lardır, genetiği değiştirilmiş organizmalar bunlardan bağlantısız olaylar değildir. Ona benzer bir başka şey var; GYO. GYO, topraktan rant elde etmek isteyenlerin elindeki bir araçtır ve sayıları son derece artmaktadır son zamanlarda.

Demek istiyorum ki, olay, münferit bir olay değildir. Gecekondu olayı konusunda soru soran arkadaşımızın sorusunun yanıtı da kanımca buradadır. Haklı olarak Sayın Başkanımız, ona verdiği yanıtta demiştir ki, "Gecekondu bir işgaldir. Gecekonducu kamu toprağını işgal

etmiştir.” Bu olaya hukuki bakış açısıdır, dolayısıyla yıkılmasında, onun haksız olarak işgal ettiği topraktan çıkarılmasında kanunilik vardır. Ama, ne yoktur; olaya bağlı olarak meşruiyet yoktur. Meşruluk ve meşruiyet, bu olayın, çıkarılması olayının kamu vicdanında rahatsızlık yaratıp yaratmadığıyla ilgili bir sorundur. Bunun tersi de doğrudur, kentsel dönüşüm olayında olduğu gibi. Yapılan şeyler belki yasaldır, yasalara uygundur, fakat kamu vicdanında giderek artan bir rahatsızlık yaratmaktadır.

Teşekkür ederim.

Doç. Dr. TARIK ŞENGÜL (Şehir Plancıları Odası Genel Başkanı)

Ben bir iki noktaya dikkatinizi çekerek bu başarılı etkinliği -en azından biz öyle gördük- kapatacağım. Bir tanesi, tabii bu Türkiye kentlerini korumak, aslında giderek artan biçimde üstünde yaşadığımız toprakları korumak anlamına gelmeye başladı. Basitçe kentlerimizin estetik, birtakım doğal, tarihi değerlerini korumakla uğraşmıyoruz, burada bir varoluşsal problem var. Onun için bilerek kentleri korumak, kentleri savunmak dedik. Bugün kentleri savunmak, Türkiye’yi savunmak, gerçekten bu topraklarda emeğiyle yaşayan insanların var olma hakkını korumak anlamına geliyor. Bu anlamda İnönü’nün lafının altını bir kez daha çiziyorum. Bunun bedelini çok ağır ödetiyorlar insana, ama o bedeller ödenecek. Burada bütün bu ön sırada oturan arkadaşlarımızın her birinin bu anlamda kahramanlıkları, küçük ölçekli fedakârlıkları ya da bu tür bir rant düzeniyle karşı karşıya gelmişlikleri var.

Affınıza sığınarak, kendi meslek alanımızdan da bir örnek, çok ayrıntısına girmeden, vermek istiyorum. Sezai Göksu arkadaşımız, çok kısa bir süre önce bir bilirkişilik yaptığı için, hani “anasından emdiği sütü” burnundan getirdiler, ama bu süreçte gerçekten huzurlu uyuduğunu biliyorum. Yani, bütün o çektiği sıkıntılar, hedef haline getirdiler, başka şeyler yaptılar, tonlarca propaganda şeyi kullandılar, ama sonunda akşam yattığında, hani şöyle bir tavana doğru baktığında huzurlu uyuduğunu biliyorum. Ama bu toplumda bir o kadar da namussuzun olduğunu biliyoruz. Hepsinin peşindeyiz, nerede oturduklarını da biliyoruz. Dolayısıyla, bu etkinliği, buradan bu uyarıyı yaparak kapatmak istiyorum.

Burada gerçekten bu etkinliğe destek veren belediyelerimize, meslektaşlarımıza, üyelerimize, öğrencilerimize teşekkür ediyorum. Önümüzdeki dönemin buradaki etkinlikten sonra, kentleri korumak konusundaki çabalarımızın çok daha emin ve sağlam bir zeminden yürüyeceğini bilerek hepinize iyi akşamlar diliyorum.

Teşekkür ederim.