

**TMMOB
Şehir Plancıları Odası
İstanbul Şubesi**

Yayın Türü: Yerel Süreli Yayın
Üç ayda bir yayınlanır
Oda birimlerine ücretsiz gönderilir
Sayı: 8
Şubat 2007

**TMMOB
Şehir Plancıları Odası adına
Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü**
Buğra GÖKÇE

Sorumlusu
TMMOB
Şehir Plancıları Odası
İstanbul Şube Başkanı
Ahmet TURGUT

Yayın Kurulu
Duygu AĞAR
Gürkan AKGÜN
Erbatur ÇAVUŞOĞLU
Ferhan GEZİCİ
Tayfun KAHRAMAN
Ebru KÜÇÜKLER
Pınar ÖZBAY
P. Pınar ÖZDEN
Sırma TURGUT
Murat C. YALÇINTAN

Yayın İdare Merkezi
Emirhan Caddesi, Bayındır Çıkmaşı Sk.
Uygar Apt. No: 1/1 Dikilitaş
Beşiktaş / İstanbul
Tel: (0212) 275 43 67
Faks: (0212) 272 91 19

Grafik ve Baskı Öncesi Hazırlık

Kapak Tasarımı ve Fotoğrafı
Mustafa Can

Basım

Gönderilen yazılar yayınlansın ya da yayınlanmasın iade edilmez. Gönderilen yazılarda gerektiğinde yayın kurulu kısaltma yapabilir. Özgün derleme ve yazılarda fikir ve görüşler, görsel malzemeler hakkındaki sorumluluklar yazara, çevirmenden doğacak sorumluluk ise çevirmene aittir. Dergide yayınlanan her türlü yazıdan yapılacak olan alıntılarda kaynak göstermek zorunludur. Dergi hiçbir şekilde çoğaltılamaz ve kopyalanamaz.

Sunarken...

Çok değerli okuyucular yine son derece önemli bir "gündem" ile sizlerle buluşmanın heyecanı içindeyiz. Şube yayın yetkileri ve maddi olanaksızlıkları çerçevesinde, ne yazık ki istediğimiz hıza ve periyoda ulaşamayan dergimizin bu sayısını da her zaman olduğu gibi elimizden geldiğince duyarlı, objektif ve bilimsel gerçekliklere dayandırabilme çabası ve titizliği içinde hazırladık.

Yalnız İstanbul için değil, tüm kentlerimiz için ve aynı zamanda planlama yazını adına da önemli bir sorun alanı olan İstanbul'un Planlanmasını ve İstanbul Metropolitan Planlama ve Tasarım Merkezi'ni (İMP) konu alan bu sayımız, son derece tartışmalı bir dönem olarak anılacak çalışmaları ve özellikle İstanbul Çevre Düzeni Planı ve planlama sürecini ilgili kamuoyunun gündemine hemen her boyutuyla getiren önemli bir arşiv belgesi niteliğini de taşımaktadır. Ayrıca, gündemine kentin gündemini oluşturan haberler, kent makale, gezi yazıları gibi içerikleri son derece yoğun farklı bölümlerle siz okuyucularımızla bir kez daha buluşuyor.

Ancak, burada hepsinden önemli bir bölüm üzerinde hassasiyetle durmak istiyoruz. Bu sayımızda camiamızın üst üste yitirdiği çok değerli bilim adamları sayın Prof. Dr. Rıfki ARSLAN ve Sayın Prof. Dr. Gündüz ÖZDEŞ ile ilgili bölümler de yer aldı. Birçoğumuzun yalnız meslek adamı olmasına katkı sağlamakla kalmamış, aynı zamanda örnek kişilikleri, beyefendi tutumları ve asil ilkeli duruşlarıyla da meslek alanı için örnek olmuş iki portreyi, iki önemli kaybı da bu vesile ile rahmet ve şükranla anıyoruz. Bu bağlamda, Prof. Dr. Zekai Görgülü ve Prof. Dr. Nuran Z. Gülersoy'un hazırlamış oldukları yazıların yanı sıra dergimizin Temmuz 1997 tarihli 3.sayısında yayınlanmış olan Sayın Özdeş ile yapılmış bir röportajı da bir kez daha sizlerle paylaşıyoruz. Sağlıkla kalın...

Yayın Kurulu

İÇİNDEKİLER

Sunarken

İZ BIRAKANLAR

Prof. Dr. Rifkı Aslan Olmak
Zekai Görgülü

Prof. Gündüz Özdeş'in Ardından
Nuran Zeren Gülersoy

Prof. Gündüz Özdeş
Röportaj-Derleyen: S.Ebru Küçükler

HABERLER BÖLÜMÜ

Haberler
Derleyen: *Planlama.org*

Kentlerimizdeki Gündem: 4 Örnekte Politikacı-Yatırımcı İşbirliği
Erhan Demirdizen

SEYAHATNAME

Adını Kaybeden Kent... Eskigediz
Nilgün Erkan, Gül ÜNAL

GÜNDEM: İstanbul Metropoliten Planlama ve Tasarım Merkezi ve İstanbul Çevre Düzeni Planı

Sunuş

1/100 000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'na İlişkin TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Görüşü

İstanbul Metropoliten Planlama ve Tasarım Merkezi'nin Sektörel Politikaları Üzerine Düşünceler, Görüşler, Eleştiriler

İstanbul'un Geleceğinde Sanayinin Yeri; Cengiz Giritlioğlu
Röportaj: Ferhan Gezici

İstanbul'un Kültür Endüstrileri Üzerine; İclal Dinçer
Röportaj: Duygu Ağar

İstanbul'un Geleceğine Yönelik Ulaşım Politikaları; Haluk Gerçek
Röportaj: Pınar Özbay

İstanbul Planının Getirdikleri Götürdükleri
Erhan Demirdizen

İstanbul'un Planlama Geleneği ve İMP

Erbatur Çavuşoğlu

Yerel Yönetimler Ve Planlama Adına Yapılan Tarihi Hatalar: İstanbul'un Planlama Deneyimleri

Sırma Turgut

Büyükşehir Metropoliten Alan Planlamasında Kurumsal Yapı

Akın Eryoldaş

KENT MAKALE

Stratejik Bir Planlamaya Neden Geçemiyoruz?

Polat Sökmen

Kentsel Bir Laboratuar Olarak İstanbul'un Konut Alanları

Cenk Hamamcıoğlu, Senem Zeybekoğlu

İstanbul'da Ulaşımın İyileştirilmesine Yönelik Yapılması Planlanan Karayolu Tünellerinin Kritiği

Mesture Aysan Buldurur

Türkiye'de Nüfusun İşgücüne Katılımı: nüfus-eğitim-işgücü bağlamında "Şehir ve Bölge Plancıları

Hülya Berkmen Yakar

Romanda Kentleşme; Gecekondudan Villa Kentlere

A.Ömer Türkeş

İstanbul 2010 Ve Sanatın Sosyal Yönü

Asu Aksoy

HUKUK GÜNDEMİ

Türkiye'de Bölgesel Kalkınma Ajansları; Kalkınma Ajanslarının Kuruluşu, Koordinasyonu Ve Görevleri Hakkında Kanun Üzerine Bir Değerlendirme

Serap Kayasü

KİTAP TANITIMI

Kaos: Yeni Bir Bilim Teorisi

Arzu Başaran Uysal

Prof. Dr. Rifkı ARSLAN OLMAK

Zekai GÖRGÜLÜ*

“Bana göre planlamanın uygulanması ancak bir siyasal iradenin oluşmasıyla mümkündür. Şunu kastetmek istiyorum; planlamaya ilişkin imar yasalarını üreten Meclis’ten tutun, yerel yönetimlerin en küçük birimine kadar bir siyasal irade eksikliği görüyorum.”

“Eğer siz serbest piyasa ekonomisinde, hakikaten 18. yüzyılın “bırakınız yapsınlar, bırakınız geçsinler” meselesi ile hareket ediyorsanız, serbest piyasa ekonomisini o anlamda anlıyorsanız, bu bir başıboşluk ifade eder.”

“Rant çok kötü bir şey değil, ekonominin temel direklerinden birisidir. Ama, bunu eğer serbest bırakıyorsanız, kendi topraklarınızı denetleyemiyorsanız, o zaman rant çok kötü bir faktör oluyor. Aslında ekonomide rant, bir yerde kentlerde fonksiyonları dağıtmanın rasyonel bir aracıdır. Bunu bir spekülasyon konusu yaptığınız zaman, serbest piyasa ekonomisi içerisinde rant, planlamayı düşüren en büyük faktörlerden biri haline geliyor. Şimdi biz o aşamayı da yaşıyoruz.”

“Ben şunu söylemek isterim. Bugün kapitalizmin beşiği olan ülkelere baktığınız zaman çok da iyi planlama yapılıyor. Bizim gibi kentleşmesi çok hızlı gelişen ülkelerde, kaynakları en azından israf etmemek için planlama şart. Yani biz küreselleşmenin neresine gireceğiz? Küreselleşmeden ne yarar elde edeceğiz? Bunu planlamamız lazım. Belli hedefler koymamız lazım.”

“Son zamanlarda şöyle bir çelişme var; mimarlık ve plancılık. 1980’ler öncesinde bildiğiniz gibi şehir planlamasına mimarlar hakimdir. Doğal olarak bu böyledir. Batıdan bir gelenek olarak da öyle gelmiş. Batı planlamayı mimarlık mesleğinden ayırmayı bilmiş, biz o konuda da gecikmişiz. Bence planlama bir uzmanlık alanıdır. Mimarlıkla karıştırılmamalıdır. Zaten gerek bölge planlamasında, gerek kent planlamasında temel kuralların (genellikle söylüyorum) coğrafyacılar ve ekonomistler tarafından ortaya atıldığını biliyoruz. Ama bunun tekniğini geliştirenler, plancılar, planlama mesleğine girenler olmuştur. O bakımdan bence planlama bir uzmanlık alanıdır.”

“Benim meslektaşlarıma son sözüm şu; kamu yararı kavramını iyi kavramalılar ve meslekte bu kavramı uygulamalılar. Türkiye’de bunun eksikliği çoktur. Zararları çoktur, yanlış uygulamaların ve algılamaların. Çizdiğiniz her çizginin altında, ya birilerine imkan tanıyorsunuz, ya birilerinden bir şeyler alıyorsunuz. O aldığınızla verdiğiniz kamu yararıyla bağdaştırınız. Dikkatle çiziniz çizgilerinizi diyorum.”

Şehircilik ve planlama dünyasının çok önemli çok değerli isimlerinden biri olan ve yakın zamanda yitirdiğimiz hocamız Prof. Dr. Rifkı Arslan’ın bazı görüşlerini bir ŞPO yayını olan Kent Gündemi Dergisi’nin (sayı:5, Yıl:1998) kendisi ile yaptığı söyleşiden aktararak sizlerle paylaştım. Paylaştım, çünkü; görüşleri bugün de tazeliğini, yeniliğini koruyor. Paylaştım, çünkü; görüşleri evet, onun neden önemli, neden değerli olduğunu kanıtlarcasına, bir bilgeliği, demokratisi, öğretmenliği ve plancılığı betimliyor. Plancılığı derken bunu yalnızca “ekonomist” olması ekseninde açıklıyor olmak, onu anlamak adına yeterli olmayacaktır. Gerçekten bilim ve eğitimde / öğretimde uzmanlaşmanın ayırtında olmayı, disiplinler arası olmanın inancını yaşama aktarmak adına uğraşların hiç esirgenmemesini ve giderek “ekonomi” ile “sosyoloji”nin planlama için, şehircilik için ne ifade ettiğini özellikle 60’lı, 70’li yılları düşünerek irdelediğinizde bunun somut ve ilk örneği olarak hocamız karşınıza çıkacaktır. Yanı sıra; yorulmaksızın, bıkmaksızın anlatmaları, açıklamaları, danışılan, yönlendiren olması, “ikna”ya çok inanması ve bu bağlamda uzlaşmaya, uzlaşma, tartışma ortamlarına olan bağlılığı ve bu ilkelere sürekli uygulama alanları yaratma çabası onun plancılığını, plancı kimliğini açıklamamıza yardımcı olacak diğer özellikleri biçiminde özetlenebilir.

Sevgili hocamız, her zaman öğrencilerinize, bölümünüze, üniversitenize, meslek camianıza, kentinize ve ülkenize karşı sorumluluk hissettiniz, bunu yaşadınız. Sorumluluklarınızı yerine getirirken üretmeyi ilke edindiniz ve sürekli “akıl”dan, “bilim”den yana oldunuz. Sevginizi de hiç esirgemediniz. Önce insan olmayı benimsediniz. Çok şey öğrettiniz ama sizden öğreneceğimiz daha çok şey var. Hepimize örnek oldunuz, kurumsallaşmasında öncülerinden olduğunuz planlama ve şehircilik dünyası ile kurucularından olduğunuz Bölümümüz size minnettardır. Her şey için bir kez daha yürekten teşekkürler. Ancak biliyorum ki, minnettar olmak, teşekkür etmek yetmiyor hocam. Sizi hak etmeliyiz, unutmuyarak ve ilkelerinizi ilkelerimiz yaparak. Saygılarımızla.

* Prof.Dr., Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Başkanı

PROF. GÜNDÜZ ÖZDEŞ'İN ARDINDAN

Nuran Zeren GÜLERSOY*

İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü son bir yıl içinde ikinci kez temellerinden sarsıldı. Geçen yıl, 20 Aralık 2005'de Bölümümüzün ilk ulu çınarını Prof. Kemal Ahmet ARU Hocamızı sonsuzluğa uğurlamıştık. 23 Kasım 2006'da da ikinci ulu çınarımızı Prof. Gündüz ÖZDEŞ Hocamızı kaybettik. Bizlerle birlikte tüm mimarlık ve şehircilik dünyasının da üzüntüsünün çok derin olduğunu biliyoruz. Acımızı paylaşan TMMOB Şehir Plancıları Odası Merkez ve İstanbul Şubesi Örgütüne en içten teşekkürlerimizi sunarız.

Sevgili Hocamız Prof. Gündüz ÖZDEŞ, 16 Mart 1922 yılında Kırşehir'de doğdu. 1933'de Ankara Atatürk İlkokulu'nu ve 1939'da Ankara Erkek Lisesi'ni bitirerek İstanbul Yüksek Mühendis Okulu'na girdi ve 1946 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nden mezun oldu. Aynı yıl İTÜ Mimarlık Fakültesi'nde Şehircilik Kürsüsü'nde asistan olarak göreve başladı. 1952 yılında Doçent ve 1962 yılında Profesör unvanını aldı. Ayrıca 23 Eylül 1958 ile 22 Ekim 1960 tarihleri arasında yabancı ülkelerde bulundu; bir yarıyıl Columbia Üniversitesi'nde Mimarlık ve Şehircilik Eğitime katıldı. Aynı dönemde Philadelphia'daki Pennsylvania Üniversitesi'nde Şehircilik Eğitimi ve Philadelphia planlama çalışmalarını izledi ve bir sene de Skidmore Owings and Merrill Firmasının New York Bürosu'nda şehircilik ve mimarlık konularında çalıştı. 1966–1968 yılları arasında Mimarlık Fakültesi Dekanlığı görevini üstlendi. 1973–1982 yılları arasında Şehircilik Bölgesi ve Ulaşım Kürsüsü Başkanlığı, 1982–1986 yılları arasında Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü Başkanlığı yaptı. Sekiz yıl Üniversite Senatosu Üyesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Kurul Üyesi, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi İskan ve Şehircilik Enstitüsü Üyesi görevlerinde bulundu. 22 Nisan 1986 tarihinde kendi isteği ile emekli oldu.

Akademik çalışmaları sırasında pek çok doktora, doçentlik ve profesörlük çalışmalarında yürütücülük ve jüri üyesi yapan Prof. ÖZDEŞ, Tunus Nazım Planı Semineri'nde Türkiye Delegeliği (1950), NATO Bilimsel Araştırmalar Bölümü Türk Delegasyon Üyesi (1975) görevlerinde bulundu. TÜBİTAK ve Türkiye Atom Enerjisi Kurumu mimari danışmanlığı yaptı. Akademik çalışmaları yanında şehircilik ve mimarlık meslek alanında pek çok uygulama çalışmasına katıldı, ulusal ve uluslararası firmalarda danışmanlık yaptı. Türkiye'nin çeşitli şehirlerinde bina, toplu konut projeleri, imar planları ve anıt uygulamalarında görev aldı. Çeşitli şehircilik yarışmalarında ödülleri ve mansiyonları bulunan Prof. ÖZDEŞ, Uluslararası İzmir Ana İmar Planı Yarışması'nda (K. A. Aru ve E.

Canpolat ile), Ataköy-Baruthane İmar Planı Yarışması'nda (K. Akınay ve İ. Pınarar ile), Safranbolu-Karabük İmar Planı Yarışması'nda ve İstanbul Tarlaabaşı Çevre Düzenlemesi şehircilik yarışmalarında ve Ankara Fidanlık Mahallesi (L. Eser, İ. Pınarar ile), İzmit Belediyesi ve Oteli (K.A. Aru, K. Söylemezoğlu ile), İzmit Spor ve Sergi Sarayı (A. Tayınan ile) mimarlık yarışmalarında birincilik ödülleri aldı.

Mimarlık ve kentsel tasarım uygulamaları içinde çok sayıda apartman, Pendik'te Turistik Lojmanlar, Edirne İş Bankası ve Lojmanları, Kırklareli'nde İş Bankası ve Lojmanları, Tübitak Marmara Araştırma Enstitüsü, Ankara'da Tübitak Genel Sekreterlik Binası, Şile'de Dostlar Yapı Kooperatifi, Halkalı Toplu Konut Alanı ve Konut Projeleri, Halkalı Toplu Konut Alanı Sosyal Kültürel Eğitim ve Sağlık Tesisleri Projesi, Anatepe (Ataşehir) Toplu Konut Alanı Projeleri bulunmaktadır.

Şehircilik uygulamaları içinde Malkara İmar Planı (K.A.Aru ile), Turhal İmar Planı (K.A.Aru ile), Tokat İmar Planı (K.A.Aru ile), İzmit İmar Planı (K.A.Aru ile), Gaziantep İmar Planı, Kars İmar Planı, Sivrihisar İmar Planı, Anamur İmar Planı, Gölcük İmar Planı, Reyhanlı İmar Planı, Antakya İmar Planı, Büyükkada İmar Planı, Pehlivan köyü İmar Planı, Söğüt İmar Planı, Göynük İmar Planı, İnegöl İmar Planı, Karabük İmar Planı, Safranbolu İmar Planı, Gebze İmar Planı, Silifke Cennet Tatil Köyü, İstanbul Eminönü Fatih 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı, İstanbul Eminönü Fatih 1/5000 ölçekli Uygulama İmar Planı, İstanbul-Beyoğlu, İstiklal Caddesi Yaya Bölgesi Düzenleme Projesi sayılabilir.

Prof. ÖZDEŞ'in ulusal ve uluslararası toplantılarda sunulan ve yayınlanan 29 bildiri/makalesi vardır. Bunun yanı sıra 7 adet özel araştırması bulunmaktadır. Başlıca eserleri arasında; Edirne İmar Planına Hazırlık Etüdü (1949), Türk Çarşıları (1953), İmar Planlama Çalışmaları Çizim Tekniği (K.A. Aru ile-1955), Şehircilikte Tasarım Teknikleri (1962), Şehirciliğe Giriş ve Toplum Ölçeği (1962), Şehir Bölgeleri (1972), İstanbul'un Altı Karakteristik Mahallesinde Sosyal Doku Araştırması (1980) isimli kitapları bulunmaktadır.

Gündüz ÖZDEŞ Hocamız, yalnız mimarlık ve şehircilik konularında değil, ülke sorunlarına duyarlı örnek bir vatandaş olarak hemen her konuda Cumhurbaşkanından profesörüne, öğrencisine, sokaktaki vatandaşına kadar, bizlere hala öğretecek, öğrenecek ve ders alacak çok şey bıraktı. Bize öğrettiği, öğrenmek ve öğretmek üzere bıraktığı her şey için sevgili hocamıza sonsuz teşekkürler...

Sevgili Gündüz ÖZDEŞ Hocamızın son yolculuğunda da yolu açık olsun... Ailesinin, yakınlarının, sevdiklerinin, tüm mimarlık ve şehircilik dünyasının, hepimizin başı sağ olsun.

Sevgi ve Saygılarımla...

* Prof. Dr., İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlaması Bölüm Başkanı

Prof. GÜNDÜZ ÖZDEŞ*

Röportaj - Derleyen: S. Ebru KÜÇÜKLER

Kent Gündemi'nin üçüncü portresi, Sayın Prof. Gündüz
ÖZDEŞ

Hocamızın yaşamı dâhilinde, çocukluk anılarıyla birlikte,
Dünyadaki değişimlerin de etkisiyle, inşaat ve mimarlık
mesleğinin gelişim süreci içinde şehircilik mesleğinin,
nasıl başladığını ve oluştuğunu, bir yaşam pratiği içinde
yeniden öğrenmiş olduk.

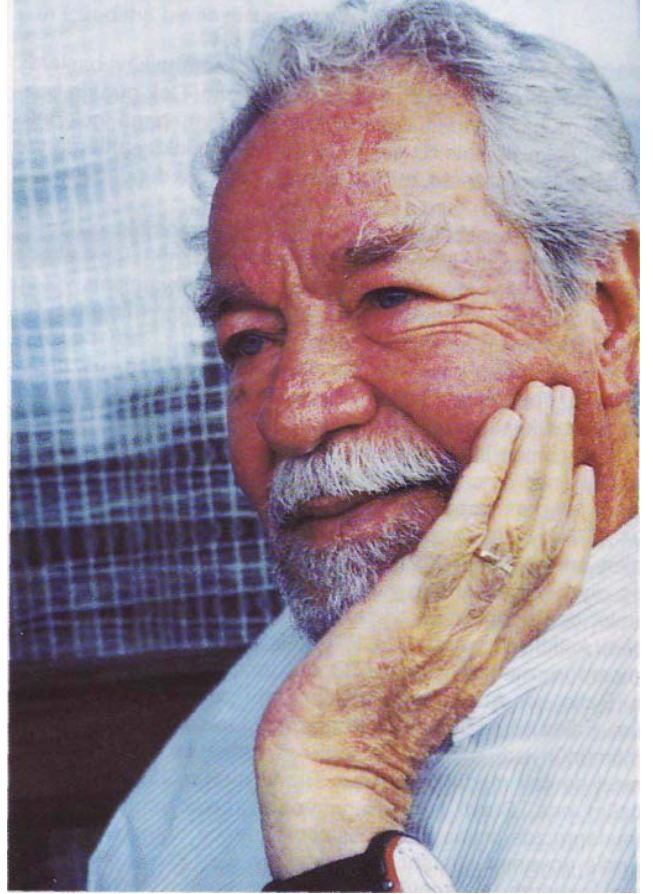
**Söyleşimize başlarken, Sayın Prof. Gündüz
Özdeş'e, Şehirciliği ya da Planlama Mesleğini
neden seçtiğini sorduk,**

Şehirciliği, doğrusunu isterseniz, ben seçmedim. Ama mimarlığı ben seçtim. Şehirciliği, benim hocam Prof. OELSNER seçti. Ben mezun olmadan altı ay önce beni çağırdı. "Bize asistan olur musun?" dedi. Hala heyecanlıyım. O kadar sevindim, anlatamam. Bizim zamanımızda şehircilik eğitimi Dünyada da yoktu, biliyor musunuz? Bütün dünyada ilk şehircilik eğitimi 1952 yılında Philadelphia'da başlamıştır. Ben daha sonra 58-59'da gittim o üniversiteye, şehircilik eğitimi derslerini inceledim. Yani Türkiye'de değil, bütün dünyada şehircilik eğitimi yoktu ben lisedeyken. Kimin aklına gelir şehircilik. Böyle bir şey yoktu, mimarlık vardı.

Mimarlığı nasıl seçtiğime gelince; orada da ufak bir şaş-kınlığım oldu. Olmadı değil. Neden mimarlık? Ben küçükten beri resim yapıyordum. Resime çok merakım vardı. Ve babam bana, ben 4 yaşındayken bir kara tahta aldı. Ben kara tahtaya yazı yazmak yerine, resim yapmaya başladım. Böyle bir hevesim vardı içimde.

Bu konuda üzerimdeki en büyük etken Ankara şehridir. Ben Kırşehir'de doğdum, 1922 yılında. 1928 yılında Ankara'ya taşındık, bizim okumamız için. Ankara'ya geldim, köyden çıktım, şehre geldim sayılır. Kırşehir köy değildi, vilayetti ama köy sayılırdı o zaman. Kırşehir'de elektrik yoktu, pompalı lambalarla idare ediyorduk.

Ankara'da da imar faaliyeti başladı. Bunlar beni çok etkilemiştir. Halkevi binası yapılmaya başlandı. Çok parasız bir dönemdi, çok parasız. Bunu söylemeden geçemem. Atatürk'e ilk ev An-karalıların hediye ettiği bir bağ evidir. Ahşap falan, berbat bir ev. Fakat içine bir şeyler koymak lazım. Eşya yok. Eşya alınması için bir İtalyan firmasına müracaat edildi. Türkiye'nin



Cumhurbaşkanı'na mobilya alınacak. İtalyan firmasının verdiği para, şimdi rakam söylemeyeyim, yanlış olur, önemli buluyorum böyle gerçekleri. Herhalde çok para ki Atatürk kabul etmedi. Ben bunu sonradan okudum tabii ki okuduğuma göre söylüyorum ve Atatürk, İtalya'dan eşya alınmasından vazgeçti. Ankara'daki eşraftan bir şeyler toplandı. Atatürk'ün evi kuruldu. Böyle bir devirde, Ankara halkevi inşaatı başladı.

Gene sonradan öğrendim ki Atatürk'e alınmayan mobilyaların çok daha alası oraya alındı. Büyük salonun koltukları, Avusturya'nın Thonet firmasına, kristal avizeler Çekoslovakya'ya sipariş edildi. Ve o bina ben ilkokul sırasında okurken yavaş yavaş inşa edildi.

Ben bir halkevi çocuğuyum. Çok etkiledi beni halkevi. Kütüphanesi vardı, resim kursları vardı. Ben giderdim resim kurslarına, 4-5 sene devam ettim. Çünkü ortaokuldaki hocam da orada danışmandı. Refik Epikman, çok önemli bir ressamdı, duyulmamış olabilir. O da beni teşvik etti, Tiyatroların hepsine gidiyorum, çünkü bilet veriyorlar, müzik; hepsini dinliyorum. Tiyatro; müthiş bir sahne, her ayda bir değişir. İki ayda bir Atatürk de geliyor, locasında oturuyor, bizimle beraber izliyor. Kütüphane de var. Klasik edebiyat adına ne okudumsa o zaman okudum. Ondan sonra da çok okuyamadım. Çünkü ondan sonra sadece doktora, tez gibi şeyler ve mesleki yazılar okudum. Ama lise bitinceye kadar. Tatil olurdu, mektep biterdi halkevi başlardı. Ertesi gün sabah dokuzda halkevine giderdim. Çok gururla bahsediyorum halkevinden. Ve halkevinin binası, bana çok

* Röportaj Kent Gündemi Dergisi'nin Temmuz 1997 tarihli 3. sayısında yayınlanmıştır.

mükemmel gelmişti, hala da çok mükemmel. O günkü şartlarda yapılmıştı o. İşte o zaman, mimar olmak lazım diye düşündüm.

Yalnız ufak bir macerası var. Onu da söylememek, gizlemek gibi olur, sevmem. Liseyi bitirdiğim sene, Teknik Üniversitede dört tane branş vardı: isimleri su; inşaat, elektrik-makine, yol-su ve PTT. Hani mimarlık? İnşaat şubesi demek mimarlık demektir. Benden bir yıl önceye kadar mimarlık, adı ile okunuyordu. Ki bizim bir kısım hocalarımız da oradan mezundu. Düşünün; daha mimar kelimesi yerleşmemişti Türkiye'de. Şimdi ben mimarlık istiyorum, yani inşaat. Teknik Üniversitedeki ismi bu. Dilekçemde inşaat şubesine girmek istiyorum diye yazdım. Benden önce amcam geldi İstanbul'a. Amcama verdim, ne olur dedim kaydımı yaptırın dedim. Daha sonra sınav olacak, yıl 1940. Türkiye'de sınavla alan tek okul. Çok talep olduğu için.



Gündüz Özdeş

Fakat amcam, Gümüşsuyu'ndaki binaya kayıt yaptırmaya gitmiş, diyor ki; "her tarafta yazılar, bu sene değişiklikler yapılıyor, isimler değişiyor, aman dikkat. İnşaat kalktı adı mimarlık oldu, yol-su kalktı adı inşaat oldu, PTT kalktı, adı elektrik oldu" falan. Amcam vermemiş dilekçeyi. Ondan sonraki sorumluluk bana ait. Daha sonra İstanbul'a geldim, ismi değişmiş ben de gördüm. Fakat şöyle de bir cümle gördüm. Orada diyordu ki inşaat bölümünün adı mimarlık olacak. O zamanlar mühendis kelimesi de çok modaydı bilerseniz. Biz yüksek mühendis mimarız sözüm ona. Simdi hiç kullanmıyorum, sevmiyorum da. Diplomalarımızda mimarlık şubesinden mezun olan yüksek mühendis unvanını almıştır diye yazılıdır. Ben duvardaki bu yazıları okudum, dilekçeyi de yazmışım, kalem yok, kağıt yok, verdim gitti. Kazandım ve inşaatı girdim ben.

İki sene bütün bölümler müşterek olarak okuduk, iki sene sonra mimarlık hevesi tekrar başladı. Üniversite, mimarlık arzumu tekrar depreştirmek için buna bir ilave yapmadı. Fakat ne oldu? Ben inşaatı girmişim ya, inşaat da beni Devlet Demiryollarına havale etmiş. Ben yatılı okudum, onu da çok büyük bir memnuniyetle söylüyorum. Devlet bize baktı hep. Her neyse, meğer ben, Devlet Demiryolları hesabına inşaatı girmişim. Yakışmaz değil, yakışır ama hani

ben mimarlık istiyordum. Devlet Demiryolları hesabına girmiş olmam beni çok ürküttü. Kaldı ki kazara da değil, bilinçli girmiştim. Onu da itiraf ettim işte. O senelerde yaz tatilinde staj yapıldı. Hangi müessese namına okutuluyorsa onlar staj yerini kendileri buluyorlardı. Bir gün Devlet Demiryolları'ndan bana bir mektup geldi; "inşaat mühendisi öğrencisi olarak, Ankara'da motorlu tren garajı inşaatında, staj yapacaksınız". Ailem de Ankara'da. İyi, gittik. Motorlu tren garajı, şimdi hepsi motorlu da, o zamanlar daha buharlıydı trenler. İlk defa Türkiye'ye motorlu tren gelecek ona da bir garaj yapılıyor. İki vagonluk bir garaj. Bir taraftan mükemmel binalar yapılıyor, bir taraftan da demir yok, çimento çok az. Görseniz, rayları sökmüşler, eski raylar kolonların dört köşesine konuluyor, eğri büğrü. Yağlı hepsi. Beton tutsun diye hepsi zımparalanıyor.

Nihat Bey benim bağlı olduğum kontrol amiriydi, hiç unutmam. Yol-su mühendisliğinden çıkmış. Ve bana diyor ki; "sen niye inşaatı girdin, bak Türkiye Cumhuriyet oldu, mimari başladı". Hay Allah! Nasıl da istediğim şeydi benim mimarlık. Girmişim inşaat. Nihat Bey, kontrol şefi, bir de müteahhidin şefi olur daima. O da yol-su'dan mezun ama aynı sınıf arkadaşı değildi. O bana iki de bir geliyor, "Gündüz, niye mimarlığa geçmiyorsun, ümidin yok mu?". Ben de o sıralarda duymuştum, şubeden şu-beye pek nakil yapılmıyordu. Okula giriş, sınavdaki başarıya ve kontenjanlara göre yapılmıştı. Onun için de nakil çok zordu. Hele mimarlığa geçmek çok zor derlerdi.

Velhasıl Ankara'daki son staj allak bullak etti beni. Ve bilhassa iki tane inşaat mühendisi, niye mimarlığa girmedin, şimdi dünya mimarlık dünyası dediler. Ben de oturdum, dilekçeyi yazdım. Durumum da iyiydi doğrusu, başarılıyım. Ama bir taraftan da içimde vardı ki; almayabilirler. Ne yapalım? Devlet Demiryolları beni çok ürküttü. Ben ne yapacağım diye düşünüyordum. İstasyonlar var, yetiyor. İstasyonlara tuvalet yapılacak, diyerek kendi kendime kahroluyordum. Ve ben sanki tuvalet mimarı olacağım. Neyse İstanbul'a geldik, dilekçeyi verdik. Emin Onat Hoca çağırdı beni, "Paşam, sen tabii...." diyerek sıvazladı sırtımı. İşte öyle bir hikâyesi var, mimarlık bölümüne geçişimin.

Asıl şehirciliği söyleyeyim, nasıl başladı. Efendim, mimariye girdikten sonra çok sevindim. Birinci sevinç o. Ondan daha büyük bir sevinç, Prof. OELSNER'in teklifi oldu. Tabii OELSNER derken Kemal Ahmet Hoca demem lazım. Doğrusu o. Ama teklif OELSNER'den geldiği için böyle söylüyorum. Mimaride de çok iyi hocalarımız var. Bir tanesi de Emin Onat Hoca. Mimarlığı artık eskisinden çok daha fazla sevmeye başladım.

Kemal Ahmet Hoca'nın işleri vardı. Hocalar, talebelerin arasından bazılarını alırlar, çalışmak için yardım edilir. Kemal Ahmet Hoca "Gündüz bizimle çalışır mısın?" dedi. Memnuniyetle kabul ettim. Çalışıyorduk. Hoca, Kayseri İmar Planı'nı yapıyordu. Dedi ki, "benimle Kayseri'ye gelir misin?" Aman ne güzel şeydi o. Çok keyifle anlatıyorum. Sonra biz de öğrencilerimizi aldık, götürdük, onlar da çok güzel anılardı. Oraya gidiyoruz. Ne yapıyoruz? Sokak sokak dolaşıp bütün binaları yazıyorum ama çok hevesliyim. çalışmalar sürdü ama OELSNER'in

önerisi ayrı bir şeydi. Esas hocamız OELSNER, profesördü. Kemal Ahmet Bey o zaman doçentti. 5 sene kadar asistan kaldım yanında OELSNER'in.

Atatürk'ün üniversite reformu sırasında, Almanya'dan gelen beş, on kişiden bir tanesi. Hem bizde ders verirdi hem de Akademi'de. Ayrıca, Ankara'da Bayındırlık Bakanlığı'nın baş danışmanıydı. Derslerini verir Ankara'ya giderdi. Çok az bulunan bir insandı. Bir defa insan olarak, tabii şehirci olarak ve hoca olarak. Hocalık nedir? Ondan öğrendim. Hiç bir zaman da onun mertebesine erişemediğimi kabul ediyorum. Gençler hocaları geçebilir ama ben geçemediğimi size söylüyorum. Şehirciliğin sosyal ve ekonomik yönünü vurgulardı. O zamanlar bu kelimeler az kullanılırdı, şimdi çok. Sadece estetik filan değil. İşte öyle bir adamdı. Daha evvel Hamburg'da imar müdürlüğü yapmış bir insandı. Çok sevdiğim, takdir ettiğim bir hoca, beni mektebin bitmesine altı ay kala, çağırdı. Tabii Kemal Ahmet Bey söyledi çağırdığını. Ben Kemal Bey ile çalışıyorum, o söyledi, biliyorum. Ama hala bana, ben söyledim demez. Prof. OELSNER, açık açık "bize asistan olur musunuz?" dedi. Çok memnun oldum, nutkum tutuldu. Hiçbir şey söyleyemedim. Ben Devlet Demiryolları hesabına okuyorum, nasıl olur, olmaz mı? Şaşkınlıktan ne yapacağımı bilemedim, hiç bir şey söyleyemedim, ama dünyalar benim oldu. Kısa bir süre sonra konuyu Emin ONAT Hoca'ya açtım. "Tabii, biz yaparız" dedi. İşte böyle, şehirciliğe benim girişimin hikayesi.



Gündüz Özdeş

Sayın Özdeş, akademisyen olduktan sonra, eğitimci olarak, neler düşündünüz, neler yapmak istediniz, ne kadarı gerçekleşti?

Çok güzel soru. Yanıldım, orada yanıldım. Bunu derste de söylüyorum çekinmeden. Aslında çok çekingen değilim derste. Ama daha dikkatli olmak lazım. Çünkü onlar daha genç. En önem verdiğim mesele, onların hayallerini ve gelecekte beklentilerini kırmamaktır. Şimdi, söylemek istediğim şuydu: ben asistan olduğum zaman, ertesi günün sınıfa girdim. Hem utanırım bunu söylemeye hem de söylerim. "40 yıl sonra İstanbul güllük gülistanlık olacak" diye düşündüm. Bir insan hocasına bu kadar hayran, asistan olduğu gün, kendisi çömez, ben biraz da öyle diyorum kendim için. Şöyle düşündüm; Prof. OELSNER, Prof. Kemal Ahmet ARU, ben de asistan girmişim, yanlarında yetişeceğiz, yüzlerce talebe

yetişecek. 40 sene, 50 sene geçecek. Tabii, İstanbul güllük gülistanlık olur. Hâlbuki o zaman İstanbul güllük gülistanlıktı. Çok güzeldi, şimdikinden çok daha güzeldi. Çok kötü oldu. Yanılmışım diyorum. Şimdi söylediğim bu. Zamanlama bakımından yanılmışım. Bütün dersler boyunca, "21. yüzyıl şehircilik yüzyılı olacak ve sizler o zaman görev yapacaksınız. Muhakkak daha iyi şartlarda görev yapacaksınız, mutlaka", dedim durdum. 21. yüzyıl gelmek üzere. Umutlarımın zerresi yok ortada. Zamanlamada yanılığ ve hayal kırıklığı. Bunun bir takım sebepleri var tabii. İnsan zamanla anlıyor, idrak ediyor. O zaman da isyanı az oluyor. Ben mesela gençken daha isyankardım. Yaşlandım, daha çok anladım, daha çok öğrendim, ama gerçeği de daha fazla görüyorum. İnsan o zaman da isyana da çok fazla gerek görmüyor. Çalışmayı gerek görüyor. Ama hala 21. yüzyılın şehircilik yüzyılı olacağı hakkındaki kanaatimi sürdürüyorum.

Belki en sonunda söylemek gereken şeyler var, baştan söyleyeceğim. Şimdi söyleyeyim duramıyorum. Yasa bakımından çok eksikimiz var. Buna çalışın ne olur. Yasa bakımından neredeyse sıfırız. Kaç tane ekiple imar planına bulaştık. Ne oldu. Hiç bir şey. Kabul ediyorum. Belki hiç değil ama, umduğumuzun % 1'i bile değil. Sebeplerini de yavaş yavaş idrak ediyorum. Bir şey yapılamaz bu koşullarda. Kanunları değiştirmek lazım. Siyasi hayatta bin tane problem var. Siyasi ortamda başka öncelikler var. Ben diyorum ki; şehircilikte öncelik kanunlardır. İnsan projeyi yapıp imzasını attıktan sonra, yetkisi sıfıra iner mi? Hiç bir şey sorulmaz olur mu kanunen? Bütün yetki sadece Belediye Reisinin olur mu? Ama öyle. Bizim zamanımızdakinden daha kötü oldu. Belediyelerin gücünü arttırmak için biz de uğraştık ömür boyunca. İş bilirliğini, evvela gelirini arttırmak için çok uğraştık. Seminerlere hepimiz katıldık, iddia ettik, ısrar ettik. Gene de yanlış olduğunu söylemiyorum. Fakat Belediye Reisine sonsuz yetki verilirken, şehircinin yetkisi gittikçe azaldı. Yasa her şey mi? Hayır. Yasa her şey değil. Ama çok şey. Yasa her şey değildir, ben de biliyorum ama öncelik yasadadır. Ondan sonra insan ona dayanabilir, kuvvet alabilir. Şehircilik için en büyük eksiklik plancılarının yetkisizliğidir. Önce o. Ondan sonra, adedimiz de artıyor, herkes yetişiyor. Daha ne olsun. Ve öğrenmek için en kolay tarafı. Bugün eminim herkes istediği kadar öğrenebilir, öğreniyorlar da. Yarın bir gün daha çok imkânlar olacaktır. Gezmek, görmek, diğer ülkelerdeki şehirciliği tanımak da önemli. Bunun için Harun gibi zengin olmak gerekmiyor. Ben öyle varlıklı bir insan değilim, ama çok fazla gezdim. Her imkanımı buna kullandım. Tabii Üniversitenin de bunda rolü oldu.

Sayın Özdeş, inşaat, mimarlık ve Şehircilik eğitimi aldınız. Şu anda kendi içinizde Şehircilik mi ağır basıyor, mimarlık mı?

Şehircilik tabii. Kesinlikle. Çok zor iş, daha çok problemleri var. Daha çok mücadele istiyor. Daha yeni. Bir de şu var. Ben buna da çok inanıyorum. Şehircilik mimarlığı kapsar. Yani mimarlıktan da bir hayli haberdar olmak lazım. Ama ondan daha geniş, daha büyük, daha zor. Doğrusu şehircilik, bir şeyi başarmak için, mücadele için hazır bir ortam. Mücadeleden hoşlanan insan için de şehircilik çok daha çekici. Fakat

tabii, bir taraftan da politikaya karşı savaşmak, ekip çalışmasına katılanların görüş ayrılıklarının ortaya çıkaracağı güçlükler. Başarı için daha bir hayli zaman gerektirmektedir.

Ütopyalarla ilgili çalışmalarınız biliniyor. Geleceğe yönelik umutlu olmanızda, karamsar olmamanızda, Ütopyalarla ilgili çalışmalarınızın etkisi oldu mu?

Lisedeki tarih hocam nedeniyle, tarihi sevedim. Genel olarak tarihe karşı bir soğukluğum oldu benim. Şehirciliğe girdim. Hocalarımız, eski şehirlerden bahsediyorlardı. Şehircilik tarihi adı. Benim ilgimi çekmeye başladı. Sonra Amerika'ya gittiğim sene, şehircilik tarihini incelemeye başladım. 58-59 yıllarında oradaydım. Orada da ismi şehircilik tarihi. Erwin Gutking şehircilik tarihi dersi veriyor. Çok enteresan gelmeye başladı bana. Çünkü zamanın ekonomik, sosyal meselelerini, kölelik var mı, yok mu, ya da konunun yönetim ve rejimle ilgilerini anlatıyordu. Şehircilik tarihine eğilmek istedim. Ama ne için? Gelecek için.

Şehirlerin geleceği önemli. Kendi kendime dedim ki; ben bir gün şehircilik tarihi dersi vereceğim ama, adını sevmiyorum. Ya bizim tarih hocası yüzünden sevmiyorum ya da gerçekten. "Şehirciliğin Evrimi" olacak bunun adı dedim. Ve ben şehirciliğin evrimi dersine başladım. O kavram bana ait. Hala, bakıyorum, bütün üniversitelerde, Amerika'da da öyle, adı şehircilik tarihi. History of City Planning. Tarih deyince, ne oldu, ne bitti diye algılıyorum. Evrim, biraz geleceği de içine alıyor. Nasıl gelişti, niye oldu? Nedenleri çok önemli. İşte şehirciliğin evrimi dersim böyle doğdu. Şehirciliğin evrimi zorunlu bir dersti. Kısa bir süre sonra da yeni bir seçme ders doğdu; "Şehircilikte Ütopyalar". Her ikisine de uzun zaman hazırladım ve her sene bir şeyler ekledim. Emekli olduktan sonra, bazı derslere devam ettim ama Ütopyalar dersini bıraktım, neden bıraktım? Çünkü günü güne takip etmek lazım. İki sene bırakınca ipin ucunu kaçırmış olursunuz. Müthiş bir konu. Onu bilmek, öğrenmek gerek.

Sayın Özdeş, yeni şehir planlarına son olarak neler söylemek istersiniz? Neler önerirsiniz?

Çalışmak. Fakat çalışmak deyince körü körüne çalışmaktan bahsetmiyorum. Uğraşmak mı desem daha iyi. Mücadele. Birinci hedef, yasa olmalı. O konuda bazı tecrübelerim geliyor aklıma.

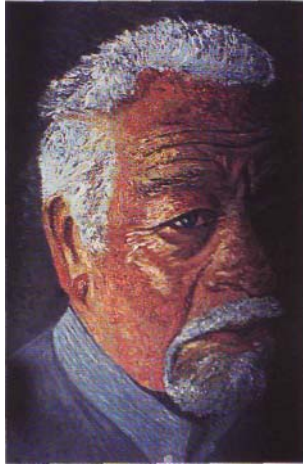
Ben zaman zaman imar planı yapmayı kendime yasakladım. Bazen sonra tekrar izin verdim. Sonra tekrar yasaklama, tekrar izin. Neden, neden böyle oldu? Aslında umduğumu bulamadım. Ben asistan olduktan sonra, bir kaç imar planını Kemal Ahmet Bey ile beraber yaptık. Zaten o zaman şehircilik hep mimarların elindeydi. Ve de daha şehircilerin odası yoktu ortada. Bakanlığın yaptığı sınıflandırma da yok. Ama tanınmış insanlar bir şeyler yapıyordu. Biz de yaptık tabii. Ben kendimi bu meslekte hoca olarak görebilmek için ayağımın daha fazla yere basmasını

ve uygulamanın içine girmem gerektiğini düşündüm. Hala öyle düşünüyorum.

Velhasıl, önce Kemal Ahmet Bey ile sonra kendim de iş yapmaya başladım. Veyahut Orhan Göçer ile bir şeyler yaptım. Yaptım da hani uygulaması ne oluyor? Şimdi iki önemli hikâye anlatacağım. Ama mesleki hikâye.

İzmit'in planını yapıyoruz. Planı da Kemal Ahmet Bey, Kemali Söylemezoğlu ve ben yüklendik. Ben doçenttim, onlar profesördü. Planı yapıyoruz. Tabii şehre falan daha çok ben gidiyorum, tespitler yapılıyor. Belediyedeki toplantılara katılıyorum. Projeyi yaptık, orta bir safhadayken, 1/2000 iken, Belediye Meclisi'ne girip, onaylanacak. İzmit'e gittim ve duydum ki Belediye Reisi ayrılmış. Hala da nedenini tam bilmiyorum. Plan asıldı. Geldiler, "şu sokak neresi?" dediler. Aradılar, buldular. "Yahu tamam, Belediye Reisi'nin evi yıkılmış, öyle ise projeyi kabul ederiz" dediler. Şu duruma bakın. Belediye Reisi'nin evi nerede, o sokak nerede bilmiyoruz ki biz. Ters olsaydı demek ki onaylanmayacaktı. İşe bakınız, o kadar tuhafıma gitti ki. Ve biz Belediye Reisi'nin evini yıktık diye o gün plan tasdik edildi.

Çok daha önemlisi, benim hayatımda, İnegöl örneği. İmar planı çalışmalarında sürekli tersliklerle karşılaşılıyor. Terslikler şu; yüzümüze karşı bir şey söyleyen yok. Tasdik de ediliyor doğrusu. Hatta fazla kolay ediliyor. Fakat sonra, arayan soran olmuyor. Bakıyoruz, uygulanmıyor da. Neyse, İnegöl planları yapılırken son safhaya gelmişiz. O zaman Bayındırlık Bakanlığı'nda onaylanırdı. Proje kabul edilir ise çinilenecek, verilecek. Belediye Reisi, ben de geleyim demişti bana. Hevesli, istiyor ki; imar planı çıksın, bir şeyler belli olsun. Açtık planları, çevrede bomboş araziler, beş-altı kişinin. Her biri 200-300 dönüm. Orası açık bir arazi. Ben, oldukça serbest bir plan yaptım. Serbest plandan ne kastediyoruz? Yaya döneminden kalan "yapı adası sistemi" değil tabii. Amerika'daki Radburn uygulamasından beri bilinen komşuluk üniteleri örneği. Trafik ve yayanın ayrılması, batı ülkelerinde yaklaşık 5000- Türkiye'deki çift eğitim nedeni ile şimdilik 7000-7500 kişilik ünite de çevreden beslenme. Ortasındaki yeşil alanda da dört fonksiyon. Çarşı, ilkokul, çocuk oyun alanı - park bahçe, bir diğeri de idari birim. Bakanlıkta, evvela bir grup inceliyor. Konuşuluyor. "Bu plan nasıl uygulanacak?" demeye başladılar. "Ne demek nasıl uygulanacak? Bomboş yer, burada hiçbir şey yok ki" dedim. "Bu kadar yeşil olur mu?" dediler. "Ölçelim, % 30-35 içinde bunlar. Bu hakkınız var sizin, niçin kullanılsın? Öyle şehir mi olur, parsel, parsel, ev, ev, ev. Sonra burası küçük bir kasaba, zaten az yoğun" dedim. Anlatamıyorum. "Değiştirin bunları, yeşilleri azaltın" diyorlar bana. Hayır, hayır azaltmam. Yapmam, bırakırım bu işi. Ne yapalım, ne olursa olsun diye direttim. Uzun tartışmalar sonunda Bakanlık Planlama Dairesi Başkanı'nın hakem olmasını önerdiler. Memnuniyetle kabul ettim. O zaman Planlama Dairesi Başkanı rahmetli Zahit Mutlusoy idi. Herkes tarafından sevilen çok olumlu bir arkadaştı. Onu ikna edebileceğimi sanıyordum. Bunda da yanılmışım. O da bana "biz bu yeşil



alanları nasıl koruyacağız, bunlar uygulanamaz" dedi. "Plancı ayrıldıktan sonra, Belediyeler halkın itirazlarını bize iletiyor. Biz de planın değişmesini kabul ediyoruz". Parselasyonun plana göre yapılması gerektiğini, Belediye'nin parası olduğu zaman bu alanları bakımlı tutacağını, parası olmadığı takdirde ilerisi için boş kalacağını söyledim. Anlattım, anlattım, ama ikna edemedim. O da kendine göre bir umut kapısı buldu. İşte dedi, "Belediye Başkanı burada, ona soralım. Bakalım bu plan uygulanabilir mi?". Belediye Başkanı'nın cevabını hiç unutamıyorum. "Biriniz, üniversitede şehircilik hocası, biriniz de dairenin başkanı olmuştunuz, ikiniz de anlaşılmadınız, ah siz bir anlaşsanız, biz neler yaparız. Hoca anlattı bize. Tatbik edilemeyecek nesi var bunun? Orası beş kişiye ait. Biz bu insanları tanıyoruz. Yeşil, % 35 değil de 50 olsaydı gene uygulayabiliriz" dedi ve işin içinden çıktı. Ben ne kadar mutlu oldum, anlatamam. Sonunda plan tasdik edildi.

Bu hikaye keşke burada bitseydi. Belediye Başkanı'nın tutumu nedeni ile o kadar mutlu olmuştum ki, her imar planından sonra Belediye Başkanlarına yaptığım, fakat nazara alınmayan önerimi ona da yaptım; "Ben hayatta olduğum müddet içinde, yaptığım hizmetin doğal sonucu olarak, fahriyen müşaviriniz olmayı kabul ediyorum. Bende planların kopyaları var. Hangi konuda olursa olsun, bana yazılı olarak sorulan soruları her hususta düşüncelerimi size ileteceğim, göreceksiniz".

Bir ay sonra ilk mektup geldi; "Planlarda caminin hemen yanındaki binalara bir kat, ondan sonra iki kat, daha sonra üç kat, daha sonra dört kat izni verilmiş. Acaba bir yanlışlık mı var?" Bunun bilinerek yapıldığını açıklayarak bildirdim. İkinci mektup, "bir caddenin bir kenarındaki binalara dört kat, karşı tarafına üç kat kabul etmişsiniz, sebebi?" Eğimlerden, şehir silüetinden vs. bahsettim. Bir, iki ay sonra üçüncü mektup; kroki ilişik. Caminin arkasındaki sokakta, yüz metre ilerde bir dükkanın tuvalet yapılmasını talep ediyordu Belediye. Oysa cami avlusunda tuvalet vardı. Daha modern olmasını istiyorlarsa, tadilat edilebilirdi. Bu soruyu diğerlerinden de anlamsız ve gereksiz buldum. Doğru bulmadığımı bildirdim. Bir daha ne soru, ne mektup!.. Sadece on beş gün sonra, kürsüye hiç tanımadığım bir adam geldi. "Söz konusu yerin sahibi benim" dedi. "Belediye Başkanı ile düşman gibiyiz. Her zaman 'Senin mülkünün içine edeceğim' derdi. Edemedi. Size daha önce görüyorsunuz ki hiç başvurmadım, ama şimdi teşekkür geldim."

Teşekkür edilecek bir şey yapmamıştım. Hatta şimdi düşünüyorum da Belediye Başkanı gene de iyi bir insanmış. Bana hiç sormadan Meclis'ten karar çıkarabilir ve de kendi karar verebilirdi. Şehir Plancılarına neler söylemek istediğimi sorduğunuz için anlattım bunları.

Yasal olarak kuvveti yok henüz şehirciliğin. Maalesef yok. Kendi deneyimlerimi söylüyorum size.

En son İstanbul, Sur içi Yarımadası'nın planını yaptık. Sıra onaya geldiği zamanı anlatacağım. Bir gün Belediyeden bir telefon geldi. İmar Komisyonu başkanı beni görmek için randevu istiyormuş. İSKİ binasında görüşülecekti. Planlamada görevli mimar

Mehmet Aslan'la, kalktık gittik. "Bazı ricalarımız var, hocam" dedi. "Neymiş ricanız?" Bir yer gösterdi, "bir han var, onun yanını yeşil saha yapmışsınız. İşte orası ticaret olsun filan". Dünyada olmaz dedim. "Bir han o. Kenarı yeşil. Oraya nasıl ticaret olur?" Bununla beraber bir-iki ricası daha varmış: "şurayı otopark yapmışsınız, orayı değil de burayı otopark yapın". Ama orada binalar var. "Olsun hocam, ne fark eder" dedi. Ben tabii hiç birini kabul etmedim. "Düşünün hocam, düşünün" dedi, gitti. Tasdik zamanı çağırıldılar, niye de çağırıldılar bilmem. Biraz erken gelmemi istediler. Komisyon odasında konuşacakmışız. Yine kalktık gittik. Oturduk. Yine aynı adam; "Biraz gerçeklere uymak lazım" gibi aynı isteklerini söyledi. "Bunları şimdiden kabul edin ki Meclis'e sokalım". Sordu bana. Hayır dedim ben. "Öyle mi, arkadaşlar, haydi toplantıya girelim. Hocalar toplantıya girmeyecek" dedi. Ondan sonra, toplantıya girmişler, istediklerini değiştirmişler. Cambazlıklar var. Bunun üzerine ben bir mektup yazdım. 7-8 kopya çıkardım. Belediye Başkanı dahil ilgililerin hepsine tek tek verdim. Neden kabul etmediğimi açıkladım. Ne oldu? Hiç bir şey, hiç bir şey. İşte böyle, işimiz çok zor.

Kendisiyle yaptığımız söyleşinin sonucunda, aldığımız bilgi ve birikim için kendisine teşekkür eder, daha nice başarılı çalışmalar dileriz...

Bu bölüm *Planlama.Org* tarafından hazırlanmıştır.

Metropolde Genç Olmak / 01 Temmuz 2006

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, Kadıköy Belediyesi ile İstanbul Bilim ve Sanat Merkezi (BİLSEM) işbirliği ile düzenlenen "Metropolde Genç Olmak" konulu panelde konuşan gençler, nasıl bir kentte yaşamak istediklerini hazırladıkları projelerle anlattılar.

Panelde Metropol gençliğinin, yeşil alanların azlığından, ulaşım sorunundan şikâyet ettiği, yaşlılarıyla olan ilişkilerinin 'Asansör arkadaşlığı' ile sınırlı kaldığı belirtildi. Kentte yaşayan birçok insanın kentli olma bilincinden uzak olduğunun vurgulandığı panelde, bu bilincin ufak yaşlarda öğretilmesi gerektiği ve bu nedenle "8 Kasım Dünya Şehircilik Günü" nün ilk ve ortaöğretim okullarında "Belirli Gün ve Haftalar" müfredatında yer alması gerektiği ifade edildi.

Sulukule'ye Yeni İmaj / 14 Temmuz 2006

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Kentsel Dönüşüm Projeleri kapsamında "Sulukule"olarak adlandırılan Neslişah ve Hatice Sultan Mahalleleri'nde yeni konutların yapılması yönünde hazırlanan protokol imzalandı.

Fatih Belediye Başkanı Mustafa Demir, proje için 1,5 yıldır çalıştıklarını belirtti. Proje toplam 570 aileyi ilgilendiren bir çalışma. Hak sahipleri isterlerse yeni yapılacak konutları alacak, isterlerse yerlerini satıp TOKİ'nin İstanbul'da yaptığı konutları alabilecekler. Yapılar tarihi yarımadanın kültür yapısına uygun olacak şekilde ele alınacak. Klasik Osmanlı sivil Türk mimarisi örneğinde yapılacak konutlar iki katlı, surlardan uzaklaştıkça 3 katlı olacak. Bölgedeki 303 kiracı ise TOKİ'nin İstanbul'daki projelerinde kurasız, kira öder gibi konut sahibi olacak. Neslişah ve Hatice Sultan Mahalleleri'ndeki 465 binanın yıkımına eylül ayında başlanacak. Binalar yıkıldıktan sonra 15 ay içinde yeni konutlar tamamlanacak. Kentsel tasarım çalışmaları kapsamında oluşturulacak bir komisyon, proje kapsamında kaç tane konut yapılacağını belirleyecek. Komisyonun 2 aylık çalışması sonunda proje kapsamında kaç adet konut yapılacağı tespit edilecek.

Galataport Yeniden / 05 Ağustos 2006

Kabinede siyasi krize yol açan Galataport ikinci kez ihaleye çıkmaya hazırlanıyor. Özelleştirme İdaresi, işletme hakkı devri esasına göre yapacağı ihalede belediye ve Anıtlar Yüksek Kurulu onayına kaldı.

Başbakan Yardımcısı Abdülatif Şener'in keskin duruşu nedeniyle kabine içinde sarsıntıya yol açan Galataport İhalesi'nde yeni bir dönem açılıyor. Ofer-

Kutman ikilisinin almak için bastırdığı, Başbakan'la bakanlarını karşı karşıya getiren ancak Danıştay kararı ile iptal edilen Galataport için yeni imar planı hazırlandı. Belediye ve Anıtlar Yüksek Kurulu'na gönderilen plan onaylanır onaylanmaz proje yarışması açılacak. Daha önce Yüksek Planlama Kurulu (YPK) kararı ile Yap-İşlet-Devret yöntemiyle Denizcilik İşletmeleri'nce ihale edilen Galataport için en yüksek teklif, Ofer-Global önderliğindeki konsorsiyum vermişti. Konsorsiyum, Galataport'a 3.5 milyar Euroteklif etse de ilk 10 yılda yapacağı ödeme tutarının sadece 30 milyon Euro'da kalacağı, 49 yılda yapılacak toplam ödemenin bugünkü peşin değerinin ise 200 milyon Euro'ya karşılık geldiği hesaplanmıştı.

İstanbul İki Yıl Kazandı / 20 Ağustos 2006

Birleşmiş Milletler Kültür Bilim ve Eğitim Teşkilatı (UNESCO), uzun tartışmalardan sonra, İstanbul'u Dünya Kültür Mirası Listesi'nden şimdilik çıkarmama kararı alıp iki yıl daha süre tanıdı. 9 Temmuz'da Litvanya'nın başkenti Vilnius'ta yapılan Dünya Kültür Mirası Listesi Yürütme Kurulu toplantısında İstanbul'u 15 kişilik heyet savundu. Kazanılan iki yıl çok önemli. Çünkü kültür mirasını gerekli şekilde koruyamayan ülkeler, şehirler listenin dışında kalıyor. Bir daha asla giremiyor veya 15 yıl beklemek zorunda kalıyor.

Vilnius toplantısında Almanya'nın Dresden kenti listeden çıkarıldı. Dört yıl önce de İstanbul, Dünya Kültür Mirası Listesi'nden düşüp "tehlike altında olan dünya kültür mirası kategorisi"ne girme tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştı. 2004'te Çin'de yapılan toplantıda UNESCO, kent yönetiminin tarihi yapıları korumak için kılını kıpırdatmadığını bildirerek İstanbul yönetimine kendine gelmesi için iki yıl süre vererek uyarılmıştı. Yani Vilnius'ta kazanılan ikinci ek süreyi gerektiği gibi kullanılmazsa İstanbul bu prestij listesine veda edecek.

ISoCaRP / 14 – 18 Eylül 2006

70 ülkeden çeşitli planlama kurumlarının ve önde gelen profesyonel şehir plancılarının oluşturduğu **Uluslararası Şehir ve Bölge Plancıları Birliği (International Society of City and Regional Planners- ISoCaRP)** Toplantısı bu sene Yıldız Teknik Üniversitesi ev sahipliğinde ülkemizde düzenlendi. **"Bütünleşme ve Ayrışma Arasında Kentler: Fırsatlar ve Tehditler"** temalı kongre Zekai Görgülü'nün de ifade ettiği gibi toplantı planlama gündemine ve öğretisine girecek önemli açılımlar getirdi.

3 aşamalı olarak düzenlenen kongrenin ilk aşamasında 4 ayrı üniversiteden genç plancı adaylarının Salıpazarı'nda yaptıkları çalışmaların sunumu yapıldı.

İkinci aşamada yapılan paralel oturumlarda **"Sosyo – Ekonomik Çıkarımlar", "Bir Vizyon, Strateji ve**

Hikaye İnşaa Etmek”, “Kültürel Çıkarımlar”, “Market Perspektiflerinden Sektörel Açıdan Ayrışma ve Bütünleşme”, “Ayrışma ve Bütünleşme Planlama Teorileri” başlıkları altında çeşitli ülkelerden gelen katılımcıların sunumları yapıldı.

Son aşamada İstanbul planları; 42. Dünya Plancıları buluşmasının devamı niteliğinde gerçekleştirilen Post Congress İstanbul Workshop'ında uluslararası bir platformda tartışıldı. İki günlük etkinlik çerçevesinde ilk gün, İstanbul'un küresel ekonomiye eklenmesi ve Kartal ve Küçük Çekmece Bölgesi için düzenlenen uluslararası yarışmanın kazanan projeler, mimarları tarafından katılımcılara tanıtıldı.

Dubai Kuleleri'ne Ait Plana Onay / 11 Ekim 2006

Kamuoyunda "Dubai Kulelerinin yapılacağı yer" olarak bilinen 46 bin metrekarelik arazinin Kağıthane İlçe sınırlarında kalan yaklaşık 11 bin metrekarelik kısmının ilçe belediyesi tarafından hazırlanan 1/1000 ölçekli planı, Meclis üyelerinin oy çokluğu ile kabul edildi. CHP'li Meclis üyeleri plana ret oyu verdiler.

Büyükşehir Belediye Meclisi'nde kabul edilen plana göre, Kağıthane'deki arazi inşaat alanı olarak kullanılmayacak. Bu alan 20 metre genişliğinde yol ile yeşil alan olarak değerlendirilecek. Önümüzdeki dönemde söz konusu arazinin Şişli Belediyesi sınırlarında kalan bölümünün 1/1000'lik planının Meclis'e gelmesinin ardından, Dubai Kuleleri'nin yapılacağı arazinin imar planları tamamlanmış olacak.

Trakya'nın Planlarını Da İstanbul Hazırlayacak / 14 Ekim 2006

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, Kırklareli, Edirne ve Tekirdağ valileri ile biraraya gelerek Trakya Bölge Planları üzerinde görüş alışverişinde bulundu. Çevre ve Orman Bakanlığı'nın koordinasyonunda ve kontrolünde hazırlanacak Trakya Bölge Planları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi'nde (İMP) çizilecek.

Bu amaçla oluşturulacak protokol öncesi, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, Kırklareli Valisi Hüseyin Avni Coş, Edirne Valisi Nusret Miroğlu ve Tekirdağ Valisi Aydın Nezir Doğan ile bir toplantı yaptı. İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi'ndeki toplantıda, 1/100.000 ölçekli Trakya Altbölgesi - Ergene Havzası ile İstanbul İl Çevre Düzeni Planları'nın uyumlaştırılması ve Trakya Altbölgesi 1/ 25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planları'nın üretilmesini kapsayan bölge planları ele alındı.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, verdiği bilgide, Trakya Bölgesi Planları'nın; ekonomisi ve ekolojisi iç içe olan ve birbirlerini karşılıklı etkileyen İstanbul ile Trakya Bölgesi arasındaki komşu

coğrafyalarda bütünlük sağlayacağını vurguladı. Bu çerçevede, Çevre ve Orman Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Trakya Kalkınma Birliği (TRAKAB) arasında bir protokol imzalanacak.

Göztepe Camisi Yeniden Masada / 19 Ekim 2006

Kadıköy Belediyesi ile Büyükşehir Belediyesi'ni karşı karşıya getiren Göztepe Parkı'na cami yapılması tartışması yeniden gündeme geldi. Göztepe Parkı'na cami yapılmasına karşı İstanbul 5. İdare Mahkemesi'nin önceki gün verdiği yürütmeyi durdurma kararına İstanbul Büyükşehir Belediyesi "dini tesis gerekli" diyerek itiraz etti. Cami projesi bir üst mahkeme olan İstanbul Bölge İdare Mahkemesi'nce değerlendirilip, karara bağlanacak. İstanbul 5.İdare Mahkemesi yürütmeyi durdurma kararında Prof. Dr. Lale Berköz, Yardımcı Doçent Dr. Funda Yirmibeşoğlu ve Yardımcı Doçent Dr. Şence Türk tarafından hazırlanan bilirkişi raporu etkili oldu. Raporda cami yapılmasına karar verilen alana yürüme mesafesinde bin, 700 ve bin 400 metre mesafelerde üç ayrı caminin olduğu anlatıldı.

Paylaşılamayan Yer: Tarlabası / 30 Ekim 2006

Tarlabası yenilenen yüzüyle İstanbul'un suç ve suçlu merkezi değil tarihi ve kültürel yapının korunduğu vizyon bölgesi haline gelecek. Yeni yürürlüğe giren 5366 yasa ile birlikte Tarlabası'da yenileme alanı olarak ilan edilirken Beyoğlu Belediyesi'nin organizasyonu ile yürütülen çalışmalarda mülk sahiplerinin büyük bölümü ile anlaşma sağlandı. Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun" Tarlabası'na yeni bir çehre kazandıracak. Turizmcilerin gözdesi haline gelen Tarlabası'nda binlerce bina restore edilerek ya da yıkılarak yerlerine yenileri yapılacak. Bakanlar Kurulunun kararının Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer tarafından onaylanmasının ardından Polat Holding, Global Yatırım, Koç Holding, Ulusoy Holding, Çalık Holding, Demirören Holding büyük bir yarış içerisine girdi. Bir çok alanda faaliyet gösteren şirketler Tarlabası için özel projeler üretmeye başladı. Tarihi binalar için otel, eğlence merkezi, alışveriş merkezi, iş ve yaşam merkezi projeleri üretilmeye başlandı. Tarlabası'nda tarihi dokuyu barındıran yüzlerce bina bulunuyor.

Belediye topu taca atmasın! / 01 Kasım 2006

Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Başkanı Kadir Topbaş'ın, binalarını güçlendirmeyen vatandaşların depremde zarar göreceği ve sorumluluğun toplumda olduğu yönündeki sözlerini eleştirdi. Yapılan açıklamada, "Top taca atılıyor, kamuoyu yanlış bilgilendiriliyor" denildi.

İBB'nin, İstanbul'daki yapıların yaklaşık yüzde 95'ini oluşturan konutlar üzerinde yetkisi yokmuş gibi tüm sorumluluğu vatandaşın sırtına yüklemesinin anlaşılabilir bir durum olmadığına altı çizilen açıklamada, "Bu yapılara yapım ve oturma ruhsatı veren, yıllardan beri oluşan kaçakları görmezden gelen, yıkmayan, sorunlu olanları tahliye edemeyen belediyeler, bu konudaki ağır sorumluluklarını kolayca devredebilir mi?" denildi.

Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu, belediyenin devretmeye ya da unutturmaya çalıştığı bu sorumluluktan yönetsel, yasal, siyasal ve etik yönlerden kolayca kurtulamayacağını ortada olduğunu vurguladı.

Kentsel dönüşüm: Rantsal bölüşüm / 10 Kasım 2006

Şehir Plancıları Odası (ŞPO) ve Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nin ev sahipliğinde düzenlenen 6. Türkiye Şehircilik Kongresi yapıldı. Özellikle "Kentsel Dönüşüm Projeleri"nin damgasını vurduğu kongrede, somut örnekler üzerinden Kentsel Dönüşüm'ün "Rantsal Bölüşüm" haline getirildiği tartışıldı.

"İdeolojik bir araç haline gelen dönüşüm kavramının planlama paradigmaları ile ilişkisine tarihsel bir bakış: Ankara örneği" başlıklı sunumunu yapan Yüksek Şehir Plancısı ve ŞPO Ankara Şube Başkanı Zafer Şahin, planlamanın bir parçası olan 'Kentsel Dönüşüm'ün adeta ona bir alternatif konumuna getirildiğini söyledi.

Şehir Plancıları Odası Genel Başkanı Buğra Gökçe çok fazla yasa çıktı bu konuya ilişkin ve bir o kadarı da meclis gündeminde beklediğini, bir yandan 'Kentsel dönüşüm projeleri'yle, diğer yandan orman arazileri, tarım arazileri ve kıyılara yönelik uygulamalarla gündeme geldiğini, Plancılar Odasının bunu 'Kentsel Dönüşüm' değil 'Rantsal Bölüşüm' olarak değerlendirdiğini ifade etti.

'Yağma' Tasarısı Meclis'te / 22 Kasım 2006

Hükümet, depreme karşı eylem planı adı altında Meclis'e getirilen "Dönüşüm Alanları Hakkındaki Yasa" tasarısı ile gecekondu bölgelerinin tasfiye edilerek buraların yenilenmesi öngörüyor. Ancak, tasarıda imar planı bulunsun veya bulunmasın kentsel ve kırsal tüm alanların, her türlü arsa ve araziler ile bunların üzerindeki bütün kayıtlı, kayıtsız tüm yapılar bu kapsam içine alınıyor. İktidar, tasarı ile kamuya ait sahipsiz ve orta mallarından, kamu kurum ve kuruluşlarının mülkiyetindeki mallara kadar, tüm kamusal mülkiyeti özel mülkiyete açarak, toprak rantı piyasasını genişletmeyi amaçlıyor. CHP'li Oğuz Oyan da, tasarımı "yağma ve talan" tasarısı olarak nitelendirdi. Oyan, binalı binasız, ülkenin 777 bin kilometre kare toprağının bu kapsama girdiğini dile getirdi.

TMMOB Şehir Plancıları Odası, tasarının "Kentsel yenilemeye/dönüşüme yönelik mevcut hukuksal çerçeveyi geliştirmeyi değil, tüm hukuksal bağlardan kurtulmayı temel amaç olarak belirlediği" ne dikkat çekti. Odanın tasarıyla ilgili değerlendirmesinde "Tasarı bir muafiyetler ve olağanüstü durumlar yasası haline dönüştürülmüştür" denildi ve şu görüşlere yer verildi: "Yasa, yenilenmeye ihtiyaç duyan kentsel mekânları, sosyal, kültürel ve ekonomik köklerinden soyutlayarak değerlendirmekte ve kentsel yenilenmeyi fiziksel yenilenmeye indirgeyerek piyasanın acımasız işleyişine terk etmektedir. Böylesine geniş ve olağanüstü yetkilerle donatılmış bir yasa, ne dönüşüm alanları olarak tanımlanacak bölgelerde yaşayan halkın sosyal, kültürel ve ekonomik koşullarına değinmekte ne de halkın katılımı/talepleri ile işleyecek bir dönüşüm süreci öngörmektedir."

Salı Pazarı'nda Yepyeni Bir Kadıköy Doğuyor / 28 Kasım 2006

Son otuz yıldır bütün yöneticilerin planlayıp bir türlü gerçekleştiremedikleri "Salı Pazarı Projesi" nihayet hayata geçiyor. İstanbul'daki Salı Pazarı Efsanesi'ni yıkılıp, çağdaş bir komplekse bürünecek olan Kuşdili Çayırı son günlerini yaşıyor.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından ihale edilen proje tamamlandığında Kadıköylülerin dışında tüm Anadolu Yakası'na, hatta Kocaeli, Adapazarı ve Yalova gibi civar illere de hizmet verecek.

Salı Pazarı projesi istihdamda da önemli ölçüde katkı sağlayacak. Yaklaşık 10 bin kişiye yeni iş imkanı sunacak olan proje, 50 milyon dolara mal olurken Büyükşehir kiralama müddeti olan 30 yılın ilk 10 yılında cirodan yüzde 3, sonraki 20 yılda ise yüzde 17,5 oranında pay alacak.

İnşaatına 2007 Mayıs veya Haziran ayında başlanması planlanan proje yaklaşık 50 bin metrekarelik bir alan üzerinde gerçekleşecek. 20 bin metrekarelik alanı kubbe şeklinde membran çadırla örtülecek olan proje toplam altı kattan oluşacak. İlk üç katı yeraltında olacak projenin iki katında yaklaşık 3 bin araçlık bir otopark, en alt katında ise soğuk hava depoları ve yükleme boşaltma alanları bulunacak.

Ormanlık alanda inşaat oranı yüzde beşe indi / 04 Aralık 2006

Özel ormanlarda inşaatı düzenleyen yönetmelik yenilendi. Yeni yönetmelikle, eski yönetmelikte geçen yıl yapılan değişiklikte ortaya çıkan yanlışlık da düzeltiliyor. Bakanlık, geçen yıl yaptığı değişiklikte altyapı tesislerini yüzde 6'lık inşaat hesabının dışında bırakarak inşaat alınına genişletmişti. Ayrıca inşaatın orman vasfının en zayıf olduğu kısmında yapılması zorunluluğu da kaldırılmıştı.

Ormanların tahrip olmasına yol açan bu düzenlemeden geri dönen bakanlık, 30 Kasım 2006'da yeni bir yönetmelik hazırladı. Şimdiki yönetmeliğe göre özel ormanlarda 'yatay' yüzde 6 inşaat izni bulunuyor. 10 bin metrekarelik bir ormanda 600 metrekarelik yatay inşaat izni olmasına karşın, yapı iki katına çıktığında inşaat alanı 1200 metreye, kottan da yararlanıldığında bin 800 metreye çıkıyor. Yol gibi altyapı yatırımlarıyla ise inşaat alanı 2 bin 400 metreye ulaşabiliyor. Yönetmelikte yapılan değişiklikle yüzde 6 olan inşaat izni yüzde 5'e çekilirken, yatay - dikey ayırımı da kaldırıldı. Böylece 10 bin metrekarelik bir ormanda inşa edilecek yapı ister tek katlı, ister çok katlı olsun, toplam inşaat alanı yüzde 5'i aşamayacak.

Ankara Uygur Şehirler Sıralamasında Sonuncu Oldu / 08 Aralık 2006

OECD, 'Küresel Ekonomide Rekabetçi Kentler' başlıklı raporunu yayımladı. 450 sayfalık raporun başında "Metropolitan Database" adlı çizelge yer aldı. Burada kentler, satınalma gücü paritesine göre kişi başına gayrisafi milli hasıla itibarıyla sıralandı. Sıralamada ilk 12 sırayı ABD kentleri aldı. 4.2 milyon nüfusa sahip San Francisco kişi başına 62.3 bin dolarla birinci olurken bu kenti 5.1 milyon nüfuslu Washington 61.6 bin dolarla izledi. 4.4 milyon nüfuslu Boston ise 58 bin dolarla üçüncü oldu.

12 Amerikan kentini Londra izledi. İstanbul ve İzmir 76 ve 77'nci sıraları paylaşıırken, geçmişte birçok üçüncü dünya ülkesinin gıptayla baktığı 'kültür kenti' Ankara sıralamada 78'inci ve sonuncu oldu. Eski komünist ülkelerin başkentleri, kentleri, Kore'nin başkenti Seul, Yunanistan'ın başkenti Atina, Meksika'nın başkenti Meksiko ve diğer kentlerinden Monterey, Guadalajara ve Puebla Türk kentlerinin üstünde yer aldı.

İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın iptali istendi / 23 Aralık 2006

TMMOB'ye bağlı odalar, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın iptali için İstanbul İdare Mahkemesi'ne başvurdu. Odalar, planın rant ve pazarlama öncelikli bir anlayışın ürünü olduğuna dikkat çekerek yasal açıdan da yok hükmünde olduğunu belirtti.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin (İBB) şirketlerinden BİMTAŞ A.Ş. bünyesinde oluşturulan İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (IMP) tarafından hazırlanan 1/100.000 ölçekli plan, Büyükşehir belediye meclisinde 14.07.2006 tarihinde oybirliği ile kabul edilmesinin ardından 22.08.2006'da Kadir Topbaş tarafından onaylandı ve 28.08.2006'da askıya çıkarıldı. Plana yasal süreç içinde İBB nezdinde itiraz edildi. İtiraz dilekçelerinin 60 gün içinde yanıtlanmayarak zımnen reddedilmesi üzerine planın iptali için yargıya başvuruldu.

Çevre Mühendisleri, Elektrik Mühendisleri, Harita ve Kadastro Mühendisleri, İnşaat Mühendisleri, Mimarlar,

Peyzaj Mimarları, Şehir Plancıları ve Ziraat Mühendisleri Odaları İstanbul şubelerince açılan ortak davanın dilekçesinde planın hazırlanma sürecinde kendilerinin hiçbir şekilde görüşlerine başvurulmadığı belirtildi. "Katılımcılık ve şeffaflık maskesi" ile pazarlanmaya çalışılan çevre düzeni planının teknik açıdan yetersiz olduğuna dikkat çekilen dilekçede, "Çevre Düzen Planı, planlama ciddiyeti ile hiç bağdaşmayan, ciddi sakıncalar içeren, kente insan öncelikli değil rant ve pazarlama öncelikli bakan bir yaklaşımın ürünüdür. Uygulanması halinde İstanbul'un sorunlarını çözmek bir yana gelişimini bugünkünden daha tehlikeli boyutlara sürükleyecek, kentin tarihi ve doğal değerlerinde geri dönülmez tahribatlar yaratacaktır" denildi.

3. Köprü buraya yapılacak / 02 Ocak 2007

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, İstanbul Boğazı'na yapılması tasarlanan üçüncü bir köprü için biri güneyde, 3'ü kuzeyde 4 alternatif güzergah belirledi. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın 'netleştirdiğimiz' diyerek işaret ettiği köprü güzergahı, İstanbul'un en kuzeyinde kentin akciğerlerinin ve su havzalarının ortasından geçiyor. Erdoğan'ın işaret ettiği güzergah olarak, Anadolu Yakası'nda Beykoz'un Poyraz Köyü ile Avrupa yakasında Sarıyer'in Garipçe Köyü arası dile getiriliyor. Boğazı bu bölgeden geçecek köprü, Karayolları Genel Müdürlüğü'ndeki tasarlarda, bağlantı yolları ile beraber Sultanbeyli ile Mahmutbey arasında 85 kilometre uzunluğunda gösteriliyor. Bu güzergah, diğer alternatiflere göre en uzun olmasıyla da dikkat çekiyor. Bu arada, 3'üncü köprünün geçeceği köylerin bağlı oldukları belediyenin 1/1000 ölçekli planlarında yollar için metrelerce yerlerin ayrıldığı, bu yolların köprülerin ayakları, bağlantı yolları için kullanılacağı ifade edildi.

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şube Başkanı Ahmet Turgut 3'üncü köprü için kuzey seçiliyorsa, İstanbul'un orman alanları ve su havzaları çok zarar göreceğini, 3'üncü köprü için transit geçişin gerekçe gösterildiğini ifade etti. Turgut; İki yaka arasında transit geçişin, zaten trafiğin pik saatlerinde olmadığını, ayrıca transit geçişler yüzde 4-5'lerde olduğunu, iki yaka arasındaki hareketliliğin ise, İstanbul'daki toplam trafik hareketinin yüzde 10'unu oluşturduğunu, trafik sorunun kaynağı iki yaka arasındaki geçiş olmadığını söyledi.

TOKİ üzerinden rant / 05 Ocak 2007

Toplu Konut İdaresi (TOKİ), Ankara'nın önemli semtlerinde yaptığı konut satışlarını kime yaptığını, tüm ısrarlara rağmen açıklamıyor. Fakat TOKİ'nin 'ticari sır' diyerek yayımlamadığı listede yer alanlar, "devir hakkı"nı kullanarak bir gecede 250 bin YTL kâr edebiliyor.

Ankara'nın yeni lüks yerleşim alanı olan Ümitköy'deki Karayolları Araç Muayene İstasyonu arsası üzerinde hukukçular için yapılan 400 konutun ancak üçte birisi gerçek sahiplerini buldu. Yargıtay, Danıştay ve

Sayıştay gibi üst düzey hakime verilen konutların 200'ü, çoğu siyasetçi, bürokrat ve ayrıcalıklı isimlere satıldı. Vakıfbank Ümitköy Şubesi'nden 10 yıl vade ile aylık 0.95 gibi düşük faizle sağlanan krediyle dağıtılan evlere, hemen devir hakkı verildi. 160 milyara ucuz fiyatla satılan evler, 350 ile 450 milyar lira arasında bir değere ulaştı.

İstanbul a vize, otomobile sınırlama / 14 Ocak 2007

Erdoğan İstanbul'da, "Beni yine tefe koyacaklar ama söylemek zorundayım" dedikten sonra çok tartışılacak açıklamalar yaptı.

Erdoğan "İstanbul'a her gün 600-700 yeni araç giriyor. Şu anda 2.5 milyon plaka var. Bu çok fazla. Plaka sayısını sınırlayıp, 2 milyona indirelim. Bundan sonra İstanbul'a bu plaka sayısınca araç girsin. Nasıl olacak? Aracını yenilemek isteyen, plakası olandan araç alacak. Sıfır araç almak istiyorsa var olan aracını farklı illerde satışa çıkaracak. Yani var olan plakalardan biri eksilmeden, yenisi İstanbul'a giremeyecek" dedi.

Erdoğan: 1995'te 'İstanbul'a girene vize uygulaması yapılmalı' dediğimde herkesin kendisini topa tuttuğunu, ancak aynı şeyi yine tekrarladığını ifade etti. İsteyenin istediği gibi İstanbul'a girip çıktığını, medya, sivil toplum bu konuda yardım etmesi ile vize uygulamasının desteklenmesini istedi.

Haydarpaşa İhalesi Olacak / 25 Ocak 2007

İstanbul Sanayi Odası'nın 2007'deki ilk meclis toplantısına katılan Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Türkiye'nin son 4 yılda elde ettiği başarıda sanayicilerin payının büyük olduğunu belirtti.

Erdoğan, Galataport, Haydarpaşaport gibi iyi projeler yapmak istediklerini ancak Haydarpaşaport'ta daha dedikodusu varken ihalesi yapılmadan yargıya gidenler olduğunu vurguladı. Erdoğan, "Oradaki mezbelelik kalkacak, İstanbul'un en güzel yerlerinden biri olacak. Yine Ahırkapı'dan buraya bir tünel oluşturma projesi için ihale hazırlığımız var. Bunu da engellemeye kalkarlar. Yargılanmak istemiyorsanız, hiçbir şey yapmayacaksınız, o zaman iyi insan olursunuz" diye konuştu.

Çevre Zirvesi / 27 Ocak 2007

BM'nin finanse ettiği "Hükümetler Arası İklim Değişimi Uzmanlar Grubu" (HİDUG) toplantısında dünyanın dört bir yanından gelen 500 kadar bilim adamı, Paris'te bir araya geldi. Uzmanların 2 Şubat'ta yayımlayacağı rapor, 5 yıl boyunca iklim konusunda referans kaynağı olacak. Zaten iki yıldır hazırlanmakta olan raporda, "iyi haber" bulunmayacak. Fransız iklim bilimci Herve Le Treut'ye göre, rapor uzun zamandır söylenegelenlerin teyidinden başka bir şey olmayacak

Uzmanlara göre, denizlerdeki buzullar ve donmuş kara parçalarının erimesi, karla kaplı alanların ve buzulların azalması, ısınan okyanusların genişlemesi iklimin ısınmasının sonuçları olduğu kadar bu sürecin hızlandırıcısı da...

İklim bilimciler, bu olayların ısınmanın boyutlarını genişleteceğini düşünüyor, ancak bu genişlemenin nereye kadar tahammül edilebilir olduğu pek bilinmiyor.

HİDUG'un 2001 toplantısının sonunda yayımlanan raporda, ortalama sıcaklığın, yüzyılın sonunda 1990 raporuna göre 1.4 ile 5.8 santigrat derece artabileceği uyarısında bulunuluyordu.

Acarİstanbul'da ne tamam ne devam / 31 Ocak 2007

Beykoz Belediyesi Encümeni, Acarİstanbul'daki 138 villanın 'ruhsatlı' olduğu için yıkılmamasına, bundan sonra yeni bina yapılmamasına karar verdi. Beykoz Belediyesi Encümeni, belediyenin yıkım ve para cezası uygulanacağını tebliğ ettiği Acarİstanbul'la ilgili beklenmedik bir karar verdi. Encümen, Acarİstanbul'daki 138 villanın, "ruhsatlı olarak yapıldığı" için yıkılamayacağını kararlaştırdı. Encümen'in kararını dün yaklaşık bir saat süren toplantının ardından, Beykoz Belediye Başkanı Muharrem Ergül açıkladı. Ancak Ergül, Encümen'in kararını tamamen farklı bir şekilde kamuoyuna duyurdu. Ergül, Acarİstanbul'la ilgili yıkım ve para cezası kararı için Danıştay'daki yargı sürecinin tamamlanmasının bekleneceğini bildirdi. Beykoz Belediye Başkanı "Encümenimiz Danıştay'dan gelecek karara göre dosyayı tekrar inceleyecek" dedi.

KENTLERİMİZDEKİ GÜNDEM: 4 ÖRNEKTE POLİTİKACI-YATIRIMCI İŞBİRLİĞİ

Erhan Demirdizen*

Kentlerimiz yerel içerikli tartışmalarıyla yıllar geçtikçe ülke gündeminde daha fazla yer tutuyorlar. Ülke nüfusunun her geçen yıl daha büyük bir bölümünün kentlerde yaşamaya başlaması bunun başlıca nedenlerinden birisi. Ama bundan daha da önemlisi, kentlerde rantın aşırı yoğunlaşması karşısında sermaye ve siyasi kadroların kentlere olan ilgisinin her türlü ölçüyü aşmış olması.

Giderek ivmesi artan politikacı-yatırımcı işbirlikleri, kentlerimizin kimliğini ve gelişme potansiyellerini tehdit etme düzeyine erişmiş bulunuyor. Çünkü bu işbirlikleri kentlerimizin -konumları nedeniyle- aşırı değerlenmiş alanlarına yöneliyor ve kent bütününden bir etki analizi yapılmadan yatırım kararları alma aşamasına varıyor. Dolayısıyla, kentlerimizin zaman içinde değer kazanan bölgelerine gelen yatırımlar kendi başına değerlendirilmeye başlanınca, bu yatırımların yakın çevre ve kent tamami üzerinde olumsuz etkileri artabiliyor. Oysa, planlama mesleği ve biliminin varoluş nedeni, kentlerin ürettiği toplam değeri, belirli alanlarda yoğunlaşmış olmasına bakmaksızın, olabildiğince kentin tamamının gelişmesi ve dönüşmesi için kullanabilme ilkesine dayanıyor. Değerlenen lokal alanların kendi içinde kapalı yatırımlarla geliştirilmesi, planlamanın doğasına aykırı bir tutum olarak karşımıza çıkıyor. Uzun yıllardır tartıştığımız konuların büyük bir çoğunluğu, sözünü ettiğimiz tutum farklılıklarının bizde yarattığı mesleki endişelerden kaynaklanıyor.

Planlamanın doğasına aykırı gelişmeler denilince İstanbul ve kıyı bölgelerine ait örnekler hemen aklı geliyor. Çünkü kontrolsüzce yatırım çılgınlıklarına eğilimli olan bu bölgelerde politikacı-yatırımcı işbirliklerinin mali büyüklükleri Türk Lirasından 6 sıfır atılmış olmasına rağmen göz kamaştırıcı boyutlarda olabiliyor. Gözler kamaştıktan sonra geriye sadece yapılacak yatırımı karlı kılacak bir ayrıcalıklı imar düzeninin tarif edilmesi kalıyor. 1980'li yıllarda çıkan Turizmi Teşvik Kanunundan bu yana politikacılarımızın bu konudaki ihtisaslaşmalarını derinleştirmiş olmaları da işleri kolaylaştırıyor.

“Plan Tadilatı Yapıp 3 Emsal Vereceğiz”

İstanbul'da son zamanlarda birkaç ilginç tartışma yaşandı bunlara örnek olabilecek. Bunların içinde en çarpıcı olanı kamuoyunda “Dubai Kuleleri” olarak bilinen örnekti. Belediyeye ait bir mülk üzerinde yapılacak kulelerin politikacı-yatırımcı işbirliği literatürüne nasıl yeni zenginlikler getirebileceğini de tartışmalar sırasında açık bir biçimde gördük. Bu işbirliğinden kamunun hayli zararlı çıkacağını gösteren hesaplar bir yana, büyük kısmı İstanbul halkı adına Büyükşehir Belediyesine, bir bölümü de Türkiye halkı

adına Hazineye ait olan “İETT garajı”nda Dubai ya da Türk sermayesi tarafından inşa edilecek “kuleler”in İstanbul ve Türkiye için ne gibi bir yüksek menfaate karşılık geldiği bizim tarafımızdan anlaşılmadı. Kaldı ki, kulelerin inşa edileceği bölgede son 20 yıllık küreselleşme sürecimizde toplumun ortak değeri olan “yapılaşma emsali”nin hesapsızca verilmesinin sonucu olarak yüz binlerce kentlinin çektiği trafik kaosu da cabası. Bu trafik kaosunun Türkiye ekonomisi üzerindeki verimsizlik etkileri açıkça görülebiliyorken, Başbakan ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı, yatırımcının politikacıyla işbirliği yapması halinde bu işten ne kadar kazançlı çıkabileceğini, “plan tadilatı yapıp 3 emsal vereceğiz” sözleriyle herkese gösterdiler. “Aman yapmayın, İstanbul gibi bir kentte kamu elindeki sınırlı arazi stokunu değerlendirmekte daha dikkatli davranılmalı” çağrılarına kulakların tıkalı olduğu ise akabindeki “kararlıyız” beyanlarından anlaşıldı.

Koç'un Bile Tepkisini Çeken İmtiyaz

Politikacı-yatırımcı ilişkilerinin bizdeki geçmişini himayeciliğe dayanıyor. Osmanlı'dan beri bu böyle. Bu ilişkiyi kurabilen yatırımcıyla kuramayan yatırımcı arasında kapital birikim hızını ve biçimini kökten değiştirebilen çarpıcı farklılıklar ortaya çıkabiliyor. İlişkiyi kuramayan yatırımcılar için “bürokratik engeller” aşılamaz boyutlara varırken, politikacıyla aynı kulvarda gidebilenler parmak ısırtan imtiyazların sahibi olabiliyorlar.

Son zamanlarda bu konu “Galataport” ihalesi sırasında bir kez daha ayyuka çıktı. Ülkemizin en “iktidarlı” sermaye gruplarının başında gelen Koç'un tepesindeki adam, Rahmi Koç, bu sefer de kendisinin verimli politikacı-yatırımcı ilişki çemberinin dışına itildiğini açıkça ilan ediyor ve Sami Ofer'in kollandığını söylüyor, “koşulları şeffaf bir biçimde açıklasalar, ben de ihaleye girerdim” diyordu. Bu sözler ortalığın karışmasına yetiyordu.

Koç dahil olmak üzere Galataport ihalesinde Sami Ofer dışındaki isteklilerin bilmediği detaylar nelerdi? İhalenin yapıldığı tarihteki kıyı mevzuatı kıyıda ve liman alanlarında yapılabilecek faaliyetleri sınırlandırıyordu. Örneğin, o tarihteki mevzuata göre kıyı ve liman alanlarında sadece “kıyıda yapılması zorunlu” olan yapılar ve faaliyetlere izin verilebiliyordu. Enikonu balıkçılık ve liman yapılarıyla sınırlı olan bu faaliyetlere Galataport alanı da dahildi ve bunların işletme haklarını almak fazla cazip de sayılmayabilirdi.

İhale aşamasında Kıyı Yasasının ilgili yönetmeliğine konulan ilave bir tanım Galataport için yazılmış gibiydi. “Kruvaziyer liman” adıyla Türkiye kıyı mevzuatına giren bu tanım ne Anayasaya ne de Kıyı Yasasına uygundu, çünkü “kıyının kamu yararına ve herkesin kullanımına açık olması” ile ilgili Anayasal ilkeyi zorladığı gibi “kıyıda sadece kıyıda yapılması zorunlu yapılar yapılır” diyen Yasayı da devre dışı bırakıyordu. Peki “kruvaziyer liman alanı” içinde neler yapılabilecekti yeni yönetmeliğe göre? “Otel, alışveriş merkezi, lokanta, banka, ofis, vb....” Artık yatırımcı için

* Şehir Plancısı

uygun bir mecra oluşmuş görünüyordu. Ödemelerin büyük bölümü uzun yıllar sonrasında yapılacak olsa da, göze hitap eden bol sıfırlı rakamlar teklif edilebilirdi ihalede.

Daha Yönetmeliğin ne getirdiğini okuyup anlamamıza fırsat kalmadan bir de imar planı yapılıp, tartışmalı bir Koruma Kurulu oturumundan sonra Kültür ve Turizm Bakanlığınca onaylanıverdi. İmar planı Galataport için düşünülen alanı işaretliyor ve “yönetmelikteki kruvaziyer liman burası” diyordu. Arkasından hayli şöhretli bir mimar da projesini yapıyordu.

Bu “ayrıcalıklı imar operasyonu” ile vücuda gelen politikacı-yatırımcı işbirliği Şehir Plancıları Odasının hem yönetmelik hem de plan için Danıştay’dan aldığı “yürütmeyi durdurma” kararına çarpınca, işbirliğinin azmi kırılır sanılıyordu ama yapılan sadece küçük bir geri çekilmeden ibaret kalıyordu: İhale iptal ediliyordu.

Ancak aynı anda başka bir operasyonun düşmesine basmakta taraflar gecikmiyorlardı ve bir “torba yasa”nın içine Danıştay’ın “bu olmamış” dediği yönetmelik maddesini biraz daha “cesurca” yazıyorlardı. Şehir Plancıları Odası, Türkiye’de planlama sisteminin kurumlaşması adına olayın peşini bırakmamaya kararlı, yasal düzenlemeyi veto etmesini talep etmek üzere Cumhurbaşkanı’nın kapısını çalıyordu. Görüşme sonrası oluşan ümitli hava yasanın veto edilmeden yürürlüğe girmesiyle yerini karamsarlığa bırakıyordu. Bu karamsar tabloyu yasal düzenlemeyi iptal ederek Anayasa Mahkemesi dağıtıyordu. Şu sıralar yeniden dolaşıma giren bir Kıyı Yasası Taslağına da aynı “kruvaziyer liman” tanımı kendine müstesna bir yer bulmakta zorlanmadı. Yargının kapıdan kovduğu “kruvaziyer liman” bu sefer de bacadan girmeye hazırlanıyor. Bu sırada Kıyı Yasası “kıyım yasası” olacakmış, kimin umurunda!

306 Milyon Dolarlık “Temalı Park”

Devletten imtiyaz almaya alıştırılmış “hür teşebbüs”, ülkenin farklı köşelerinde aynı işbirliği ortamının olanaklarını yaratmakta hayli hünerli. Bunun son zamanlardaki anlamlı örneklerinden birini de Antalya’da “Lara Kent Parkı”nda yaşadık. Bir turizm yatırımcısı “kent parkı”nda “disneyland” olarak adlandırılan bir “turistik işletme” kurmak için teşebbüs ediyordu. Yasal olarak “kent parkı” statüsünü koruyan alan Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından ihaleye çıkarılıyordu.

Planlama sistemimiz açısından bütün kavramların içinin boşaltıldığı bu süreçte meslek odaları ve sivil toplum örgütleri ihaleye tepkilerini dile getirmeye başlayınca, işlerin Belediye üzerinden sonuçlandırılmasının zorlaşacağı düşünülmüş olmalı ki, devreye Kültür ve Turizm Bakanlığı giriyordu. Bu tür durumlarda benzerlerine sıklıkla rastlandığı gibi, Kültür ve Turizm Bakanlığının devreye girmesi, tartışma konusu alanın “turizm bölgesi” olmasıyla sonuçlanıyordu. “Kent parkı” düzenlemesi “hür teşebbüs”ün önünü açamıyorsa bu sefer de “turizm bölgesi” yapılabildi! Yeter ki “disneyland” yapılabilsin.

Zaten Bakanlık “turizm bölgesi” kararını Bakanlar Kurulundan onaylatır onaylatmaz, alanı “temalı park” olarak 49 yıllığına kiraliyordu. “Tema”nın ne olduğu belli.

Basından öğrendiğimize göre “temalı park”ın içinde eğlence ve alışveriş merkezlerinin yapılması da düşünülüyordu, ki bunlar yatırımcıların kendi haline bırakıldıklarında hemen her yere yapmak istedikleri şeyler. “Temalı park” İstanbul’da olsaydı, ilave olarak “rezidans” da düşünülecekti hiç kuşkusuz. Bakanlığın onayladığı plan “Lara Temalı Parkı”na bütün bu yatırımların yapılabilmesi için % 2 emsal de vermiş bulunuyordu.

Kültür ve Turizm Bakanlığındaki ihaleye katılarak kazanan ve Başbakanın “adamı” olduğunu söyleyen “müteşebbis”, “burada disneyland mı yapacaksınız” diye sorulunca, “o 60 yıl önceydi, biz daha iyisini yapmak için 306 milyon YTL harcayacağız” diyordu. “Daha iyisi”nin “eğlence ve alışveriş merkezli” bir “temalı park” olacağını söylememize gerek yok.

Bütün kentlilerin ve turistlerin kullandığı bir “kent parkı”nı % 2 emsalle “turistik-ticari işletme” haline getirme isteğine bütün kentliler ve Koruma Kurulunun olumsuz bakmasının da Antalya’da Lara Parkındaki politikacı-yatırımcı işbirliği açısından fazla bir mahzurunun olmadığı anlaşıyordu.

“Rahatsız Edici Bir Enkaz”

Merkezi yönetim düzeyinde Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığının birbiriyle adeta yarıştığı örnekleri takvimde geriye doğru giderek çoğaltmak mümkün. Ancak hiç kuşku yok ki bu örneklerin en tazesisi yine İstanbul’un orta yerinde yaşandı. Park Otel’den söz ediyoruz.

Yazının girişinde politikacıların “ayrıcalıklı imar düzeni” yoluyla yatırımcıların “önünü açtığı” sürecin Turizmi Teşvik Yasası ile başladığını belirtmiştik. Park Otel bu yasanın ilk uygulamalarından biriydi. 1984’te otelin parseli “turizm merkezi” ilan edilmişti. Bu karar sonrasında Beyoğlu İmar Planı tarafından verilen “6 emsal” ile inşaatına başlanan otel için meslek odaları ve sivil toplum örgütlerinin yargıya gitmeleri sürecin kesintiye uğramasına neden olmuştu.

Takvimler 1993’ü gösterirken Turizm Bakanlığı aynı emsalle yeni bir plan daha onaylıyordu. Ancak bu planın onayından sadece 15 gün sonra Koruma Kurulu tarafından bölge “kentsel sit alanı” ilan ediliyor ve Park Otel için “Alman Konsolosluğu’nun saçak seviyesini geçemez” kararı alınıyordu. Bunun üzerine, benzer konulardaki tavizsiz tutumuyla hatırlanan dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından Konsolosluk binasının saçak seviyesine kadar olan katlar yıkılıyordu. Aynı sıralarda yine meslek odaları ve sivil toplum örgütleri yargıya başvuruyorlar, Park Otelin yapılmasına olanak sağlayan Bakanlık planını iptal ettiriyorlardı.

Tam 13 yıldır Park Otel ne yıkıldı ne de yasallaştırıldı. Birden ortaya bir plan çıktı ve açıklama raporunda

“rahatsız edici bir enkaz” olarak takdim ettiği bu yasadışı ve estetikten yoksun yapıyı “ekonomiye kazandırmaya” karar verdi. “Rahatsız edici enkaz” üzerinde birkaç rötuş yapıldıktan ve günümüzün olmazsa olmaz kullanımlarından bir kısmına izin verildikten sonra “Park Otel sorunu” çözülmüş olabilirdi. Tabi ki “rezidans”tan söz ediyoruz. Plan nezaketten “konut” diye kayda geçmiş olsa da...

Bu sefer “3 emsal” veriliyordu ve 13 yıl önceki Kurul kararına referansla “Alman Konsolosluğunun saçak seviyesi” aşılamayacak irtifa olarak tarif ediliyordu. Planın eki olan dokümanlarda etraflıca ve tekrarlarla olumlu bir plan kararı olarak dile getirilen bu notlar mevcut yapının yasallaşması için nasılsa engel oluşturmuyordu.

Tam “ne oldu da 13 yıl sonra durduk yere bu plan onaylandı” diye sorduğumuz sırada yine basındaki yazılardan durumu anlıyorduk. Park Otel yeni imar operasyonu yapılmadan önce el değiştirerek Sürmeli’den Kutman-Ofer ortaklığına geçmişti. Bir kez daha politikacı-yatırımcı işbirliği devredeydi anlaşılan. Önceki sahibinin tamamlayıp otel olarak işletemediği bu “rahatsız edici enkaz” yeni sahipleri için “rezidanslı, eğlence ve alışveriş merkezli otel” olarak hayli kazançlı bir yatırıma dönüşüvermişti.

Koruma Kurulları, Yargı ve Meslek Odaları Üstündeki Tarihsel Sorumluluk

Bu örneklerle bakınca ülkemizdeki planlama faaliyetinin yakın gelecekte kurumlaşacağından ümitlenmek için fazla nedenimizin olmadığı anlaşılıyor. Buna rağmen büsbütün karamsarlığa kapılmaktan bizi alıkoyan kurumlar, koruma kurulları, yargı ve meslek odaları ile sivil toplum örgütleri.. Bazı örneklerde yerel yönetimlerin ürkek destekleri de ümitlerimizi arttırabiliyor. Ama şurası gerçek ki, kentlerimizde aşırı yoğunlaşan rant üzerinden siyaset yapma geleneğini sürdüren politikacı ile himayeci ilişkiler içinde imtiyaz elde ederek kapital birikimi yapmak gibi bir genetik özelliği olan yatırımcı tipi tümüyle ortadan kalkmadıkça benzer konularla uğraşmak biz meslek insanlarına düşmeye devam edecek.

ADINI KAYBEDEN KENT...¹ ESKİGEDİZ

Nilgün ERKAN*
Gül ÜNAL**

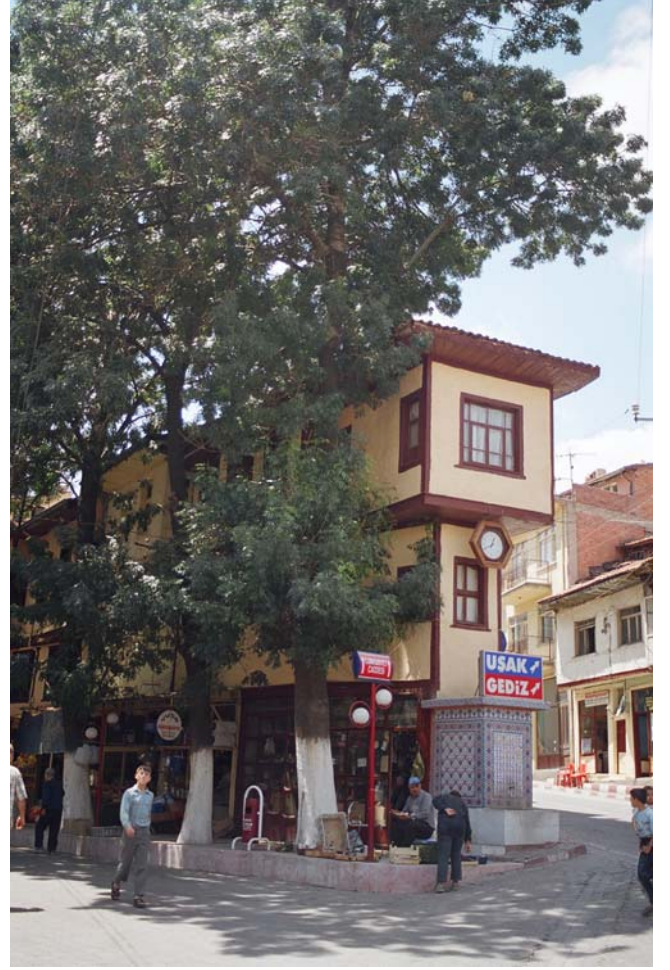
Eskigediz Kütahya İli'nin, Gediz İlçesi'ne bağlı şirin bir beldesidir. Kütahya-Uşak karayolu üzerinde bulunan, denizden yüksekliği 825 metre olan beldenin Kütahya'ya uzaklığı 91km, Uşak'a uzaklığı 65 km, Gediz İlçesi'ne uzaklığı ise 7 km'dir. Eskigediz'i diğer kentlerden farklı kılan bir doğal afettir. Gediz yerleşiminin kaderini ve adını değiştiren bu önemli doğal afet 28 Mart 1970 Cumartesi günü saat 23:06'da gerçekleşen ve kayıtlara Gediz Depremi olarak geçen felakettir. Binlerce insanın ölümüne neden olan deprem Gediz'in 05.08.1970 tarihinde 7/1164 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile başka bir yere taşınmasına neden olmuş ve Eskigediz'in hikâyesi böylece başlamıştır. Bu afetten sonra ve geride kalan yerleşmede zaman durmuş gibidir. *"Evler, dükkânlar, çınarlar, çeşmeler yerin sallanmasının verdiği dehşetle donup kalmış da bir daha kımlıdayamamış gibiler âdeta"*. (Develi, H.)



Deprem sonrası yerleşmenin genel görünümü, (Eskigediz Belediyesi Arşivi)

Eski adıyla Gediz, bugünkü adıyla Eskigediz, Hisarardı ve Çamlık Tepelerinin arasından akan Gediz Çayı'nın oluşturduğu vadinin içinde konumlanmış ve kurulduğu tarihten itibaren doğal yapısı nedeniyle sık sık doğal afetlerle karşı karşıya kalmıştır. 1875 – 1901 – 1911 ve 1945 yılında coğrafi yapısı nedeniyle sel felaketlerine sahne olmuştur. Özellikle 1875 yılındaki

sel baskını sırasında yerleşmenin kuzeyinden Ulu Cami'ye kadar olan bölgede sıralanmış 15 -20 adet tabakhanenin yıkılması yerleşmedeki tabaklık zanaatının ölmesine neden olmuştur.



Eskigediz'in bugünkü merkezi

Eskigediz'e ait bilinen en eski veriler, İlkçağ'da Frigler dönemine rastlamaktadır. Önceleri Kadoi adı ile anılan kent Frigler Dönemi'nde Frigyalı kahraman Kadis adına yeniden kurularak Kadus adını almıştır. Halk arasında Kışlak Önü (Kışla Önü) diye bilinen bu bölge ile Balca mevkii üzerinde o günkü adı ile 'Ermüs' olan Gediz Çayı üzerinde kurulmuş bir yerleşmedir. Bu bölge Murat Dağı'nın tek geçit veren noktası olması nedeniyle de özel bir öneme sahiptir.

Yerleşmedeki görülmeye değer en eski eserler Hisarardı'ndaki antik yerleşmeye su taşımak için yapıldığı sanılan su kemeri ve yapımında iki mermer heykelin devşirme malzeme olarak kullanıldığı Debboy Köprüsü'dür.

¹ Makale Eskigediz ile ilgili Dr. Gül ÜNAL ve Dr. Nilgün ERKAN tarafından yürütülen 2003 yılı TÜBA Araştırma Projesi – Kentsel Envanter çalışmaları kapsamında elde edilen bilgilerden faydalanarak yazılmıştır. Makalenin adı ise yerleşme hakkında yapılan aynı isimli belgeselden alınmıştır. Belgesel Eskigediz Belediye Başkanlığı, YTÜ ve Belgesel Sinemacılar Birliği desteği ile hazırlanmıştır.

* Y. Doç. Dr., YTÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

** Y. Doç. Dr., YTÜ, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü



Yerleşmenin tarihi su kemeri

Frigya'nın Büyük ve Küçük Frigya olarak ayrılmasının ardından Kütahya'nın diğer ilçeleriyle birlikte Kadı Küçük Frigya'nın Epiked kısmı topraklarına dahil olmuştur. İskender zamanında bir Makedonya kolonisi olan Kadus, Roma döneminde Kadi adıyla bilinmektedir. Bu dönemde yerleşmenin kendi adına basılmış sikkesi mevcuttur (Yurt Ansiklopedisi, 1983:5315). Ramsay Frigya'nın Şehir ve Piskoposlukları hakkında bilgi verirken yerleşimden de bahseder². Roma Dönemi'nde Asya Vilayeti Yolları'nda yerleşimi Kadoi olarak anar³.

² "...Bundan sonra gelen beş piskoposluk hem kiliseye ait bir kül, hem de o zaman birçok misallerini gördüğümüz gibi mahalli bir birlik teşkil ediyorlardı. Bunlardan Aizanoi, *Kadoi*, Ankyra ve Synasos'un yerleri malumdur..." (Ramsay, 1961, 159)

³ "...Sardis'ten Maionia-Satala tarihiyle Temanothyrai Trajanopolis, Akmonia'ya giden, ve belki de Satala'da çatallaşarak *Kadoi* ve Aizanoi'ya kadar uzanan bir Roma yolunun hiçbir yerde kaydı yoktur..." (Ramsay, 1961, 182).



Debboy Köprüsü

Frigya döneminde Eskigediz'in kurulu olduğu vadinin göl olduğu sanılmaktadır. Yerleşme içinde 'Kocakayıkhan' isimli bir yerin bulunması bu alanda bir göl veya debisi taşımacılığa uygun bir akarsu olduğu görüşünü güçlendirmektedir. Ayrıca, Hisar Mahallesi'nde yer alan "Kal'a" adı verilen bölgede kayalara oyulmuş basamaklardan sandallara binildiği ve balık tutulduğu söylenmektedir. Bu basamakların bittiği noktanın suyun seviyesini belirlediği görüşü hakimdir. Yakın zamana kadar bu kaya yontma basamakların kenarında sandalların bağlandığı düşünülen demir tokaların varlığı bilinmektedir ancak bu demir tokalardan günümüze

Tarihi bilinmeyen büyük bir depremde rivayete göre üzerinde Gediz Kalesi'nin kurulduğu kaya ikiye ayrılmış ve ayrılan kayanın arasından göl suyu boşalmıştır. O tarihten sonra da nehir yarılan kaya içinden akmaya başlamıştır. Kayada açılan bu açılan dar geçit nedeniyle Eskigediz tarihte pek çok sel baskınına neden olmuştur.



Dik kayalardan oluşan vadiden yerleşmeye bakış...

Gediz'e 1540 yılında Mustafa Bin Hamza tarafından yaptırılan ve ilk kubbeli cami olan Kurşunlu Cami ile çizimlerini Mimar Sinan'ın, inşaatını da kalfası Süleyman Çavuş'un yaptığı söylenen, 1553 yılında Darüssade Ağası Gazanfer Ağa tarafından yaptırılan Ulu Cami ya da diğer adıyla Gazanfer Ağa Cami yer almaktadır. (Özkan, 1984) Ancak her iki cami de 1970 yılındaki depremde yıkılmış ve orijinal durumunu koruyamamıştır. Yerleşmedeki Gazanfer Ağa Hamamı da aynı dönemde inşa edilen ancak 1970 depreminden sonra kullanılamayacak derecede hasar gören önemli yapılardan biridir



Depremde büyük hasar göre Gazanfer Ağa Hamamı, (Hayat Mecmuası, Nisan 1970)

17. yüzyılda kenti gezen Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Gediz'den şöyle söz etmektedir:

“...Gedüs adlı Rum kralı yapısıdır. Evvela Germiyoğulları Yakup Bey, ondan da Yıldırım Han zaptetmiştir. Kalesini, Kuyucu Murad Paşa, bir daha

Celali sığınmasın diye yıktırmıştır. Gedüs Şehri Germiyan toprağında Kütahya eyaletinde serbest zeamettir. Birkaç kere Darüssade Kapı ağalığına has olmuştur. Hala zeamet subaşılığıdır. Vali el koyamaz. 300 akçe ile Şerif kazadır. Kethüda yeri, Şeyhülislamı, Nakibi, uleması çoktur. Azmi-zade Çelebi bir mübarek zattır. Murad Ağa, zeamet sahibi Beyzade Yusuf Ağa ve silahtar sipahi halifesi Gedüslü Mehmed Efendi pederi Mustafa Ağa vilayet ayanındandır. Gedüs kayalık bir dere içindedir. Otuz yılda bir meşhur cambaz taffesi Gedüs'e gelip, kale kayasına ip bağlayıp, tepesine çıkan post sahibi pehlivanlar serçeşmesi olur. Çoğu parça parça olur. Kale bu derece kayalar üzerinde yüksektir. Halk dilinde “Canbaz Kalesi” derler. Evler birbiri üstüne kattır. Yolları iniş yokuşlar, 2000 toprak örtülü evlerdir. 13 mahalle, 20 mihraptır. Eski cami, mahkeme yakınındaki Hacı Mustafa Cami kapıp üzerinde tarihi (sene 957)...”

19. Yüzyılda bölgeyi gezen Texier yerleşimi şöyle tanımlar; “...Nehre hakim olan sivri esasen burkani doğan üstünde vakti ile bir şato vardı. Ondan evvelde Kadı şehrinin hisarı bulunmak tabidir. Yerliler bu mevkiye kale derler. Kaleler üzerinde yontulmuş bir kaç merdiven basamağı görülmektedir...”

1676 tarihinde Gediz'in Hisarardı Kalesi, Celali İsyanları sırasında Kuyucu Murat Paşa tarafından güvenlik koşulları öne sürülerek yıktırılmıştır (Zıllıoğlu, 1985, 511). Aynı dönemde kurulan Salur (eski bir Türk Boyu) Mahallesi Celali isyanlarından korunamayarak Salur köyünü terk ederek buraya yerleşen köylü halk tarafından kurulmuştur.

Gediz'in taşınmasına gelince; Ağustos 1970 tarihinde alınan Bakanlar Kurulu kararı ile yerleşme bugünkü Eskigediz'in 7 km güney, Karılar Pazarı mevkiine taşınma sürecine başlamıştır. Yerleşmede yaşayanlar ve evleri kullanılmayacak kadar hasar göre, yıkılan aileler ilk deprem konutlarının ve ticaret merkezinin hızla inşa edilmesi ile bu yeni yerleşmeye taşınmışlardır. Zamanla diğer konutların inşası ve eski kentin ticaret hayatının da yeni kente taşınmasıyla birlikte yeni yerleşmenin mahallesi konumundaki Eskigediz giderek terk edilmeye başlanmıştır. Ancak bu süreç eski kenti ıssızlığa sürüklememiştir. Çünkü kırdan göçüp gelenler çok düşük bir bedelle burada boşalan evleri kiralamış veya satın almışlar ve kentin tümüyle sessizliğe bürünmesine engel olmuşlardır. Yerli halk bir süre kışları yeni yerleşmede, yazları eski yerleşmede hayatlarını sürdürmüşler ancak yeni nesillerin yetişmesi ile eski kenti bir daha orada yaşamamak üzere terk etmişleridir.



Eskigediz'de terk edilmiş boş evlerdeki hüznün



Eskigediz'i terk etmeyi reddeden yaşlı teyze,



Hisarardı Tepesi'nden yerleşmenin genel görünüşü

Hayati Develi Eskigediz için şöyle der: "Eskigediz dediğime bakmayın. Aslında Gediz burası. Bir de yeni Gediz var. Gediz, yüzlerce yıl bolluk ve bereket içinde yaşadığı yerden yerin büyük sillesiyle ayrılmak zorunda kalınca, taşındığı yere adını da götürmüş, burası da Eskigediz olarak kalmış. Ne var ki, şehirler belki insanların, insanlar kurtarabildikleri eşyalarını, arabalarını, tavuklarını, kedi ve köpeklerini götürebiliyorlar da gittikleri yere, hatıralarını götüremiyorlar..."



Gedizlilerin gözde dinlenme yeri Murat Dağı

Yerleşmenin adının Eskigediz olması hikayesine gelince; yeni yerleşme inşa edilince belediye, kaymakamlık gibi tüm resmi kurumlar da bu yeni kente taşınmıştır. Eski yerleşme artık Gediz'in eski bir mahallesidir. Yıllar sonra mahallenin nüfusu yeni gelenler ile 2000'i geçince burada yaşayanlar belediye yönetimine sahip olmak için başvurmuşlardır. Ne var ki zaten bir Gediz Belediyesi olduğu için talepleri reddedilmiştir. Uzun çabalar gerektiren yasal süreçlerden sonra eski Gediz'in ileri gelenleri "Eskigediz" adını kabul etmek şartı ile belde belediyesi olabileceklerini öğrenmişlerdir. Böylece eski statülerine kavuşabilmek için isimden vazgeçmişler ve Eskigediz Belediyesi'ni kurabilmişlerdir. Bu belediye şimdi Tarihi Kentler Birliği üyesi bir kent ve yaşayanları ile canla başla yerleşmelerindeki tarihi,

anırları ve güzellikleri korumak için savaşıyorlar. Farkındalar, yaşadıkları yer sıradan bir 'yer' değil! İşte sırf bu nedenle Eskigediz gidilip görülmeye değer bir yerleşmedir.



Eskigediz'de bir sokak; bir yanı evler, bir yanı Gediz Çayı ve dik kayalar.

Sadece Eskigediz değil çevresinde pek çok görülmeye değer tarihi ve doğal çevre mevcuttur. Bunlardan biri Aizonai diğeri Murat Dağı'dır. Aizonai, Eskigediz'e yarım saat uzaklıktaki Çavdarhisar İlçesi sınırları içindeki bir antik kenttir. Hala dimdik ayakta olan Zeus tapınağı ile dünyaca ünlüdür.



Aizonai Antik Kenti'nde yer alan görkemli Zeus Tapınağı

Muhteşem bir gün batımına sahne olan Murat Dağı ise mesire yerleri, kaplıcaları ile başlı başına bir doğal zenginliktir. Aynı zamanda bu dağ tarihten bu yana Eskigedizlilerin dinlence ve sayfiye yeri olarak da büyük öneme sahiptir.

Bugün Eskigediz vişnesi ve tarhanasıyla ünlü bir yerleşmedir. Gediz için tarhananın ne kadar önemli olduğunu her yıl 1-7 Ağustos tarihleri arasında yerleşmede kutlanan "Tarhana Festivali"nden anlayabilirsiniz. Tarhana pişirme yarışmalarının yapıldığı bu kutlama kortejler, konserler ve film gösterileri tam bir festival havasında gerçekleşmektedir.

Eskigediz yerleşme sınırları içinde Kentsel, Arkeolojik ve Doğal Sit alanlarının çakıştığı, sakinlerinin misafirperverliği ve güler yüzlülüğü ile unutulmaz bir kenttir. Ve bu kent evlerinin cephelerindeki asmalar gibi hayata asılmakta, varlığını, değerlerini dünyaya duyurmaya çalışmaktadır. Bizde Eskigediz'in bu çılgınlığına kulak verelim ve bir gün yolumuzu eşsiz hikayesi olan bu kente düşürelim.



Eskigediz'de evlerin cephelerinde yeşeren asmalar





Kaynaklar

Anadolu Yayıncılık, 1983, *Yurt Ansiklopedisi*, cilt 7, İstanbul.

CUINET, Vital 1892 - 1894, *La Turquie d'Asie*. Paris.

Gelişim Yayınları, 1986, *Büyük Larousse*, cilt 7, İstanbul.

Milli Eğitim Basımevi, 1969, *Türk Ansiklopedisi*, cilt 17, Ankara.

ÖZKAN, Erol. 1984, Anadolu'da Şaheserler: Gediz'de Türk Mimarisi, *Pirelli Dergisi*. İstanbul Yıl 20, Sayı 241.

RAMSAY, W.M 1961, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, M.E.B. Basımevi, İstanbul.

TEXIER, Charles 1862, *Asie Mineure*, Typographie de Firmin Didot Frères, Fils et C., Editeurs de L'Institut de France, Paris.

ÜNAL, Gül, Nilgün Ç. ERKAN, (2005), "Eskigediz (Kütahya) Kentsel Mimarlık Envanter 2003", *TÜBA Kültür Envanteri Dergisi – Journal of Cultural Inventory* 2004, sayı 3, TÜBA, İstanbul.

ZILLIOĞLU, M 1985, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*. Cilt 8, Üçdal Neşriyat, İstanbul.

DEVELİ, H. (06.2006)

www.geocities.com/hayatideveli/gediz.html

GÜNDEM ÜZERİNE

İstanbul geçmişten bugüne eşsiz doğal ve tarihi değerlerini ve güçlü kimliğini geliştirmek adına yeterince şanslı bir kent olamamıştır. İnanılmaz büyüğü ile uluslar üstü kimliğine karşın, ikilemlerin, ironilerin, çelişkilerin ve giderek de içinden çıkılmaz sorunların kenti olan İstanbul için plansızlık, çarpık gelişme, politikasızlık sürekli bir kabus olmuştur ve olmaya devam etmektedir.

Pek çok defa farklı düzey ve hedeflerle kurgulanmaya çalışılan yönetim modelleri, planlama örgütlenmeleri ve çalışmalarına son dönemde bir yenisi daha eklenmiş ve Cumhuriyetin ilk dönemlerinden hatta Tanzimat'tan beri çeşitli planlama girişimlerine tanık olan İstanbul yine bir dizi girişimle planlanma çabasına tabi tutulmuştur.

Bununla birlikte uzun yıllar yasal boşluklar ve politikasızlıklar nedeniyle üst ölçekli plan karar ve politikalarından uzak gelişen, yayılan adeta azmanlaşan kent 2004 tarihli yerel seçimler sonrasında doğrudan 1984 Büyükşehir Yasasından söz edilebilir Büyükşehir yönetimi ile farklı bir yaklaşımla ele alınmaya çalışılmış. Bu ana hedef doğrultusunda gerek merkezi yönetim tarafından yürütülen yasa çalışmaları, gerekse belediye bünyesinde örgütlenmeye çalışılan planlama birim ve hedefleri İstanbul için önemli bir şans ve yeni bir nefes olarak algılanmıştır. Son derece iyi niyetli ve kapsamlı olarak başlatılan bu çalışmaların en önemli farklılıklarından biri, belki de en önde geleni ise; bilimsel platformlarla iç içe yürütülmeye çalışılan planlama faaliyetleri olmuştur. Özellikle akademik camianın birikimlerinin yansımaları temel alan bu yapılanma koşutunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi "İMP" (İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi) adı altında bir büro örgütlemiş ve İstanbul'un adeta bir kimlik bankasının oluşturulması çalışmalarına yoğun ve hummalı faaliyetlerle başlamıştır. Başta büyük beklentiler ve umutlarla izlenen bu sürecin ne yazık ki kısa sürede önemli yasal, yapısal ve örgütsel sorunlarla, işleyiş ve şehircilik konusunda açmazlara sahip olduğu anlaşılmıştır.

Tüm eksiklik ve aksamalara rağmen analitik çalışmaların tamamlanmasıyla İstanbul uzun bir dönemden beri önemli bir veri bankasına kavuşmuş sayılabilir. Ne var ki İMP, bugünkü örgütlenme yapısıyla, gerek örgütlenme, gerekse planlama sürecinde yaşanan son derece ciddi aksaklıklar, problemleri, hatalarıyla çağdaş yönetim politika ve ilkelerine ters düştüğü gibi basit verimlilik kuralları ile bile ters düşecek bir yapılanma olarak tanımlanabilir. Sonuç olarak ortaya çıkan farklı düzeydeki planlama çalışmaları da son derece tartışmaya açık bir kurgu ve profil taşımaktadır. Öyle ki uzun çalışmalara, yoğun insan gücüne ve doğal olarak maddi karşılıklara denk gelen çalışmalar daha sürecin başında raflara kaldırılmış, geçerliliğini yitirmiştir. Diğer yanda ise;

sürecin ana çıktısı olarak kabul edilen 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı önemli yapısal, işlevsel ve ilkesel sorunlar ve hatalarla birlikte adeta ölü doğmuştur. İlgili sorumlularının, hatta üst düzey yönetici ve plancılarının dahi önemli bir sorun olarak tanımladıkları ana konu, söz konusu büronun yani İMP'nin hiçbir yasal yetkisinin olmaması ve sadece Belediye Başkanlığı bünyesinde örgütlenmiş bir "Danışma Mercii" olarak yapılmış olmasıdır. Bunun yanında pek çok aşama, düzey ve konuda önemli stratejik boşlukların bulunduğu bir yapılanma söz konusudur. Sonuçta yasal açıdan hiçbir yetkisi olmayan ve içinde pek çok sorun bulunduran bu büro İstanbul metropoliten alanı gibi önemi tartışılmaz bir bölge için planlama faaliyetlerini yürütmektedir. Ve atılan her türlü olumlu adımı desteklemenin yanında bu son derece önemli tarihi sorumluluk faaliyetini irdelemek, hatalı yönlerini işaret etmek de bir o kadar ilgili konunun en önde gelen ve yetkin meslek adamları olarak biz şehir ve bölge plancılarının en önemli görev ve sorumluluklarındandır. Bu bağlamda; kentin gündeminde yer alan konuları irdelemek, ilgili kamuoyunun görüşüne farklı boyutları ile sunmak adına önemli bir misyon üstlenmiş olan KENT GÜNDEMİ bu sayısında dosya konusu olarak İMP'yi seçmiştir. İlgili tüm kamuoyunun bundan önce olduğu gibi bundan sonra da İstanbul üzerinde yapacağı tartışmalara ışık tutmak ve kentin geleceği adına alınan kararların, gerçekleştirilen örgütlenmelerin ve sonuçta ortaya çıkan kamusal faaliyet alanı olarak bütünüyle planlama ve yönetim faaliyetlerinin irdelenmesi ve çağdaş kentsel yönetim ve planlama yönetimi adına konunun farklı boyutları ile tartışılması adına önemli bir belge olduğuna inandığımız bu çalışmada emeği geçen herkese teşekkür ediyoruz.

Planlama ve kent yönetimi adına son derece önemli bir dizi girişimi içeren bu eylemler ve İMP faaliyetleri doğal olarak ilgili tüm kamuoyunun yalnız bugün değil, ileride de tartışacağı, kent için yaşamsal kararları ve süreçleri içermektedir. Bu bağlamda, bu yöntem, eylem ve kararların irdelenmesi daha önce de vurgulanmış olduğu gibi son derece önemli bir görev ve sorumluluktur. Bu sorumluluk; yalnız kentin geleceği, kamunun kaynaklarının daha etkin ve verimli olarak kullanılması, yaşam kalitesi, doğal ve ekonomik dengelerin kurulması ve sürdürülebilir planlama ilkelerinin oturtulması adına değil, etik kuralların uygulanması ve en önemlisi de planlama adına yapılan eylemlerin ve kimi kez samimi olmayan, bütünsellikten ve genel ilkelerden uzak "sözde plan" eylemlerinin ilgili çevrelerce sorgulanması amacıyla kamuoyu adına gerçekleştirilmesi şart olan bir eylemdir. Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, bu eyleme ilişkin eleştirileri ve görüşlerini, objektif ve bilimsel gerçekliği olan yazılı pek çok kaynak aracılığı ile (gerek hazırlanan raporlarda gerekse yazılı ve sözlü deklarasyonlarda) ilgili çevrelere iletmiştir. Bu yayın ise, konuyu farklı boyutları ile irdelemekle kalmayıp, gelecek kuşaklara aktarılmasında da önemli bir araç niteliği yüklenecek bir periyodik yayın olarak arşivlerdeki yerini alacaktır.

“1/100 000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL İL ÇEVRE DÜZENİ PLANINI”NA İLİŞKİN TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI İSTANBUL ŞUBESİ GÖRÜŞÜ

GİRİŞ

İstanbul'da üst ölçekli planlamaya duyulan ihtiyaç Şubemiz tarafından uzun yıllardır dile getirildi. İstanbul'un 1980 yılında onaylanan planlar sonrası böyle bir planlama deneyimi yaşayabilmesi için daha önce yapılan çalışmalar sonuçlandırılmazken ve İstanbul'un gelecek perspektifini belirleyecek böyle bir üst ölçekli plan çalışması yokken, Şubemiz tarafından İstanbul'da birçok nazım planının yapılması ve uygulanmasının yanlışlığı dile getirildi. İstanbul için olmazsa olmaz bir hal alan Çevre Düzeni Planı'nın eksikliği konusunda Şubemiz bu görüşlerini dile getirirken Çevre ve Orman Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesine ve İstanbul Valiliğinin de katılımıyla gerçekleştirilen bir protokol ile İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın hazırlanması görevi İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilerek plan çalışmaları başlatıldı. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin bu görevi üstlenmesi ile birlikte Belediye şirketlerinden BİMTAŞ bünyesinde kurulan “İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi” (İMP) tarafından “1/100 000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı” hazırlıkları başlatıldı.

Bu süreçte, İMP'nin kuruluşu ile birlikte bu süreci yürütme görevini üstlenen İMP proje yürütücüsü ve Büyükşehir Belediye Başkan Danışmanı Prof. Hüseyin Kaptan ve projede görev alan planlama ekibi, Şubemizde plan hazırlıkları hakkında bilgi vererek Odamızın bu sürece destek olması gerektiğini belirttiler. Şubemiz tarafından da bu destek isteğine olumlu bir cevap verilerek İstanbul'un yıllardır ihtiyacı olan bu planların hazırlanması sürecinde, Şubemizin aktif katılım göstermek ve planlama sürecine müdahil olmak isteği belirtildi. Fakat bu çalışmaların BİMTAŞ bünyesinde kurulan “İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi” (İMP) tarafından hazırlanmasının yaratacağı sıkıntılar aktararak İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde hazırlanması gerektiği kendilerine hatırlatıldı.

Plan hazırlanması sürecinde de, Şubemiz temsilcileri aktif katılım göstererek çağrılı olunan tüm toplantılara katılım gösterdi ve Şubemiz görüşlerini aktardılar. Bu amaçla düzenlenen iki bilgilendirme toplantısında, Şubemiz temsilcilerimiz tarafından sürekli olarak katılımcı bir planlama anlayışı sergilenmesi gerektiği ve İstanbul'un planlanması sürecinin katılımdan uzak olamayacağı dillendirildi. 15 Şubat 2006 tarihinde ise İMP bünyesinde çalışan üyelerimizin sorunlarını dinlemek ve plan hakkındaki Şubemiz görüşlerini orada yer alan üyelerimiz ile paylaşmak amacıyla, İMP toplantı salonunda bir toplantı düzenlenerek ve üyelerimizin görüşleri alındı.

Ayrıca Kent Gündemi Dergisi'nin 8. Sayısı'nın hazırlanması sürecinde dosya konumuz olan İMP'yi

masaya yatırmak ve süreci tartışmak üzere yayın kurulumuzun, İMP de plan çalışmalarını yürüten ekibin ve davetimizi kabul eden İstanbul İlçe Belediye Başkanları ile Çevre İlçe Belediye Başkanlarının katılımı ile bir yuvarlak masa toplantısı düzenlenerek; İstanbul'un plana olan ihtiyacı, planlama sürecinde yaşanan sorunlar ve planın hazırlanması sürecinde izlenen yöntem tartışıldı.

1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı çalışmalarının tamamlanması ile 17 Mayıs 2006 Çarşamba günü düzenlenen toplantıda Şubemize bilgilendirme yapılarak plan ve plan raporları sunuldu. Yapılan plan tanıtım toplantısında da, 50 üyemiz ile birlikte geniş bir katılımıla ortaya çıkan ürün hakkındaki görüş ve itirazlarımız Prof. Hüseyin Kaptan başkanlığındaki İMP heyetine iletildi. Bu toplantı sonrasında, hazırlanarak Şubemize sunulan plan ve plan raporu hakkında değerlendirmelerde bulunmak üzere üyelerimiz ile birlikte toplantılar düzenlenerek Şubemiz 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Değerlendirme Raporu hazırlandı. Hazırlanan değerlendirme raporu da İMP'ye iletilerek itirazlarımızın dikkate alınması isteğimiz kendilerine iletildi.

Şubemizin 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nın hazırlanması sürecinde ve ürün ortaya çıktıktan sonra gösterdiği aktif çalışmaların ürünü olan değerlendirme raporumuz ışığında 14.07.2006 tarih ve 1370 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile onanarak 28.08.2006 tarihinde askıya çıkarılan 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'na itiraz edilerek İtirazımızın değerlendirilmemesi nedeniyle hazırlanan planlar TMMOB ye bağlı diğer Meslek Odaları ile birlikte dava konusu edildi.

Bu yazıda, Şubemizin sürekli aktif katılım göstermeye çalıştığı 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nın hazırlanması sürecinde ortaya çıkan görüşlerimiz derlenerek sunulmaktadır. Yazıda ilk olarak sürekli gündeme getirdiğimiz İstanbul'un üst ölçekli çevre düzeni ihtiyacı ve daha önce hazırlanan çevre düzeni planları anlatılmakta, sonrasında Şubemizin hazırlanan plan hakkında değerlendirmeleri aktarılmakta, yazımızın sonunda da onaylanan ve tarafımızca dava konusu edilen 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planına ilişkin başlıca itirazlarımız belirtilmektedir.

İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANLARI

1950'li yıllardan itibaren Türkiye'nin ve İstanbul'un yaşadığı sanayileşme ve kentleşme sürecinin doğru algılanması, İstanbul metropolünün bugün gelinen noktada nasıl bir planlama sorunu ile karşı karşıya kaldığını anlamak açısından hayati öneme sahiptir. Ulusal düzeyde sanayi yer seçiminde hiçbir planlama, teşvik ve denetim sisteminin yürürlüğe konulmamış olması, yatırımlar açısından İstanbul odaklı sanayi gelişmesinin dışında bir seçeneğin oluşmasını engellemiştir. 1960'lı yıllara kadar İstanbul

metropoliten alanının merkezinde yer seçen sanayi, çevresinde plansız ve denetimsiz bir biçimde konut alanlarının gelişmesinin de önünü açmıştır. 1960'lı yıllardan itibaren kentin merkezindeki sanayi alanlarının E-5 karayolu boyunca kentin dışına çıkması süreci yaşanmış, fakat söz konusu sürecin planlama disiplini içinde gerçekleştirilmesi imkanı değerlendirilememiştir. Anılan gelişme 1960'lı yıllardan itibaren İstanbul metropoliten alanının yoğun ve plansız bir biçimde yayıldığı bir dönemi de başlatmıştır.

Aynı dönem içinde İmar ve İskân Bakanlığı bünyesinde kurulan İstanbul Nazım Plan Bürosu da üst ölçekli bir planın hazırlığına başlamıştır. Sanayi ve yerleşme alanlarının yayılmasını doğru algılayabilmek ve planlama disiplini altına alabilmek amacıyla 1970'li yılların ikinci yarısında başlayan planlama süreci 1980 yılında İmar ve İskân Bakanlığının **1/50 000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alanı Nazım Planının** onamasıyla sona ermiştir.

1980 tarihli Planın sonraki dönemin kentsel gelişmesini yönlendirmesi maalesef mümkün olamamış, 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren İstanbul'daki gelişmeler noktasal ve siyasi nitelikli kararlarla oluşmuştur. Söz konusu siyasi nitelikli noktasal kararların hızla hayata geçirildiği anılan dönemin sonuna gelindiğinde, 1980 tarihli Planın yönlendirici bir doküman olarak geçerliliğini büyük ölçüde yitirdiği değerlendirilmiştir. Yapılmıştır. Dolayısıyla, 1990'lı yılların başında, İstanbul için yeni bir üst ölçekli plan elde edilebilmesi amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde planlama süreci başlatılmış ve Plan 1995 yılında (3030 Sayılı yasanın öngördüğü İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırlarını kapsayacak şekilde) onanmıştır. **"1/50 000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alanı Alt Bölge Nazım Planı"** adıyla onanan söz konusu Planın Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi arasındaki bir yetki tartışmasının sonucunda idari yargı tarafından iptali, İstanbul'un bugüne kadar süren üst ölçekli plan disiplininin uzak gelişmesinin önünü açmıştır.

50 yıllık sürecin çeşitli sebeplerle üst ölçekli plan disiplininin uzak yaşanmış olması, bugün gelinen noktada İstanbul metropolünün sağlıklı gelişim ve dönüşümünü zorlaştırmıştır. Ancak, boyutları itibarıyla denetimi güçleşmiş de olsa, kentsel sorunların yeniden denetim altına alınabilmesi için atılması gereken ilk adım yeni bir üst ölçekli planın hazırlanması ve geniş toplumsal ve mesleki kesimlerin bu plana sahip çıkmasının sağlanmasıdır.

Şehir planlama meslek ve akademi çevrelerinde üst ölçekli planlama ihtiyacı uzun yıllardır dile getirilmektedir. İstanbul'un böyle bir planlama deneyimi yaşayabilmesi için Çevre ve Orman Bakanlığı'nın kuruluş kanununda "çevre düzeni planı" yetkisinin tanımlanmasının beklenmesi gerekmektedir. Söz konusu yasal düzenlemeye müteakip Bakanlık

İstanbul Büyükşehir Belediyesine İstanbul Valiliğinin de katılımıyla gerçekleştirilen bir protokol ile bu planı hazırlaması görevini vermiştir. Ayrıca 5216 sayılı yasa ile Büyükşehir Belediye sınırı, İstanbul il sınırı ile çakışmış, böylelikle metropoliten ölçekte plan yapımı fırsatı oluşmuştur. Yaklaşık bir yıllık bir hazırlık sürecinin sonunda, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Belediye şirketlerinden BİMTAŞ bünyesinde kurulan **"İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi" (İMP)** tarafından hazırlanan **"1/100 000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planını"** 1 Mayıs 2006 günü bir basın toplantısı ile kamuoyuna sunmuştur.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, yapılan basın toplantısında, 1 Mayıs 2006 tarihi itibarıyla Odamızın da bilgilendirme imkanı bulduğu söz konusu Plan için, **"İstanbul'un ilk kez il ölçeğinde bir arazi kullanım planına kavuştuğunu"** ifade etmiştir.

İstanbul gibi işlevsel planlama sınırları il sınırlarını aşan, çok büyük kentleşme sorunları bulunan, doğal ve kültürel değerleri tehdit altında olan ve başta deprem olmak üzere yüksek düzeyde afet riski taşıyan bir metropolün; üst ölçekli mekânsal strateji planından, kentsel tasarım ölçeğine kadar bir bütün olarak ele alındığı, şeffaf, katılımlı ve devamlılığı olan bir planlama örgütüne ihtiyacı olduğu tartışılmaz bir gerçektir. Söz konusu planlama örgütünün kamu yönetim ve denetim sistemi içinde belediye bünyesinde oluşturulması ve kamuoyunun meşru denetimine açık olması da vazgeçilmez bir ilkedir.

Planlı ya da plansız gelişmesi ile doğal eşik sınırlarına dayanmış olan İstanbul'un, tarihi bir metropol olarak varlığını sürdürebilmesi için korunması zorunlu (içme suyu havzaları, Boğaziçi, tarihi merkezler, kültürel ve doğal varlıklar ve orman gibi) alanlara telafisi güç zararlar vermeden gelişme olanağı kalmadığı bilinen bir gerçektir. Bu durumda yeni ve boş alanlarda gelişme imkanı bulunmayan İstanbul için, kentsel kalitenin ve yaşam standartlarının yükseltilmesi hedefiyle, hukuki, sosyo-kültürel, ekonomik ve fiziki boyutları olan bir dönüşüm (sağlıklaştırma, yenileme, koruma, canlandırma gibi alt başlıklar çerçevesinde) sürecinin planlanabilmesi için, İstanbul'a özgü bir mekânsal strateji planlama anlayışı geliştirilmesi gerekmektedir.

Dolayısıyla, İstanbul'a ait üst ölçekli planın arazi kullanım kararları yerine, hedef, kapasite, süreç, kaynak, uygulama aracı, ve benzeri boyutları olan bir stratejik planlama anlayışına yönelmesi kaçınılmaz bir ilkedir.

PLANA İLİŞKİN GENEL TESPİT VE DEĞERLENDİRMELERİMİZ

1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı, İstanbul metropolünün sürdürülebilirliği çerçevesinde temel ekolojik değerlerin korunmasını asli bir planlama ilkesi olarak tarif etmektedir. Dolayısıyla, 1950'li

yıllardan itibaren tümüyle denetimden çıkmış olan sanayileşme – kentleşme ilişkisine yeni bir çerçeve koyma iddiası taşımaktadır.

Bu kapsamda, İstanbul'un, orman alanları, içme suyu havzaları, Boğaziçi ve diğer korunması gerekli tarihi ve doğal değerlerinin koruma altına alınması sonucu ulaşabileceği **maksimum büyüme limitlerini tarif etmeye çalışan Plan**, nüfus tahmini ve yerleşme alanı karşılıklarını ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bir yandan koruma perspektifini tarif etme yaklaşımını benimseyen Plan, bir yandan da İstanbul'un Türkiye açısından taşıdığı uluslararası potansiyelin siyasal ve mekansal karşılıklarını bulma arayışlarını ifade etmektedir.

Türkiye'nin sanayileşme politikası, İstanbul dışında yeni bölgelerde sanayi yatırımlarının teşvikini zorunlu kılmaktadır. Bu durumda İstanbul İl Çevre Düzeni Planının temel önermelerinden birini oluşturmaktadır. Şehir ve bölge planlama bilim ve meslek çevrelerinde de uzun yıllardır benimsenen bu görüşün Plandaki yansımaları, İstanbul'un bundan böyle sanayileşmeye dayalı bir kentleşme süreci yaşamayacağı; hizmetler ve "lojistik" işlevlerine dayalı bir kentleşme ve mekan organizasyonunun İstanbul metropoliten kentinde kaçınılmaz bir dönüşümün lokomotifini olacağı şeklindedir.

İstanbul'un bundan böyle sanayiye dayalı olmayan yeni bir gelişme/dönüşme sürecine girmesi şehir ve bölge planlama disiplininin evrensel ilkeleri açısından benimsenen bir yaklaşımdır ve Odamızca da genel hatlarıyla kabul görmektedir. Ancak Planın bu noktadan başlayarak geliştirdiği kararlar konusunda eleştirel bir yaklaşımla kamuoyunun bilgilendirilmesi de Odamızın kuruluş kanunundan kaynaklanan görev ve sorumluluğun bir gereğidir.

Bu kapsamda, nüfus artış hesapları ve beklentileri, İstanbul merkezi iş alanının gelişimine ilişkin kararlar, içme suyu havzalarına yaklaşım, orman ve 2/B alanlarındaki yapılaşmalara karşı tutum, ulaşım kararları, "lojistik" alanlarına ilişkin tanımlamalar, kıyıları ve limanlara yönelik belirlemeler ve detaylı olarak aşağıda ele alınan diğer konularda Odamızca saptanan hususların, İstanbul İl Çevre Düzeni Planı hazırlıklarında görev alan teknik birimlerle kamuoyu önünde tartışmaya açılmasının, planlama sürecinin sağlıklı bir eksende gelişmesi açısından yararlı olacaktır.

Bu çerçevede, Plan hakkında genel bir değerlendirme olarak belirtmek gerekir ki, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığının kamuoyuna yaptığı açıklamalara da yansıdığı gibi, bu Planın bir "**arazi kullanım planı**" olarak hazırlandığı anlaşılmaktadır. Oysa, ek dokümanlarında da ifade edildiği gibi, Planın, mekansal strateji planı tekniğinde hazırlanarak, arazi kullanım kararları yerine temel hedefleri, yasal ve yönetsel altyapıyı, uygulama araçlarını ve bir bütün olarak süreci planlamayı öne alması gerekmektedir.

Planda çeşitli noktalarda izlenen ayrıntılı arazi kullanım kararları, Planın stratejik planlama tekniklerine uygun olarak hazırlanmadığını açık bir biçimde ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, itiraz nedenlerimiz bölümünde yaptığımız ayrıntılı incelemelerde, Planın bir arazi kullanım planı olduğu kabulü yapılmıştır.

İstanbul İl Çevre Düzeni Planı hakkındaki bir başka genel değerlendirmemiz, Odamızın ve ilgili kamuoyunun son yıllarda İstanbul'daki duyarlılıklarına Planın ne şekilde bir yaklaşım geliştirdiği sorgulamasına dayanmaktadır. Bu kapsamda, merkezi iş alanı gelişmeleri bağlamında "**Dubai Kuleleri**" ve benzeri noktasal gelişmeler ile turizm hedefleri bağlamında "**Galataport**", "**Haydarpaşa Projesi**" gibi bütünsellikten yoksun gelişme kararlarına İstanbul Çevre Düzeni Planının kesin bir biçimde üst ölçekli plan disiplini getirmediği saptanmaktadır. 1/100.000 ölçekli Planın getirdiği merkezi iş alanı kararı ve alansal ifadesi, son yıllarda Odamızın eleştirdiği türden gelişmeleri mümkün kılmaktadır. Yine İstanbul'un turizm hedefleri konusunda iç tutarlılığı olan bir yaklaşım getirmeyerek de noktasal yatırım kararlarını disiplin altına alma iddiasından vazgeçmektedir.

Son olarak, planlama grubunun bir belediye şirketi bünyesinde oluşturulması ve yasal yetki bakımından kuşku uyandıran bir konumda kalması, kamuoyu tartışmasının sağlıklı bir zemine oturmasını da maalesef engellemektedir. İstanbul üst ölçekli planlama gündeminin, bugüne kadar olduğu gibi yine **yasal yetkiler ve kurumsal meşruiyet ekseninde** içerik tartışmalarından uzaklaşıp usul konularına yönelmesinin engellenmesi önemlidir ve bu konuda Belediye yönetiminin kurum bünyesinde planlama birimini oluşturmasından başka bir yol bulunmamaktadır. Belediye bünyesinde oluşturulan planlama birimi yerine ihale ya da başka yöntemlerle hizmet alımı şeklinde planın elde edilmesi seçeneğinin benimsenmesi, Odamızın meslek alanında yaptığı yasal düzenlemelere tabi bir ihale ve plan hazırlık sürecini gerekli kılmaktadır. Buna göre, ihale yoluyla Belediyeye hizmet sunması beklenen şirketin, belediye şirketi bile olsa, Odamızın serbest şehircilik hizmetleriyle ilgili yönetmeliklerine uygunluğunun sağlanması gerekmektedir.

PLANA İLİŞKİN İTİRAZ NEDENLERİMİZ

1- 1/100.000 İstanbul İl Çevre Düzeni Planının Yasal Dayanakları

Ülkemizde bölge planlarından başlayarak, çevre düzeni planı ve imar planlarının (nazım ve uygulama) yapılması, yaptırılması, onanması, ilanı ve uygulanmasında 3194 Sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uyulması zorunluluğu bulunmaktadır. Plan yapımına dair esaslardan planın yükleniciliğine kadar, her türlü fiziki planda İmar Mevzuatı bağlayıcı bir genel düzenleme niteliğindedir.

1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı, 3194 Sayılı İmar Kanunu gereğince 7.1.2006 tarih ve 26046 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren “Plan Yapımını Yüklenecek Müelliflerin Yeterliliği Hakkında Yönetmelik” hükümleri uyarınca aykırılıklar taşımaktadır. Bu kapsamda, her tür ve ölçekteki planların, idare bünyesindeki planlama birimlerince yapılmaması halinde, Yönetmeliğin Tanımlar başlıklı 4 üncü maddesindeki “müellif” tanımına uygun gerçek kişiler ya da bu gerçek kişilerin Yönetmelikte belirlenen koşullarda hisse sahibi olduğu tüzel kişilikler tarafından yapılması gerekmektedir. Anılan “müellif” tanımı şu şekilde yapılmaktadır: “Kanunda tanımlanan her ölçekteki ve türdeki planların yapılmasını üstlenebilmek için gerekli olan ilgili yeterlilik grubuna uygun yeterlilik belgesine sahip gerçek kişi veya ilgili yeterlilik grubuna uygun yeterlilik belgesine sahip tüzel kişilerin hissedarları içinde hisseleri ortakların meslek grubuna göre dağılımında eşit veya daha fazla paya sahip gerçek kişi”.

Bilindiği gibi, 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesindeki bir planlama birimince hazırlanmamış olup, “şirket” statüsündeki Boğaziçi Peyzaj İnşaat Müşavirlik Teknik Hizmetler Ağaç Sanayi ve Ticaret A.Ş. (BİMTAŞ) tarafından hazırlanmıştır. Sermayesinin çoğunluğu İstanbul Büyükşehir Belediyesine ait olan söz konusu şirketin anılan “müellif” tanımına uygun olarak plan hizmetini yüklenbilmesi için, “hissedarları içinde hisseleri ortakların meslek grubuna göre dağılımında eşit veya daha fazla paya sahip gerçek kişi” koşuluna uygun en az bir hissedara sahip olması gerekmektedir. İstanbul İl Çevre Düzeni Planının üzerindeki imzalardan anlaşıldığı kadarıyla, Planın “müellifi” olarak görülen Murat DİREN, Doç. Dr. Taylan DERİCİOĞLU, Prof. Dr. İbrahim BAZ ve Prof. Hüseyin KAPTAN BİMTAŞ hissedarı olmadığından “müellif” koşullarına sahip değildir.

Ayrıca, anılan Yönetmeliğin “müelliflerin öğrenim niteliği” başlıklı 6 ncı maddesine göre ise, “planlama işlerini üstlenecek müelliflerde, yükseköğretim kurumlarının Şehir ve Bölge Planlama Bölümlerinden lisans eğitimini tamamlayarak mezun olmak şartı aranır. Yurt dışında öğrenim görenlerin bu öğrenimlerinin ve aldıkları derecelerin, yurt içinde görülen öğrenim ve alınan derece ile eş değerde olduğunun yetkili makamlarca onaylanmış olması şarttır.” Buna göre, “Harita Mühendisi” unvanlı İbrahim BAZ’ın “müelliflerin öğrenim niteliği” ile ilgili yasal koşulu yerine getirmediği halde Plan üzerine imza atması da tartışmasız bir biçimde mevzuata aykırıdır.

Bunlara ilave olarak, Odamız yönetmelikleri uyarınca BİMTAŞ’ın iş bazında Odamıza yaptığı tescil başvurusu ile ilgili dokümanlardan ve 14.07.2006 tarih ve 1370 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararından anlaşıldığı gibi, İdare tarafından ihalesi yapılan ve bu doğrultuda BİMTAŞ’ın “yüklenicisi” olduğu iş “İstanbul Büyükşehir Nazım İmar Planı

Analitik Etütler İşidir. Bu iş tanımı içinde “1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı” işini yüklenmek, gerek ihale mevzuatı ve gerekse planlama bilimi ve mesleğinin normları açısından mümkün değildir. BİMTAŞ, yasal olarak yetkilendirilmediği bir hizmeti yerine getirmiştir.

Yukarıda açıklamaları yapılan nedenlerle, müelliflik ve ihale süreci itibarıyla 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı yasal dayanaktan yoksundur. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, yasal dayanaktan yoksun olan bir çalışmayı kabul etmekle hukuken geçerliliği olmayan bir işlem yapmıştır.

2- 1/100.000 İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Kararlarına İlişkin Görüşlerimiz

- Nüfus artış hesapları ve beklentilerine ilişkin plan raporlarında yapılan incelemelerde, Anadolu ve Avrupa Yakaları arasında mevcutta var olan dengesizliğin giderilmesi söylemi ile hazırlanan çevre düzeni planının bu dengesizliği gidermek yerine daha da arttırdığı görülmektedir. Plan ve plan raporu incelendiğinde, getirilen plan kararları ile iki yaka arasındaki nüfus ve istihdam oranlarının dengesiz gelişimini düzeltmediği açıktır. Plandaki arazi kullanım lekeleri ile analiz ve sentez raporları incelendiğinde, birbirleri ile çelişen rakamlar göze çarparken, plan çalışmasına altlık oluşturan bu rakamlar arasındaki çelişkiler planın tutarsızlığını ortaya koymaktadır. Plan raporunda yakalar arasındaki dengesizliğin giderilmesi gerektiği vurgulanırken, arazi kullanım planında sorunun giderilmesine yönelik bir düzenlemenin yer almadığı saptanmıştır. Bunun akabinde iki yaka arasındaki yol altyapısı tamamen yetersiz kalacak ve içinden çıkılmaz bir hal alacaktır.
- Merkezi iş alanının gelişimine ilişkin alınan kararlara bakıldığında, İstanbul için öngörülen merkezi iş alanı gelişiminin kentin kuzeyine doğru yönlendirildiği ve bu yönlendirmenin kuzey ormanlarını tehdit edeceği anlaşılmaktadır. Ayrıca, merkezi iş alanlarındaki noktasal gelişmelerin (rezidans ve alışveriş kuleleri, vb.) de plan disiplini içinde değerlendirilerek yönlendirilmediği görülmektedir. Bu anlamda, kent için önemli bir belirleyici ve yönlendirici olan merkezi iş alanının yalnızca küresel dinamikler çerçevesinde ele alındığı ve bu kapsamda plan bütünü içinde sağlıklı bir değerlendirme yapılmadığı açıktır. Merkezi iş alanı, küresel dinamiklerin plan dışı noktasal müdahalelerine açık bırakılmıştır.
- İçme suyu havzalarına ilişkin Plan kararlarına bakıldığında, Planın İSKİ Yönetmeliği çerçevesinde belirlenen havza sınırlarını koruduğu ve olumlu bir yaklaşımla bu alanlardaki yapılaşmayı engellediği gözlemlenmektedir. Fakat bu olumlu karara rağmen bu alanlarda yaşanacak yoğun nüfus hareketi öngörülmesine karşın bu nüfus hareketinin planda yönlendirilmediği ve

havza dışına çıkması beklenen yaklaşık 800.000 kişilik nüfusun nereye ve nasıl gideceğinin belirlenmediği saptanmıştır. Planın içme suyu havzalarındaki yasadışı yapılaşmanın tasfiyesini uygulanabilir bir program dahilinde ele alması gerekmektedir.

- İstanbul için havza alanları dışında diğer doğal eşikleri belirleyen orman ve 2/B alanlarına ilişkin Plan kararları neticesinde bu alanların geri dönüşü imkânsız bir yapılaşma baskısı ile karşı karşıya kalacağı anlaşılmaktadır. Plan ile öngörülen çeşitli fonksiyonlara ilişkin yer seçimleri ve bu fonksiyonların yaratacağı kaçınılmaz mekânsal gelişme baskıları, İstanbul için vazgeçilmez olan bu alanları tehdit etmektedir. Plan ile yaratılan bu mekânsal tehditler ve İstanbul'un mutlak korunması gereken doğal eşiklerinde yer verilen kentsel işlevler İstanbul'un sağlıklı bir kentsel çevre sunma imkânını ortadan kaldıracaktır. Ayrıca, 2/B statüsündeki alanlara ilişkin kesin bir kullanım kararı getirilmemiş, sorunun çözümü için "alt ölçekli planlar" ve "gelecekte yapılacak mevzuat düzenlemeleri" gibi belirsiz Plan notları kurtarıcı olarak görülmüştür. Oysa Çevre Düzeni Planının yürürlükteki yasalar çerçevesinde 2/B statüsündeki alanlara ilişkin ana ilkeleri belirlemesi ve çözüm üretmesi beklenmektedir.
- Planda yer verilen ulaşım kararlarına bakıldığında, Plan eki olan yazılı dokümanlarda tanımlanan ilkeler ile Planda yer alan ulaşım kararlarının çeliştiği görülmektedir. Planlama disiplini açısından birlikte ele alınması gereken arazi kullanım planlanması ile ulaşım planlamasının eş zamanlı ve birbirini tamamlayıcı nitelikte olmadığı anlaşılmaktadır. Plan raporunda yer alan ulaşım kararları ve plan paftalarında iz olarak gösterilen ulaşım sistemleri, ulaşım master planları ile birlikte ele alınmadığından plan ilkeleri ile İBB tarafından yapılan kavşak ve yol çözümleri uyusmamaktadır. Aynı zamanda, plan raporunda yer alan TEM otoyolunun Gaziosmanpaşa – Avcılar arasındaki kesiminin kuzeyinde öngörülen 1. derece yol, planın ulaşım bölümünde bahsedilen "ulaştırma altyapısında gerek raylı sistemler, gerekse önemli kapasite yaratacak büyük karayolu yatırımları kuzeye yönlendirilmemiştir" açıklaması ile çelişmektedir. Bu karar ile İstanbul'un mutlak korunması gereken kuzey ormanları büyük bir yapılaşma tehdidi ile karşı karşıya bırakılmaktadır. Yine TEM otoyoluna paralel aksta gösterilen "Ataköy – Havaalanı – Sefaköy – İkitelli – Başakşehir – Karaköy Raylı Sistemi" TEM otoyolunun kuzeyinde yer alarak yine aynı alanlar için yerleşim baskıları yaratmaktadır.
- Planda getirilen "lojistik" alanlarına ilişkin tanımlamalar ve yer seçim kriterleri yeterince açıklanmamıştır. Lojistik bölge olarak belirlenen alanların yer seçimleri ve alansal büyüklüklerinin hangi kriter ve esaslara göre belirlendiği plan raporunda yer almamakta olup, bunların

belirtilmesi gerekmektedir. Lojistik alanlarına ilişkin yer alacak alt sektörler ve yaratacağı istihdam büyüklüğüne ilişkin herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Lojistik bölgelerde depolanacak mal ve ürünlerin miktarı, oluşturacağı yük miktarı ve bunlarla bağlantılı olarak ortaya çıkacak olan trafik yoğunluğuna ilişkin plan raporunda herhangi bir değerlendirme bulunmamaktadır. Plan ilkelerinde "doğal eşiklerin aşılmaması, doğal kaynakların korunması" hedefleri belirtilmesine rağmen, mutlak korunması gerekli Gümüşyaka'da lojistik alanın seçilmesi koruma anlayışı ile çelişmektedir. Kentin kuzeyinde yer alan Hadımköy ve Orhanlı bölgelerinde önerilen lojistik alanlar, kentin korunması gereken orman ve havza alanları üzerinde de yapılaşma baskısına oluşmasına neden olmaktadır.

- Liman olması için tespit edilen alanların yer seçimleri ve alansal büyüklüklerinin hangi kriter ve esaslara göre belirlendiği plan raporunda yer almamaktadır. Bunların plan raporunda belirtilmesi gerekirken böyle bir saptamaya yer verilmemiştir.

İSTANBUL METROPOLİTEN PLANLAMA VE KENTSEL TASARIM MERKEZİ'NİN SEKTÖREL POLİTİKALARI ÜZERİNE DÜŞÜNCELER, GÖRÜŞLER, ELEŞTİRİLER

Kent Gündemi, planlama tarihine geçecek bir “İstanbul gündemi” ile okuyuculara ulaşmaya çalışırken, İstanbul Metropoliten Planlama Merkezi'nin oluşumu ve planlama sürecini tüm boyutları ile irdelemeyi amaçlamıştır. 2005 yılında yeni bir planlama birimi olarak kurgulanan İstanbul Metropoliten Planlama (İMP) bünyesinde, planlama sürecine katkıda bulunacak çalışma grupları akademisyenlerin de katılımı ile oluşturulmuştur. Temmuz 2006 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile onaylanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planının hazırlanmasına yönelik analitik etütleri üstlenen çalışma grupları ile yapılan röportajlar, sürecin içinde yer alan akademisyen (aktörlerin) değerlendirmelerini ortaya koymaktadır.

Bu kapsamda, üç grup ve yürütücü/temsilcisi ile görüşme sağlanabilmiştir. Sanayi grubu adına Prof.Dr. Cengiz Giritlioğlu, Kültür ve Turizm grubu adına Doç. Dr. İclal Dinçer, Ulaşım grubu adına Prof. Dr. Haluk Gerçek ile yapılan röportajlarda temel olarak İMP'nin oluşumu ve izlenen planlama sürecini olumlu ve olumsuz noktaları ile değerlendirmeleri, kendi gruplarının çalışmalarını ve yöntemlerini vurgulamaları istenmiştir. Bilimsel birikimlerini sürece bir katkı olarak

sunan akademisyenler, İMP'yi başlangıçta İstanbul ve planlama adına iyi niyetli ve önemli bir fırsat olarak değerlendirmekte, ancak yaşadıkları deneyimlere dayalı olarak gördükleri problemleri de vurgulamaktadırlar.

İMP bünyesinde farklı çalışma gruplarının yaptığı çalışmaların, İstanbul adına önemli bir bilgi birikimi oluşturduğu kaçınılmaz bir gerçektir. Ancak, bilimsel çalışmalar ve bilgi birikiminin plana yansımada konusunda eksiklikler olduğu görülmektedir. Öte yandan, İMP'nin kurumsal yapısına ilişkin sorunlar, oluşturulan bilgi birikiminin geleceğe taşınması konusunda kaygılar yaratmaktadır. Böyle bir planlama bürosunun siyasi değişimlerden bağımsız kurumsallaşması gereği vurgulanmaktadır. Siyasi otoritenin etkisi, zaman sınırlılığı, bilimsel çalışmaların plana yansımada eksiklikler, bilgiyi birlikte üretme konusunda yerleşik bir anlayışın olmayışı, katılım kültürünün yerleşememesi ve sorun odaklı tartışma yöntemlerinin uygulanamaması, stratejik planlama anlayışının gerek plancılar gerekse siyasi otoriteler tarafından yeterince algılanamaması, plan bütününden bağımsız büyük projelerin yarattığı kaos, planın sadece bir çizim dokümanı olarak algılanması, kararları destekleyen eylem ve araçların tanımlanması ve değerlendirilmesindeki yetersizlikler İstanbul gündemini oluşturan planlama de neyiminin önemli sorunlarıdır. Görüşlerini Kent Gündemi ile paylaşan değerli hocalarımıza teşekkür ediyoruz

İSTANBUL'UN GELECEĞİNDE SANAYİNİN YERİ**Cengiz GİRİTLİOĞLU**

Ferhan Gezici- İstanbul için ön gördüğünüz vizyon nedir? Genel olarak ya da sanayi sektörü yürütücüsü olarak sektör bakımından gelecekte nasıl bir İstanbul düşünüyorsunuz? Buna bağlı olarak da İstanbul'un öncelikleri ve vazgeçilmezleri nelerdir?

Cengiz Giritlioğlu- İstanbul bir dünya şehri ve 3000 yıllık bir tarih, bir kültür şehri, doğa harikası bir yerleşim. Çok değişik sıfatlarla İstanbul'u nitelendirmek mümkün ama bu çerçevede İstanbul Türkiye'nin en büyük metropolü. Metropol içerisinde barındırdığı tüm güzellikler doğal ve beşeri güzellikler yanı sıra bir de Türkiye'nin ekonomisini taşıyan bir şehir, gerçekten modern Türkiye'nin göstergesi olarak nitelendirilecek bir yaşam tarzının belirli bir oranda sergilendiği bir şehir. Türkiye'nin 1950'den 2000-2006 ya kadar geçirmiş olduğu değişim ve gelişim sürecinin her safhasını kendi bünyesinde yaşamış ve yaşamaya devam eden bir şehir. Dolayısı ile gerçekten çok zengin niteliklerle İstanbul'u tarif etmek mümkün. İstanbul'un vizyonu ne olmalıdır; İstanbul gerçekten Türkiye'nin ve aynı zamanda dünyanın sayılı kentleri arasında tüm özellikleriyle ve tüm yaşayan nitelikleriyle yer almaya devam etmesi gereken bir şehirdir yani İstanbul bir kültür şehri olmak zorundadır, İstanbul bir turizm şehri olmak zorundadır. İstanbul ekonomik yapısı güçlü bir şehir olmak zorundadır, taşıyıcı lokomotif bir şehir olmak zorundadır, lokomotif olma niteliği hem ekonomik hem sosyal konularla ilişkili olarak taşıyıcı bir şehir olmak zorundadır. Tüm bu niteliklerle beraber kaybetmemesi gereken en önemli özelliği gizemli güzelliğini yitirmemesidir. Bunu eğer biz zedeleyecek her hangi bir girişimde bulursak o zaman İstanbul gerçekten İstanbul olmaktan çıkar herhangi bir şehir haline dönüşür. İstanbul büyüleyici olma niteliğini kaybetmemelidir her yönüyle.

Şu anda her standarttaki yaşam tarzı ile bu büyüü ve gizemli yanını muhafaza eden bir yerleşme niteliğindedir, dolayısı ile bu özelliklerini kaybetmemelidir. İyileştirme doğrultusunda, iyileştirme kelimesini de çok dikkatle ve özenle kullanmamız lazım, çünkü yapılan tüm iyileştirme girişimlerinin çoğu zarar verici nitelik taşımıştır. Zarar veren bir nitelik taşımayan bir gelişme süreci içerisinde İstanbul korunmalıdır. İstanbul'u ve Türkiye'yi yaşatan ekonominin çekici özelliğini taşıyan, lokomotif olma niteliğini taşıyan tarafı da ihmal edilmemesi gereken bir husustur, yani sanayi sektörü kesinlikle İstanbul'da varlığını devam ettirmelidir. Ancak nasıl devam ettirmelidir? İleri sanayi teknolojilerini kullanan, öncü sanayi kuruluşlarının bulunduğu ve çevre dostu olan bir yaklaşım ile arazi kullanım prensipleri çerçevesinde ve uygun alanlarda tüm sanayi yer seçimi kriterlerini yerine getirecek çok hassas bir çalışma sonunda verilecek kararlarla ve yönlendirilecek uygulamalarla

bu fonksiyonunu da sürdürmesi gereken bir şehirdir. Bu çerçevede, tabi şehir içerisinde eski teknolojiyi kullanan birçok kuruluş vardır bunlar rehabilite edilmelidir, sağıklaştırılmalıdır, buralara yeni fonksiyonlar İstanbul'un gizemini, sihirli yönünü zedelemeyecek fonksiyonlarla yeniden değerlendirilmelidir. Taşınma hadiseleri, süreçleri kesinlikle yaşanacaktır, yalnız çok ciddi bir şekilde yasal ve kurumsal dayanakları hazırlanmak suretiyle bu süreçlerin uygulamaya sokulması kaçınılmazdır, aksi halde bir takım yıpranmalar ve yanlış uygulamalar söz konusu olabilir. Yeni sanayi alanları açılmamalıdır. İstanbul ve İstanbul yerleşme bütünü içerisinde dışarıya taşınması gereken sanayi türleri gerek teknoloji eskimesi nedeniyle gerek çevre ilişkileri nedeniyle, gerekse alan ihtiyacı ve istihdam olanakları itibarıyla, şehir dışında yer alması gereken sanayi türlerinin yerleşebileceği rezerv alanların ayrılması şarttır ve gereklidir. Bunun için de bizim grup olarak önerdiğimiz; batı kesiminde Çerkezköy ve yakın çevresinde, doğu kesiminde Gebze ve yakın çevresinde OSB'ler, OSB'lerin içerisinde rasyonel kullanmayan alanların değerlendirilmesi ve gerekirse OSB yakın çevresinde bulunan rezerv alanlardan gerekli olan hesaba bağlı olarak alanların tahsis edilmesi suretiyle bu öncü durumunun da korunması kaçınılmazdır diye düşünüyorum. Tabi o sanayinin, mevcut olan sanayinin yerleşme içerisindeki durumu, taşınması, organizasyonu, koordinasyonu, alt yapısı, değişimi, dönüşümü, bir sürü planlama kavramlarıyla ve içerikleriyle ifade edilecek süreçler var. Bunlar her biri çok hassas, özel, yasal tabanlara oturtulmak suretiyle ve de geliş güzel, üstün körü ve ben böyle istiyorum, onun için böyle yapacağım yaklaşımlarıyla değil de, gerçekten bilimsel nedenlere ve gerekçelere bağlı olarak yapılacak hassas çalışmalarla bu süreçler kontrol altına alınmalıdır. Bunun için gerekli otorite, etik otorite, denetleme sistemi sağlanmalıdır, sağlanmadığı takdirde girişimlerin başarıya ulaşması olasılık dışına çıkar, son gelişmeler de hüsrarla biter, diye özetlemiş olayım.

Şunu ilave etmek lazım; İstanbul ve yakın çevresinin olmazsa olmazları var. Bunlar kesinlikle ama kesinlikle korunması gereken değerler. Doğal veriler, su kaynakları ve yakın çevreleri havzalar, faunası, florası, gerçekten ekosistem içerisindeki yeri ve önemi öncelikle değerlendirilerek, o gizemini yaratan özü zedelemekten bu işlerin yapılması lazım.

F.G.- İMP'de sizin yürüttüğünüz sanayi sektörü çalışmalarının kapsamından bahsedermisiniz?

C.G.- 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı çerçevesinde bizden istenen şey sanayi sektörünün analitik etütlerinin yapılmasıydı, bu çalışmayla ilgili gerçekten çok yoğun bir çalışma yaşandı. Nasıl yaşandı, bir defa eski planlar gözden geçirildi, tüm verileriyle gözden geçirildi. DİE verileri maksimum düzeyde toplanmaya gayret edildi ve yoğun bir şekilde bu bilgiler elde edildi, Sanayi Odası ve Ticaret Odası ile diyalog kuruldu ve maksimum düzeyde alınabilecek

bilgiler oralardan da alındı. Bütün bu ve buna benzer çalışmalar yanı sıra 3100 civarında noktasal ankete başvuruldu ve bu anket değerlendirmeleri sonunda ortaya çıkan sayısal değerler, bütün içerisindeki değerleri de dikkate almak suretiyle sistematik bir yaklaşımla sanayi sektörü hareketliliği ve iç dinamikleri konusunda değerlendirilmeye sokuldu. Ayrıca günümüz teknolojisinin sunduğu olanak ile uzay fotoğraflarından yararlanmak suretiyle neredeyse bire bir ölçekte sanayi kuruluş yerleri tespit edildi, leke olarak haritalara geçildi, planlar üzerine yerleştirildi. Sektör analizleri yapıldı, hangi yakada, hangi alanda, hangi sektör, hangi yoğunlukta, hangi oranda yer almıştır, birbirleriyle olan ilişkileri incelendi. İlçe ve belde belediyeleri ile tek tek görüşmek suretiyle hem mevcut durum hem de geleceğe dönük yönetim ve organizasyonun yani belediyelerin ön görüşleri ve plan ve programları hakkında bilgi alındı. Tüm bu bilgiler tartışıldı değerlendirildi.

Ayrıca bir kuruluştan alınan ek destek ile yine sanayi sektörleri arasında rekabet analizi, firmalar arasındaki ilişkilerin ne olduğu, nasıl olacağı konusunda bir araştırma da yaptırıldı. Bütün bu bilgiler ışığında 2020 yıllarının İstanbul'u için tüm bilgi ve birikimlerimizden de yararlanmak suretiyle bir sentez çalışması yapıldı, bu sentez çalışmasında 4 ilke kararı benimsendi;

- 1- Dönüşüm ve yeni fonksiyonlar yüklenecek alanlar
- 2- Teknolojileri uygun, çevre ilişkileri çok zararlı olmayan, sağlıklılaştırılacak ve üretime devam edecek olan kuruluşlarla ilgili alanlar
- 3- Kullanılmayan potansiyeli kullanılabilir hale getirilmek üzere istihdam yaratma imkanı veren alanların yeniden değerlendirilmesi
- 4- Ayrıca bir de hem çevre kirliliği, hem istihdam yoğunluğu, hem de teknoloji ve yapı eskimesine uğramış olan sanayi alanlarının yeni gelişen ve değişen koşullara bağlı olarak yeni işlevlere yer bırakıp kendisinin dışarıya; daha öncede ifade ettiğimiz gibi doğu ve batı rezerv alanlarına taşınmasını (belirli bir zaman içerisinde, tabi hemen bugünden yarına değil, belirli bir süreç içerisinde aşamalı olarak taşınmasını) tavsiye etmek üzere kriterler saptandı ve bu kriterlerin gerçekleştirilebilmesi için de hangi stratejilerden yararlanılabileceği belirtilerek bunlar bir rapor olarak İMP Başkanlığına sunuldu.

Sanayi sektörü analitik etütleri, sentez ve raporlarından sonra İMP'de hazırlanan plan, yapılan üç veya dört toplantıda tartışılarak eleştirildi. Planın üretiminde sanayi sektörü öngörülerinin ne kadarını kullandıkları, ne kadarını kullanmadıkları ve kullanmadıklarından dolayı ortaya çıkacak olan riskler, hatalar ve yanlışlıkların neler olabileceği konusunda tavsiyelerde bulunuldu, bunlardan bir kısmı dikkate alındı, belki %80 i dikkate alındı, diyebiliriz. Sentez çalışmasının plana yansımaları ile ilişkili olarak yapmış olduğumuz kritikler çerçevesinde

%80 oranında bir revizyon kabul edildi İMP tarafından, ona göre bir plan revizyonu yapıldı ama hem fikir olmadığımız bir %10-%15'lik durumda halen mevcut, biz eleştirilerimizin doğru olduğunu düşünüyoruz.

Örneğin, Silivri, Kıracao ve Kınalı ile ilgili tahsisler konusunda bizim öngörülerimizde bu tür tahsislerin olmadığı yönünde görüşlerimizi bildirdik. Hadımköy'de ise gerçekten bizim önerilerimize uygun hale getirilmek üzere epey bir revizyon yapıldı.

F.G.- Genel olarak planın ortaya çıkış süreci ve bu süreçte nasıl bir katılım sağlandığını değerlendirebilir misiniz?

C.G.- Evet, şimdi o konuda benim şahsen gördüğüm kadarı ile samimi, tarafsız herhangi bir düşüncüyü direkt olarak empoze etmeyen bir yönetim koordinasyonu sağlanmaya gayret edildi. Direkt olarak etki etmeyen diyorum, en direkt olarak belki edilmiş olabilir, onu hani açık bırakmak için söylüyorum ama kesin olarak söyleyebileceğim bir şey, direkt olarak bunu şöyle yapmanızı istiyoruz veya böyle olursa bizim isteğimize uygundur şeklinde emredici bir tavır yahut belirleyici, karar verici bir tavırla direkt olarak karşılaşmadık ve kendi kararlarımızı kendimiz verdik. Sektör olarak, kendi aramızda tartıştık, hala tartıştığımız konular var. Sanayi sektörü çalışma grubu olarak Cengiz Giritlioğlu, Mehmet Ocakçı, Ferhan Gezici, Mehmet Ali Yüzer, Elif Alkay, Hatice Ayataç, Gülten Demet Oruç. Şimdi bu kendi içimizdeki durumdur, bir de sektörler arasındaki ilişkiler demin söylediğim gibi, hiç bir şey dolaylı ya da dolaysız olarak yukarıdan empoze edilmedi. Sektörler arasındaki koordinasyonu ve entegrasyonu sağlayacak ortamı yaratmaya çalıştılar. Haftada bir, on beş günde bir toplantıya çağırıldılar, her sektör ya da çalışma grubunun bilgilerini paylaşmak için bir ortam sağlanmaya çalışıldı. Biz de bulunabildiğimiz kadar hepsinde bulunmaya gayret ettik ve dilimizin döndüğü, aklımızın erdiği kadar da doğruları söyledik, yanlış gördüğümüz şeyleri de acımasızca eleştirdik doğrusu ve böyle bir ortam yaratılmaya çalışıldı ve bence çok da yararlı oldu. Amaç, planın belirli bir oranda olgunlaşmasına katkıda bulunmaktır, o sağlanmaya çalışıldı diye düşünüyorum; ama yeterli mi değil, yeterli değil.

Bu ortak toplantılar dışında, her sektör kendi içinde çalışma durumunda kaldı; bir defa zaman çok sınırlı olduğu için. Halbuki sektörler arasında o çalışma süreci içerisinde toplu olarak değil de bire bir ilişkilerin kurulması çok yararlı olurdu ama bu zaman darlığı nedeniyle o kadar işlemedi doğrusu. Onun dışındaki katılım konusunda da bir gayret sarf edildiğini duyduk, gördük. Mesela sivil toplum örgütleri temsilcileri çağırıldı, belediye başkanlarına ve temsilcilerine odalar tahsis edildi, gelin burada çalışın, katkıda bulunun, kritiklerinizi verin şeklinde olarak sağlanmaya çalışıldı yönetim tarafından. Öyle tahmin ediyorum. Ama herhalde zaman sınırlı olduğu için ve

Türkiye konu zengini bir ülke olduğu için gelişme dinamiği içerisinde olması nedeniyle sivil toplum örgütleri de aslında çok önem verdikleri halde bu planlama sürecine istenilen düzeyde bilimsel katkıda pek bulunamadılar. Onun dışında kullanıcının katılımının sağlanması konusunda da çok fazla bir yol alınabilindiğini iddia etmek mümkün değil. Mesela gerçekten her sektör veya İMP bütünü içerisinde, her ilçede ve her ilçenin belki birkaç mahallesinde belirli aralıklarla aydınlatma toplantıları yapılmak istendi, yapılabilseydi halk ile bire bir bu işler görüşülebilseydi konuşulabilseydi ve sorunların neler olduğu konusunda bir görüş alınabilseydi, çok daha düzeyli, en az reaksiyonla veya dirençle karşılanacak bir plan stratejisi yönetmek mümkün olabilirdi. Fakat bu tabi kolay değil, yani hem zaman olarak kolay değil, hem kaynak olarak kolay değil, hem de mekan olarak kolay değil.

F.G. İMP'nin yapılması ve izlenen planlama süreci açısından ne tür yararlar ve problemler söz konusu?

C.G.- İMP gibi bir planlama kuruluşu gerçekten İstanbul ve İstanbul gibi şehirler, metropoller diyeceğim ama metropollerde değil sadece, büyük şehirler için kaçınılmaz bir zorunluluktur. Bu planlama bürolarının kurulması, buraların kadrolarının oluşturulması lazım, bu kadrolar belediye kadrolarından oluşabilir, onların katılımıyla ve dışarıdan alınacak kadrolarla zenginleştirilebilir. Ama sorumluluğu ve yetkisi olan ve yasal dayanağı ve kaynağı olan kurumlar olarak bunlar gerçekleştirilmeli ve çalışmalarına başlamalıdır. Aksi halde gerçekten bu ölçekteki sorunları belediyelerin halletmesi, her belediyenin plan yapması veya yaptırması ve bunu uygulamaya sokması mümkün değildir. Komşu

yerleşme birimlerini, belediyeleri dikkate almadan plan yapmak da önemli değildir. Diyelim ki yaptınız planları; belirli bir oranda değişen koşulları da dikkate almak suretiyle ekonomik, sosyal ve diğer koşulları; sonra uygulama olanağını ve denetleme mekanizmalarını kurma olasılığını, dayanağını ve otoritesini gerçekleştirmek şart. Şimdi bizde maalesef her seçim döneminde bir yerel yönetim değişimi söz konusu. Gelen başkan eski başkanın yaptığı çalışmaların, neredeyse tamamını yok kabul eden bir anlayışla sorunlara yaklaşırsa hiç bir şey yapılamaz. Bunu söyledik birçok toplantıda. Bunu ifade ettik. Bu iş için harcanan zamanın, harcanan emeğin ve de paranın gerçekten yararlı olabilmesi için sürekliliğinin sağlanması şarttır dedik, değişik platformlarda. Ve bunun da gerçekleşmemesi halinde yapılan tüm çalışmaların boşa gideceğini anlatmaya gayret ettik. Zaten bilinen bir gerçektir bu. Fakat bu konuda herhangi bir gelişme olduğunu zannetmiyorum. Maalesef her kurumda olduğu gibi bir yetki kargaşası veya karmaşası bu düzen içerisinde de zaman zaman yaşandı, bizler de bir takım tartışma konularının ortaya çıktığını en azından izledik. Tabi bu bizi etkilemedi ama şu bakımdan etkili olabilir diye endişe ettik: bu sürtüşmeler böyle devam ederse İstanbul için önemli olan bu kurumlaşma arayışları ve planlama çalışmaları zarar görebilir ve ondan sonra, bu kadar emek ve bu kadar bilgi birikimi boşa gider diye endişe ettik, üzüldük doğrusu. Ve hala aynı üzüntüyü taşıyoruz. Bunu önlemek lazım. Değişen politik kararlar ve yetkilerle bu tür çalışmalar sonlanmamalı. Planlama, gelişmeler ve değişimler, akılcı, adil ve sürekliliği savunulabilir gerekçelere bağlı plan ve planı uygulayacak otorite ve kullanıcıların işbirliği ve bilinçli olmasıyla sonlanmalı diye düşünüyorum.

İSTANBUL'UN KÜLTÜR ENDÜSTRİLERİ ÜZERİNE

İclal Dinçer



Duygu Ağar- İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi bünyesinde çalışmaya nasıl başladınız?

İclal Dinçer- Bilinen bir süreç; Prof. Kaptan bütün üniversiteleri ziyaret ederek İstanbul Büyükşehir Belediyesi danışmanlık görevi kapsamında bütün arkadaşların istedikleri bilimsel çalışmaları yapabileceklerini söyleyerek tüm öğretim elemanlarını davet etti. Şehir ve bölge Planlama Bölümlerinde bazı hocalar bu daveti kabul ettiler. Biz de Doç.Dr.Zeynep Enlil ile birlikte İstanbul'da kültür endüstrileri konusunu araştırmak üzere bir teklif yaptık. Grubumuzda Yrd. Doç.Dr.Yiğit Evren ve Ar. Gör.Ebru Seçkin de yer aldı.

D.A.- Çalışmaya başlarken beklentileriniz nelerdi?

İ.D.- İstanbul'un gelecekteki senaryolarında kültür endüstrileri sektörünün çok önemli yeri olacağını öngörerek ve hazırlanacak plana da bir katkı olması açısından teklifimizi Kültür Endüstrileri kapsamında hazırlamıştık. , Fakat işin bir de bürokratik boyutu vardı; dolayısıyla yapılması gereken başka işler de gündeme geldi ve bizim grubumuz üç işi birden yürütmeye başladı. Birinci olarak Kültür Endüstrileri kapsamında çalışmalar yaptık. İkinci konu plana temel teşkil edecek bir konuydu: Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulları tarafından belirlenmiş İstanbul'daki tüm sit alanlarının, aşağı yukarı 200 adet kadar, koruma kurulları arşivlerinden taranması, kararların ve sınırların bilgisayar ortamına haritalara aktarılması işi. Üçüncüsü de Planlama Müdürlüğü araştırma ihalesi kapsamında olan turizm konusuydu ve bunu da bizden istediler. Bu durumda grubumuz "Kültür Endüstrileri, Kültür ve Turizm Grubu" haline geldi. Böylece üç ayrı konuda, birbirleriyle ilintili ama üç farklı konuda çalışma yaptık, biraz ağır bir çalışma oldu bizim açımızdan, kadromuz da sınırlıydı. Sonunda bu üç konuya ait raporlarımızı teslim ettik, Planlama çalışmasının raporu için kullanılan formatta ve bir de Şehir Planlama Müdürlüğü'nün istediği formatta; dolayısıyla plana katkımız bu çalışmalar kapsamında oldu.

D.A.- Başlarken düşündüğünüz, önerdiğiniz çalışmayı gerçekleştirebildiniz mi?

İ.D.- İstediklerimizi, önerimizi kısmen gerçekleştirmiş olduk; tabi daha önümüzde yapmayı beklediğimiz konular var.

D.A.- Çalışmanıza devam edecek misiniz?

İ.D.- Biz bu konuları derinleştirmek üzere teklifimizi yaptık o teklifi değerlendirecekler. Süreç tek başına bizimle ilgili değil, birçok girdisi var konunun; hem belediye açısından hem de İMP açısından girdisi çok fazla. Böyle olunca da tabii süreç uzuyor.

D.A.- Çalışma grubunuzun ele aldığı konular, ayrı ayrı, plana ne kadar yansdı? Örneğin turizm başlığında ortaya koyduğunuz tespitler...

İ.D.- Şöyle bir durumun fotoğrafını çekmek lazım; Kaptan Hoca bu teklifleri yaptığı zaman herkes farklı farklı araştırma konularını çalışarak tamamlayacak ve bu veriler plana aktarılacaktı. Fakat aynı anda da 1:100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nın süreci de başladı. Bu tekliflerle planın hazırlanması için gerekli olan araştırmalar çok üst üste çakışmadı.

O nedenle 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı başka araştırmalara temellenerek; belediyenin yaptığı araştırmaları, arazi kullanım araştırmaları, ulaşım mastır planı, 1995 onaylı 1/50.000 ölçekli İstanbul Alt Bölge Nazım Planı ve analitik etütleri, Şehir Planlama Müdürlüğü'nün hazırladığı birçok araştırma, kamu kurumlarının görüşleri gibi çeşitli görüşlerden beslendi, en önemli altyapı buydu. Bizim grubumuz da diğer gruplar da araştırma çalışmalarının geldiği noktalar itibarıyla plana 1/100.000 ölçeğin gerektirdiği detayda aktardılar. Biz de, sadece turizm ile ilgili konuları değil, sit alanları ve kültür endüstrileri konularındaki araştırmalarımızdan çıkan sonuçları veri olarak aktarmaya çalıştık..

Burada şöyle bir tartışma var; çevre düzeni planı/stratejik plan kavramlarının tartışıldığı bir ortam var. Bizim bakış açımız hazırlanan bu planın içeriği ve ölçeği itibarıyla fiziki planın üstünde bir noktada olması gerektiği; çünkü daha önceki İstanbul Nazım Planı 1/50.000 ölçekliydi, o ölçekte bile sadece fiziki mekânı düzenlemenin doğru olmadığını düşünüyoruz. Bu nedenle fiziki planın bir rapor ve bir yol haritası ile tamamlanması gerektiğini düşündük ve grubumuzun çalışmasını bu kapsamda hazırladık. O nedenle plan raporuyla birlikte değerlendirilir ve okunursa turizm konusunda çok temel öngörülerimiz olduğu görülecektir. Aşağı yukarı dört temel hedef geliştirdik ve onların da alt stratejileri var. Örneğin birinci hedef, turistlerin İstanbul'da kalış süresini uzatmak ve gelen turist sayısını artırmak, bu hedefi gerçekleştirmek için ne tür stratejiler geliştirilmeli Bunu plan raporunu açtığımız zaman okuyabiliyoruz. Ancak bizdeki gelenek sadece çizili olan belgeye bakmak olduğu için ne yazık ki sadece fiziki planı inceleyenler tam anlayamıyorlar. Sadece çizili olanı okuyorlar yazılı olanı değil, bırakın raporu lejantla ve plan notuyla bile

birlikte okunmuyor. Böyle bir sıkıntı var. Bu nedenle raporla bütün olarak düşünülürse turizm açısından son derece önemli kararlar ve bir yol haritası var bizim önerdiğimiz. Sit alanları ile ilgili konu zaten çok somut olarak yansdı, çizildi ve planın bir eşliğini oluşturdu.

Kültür endüstrileri ile ilgili olarak, çok sınırlı sayıda sektörle (film, festival, moda, yazılım) yaptığımız çalışmaya dayalı olarak, şöyle bir temel strateji önerdik: merkezde yoğunlaşan kültür endüstrileri; onunla ilgili olarak yapılması gerekenler ve çeperlerde kültür endüstrileri sektörü bağlamında neler geliştirilebilir bunları öngördük. Bu öneriler de yine plan, raporuyla birlikte okunduğunda takip etmek mümkün ama sonuç olarak kültür endüstrileri lejantta yer aldı. Bu konu da tartışma yaratıyor aslında, kişilerin kültür endüstrilerini nasıl algıladığı da önemli, çünkü kültür endüstrileri konusu sadece kültür sanat festivalleriyle sınırlı değil; bunun üretim kısmı çok önemli. Özellikle de üzerinde durduğumuz konu üretim sürecinde genç nüfusu istihdam edebilmesi ve yatırımı çeşitlendirebilmesi; çünkü bunlar başka sektörleri de tetiklemesi ve bunların küçük ölçekli yatırımlar da olabilmesi, birçok kişiye istihdam yaratabiliyor. İstanbul da bunun için çok uygun bir ortam, şu açıdan: genç nüfus, üniversite çağında olup üniversiteye gidemeyen, sıradan işlerle uğraşan ve işi olmayan büyük bir genç nüfusu besliyor İstanbul. Bunlar için çeperlerde kültür endüstrileri sektörlerini hem öğretmek, çeşitlendirmek açısından hem de sermaye birikimi açısından yol gösterici birimlerin kurulması gerekli. Planın Kültür Endüstrileri açısından bir önemli öngörüsü çeperlerde Gaziosmanpaşa'da, Ümraniye'de özellikle göçle gelen genç nüfusun yoğun olduğu yerlerde, 'Yaratıcılığı ve Girişimciliği Destekleme Merkezleri' önererek bu sektörü destekleyecek birimleri oluşturmak. Planda merkez fonksiyonu olarak önerilen bölgeler aynı zamanda kültür endüstrilerinin de geliştirileceği bölgeler olarak önerildi. Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli, Kadıköy bölgelerinin bu sektör açısından yığılma gösteren bir üçgen oluşturduğunu ve bu bölgede de daha çok kültür-sanat-gösteri ağırlıklı bir çeşitlenmenin olmasından bahsediyoruz. Biliyorsunuz o alanlarda, şu anda kullanılmayan, terk edilmiş sanayi alanları veya ileride, çok kısa sürede terk edilecek olan sanayi alanları var, bu eski sanayi bölgeleri bu fonksiyon için uygun ortamlar sunuyor. Bu anlamda kentsel yenileme açısından merkeze getirilecek önemli bir fonksiyon olarak önerdik. Bu da yine plan notları içerisinde alt stratejileri ile birlikte açık açık yer alıyor; kültür endüstrileri anlamında ilçe belediyesi plan yaparken neler yapmalı temel stratejiler var.

D.A.- Sizin de değindiğiniz gibi bütün çalışmalar birbirleriyle ilişkili, kültür endüstrileri çalışmaları ile kentsel dönüşüm örneği gibi, aynı alanlarda farklı çalışma grupları öngörülerde bulunuyor, peki çalışırken gruplar arası etkileşim nasıldı?

İ.D.- Prof. Kaptan herkesi toplayıp tartışmayı tercih eden bir insandır. O büyük masanın etrafında

konuşuluyor, bazı konular tartışılıyor, insanlar diyalog halindeler. Ama kendisi geriye çekildiğinde o diyalogu sürdürmek ve bilgi alışverişinde bulunmak artık o kişilerin sorumluluğundadır. Sonuçta bu iletişim her zaman herkesle her grupta eşit bir biçimde olmadı. İster istemez çok iyi diyalog kurduğumuz, bilgi alışverişinde bulunduğumuz, tartışma yürüttüğümüz gruplar olabildi; ama tam tersi ulaşamadıklarımız da oldu. Bunda tabi kişi olarak bizim de karşımızdakinin de yanlışı var. Bilgi paylaşımı ve bilgiyi birlikte üretme süreci toplumumuzda tümüyle yerleşmiş bir davranış biçimi değil, onun sıkıntısını zaman zaman çektik. Yalnız şunu da kabul etmek gerekir ki bilgisayar teknolojisi plan üretme sürecini çok önemli ölçüde değiştirmiş durumda; ürettiğiniz bilgiyi ağa aktardığınız zaman onu herkes alıp kullanabiliyor. Ama bu kolaylık zaman zaman yanlış noktalara getirebiliyor insanları, bu sebeple bunlar üzerinde bir sistematikğin kurulması ve sınırlarının çizilmesi gerekiyor. Öğrenme süreci, zaman alacak bir süreç diye düşünüyorum, bu da toplumun profesyoneli ile akademisyeni ile birlikte üreteceği, deneyimleyerek öğreneceği bir şey, hakikaten bir anda olmuyor.

D.A.- Söz konusu bir plan olunca, bu ölçekte ve önemde bir plan olunca ve profesyoneller için içinde olunca paylaşımın ötesinde etkileşimin de nasıl olduğu merak ediliyor. Bununla ilişkili olarak plan yapım süreci ile ilgili sıkça tartışılan katılım konusunda, kendi grubunuz açısından değerlendirme yapabilir misiniz?

İ.D.- Genel anlamda bir şey söylemek çok zor. Zeynep Enil de diğer arkadaşlarımız da ben de kendi sorumluluğumuzdaki işleri yürütmeye çalıştık. Ama katılımı ilgili olarak, bu konu Prof. Kaptan ve onun yakınında sürekli çalışan ekibin sorumluluğuydu. Onlar bir takım denemelerde bulundular, özellikle meslek odalarıyla. Bunun da çok başarılı olduğunu zannetmiyorum çünkü dediğim gibi bu henüz toplumda öğrenilmemiş bir süreç, İMP tarafından sistematik bir yaklaşım sergilenmediği için de başarıya ulaşamamıştır. Daha profesyonel olunabilir, olunmalı; yöntem açısından bilinen bilimsel yöntemler kullanılmalı... Aksi takdirde hiç bir yere varılamayan uzayan tartışmalar haline geliyor, sorun odaklı bir tartışma ortamı olmuyor. Bu tartışma ortamını yönetmek büyük profesyonellik gerektiriyor, bu konunun uzmanları var; onlarla yapılması gerekir. Yani Prof. Kaptan ve İMP planı hazırlayan taraf; bu oturumların bağımsız kişiler tarafından düzenlenmesi gerekiyor. Arkitera'nın İMP toplantıları bu anlamda atılmış önemli bir adımdır ve geliştirilmelidir diye düşünüyorum.

D.A.- Yani konu odaklı, sorun odaklı tartışmalar yapılamadı...

İ.D.- Bizim grubumuz açısından sektörlerle; kültür endüstrileri ve turizm sektörlerini içeriden tanımaya yönelik birinci aşama toplantılar yaptık, ama ikinci aşamalarını tamamlayamadık. Çünkü yapılacak o

kadar iş vardı ki, farklı gündem ve farklı işlerin içerisinde bir yere kadar getirebildik, yani ön araştırmalarını yaptık. Onlardan topladığımız bilgilerle daha geniş katılımlı ve bir anlamda arama toplantıları niteliğinde toplantılar yapmayı programladık. Ama planın en kısa sürede hazırlanması gerçeği bizi bir takım kısıtlamalara soktu.

D.A.- Bu durumda hem sizin işe girerken planladığınız çalışmalar anlamında, hem de yaptığınız ve planda yer alan çalışmalarınız anlamında süre kısıtı ürünü nasıl etkiledi?

İ.D.- 1/100.000 ölçekli plan onaylanması meselesi belediye yönetimi açısından olmazsa olmazdı. İmar Kanunu ve Mevzuatı, plan onay süreçleri değişmediği sürece, hala statik bir plan anlayışıyla yaklaşıldığı müddetçe ki değişmemiş, yönetmelik değişmemiş, yapılacak çok fazla şey yok bence. Yasaların yenilenmesi, çağdaş planlama anlayışıyla yeniden düzenlenmesi konusunda Odanın da çabaları var. Ama siyaset her şeyin üstünde bir üst yönetici, o sadece yetkileri paylaştırıp gücü zayıflatmayı öngörüyor. Günümüzdeki siyasetin düşüncesi bu; 80'lerde de böyleydi; şimdi daha da parçalı hale geldi. En son tarım alanlarının planlanması için başka bir süreç başlatıldı; bunun gibi yıpranan kent dokuları için başka bir kurul oluşturuldu. Bunun gibi bir sürü kararlar planlama iyice parçalı hale geldi.

D.A.- Siyasetin etkileri demişken siz çalışmalarınızı sürdürürken bir yandan da kararlarınızı etkileyecek nitelikte bazı öneriler kamuoyunun gündeminde yer etti. Zaman zaman tartışmalar yaratan bu tasarıların sizin grubunuz açısından etkileri-yansımaları nasıl oldu?

İ.D.- Bunlar kamuoyuna yansıyanlar, yansımayan o kadar çok karar var ki inanamazsınız. Belde belediyeleri eski statüleri kapsamında plan onaylamış, bütün tarım görüşü, orman görüşü her şeyi tamamlamış, havzanın yanı başına sanayi alanını konumlandırmış. Şimdi 1/100.000 ölçekli plana bunu işlemek ve işlememekle karşı karşıya kaldığımız zaman gerçekten planlamanın bu kadar parçalanmış olmasının getirdiği sıkıntıyı bir kez daha görüyoruz. Aynı şekilde tarım alanlarının planlanması meselesi; orada da tarımcılar "araziyi biz planladık, siz onun üstüne ne yapabilirseniz yapabilirsiniz" diyor. Bunun dışında Haydarpaşa, Dubai Kuleleri gibi basına mal olmuş konular var. Bunları da başka gruplar tetikliyor ve organize ediyorlar. 2B gibi bir problem var; 2B problemi İstanbul'da var, orman alanları için var. Siz plana çizseniz de var çizmeseniz de var. Havza içerisinde konutlar var, belediyeler var. Belde belediyeleri bağımsız plan yapma yetkilerini sonuna kadar kullanmışlar. Dolayısıyla her yönüyle çok parçalanmış olan bu durumu 1/100.000 ölçekli plan yapmış olmakla çözemeyiz. Sadece turizm alanında değil, konut alanında da son dönemde yaşanan yeni konut politikalarıyla çeperlere doğru iyice hızlanan konut yatırımları. Bunların hepsi parçalanmışlığın ve

yönetilememenin sonucudur.

D.A.- Plan yapımını doğrudan etkileyen bu parçalanmış tablo içinde İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım merkezinin durduğu yer nedir sizce?

İ.D.- Benim gördüğüm kadarıyla, Kadir Topbaş İMP'yi belediyenin bağımsız bir birimi olarak tutuyor, bürokrasinin içine sokmak istemiyor; bu önemli sorunlar getiriyor ama bir taraftan da bizi rahatlatıyor. Bu büyük planlama bürolarının bağımsız olması daha doğru bir şeydir. Bürokrasinin içinde, çarkın içinde kaybolmaması... Ama bu şekilde değil. Bütçesiyle, yönetim birimleriyle organlarıyla ve kendi altında çalışan alt birimleriyle bir düzenlemeye ihtiyacı var. Yoksa tabii ki bağımsız olması tercih edilen bir durumdur.

D.A.- İstanbul'un 2010 Avrupa Kültür Başkenti seçilmesinin plana etkisi nasıl oldu?

İ.D.- Konuya baktığımızda birebir planda yer alması gerekmeyen bir konu. O bir proje, projeler üzerinden gerçekleşiyor. Avrupa'daki örnekleri de öyle gerçekleşmiş ve önemli olan o bir yıl içinde yapılacak yatırımlarla turisti İstanbul'a çekebilmektir. Biz turizm ile ilgili altyapıyı kurarken ondan da referans aldık; şöyle: İstanbul'da önerdiğimiz temel stratejilerden biri, büyük kitlesel turizm değil kültür ağırlıklı turizmi desteklemektir. Bunun kullanıcısı olarak da büyük 5 yıldızlı süper lüks ve yüksek fiyatlı oteller değil bu tür kültür ürünlerinin tüketicileri olan daha orta üst gelir grubu ama kültür ürünlerine daha yatkın olan kesimin tercih ettiği 3-4 yıldızlı otellerin gerçekleşmesi öngörüsünü getirdik. Bir örnek budur nasıl etkiledi dersiniz. Sadece İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti olması meselesi değil, bunun sürekli kılınması önemli; 2010 bir hedef tabii ki. Bununla birlikte müzelerin sayısı, sanat galerilerinin sayısı artmalıdır. Bununla birlikte kültüre yönelik faaliyetleri arttırmak gerekir ki o yıl gelen ve çeşitli projeleri dolaşıp gezen insanlar Topkapı Müzesi'ni de gezmeli ve orada uzun süre kalmalı. Yahut bilinmeyen başka müzeleri de ortaya çıkarmalısınız; yahut İstanbul Boğazı'nı çeşitli temalara gezdirmelisiniz; kasırları ele almalısınız ya da sarayları. Bu tür alt projeler geliştirilmeli. Ama altyapısı da yeterli olmalı. Bu, rezervasyonu düzgün işleyen, havaalanı düzgün işleyen, havaalanından otellere ulaşabilen sistemleri gerektiriyor. Geri kalanı da kendiliğinden geliyor. Bizim önerdiğimiz stratejilerden biri de İstanbulluyla turizmi bütünleştirmektir. Çünkü bir müddet sonra soyutlanıp tamamen turiste bırakılan kentler haline geliyor biliyorsunuz. Kentlilerin en azından belli bölgelerin sahibi olması önemli ve bunun için üst ölçeklerde neler yapılabilir bunları söyledik. Başa dönecek olursak İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti başlığı altında sadece turizm açısından değil, birçok süreçte nasıl bakılmalı, nasıl yaklaşılmalı cevap vermeye çalıştık. Tabii konunun ilgilileri bu önerileri ne kadar okudu, ne kadarı gerçekleşecek? "Turizm alanı olarak nereleri ayırdınız" diye sorular soruyorlar; çünkü

kafalarda hep beş yıldızlı oteller var; hep nereye 5 yıldızlı otel yatırımı yapılır; bu sorgulanıyor. İlk önce bunu değiştirmek lazım. Grubumuzun yaptığı araştırmaların sonucunda yatak sayısını arttırmanın ötesinde mevcut kapasitemizi rantabl işletemediğimiz ortaya çıktı; yani öncelikle bu ve benzeri sorunların çözülmesi gerekli.

D.A.- İMP' de izlenen planlama sürecinin yararları ve problemleri sizce nelerdir?

İ.D.- En başta çok heyecan verici... Böyle bir ortamın olması, böyle bir planlama biriminin kurulmuş olması meslektaşlarımızı da meslek dışı herkesi de heyecanlandırıyor ve etkiliyor; bunu yadsıyamayız. Ama çalışanlar da dâhil olmak üzere herkes bunun bağımsız ama organize bir şekilde devam etmesi gerektiğini düşünüyor, çünkü bir müddet sonra işlememeye, tıkanmaya başlıyor. Problemleri bunlar. Bu nedenle niyet iyi ama henüz kendi içinde tam olarak kurumsallaşamamış bir birim diyebiliriz tabii ki süre olarak daha çok yeni olduğunu da unutmamak gerekiyor.

D.A.- Teşekkür ediyoruz.

İ.D.- Ben teşekkür ederim.

İSTANBUL'UN GELECEĞE YÖNELİK ULAŞIM POLİTİKALARI

Haluk Gerçek



Pınar ÖZBAY - İMP 'de çalıştığınız süre içinde izlediğiniz çalışma yöntemini öğrenebilir miyiz?

Haluk Gerçek - Ulaşım grubu o sırada daha çok veri toplama çalışmaları yapıyordu. İMP'deki ulaşım grubunun yapması gereken işler ise şunlardı; önce İstanbul'un ulaştırma sistemine ilişkin verileri toplamak, sonra yolculuk verilerinin güncelleştirmek için ev halkı yolculuk anketlerini ihale edip onların sonuçlarını almak ve İTÜ'nün 1997 yılında tamamladığı İstanbul Ulaştırma Ana Planı çalışmasını güncelleştirmek.

Benim orada bulunduğum süre içerisinde, ancak veri toplama çalışmaları başladı, ev halkı anketleriyle ilgili ihale süreci devam ediyordu. Ben ayrıldıktan sonra ihale tamamlandı ve ev halkı yolculuk anketleri yaptırıldı. Şimdi, sanıyorum, bu anketlerin sonuçlarını değerlendirmeye çalışıyorlar.

P.Ö. - Daha sonra ekipten ayrıldınız...

H.G. - Eylül 2005 sonundan başlayarak, üniversitenin görevlendirmesiyle haftada bir gün İMP'de danışmanlık yaptım. Bu süre içinde orada birçok toplantılara katıldık. Ama danışmanlığımın son dönemlerinde İMP'nin dışında gelişen büyük projelerin İMP'de tartışılmadığı ortaya çıktı. Karayolu ağırlıklı birçok proje, özellikle de tünel projeleri buna örnek gösterilebilir. Örneğin, "7 tepeye 7 tünel" projesini ben de basından öğreniyordum.

Bu gelişmelerin İMP içinde ulaşım grubu ve şehir plancıları grupları tarafından tartışılması gerektiğini söyledim. İstanbul Büyükşehir Belediye başkanıyla yaptığımız en son toplantıda Sayın Kadir Topbaş "burayı biz kurduk, ama biz siyasiyiz, bazı kararları çabuk almak zorundayız, her şeyi de İMP'ye sormak zorunda değiliz, buranın çalışmalarını da bekleyemiyoruz" gibi gerekçeler söyledi. Bundan sonra yararlı olamayacağımı düşündüm ve İMP'den ayrıldım.

P.Ö. - İMP'de izlenen planlama sürecinin size göre yararları ve olumsuz yanları nelerdir?

H.G. - Aslında İMP iyi niyetle kurulmuş bir planlama ofisi, ama bir nazım plan bürosu değil. İBB'nin Bimtaş adlı bir alt kuruluşuna ihaleyle verilmiş bir çalışmanın yürütülmesi için geniş bir kadro kuruldu. Orada üniversitelerin değişik anabilim dallarından hocalar da çalışıyordu, aslında ileriye dönük çok kapsamlı çalışmalar yapabilecek bir kadro vardı. Ancak oradaki çalışmalar sürerken, ben ulaşım için söyleyeyim isterseniz, İstanbul'un ulaştırmasına ilişkin çok ciddi kararlar İMP'nin dışında alınıyordu. Bu kararların bir kısmı İBB tarafından, bir kısmı da merkezi hükümet tarafından alınıyordu. Oradaki plan sürecinin sonucunun beklenmemesi ve İstanbul'un çok önemli ulaşım kararlarının dışarıda alınması İMP'yi etkisiz hale getiriyordu. Bu nedenle, en azından kendi açımdan, yarar sağlayamadığımı düşündüm ve bıraktım.

P.Ö. - Peki sizce plan sürecinde ulaşım konusunda yapılan tespitler plana yansdı mı?

H.G. - Ulaşım konusunda fazla bir tespit yapılmadı. 1/100.000'lik fiziksel plana ulaşım ile ilgili, özellikle raylı sistem projeleriyle ilgili bazı öneriler girdi ama tabii bunların hiç biri uygunluğu test edilmiş, gösterilmiş projeler değil. Bu projelerin uygun olup olmadığını söyleyebilmek için ulaşım ana planı güncelleştirme işinin bitmesi gerekir. Ama oradaki takvim bunu bekleyecek durumda değildi, o yüzden bir projeler önerisi hazırlanıp 1/100.000 ölçekli plan içerisine konuldu.

Amaç daha çok İstanbul'un genel kent planı çerçevesinde ulaştırmanın da kenti yönlendirecek biçimde kullanılması idi. İMP'de arazi kullanımı-ulaşım planlamasının entegre edilmesi gibi hedefler vardı, ama o süre içerisinde bunları yapmak mümkün değildi. Dolayısıyla ulaşım ile ilgili sadece paftalar üzerinde bir takım ana eksenler gösterilmişti. Planda lojistik merkezlerle ilgili bir takım öneriler de yapıldı, limanlar, havaalanı, diğer lojistik merkezler gibi. Ancak bunların hiçbirinin genel bir planlama çerçevesi içinde sınanmaları yapılamadı.

P.Ö. - Bu süreç içinde ulaşım ana planının ihalesi de henüz yapılmamıştı; değil mi?

H.G. - Ulaşım ana planı daha ihale edilmedi benim bildiğim kadarıyla, oradaki ulaşım birimi grubu henüz veri toplama ve bu veriler ile bir ulaşım modelini kalibre etme aşamasında. O model kalibre edildikten sonra ulaşım ana planının ihalesi söz konusu olacak. Bu noktada Japonların (JICA 'nın) devreye gireceği söyleniyordu. Bu sürecin aslında Eylül ayında başlaması planlanmıştı ama sanıyorum epeyce bir gecikme olacak onda da.

P.Ö. - Ancak bir yandan da plan onaylandı ve askıda...

H.G. - Evet, plan onaylandı ve orada da bir takım projeler gözüküyor. Ama projelerle ilgili hiçbir analitik çalışma yapılmadı.

P.Ö. - Ben de tam bu konuyu soracaktım size, planda lojistik alanları, transfer merkezleri gibi büyük ölçekli ve ileride arazi kullanımını etkileyebilecek, trafik yoğunluğunu arttıracak fonksiyonlar için yer seçimi kararları verildiğini görüyoruz. Bu alanların yer kararları alınırken yeterli tespitlerin yapıldığını düşünüyor musunuz?

H.G.- Benim bildiğim kadarıyla hiçbir analitik çalışma yapılmadı ulaşım grubu içerisinde, zaten yapılması da mümkün değil, ancak veri toplama ve model kurma çalışmaları sürüyordu o sırada. Ancak planın da bitmesi gerekiyordu, dolayısıyla o kararlar sadece birer öneri olarak girdi plana, ama plan da onaylandı bir yandan. Şimdi ana plan çalışmaları yapılır da bu kararların uygun olmadığı ortaya çıkarsa nasıl bir süreç izlenecek bilemiyorum açıkçası.

P.Ö.- Planda kuzeye baskı yapabilecek TEM bağlantıları ve raylı sistem kararları var. Oysa plan arazi tespit çalışmaları raporunda, kuzeyde korunması gereken alanlara baskı yapabilecek fonksiyonlara yer verilemeyeceği savunuluyor. Biz yaptığımız incelemede planın kendi içinde de çeliştiğini gördük. Bunun dışında, yine Avcılar-GOP arası TEM bağlantısının, planda görülmesi de üçüncü bir köprü için altlık oluşturacağını düşündük. Sizin bu konulardaki değerlendirmelerinizi öğrenebilir miyiz?

H.G.- Raylı sistemlerle ilgili olarak, raylı sistem önerilerinin daha çok İBB'nin Ulaşım Dairesi tarafından hazırlandığını söyleyebilirim. Ben İMP'ye her hafta çarşamba günleri gidiyordum. Son haftalarda her gittiğimde ayrı bir raylı sistem haritası önüme konuyordu, sürekli değişiyordu öneriler. Bunların da belli bir altlığı yok, dediğim gibi, plan bütünü içinde değerlendirilmedikleri için daha çok değişik kişilerin, yöneticilerin veya alt birimlerin kafasındaki projeler olarak geliyorlardı oraya. Bunların bir kısmı tabi kuzeyde de bağlantı yapıyor. Plana baktığımızda İstanbul'un batısında, özellikle Silivri bölgesinde, yeni yükler getirdiği görülüyor. Bir milyon iki yüz bin nüfusun bu bölgeye yerleşmesi söz konusu. Onunla ilgili ulaşım sistemi akslarının oluşturulması gibi bir düşünce vardı. Bunun dışında, karayollarıyla ilgili olarak, üçüncü köprü planda yok sizin de dediğiniz gibi, zaten orada da benimsenen bir proje değil. Ama çevre yollarına altlık oluşturabilecek bazı akslar plana girmiş durumda.

Benim ulaşım sistemine dair önerim, bunların hepsinin ve yaratacakları etkilerin bir plan bütünlüğü içerisinde analitik olarak incelenmesi gerektiği. Genel felsefe olarak korumacı bir yaklaşımla hareket ettiklerini

biliyorum ancak hazırlanan planda kendi içinde çelişen bazı kararlar var.

P.Ö.- Plan üçüncü köprüyü içermese de ve köprü tartışmaları şu an gündemden düşmüşse de plan kararlarının üçüncü bir köprü için ciddi bir risk oluşturduğunu düşünüyoruz biz.

H.G.- Üçüncü Köprü tartışmaları aslında bitmiş değil, Ankara'nın bu işten vazgeçeceğini de pek düşünmüyorum açıkçası. Üçüncü Köprü dışında başka bir proje daha var; Harem'den gelip Kumkapı'dan Sahil Yolu'na bağlanması planlanan, Boğazi geçen bir karayolu tüneli projesi. Bununla ilgili çalışmaların da Ankara'da tamamlandığını biliyoruz. Bunlar yarın öbür gün masanın üzerine gelecek gibi, o zaman tartışmalar tekrar başlayacak diye düşünüyorum. Çünkü bu projeler hem 1/100.000'lik planda yok, hem de İstanbul'un gelecekteki ulaşım sistemini düzeltecek, rahatlatacak projeler değil. Aksine otomobil trafiğini teşvik ettikleri için sorunları daha da içinden çıkılmaz hale getirecekler.

Bu kararların planda olmaması iyi bir şey. Ama dediğim gibi, bu planın ulaşım ayağı analitik olarak ciddi bir şekilde çalışılmış olmadığı için bundan sonraki çalışmalarda nasıl sonuçlar ortaya çıkacak açıkçası bilemiyorum.

P.Ö.- Dediğiniz gibi plan yapılırken bir yandan da projeler devam ediyordu, "7 tepeye 7 tünel" ve "kentte 116 çözüm" projeleri örneğinde olduğu gibi...

H.G.- 116 çözümün çoğu kavşak projeleri, ayrıca ihalesi yapılan raylı sistem projeleri var, bir yandan da devam eden, yine ihalesi yapılan tünel projeleri var.

P.Ö. - Plan yapım aşamasındayken bu kadar çok projenin ortaya çıkması entegre bir ulaşım sisteminin oluşturulmasının önünde bir engel değil midir?

H.G.- Tabi. Bunların hepsi yerel yönetimin ya da Ankara'nın kafasında uygun olarak değerlendirdiği, noktasal çözüm projeleri. Bunlar bir plan bütünlüğüne oturmuyor ve bir yandan da plan yaptırılıyor. Burada bir samimiyetsizlik var benim görebildiğim kadarıyla. Yani bir yanda büyük bir planlama ofisi kuruyorsunuz, belirli görevler veriyorsunuz fakat o görevleri yerine getirmesini beklemeden bir yandan da yapılmakta olan çalışmalarla tamamen çelişen başka bir takım projeleri hayata geçirmek için çalışmalar yapıyorsunuz. O zaman İMP kendi kendine çalışan bir boyama atölyesi gibi görünüyor. Bir anlamda orada çalışanlar da kullanılmış oluyor, işlevsiz bir çalışma grubu haline geliyorlar.

Ben sonradan biraz düşününce şu kanıya vardım. Sanıyorum İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu plan ofisini gerçekten işe yarasın onların sonuçlarını alıp kullanalım diye değil, kamuya karşı bir şov olarak,

bakın biz akademisyenlerle çalışıyoruz, şu çalışmaları yapıyoruz demek için kurdu.

P.Ö. - Sizce ulaşım alanında İstanbul'un öncelikleri ve vazgeçilmezleri nelerdir?

H.G.- Bu çok açık, her yerde söyleniyor artık; sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi. Mevcut planlama anlayışının değişmesi lazım, bir paradigma değişikliğine ihtiyaç var. Motorlu araç ve otomobil sayısı sürekli artıyor, yeni yollar yeni kavşaklar yaparak trafiği rahatlatırız düşüncesiyle önemli kaynaklar harcanıyor. Bence tüm kaynakların toplu taşıma sistemine yönlendirilmesi lazım. Özellikle raylı sistem projelerinin ivedilikle tamamlanması gerekiyor, ciddi bir eksiklik var raylı sistemde.

Toplu taşıma sisteminin entegrasyonunu hızla iyileştirmek gerekiyor, bir yandan raylı sistem projelerini tamamlarken, diğer yandan deniz ulaşımıyla ve otobüs hatlarıyla bunların iyi bir şekilde entegrasyonunu hızla ve bir plan bütünlüğü içinde yapmak lazım.

İstanbul'un temel sorunu, toplu taşıma sisteminin (sayısal olarak toplam yolculukların yaklaşık %60'ını taşımakla beraber) tamamen lastik tekerlekli araçlara dayanıyor olması. Bu da karayollarında tıkanan trafik içinde verimsiz bir ulaştırma sistemi oluyor. Bu görüntünün değişmesi için ciddi olarak tüm kaynakların raylı sistem projelerine, entegrasyon projelerine, deniz ulaşımının geliştirilmesine ayrılması lazım, başka çare yok.

P.Ö. - Bu önceliklerin bir karşılığını planda bulmak mümkün mü sizce?

H.G.- Planda raylı sistem projeleri var ama bunlar bir plan bütünlüğü içerisine değerlendirilmiş değil henüz. Bu projeler gerçekleştirilirse ne olacak, hangisinin önceliği var bunlar incelenmiş değil. Toplu taşıma sisteminin entegrasyonu ile ilgili olarak, henüz ana plan revizyonu tamamlanmadığı için analitik bir çalışma yok, yani toplu taşıma eksenleri birer çizgi olarak gözüküyor planda.

P.Ö. - Son olarak, yaptığımız çalışmada iki yaka arasında gerek istihdam gerek nüfus olarak bu planın aslında çok da dengeli bir dağılım sağlamadığını, bunun da iki kıta arasındaki hareketliliği daha da arttırabileceğini gördük. Siz bu konuda ne düşünüyorsunuz?

H.G.- 1997 yılında Ulaşım Ana Planı çalışmasını yaptığımızda, nüfus ve istihdamın yakalara dağılımı arasında %8'lik bir fark vardı. Yani nüfusun %65'i, istihdamın da % 73'ü Avrupa yakasındaydı. Bu durum sabah yolculuklarında Asya-Avrupa yönünde akşam da ters yönde bir yoğunluk olmasına neden oluyordu.

Plan bunu dengelemeyi amaçlıyordu. Nüfus-istihdam dağılımında bir denge sağlayıp Anadolu yakasının da

kendisine yeten bir yapıya kavuşması, böylece Boğaz geçişlerinin daha fazla artmaması hedefleniyordu.

Ama plan raporu içinde benim de görebildiğim kadarıyla değişik projeksiyonlar var. Nüfus ve istihdamla ilgili olarak zaman zaman birbiriyle çelişen farklı tablolar ve projeksiyon değerleri var. Bunlardan hangisinin geçerli olduğu konusunda tereddütlerim var doğrusu. Bazı tablolarda nüfus ve istihdam açısından daha dengeli bir dağılım görüyorsunuz, bazılarında ise dengenin daha da bozulduğu ortaya çıkıyor. Bu da şundan kaynaklandı sanıyorum: İMP'deki danışmanlık süresinde gözlemlediğim kadarıyla, değişik bölümler arasında iç koordinasyon yeterince sağlanmadı. Yani metropoliten planlama grubu, sanayi grubu, doğal yaşam grubu, lojistik grubu, kendi içlerinde bir takım çalışmalar yaptılar ama bir bütün olarak bunların ürettikleri değerlerin uyumu konusunda bazı eksiklikler var. Rapordan da anlaşılıyor zaten bu. Anladığım kadarıyla, final kısmı aceleyle geldi. O yüzden farklı tablolarda, farklı sayfalarda, farklı projeksiyonlar var.

P.Ö. - Benim sorularım bu kadar sizin eklemek istediğiniz bir şey var mı?

H.G.- İMP'de iyi niyetle kurulmuş, çok sayıda değişik disiplinlerden uzmanların çalıştığı, kalabalık bir grup var ve ne yazık ki oradaki çalışmaların sonuçları beklenmeden İstanbul'un geleceğiyle ilgili, ulaşım sistemiyle ilgili, genel planlamasıyla ilgili çok önemli kararlar alınıyor. Bu bizim önemli bir eksikliğimiz. Bir az gelişmişlik göstergesi; plana inanmamak, planı yapılması gereken bir iş, bir dosya tamamlama işi gibi görmek, plan kararlarını beklememek gibi unsurlar ne yazık ki hala devam ediyor.

P.Ö. - Teşekkür ederiz.

H.G.- Rica ederim, ben teşekkür ederim.

İSTANBUL PLANININ GETİRDİKLERİ, GÖTÜRDÜKLERİ *

Erhan DEMİRDİZEN

Geçtiğimiz aylarda İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Meclisi tarafından onaylanan “İstanbul İl Çevre Düzeni Planı” arkasında uzun bir kurumlar arası çatışma geçmişini barındırıyor.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığının, herhangi bir yazılı kurala bağlamaksızın, kendinden menkul içtihatlarla yıllarca yapıp onayladığı “mevzii” çevre düzeni planları ve değişikliklerinin Türkiye planlama tarihindeki tartışmalı yerini almasını izleyen bir süreçte Başbakanlığa bağlı Çevre Müsteşarlığının “bakanlıklaşma” süreci yeni bir tezle karşı karşıya bıraktı bizleri. “Çevre” yeni bir bakanlık haline gelirken, içindeki “çevre düzeni” terimlerinden yola çıkılarak, kuruluş kanununa “çevre düzeni planlarının yapılıp onaylanması” yetkisi de konuldu.

Yakın geçmişteki koalisyon hükümetleri döneminde farklı partili bakanlara bağlı olan bu bakanlıklar arasında üst ölçekli planlama yetkisinin sağlıklı bir biçimde paylaşılamaması, bakanlıklar arası rol dağılımının gerektiği gibi benimsenmemesi, ülkeyi tam bir planlama kaosunun da ortasına sürükledi. Hangi bakanlığın onayladığı çevre düzeni planının geçerli olduğunu anlamak bile uzmanlık konusu haline geldi. Meslektaşlarımız Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile Çevre Bakanlığı arasındaki yetki kavgasını yakından izlediler. Kurumların bürokratik refleksleri ülkeyi uzun süre plansız bıraktı.

Sorunun çözülmesi tek parti iktidarı döneminde oldu ve Çevre ile Orman Bakanlıklarının birleşmesi sırasında kesin olarak yetki de Çevre ve Orman Bakanlığına verildi. Bayındırlık ve İskan Bakanlığının ÇDP yetki kullanımında karnesi kırıklarla dolu olduğundan meslek çevrelerinde bu yetki el değiştirmesi fazla tepkiyle karşılanmadı. Bu koşullar altında Çevre ve Orman Bakanlığının kredisi yüksek oldu. Bakanlık yöneticileri, Türkiye’nin üst ölçekli planlama deneyimini “parsel bazında yatırım kararlarına yönelik plan değişiklikleri” noktasından hızla uzaklaştıracaklarını ve “havza” bazında “bütüncül-ekolojik” bir üst ölçekli planlama anlayışını yerleştireceklerini iddia ettiler.

İstanbul Çevre Düzeni Planının süreci de bu noktada başladı. 1990’lı yıllardan itibaren Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile İBB arasında yetki kavgalarıyla plansızlığa itilen İstanbul, Çevre ve Orman Bakanlığının yeni plan yetkisini Büyükşehir Belediyesine protokolle devretmesiyle birlikte üst ölçekli plan disiplini için yeni bir fırsat yakalamış oldu.

Sürecin umut vadeden sayfaları tam da bu aşamada yerini karamsarlığa bırakmaya başladı. Çevre ve Orman Bakanlığı, önceki dönemden kalan sakıncalı yetki kullanımı geleneğini Samandıra’daki “özel organize sanayi bölgesi” için devam ettirdi. Çevre ve Orman Bakanlığının “havza”, “koruma”, “ekoloji”, vb. bütün ilkeleri bir anda kağıt üstünde kalmaya mahkum bir duruma geldi. Zira, söz konusu “özel organize sanayi bölgesi” İstanbul için yaşamsal önemde olan bir su koruma havzasının orta yerinde kalıyordu.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı İstanbul’un su koruma havzalarında sanayi kararları getirmekte Çevre ve Orman Bakanlığını yalnız bırakmadı. O da, Avrupa Yakasının önemli bir su kaynağına sanayi gelişmesini Hadımköy’de verdi. Hem de 1980 tarihli İstanbul Planı üzerinde değişiklik yaparak... Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ÇDP yetkilerini devretmenin şokunu üstünden atamamış olacak ki, İstanbul gibi her yıl nüfusu yüz binlerce artan dev bir metropol kentte 1980 tarihli bir plan üzerinde “mevzii” değişiklik yapmanın planlama bilimi ve mesleği için ne anlama gelebileceğinin bile farkında değildi. 1980’li yıllardan itibaren İstanbul ülke ve dünya ilişkiler sistemi içinde bambaşka bir yapısal dönüşüm yaşıyordu ama Bakanlık açısından bütün bunların fazla bir öneminin olmadığı açıktı.

Yetki sorunları ve merkezi yönetim kurumlarının karamsarlık yaratan ilkesiz müdahaleleri sonrasında İBB’nin planlama çalışmalarına başlaması meslek çevrelerinde olumlu karşılandı. Belediye şirketlerinden birinin bünyesinde kurulan “İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi” (İMP), İBB’den ihale ile aldığı “analitik etütler” işinin içinde İstanbul İl Çevre Düzeni Planını da hazırlamaya başlayınca karşısında gördüğü İstanbul manzarası hiç de iç açıcı değildi: Ulaşım ve altyapı sorunları tahammül sınırlarını çoktan aşmıştı, kent deprem riski karşısında savunmasızdı ve fakat ülke ekonomisinin yarısını barındırıyordu, tarihi bir metropol olarak koruma sorunları bulunuyordu...

Bütün bu sorunların ağırlığı kadar merkezi yönetimin İstanbul’a müdahaleleri de ağırlık yaratıyordu. “Üçüncü köprü” bunların başında geliyordu. 1970’li yıllarda “birinci köprü” ve 1980’li yıllarda “ikinci köprü”yle tanışan İstanbul, her ikisinin de ağır faturasını ödemişti kent olarak. İstanbul 1990’lı yıllardan itibaren de “üçüncü köprü” senaryolarıyla karşı karşıya kaldı. Boğaz köprüleri, yapımını meşrulaştırmak için kullanılan trafik sorununu her seferinde daha da içinden çıkılmaz bir duruma getirmekle kalmıyor, Boğaziçi ve orman alanları üzerindeki yapılaşma baskılarını da arttırıyordu.

Merkezi yönetim adeta bir “ihale kurumu” gibi çalışıyor, İstanbul’un “kaynağa dönüştürülebilir” varlıklarını hedef haline getiriyordu. Bu hedefler, planlama bilimi ve mesleğinin evrensel ölçütleri açısından anlaşılması güç plan yapma ve onama yetkilerinin merkezi kurumlara verilmesiyle somutluk kazanıyordu. Özelleştirme İdaresi, Devlet Demir

* Bu yazı, yazarın “Yeni Mimar” Gazetesinin Haziran 2006 tarihli 38. sayısında yayınlanan “İstanbul Plana Sahip Çıkacak Mı?” başlıklı yazısının yeniden yorumlanması ve revize edilmesinin ürünüdür.

Yolları ve Toplu Konut İdaresi bunların başta gelenleriydi. Böylelikle, Haydarpaşa ve Galata Limanı başta olmak üzere toplu konut alanları ve diğer satış öngörülen kamu kurum ve kuruluşlarına ait tesis ve araziler kent bütününe yönelik üst ölçekli planlama anlayışından kopuk olarak planlanıp projelendirilmeye başlandı. Çağlar Keyder'in 1990'lı yıllarda yazdığı kült makalesi "İstanbul'u nasıl satmalı" 2000'li yıllarda böyle bir karşılık buluyordu.

İBB tarafından belediye şirketi bünyesinde kurulan İMP'nin üstünde daha başından itibaren merkezi yönetimin "İstanbul'u nasıl satmalı" arayışlarının gölgesi bulunuyordu. Geniş bir akademik çevrenin İMP örgütlenmesinde yerini alması, bütün meslek çevrelerinde kaygılı bir bekleyişin yaşanmasına da neden oluyordu. Böyle bir yapının merkezi yönetim hamlelerine karşı direnmesi ne düzeyde mümkün olabilecekti? Öte yandan, merkezi müdahalelere karşı direnemeyen bir İMP, ülkemizdeki akademik gelenek ve planlama kurumuna olan inancı derinden zedelemeyecek miydi?

Bu sorular hem İMP içinde hem de dışındaki meslek çevrelerinde başından itibaren etkisini gösterdi. İMP sözcülerinin merkezi yönetime kafa tutan açıklamaları basında geniş yer buldu. Hadımköy'deki sanayi alanı kararlarında İBB'nin merkezi yönetime dava açmasıyla gerilim en üst seviyesine ulaştı. Bunun sürdürülebilir bir gerilim olamayacağını anlaşılmaması için İMP'nin Haydarpaşa'da verdiği tavizin beklenmesi gerekecekti. Bir yandan 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planını hazırlıyordu İMP, bir yandan da noktasal projelere yeşil ışık yakıyordu. Ülkemizin saygın üniversitelerinden akademik kadroların analitik etüt çalışmaları bir yandan sürerken, bir yandan da çevre düzeni planı İMP'nin düşük oksijenli yeraltı ofisinde yüksek bir tempoyla hazırlanıyordu. Aynı günlerde, bir yandan da Kartal ve K. Çekmece'deki dönüşüm alanlarının uluslararası yarışmalarla projelendirilmesi, yaşamakta olan kafa karışıklığının ve organizasyon sorununun hangi düzeye eriştiğini gözlememize yardımcı oluyordu.

Yaşanan bu karmaşa İMP ile ilgili çeşitli soruların da ortaya çıkmasına vesile oldu. Birinci soru, İMP gibi bir planlama ofisini kuran politikacıların ne kadar samimi olduklarıydı. İkinci soru daha tehlikeliydi: İstanbul'da noktasal plan ve yatırım kararları merkezi ve yerel yönetim tarafından verilmeye ve uygulanmaya devam edilirken, acaba akademik kadroların imaj için kullanıldığı bir organizasyon muydu İMP? Akademik kadroların tümüyle "analitik etüt" faaliyetlerine yönelmeleri ve plan kararlarından haberdar olmadıklarını hissettirmeleri, İMP üzerindeki soru işaretlerinin daha da artmasına yol açıyordu. Üçüncü soru bu ortamda sorulmaya başlandı: İMP yasal bir kuruluş muydu? Başka bir deyişle, plan yapmaya yetkili miydi? Sonuçta kurumsal olarak bir belediye şirketiymiş, belediye değildi. Şirketlerin plan yapabilmelerinin koşullarını Bayındırlık ve İskan Bakanlığı çıkardığı yönetmeliklerle belirlemişti ve İMP'nin bağlı bulunduğu belediye şirketi bu koşulları

taşımıyordu. Bütün bu tartışmaların sonunda İMP'nin ürettiği 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planına olan güven azaldı. Hem de daha plan ortaya çıkmadan...

Çünkü İstanbul'un önümüzdeki 20 yılını biçimlendirme iddiasındaki plan bir yandan da katılım süreçlerinde yaşanan tikanıklıklarla başlamıştı. Kentteki farklı grupların politik ve sosyolojik taleplerini içermekte yaşanan sorun çeşitli biçimlerde ortaya çıkmaya da başladı bir bakıma. Bunlardan bir tanesi, birkaç ay önce Büyükşehir Belediye Başkanı planı kamuoyuna tanıtırken 72 belediye başkanından sadece birkaçının orada bulunması biçiminde tezahür etti. Bu önemli bir göstergeydi, zira plan ilçelerin her biri açısından gelişme ve dönüşme kararları getiriyordu.

Planın kamuoyuna açıklanması aşamasında belediye başkanlarının ilgisizliğini birkaç şekilde açıklamak mümkün. İlk olarak, belediye başkanları planın hazırlık sürecinde kendilerinin yeterince katılmadıklarını düşünüp tepki gösteriyor olabiliyorlardı. İkinci olarak, planın yönlendirici ve bağlayıcı bir doküman olacağına inanmıyor olabiliyorlardı. Bütün bu ilgisizliğe ve olası tepkilere rağmen Planın Büyükşehir Belediye Meclisinden oybirliği ile geçmesi de hayli ironikti.

Nitekim Hadımköy'de yaşananlar gelecekte Planın başına nelerin gelebileceğinin göstergeleri oldu. Bir yandan planlama çalışmaları sürerken, Hadımköy'deki sanayicilerin talepleri doğrultusunda Hadımköy Belediyesi bir plan teklifi hazırlayıp merkezi yönetime sundu. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı da, 1980 tarihli planda bir değişiklik yaparak, içme suyu havzalarına ait koruma kuşaklarının tam ortasında 250 bin istihdam yaratacak ve çevresinde yeni bir kaçak yapılaşma baskısı yaratabilecek bir sanayi alanını onayladı. Bu ilgisizlik ve merkezi yönetim müdahaleleri planın daha baştan zayıflatılması durumunu ortaya çıkarmış oldu bir bakıma.

Planın bu tür müdahalelerle zayıflatılabilmesi riski İstanbul gibi bir kentte her zaman mümkün. Buna karşı alınabilecek en doğru önlem, planın salt bir teknik çalışma olarak ele alınmaması ve olabildiğince kentteki farklı grupların politik ve sosyolojik taleplerinin plana yansımaya olanak sağlanması olabildi. Başka bir deyişle, planın 'kazanları' kentin geniş kesimleri olmalıydı ve plana sahip çıkmalıydılar.

"İstanbul İl Çevre Düzeni Planı" teknik olarak farklı boyutlarıyla eleştirilebilir. İlk olarak planın İstanbul için öngördüğü nüfus hedefi tartışılabilir. Denilebilir ki, plan 15.5 milyon nüfus hedefi koyuyor ama bu rakama fiilen zaten erişilmiş durumda. Planın nüfus hedefi koyarken fazla gerçekçi olmadığı söylenebilir. İstanbul, Ankara ve diğer büyük kentler için geçmişte yapılan pek çok planın gelişmeyi yönlendirmekte yetersiz kalmasının başlıca nedeni de hep bu nüfus hedefinin gerçekçi konulamamasından kaynaklanıyordu.

Nüfus hedefinin bu düzeyde kalabilmesi için plan bir dizi varsayım yapıyor. Sanayi alanlarının İstanbul

dışına çıkacağını ve Marmara bölgesinde farklı gelişme koridorlarının bu amaçla oluşacağını varsayıldıktan sonra, İstanbul'un küresel ilişki ağlarının gerektirdiği nitelikli hizmetlere yöneleceğini ileri sürüyor. İMP tarafından yapılan bir yayında, İstanbul'un küresel ortamda "yarışan metropoller arasında daima ön saflarda yerini koruması" planın temel vizyonu olarak konulduktan sonra, "ulaşım, haberleşme ve lojistik bileşenlerinden oluşan hizmet sektörlerinde geliştirilen teknolojik olanakların organizasyon becerileriyle bütünleştirilmesi" hedefleniyor. Bu aşamada önemli bir amaç olarak da "kentnin doğal, kültürel ve tarihi değerlerinin küresel ilgi ve pazarlara sunulması" tarif ediliyor.

Planın ortaya koyduğu varsayımlar ve hedefler bize bir kez daha gösteriyor ki, 1950'li yıllardan itibaren sanayileşmeye ve göç almaya başlayan İstanbul'un bu gerçeği karşısındaki yarım asırlık rahatsızlık varlığını koruyor. Türkiye'nin İstanbul odaklı kentleşmesinin "İstanbul'a zarar verdiği" saptaması yapılıyor ve sanayi ile birlikte tüm bu vasıfsız işgücünün İstanbul'u terk etmesi gerektiğinin altı çiziliyor. İstanbul'un Türkiye açısından yeni misyonu, yüksek vasıflı işgücünün küresel dinamikler çerçevesinde burada yoğunlaşması olarak konuluyor.

Bu varsayım ve hedefler İstanbul'un devleşen kentsel ve bölgesel sorunlarının çözümü için tartışılması gereken öneriler. Ancak bunun farklı toplumsal ve ekonomik boyutlarının derinlemesine analiz edilmeden yürürlüğe konulması yeni sorunların ortaya çıkmasından başka sonuçlar doğurmayacaktır.

Planın hedef olarak koyduğu İstanbul manzarasına ulaşabilmek büyük bir siyasi meydan okumayı gerekli kılıyor. Böyle bir meydan okumanın ilk işaretlerinin görülmesiyle birlikte derin bir toplumsal krizin kapıyı çalacağı ise apaçık ortada. Çünkü İstanbul'un eriştiği karmaşık sosyal yapı, böyle bir 'dönüşüm hayali'ni sessizce geçiştirmeye pek uygun değil.

Aslında bu "sanayi dışarı, nitelikli hizmetler içeri" durumu, 30-40 yıldır İstanbul'un piyasa koşulları içinde peyderpey yaşadığı bir gerçeklik. Haliç çevresindeki ilk sanayi alanlarının 1970'li yıllardan itibaren E-5 karayolu üzerinde kent merkezinden uzaklaşma eğilimine girmeleri, bu gelişmenin ilk işaretleri olarak yaşanmıştı. Bununla paralel olarak merkezi iş alanlarında da küresel pazarla eklemlenmenin etkileri görülmeye başlanmıştı.

Fakat şunu belirtmeliyiz ki, kentin merkezindeki sanayi alanlarının buraları terk etmesi sonrasında merkezi alanlara olan göç durmadığı gibi, işsizlik ve suç olguları da bu sürece paralel olarak aynı alanlarda baş gösterdi. Sanayi alanları kentin dışına çıktığı halde göçün merkezi alanlara yönelmesinin önüne geçilememiş olması üzerinde düşünülmesi gerekiyor. 1980'li yıllardan itibaren çeşitli toplu konut uygulamalarıyla orta-üst sınıfların merkezi terk etmesinin de bunda önemli bir payının olduğu açık.

Şimdi yeni plan hem merkezdeki sanayi alanlarının hem de 1970'li yıllardan itibaren merkezi terk ederek yer seçen sanayi alanlarının kentin dışına çıkmasını öngörüyor. Bu öngörülerin merkezi alanlarda yaratacağı çeşitli etkiler üzerinde kapsamlı bir biçimde durmak gerekiyor. Aksi durumda İstanbul'un şu manzarayla karşılaşması şaşırtıcı olmayacak: Sultanahmet örneğinde olduğu gibi, "doğal, kültürel ve tarihi değerlerin küresel ilgi ve pazarlara sunulduğu" steril alanlar ile küresel etkilerce şekillenen merkezi iş alanı, milyonlarca vasıfsız ve yoksul işgücü tarafından kuşatılacak!

İşte bu nedenle, planın kazananları ve kaybedenlerinin kimler olacağı hayati bir soru. Eğer plan post-endüstriyel İstanbul hedefini koyarken, endüstriyel İstanbul'un sosyal peyzajını belirli bir yerel kalkınma programı dahilinde ve o insanlarla birlikte tamir edeceğine bu kesimleri ikna edebilirse, bu planın kazananları geniş bir kesim olabilecektir.

Plan bunu yapamazsa, siyasi disiplin altındaki coşkusuz bir belediye meclisi çoğunluğu tarafından onaylanan teknik bir belge olarak kalacak. İlçe belediyeleri zamanın gerektirdiği değişiklikleri yapmakta nasılsa engel çıkmayacağını düşünerek kayıtsızlıklarını sürdürecektir. Çevre ve Orman Bakanlığı, İstanbul'un üst ölçekli bir plana sahip olmasından kendisine bürokratik bir pay çıkaracak, ama Samandıra örneğinde olduğu gibi noktasal değişikliklerle de plan üzerindeki nüfuzunu koruyacak. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, çeşitli yasalarda var olan ve yenilerini eklemeye çalıştığı olağanüstü yetkileriyle, Hadımköy örneğinde olduğu gibi, içme suyu havzaları üzerindeki yapılaşma baskılarını arttıracak kararların altına imza atmaya devam edecek. İstanbul Planı, İstanbul'un sahip çıktığı bir plan olmayacak ve kurumlar arası yetki kavgalarıyla birlikte yaşamaya mahkum olacak.

İSTANBUL'UN PLANLANAMAMA GELENEĞİ VE İMP

Erbatur Çavuşoğlu*

I. KISIM: İstanbul'un Kentbilimsel Tarihi

Türkiye kentlerinin birçoğu, tarihsel kimlik öğelerini yitirmiş, belgeleri yok edilmiş, birçok kez ciddi anlamda kent tarihleri yazılmamış, adeta tarihsizleştirilmiş olarak karşımıza çıkarlar. Kentlerin tarihleri incelendiğinde genellikle savaşlar, fetihler, millî mücadelenin, kimi önemli yöneticilerin ve yaptıklarının bahsinin geçtiği bir resmi tarih kısırılığı göze çarpar. Oysa, bu coğrafyanın kentlerinde de toplumlar bir medeniyet geliştirmiş, eğlenmiş, üzülmüş, yaşamış, kültürler üretmiş, değerler yaratmış, inanılmaz öyküleri, aşkları, zulümleri tecrübe etmişlerdir. Bu deneme, kenti okurken, onu tarihsel açıdan sıkıcılıktan, tahayyül fukaralığından kurtarmak ve gündelik hayatın nasıl üretildiğini anlamak için uğraşan bir kent bilimcinin acemice çabalarıdır. Kuşkusuz İstanbul, bu hikâyeyi zenginleştirecek birikime ve cömertliğe sahip bir kent olarak çeşitli fırsatlar sunmaktadır.

İki kısımdan oluşan bu yazı önce İstanbul'u kent bilimsel bir tarih okumasına tabi tutarak değerlendirecek, ardından İstanbul'daki planlama girişimlerini konu edip İMP'nin bu anlamdaki varoluşunu tartışmaya açacaktır.

I.1. İstanbul Tarihinde Dolaşırken

İstanbul tarihini kent bilimsel açıdan okuduğumuzda, bu hediyeli coğrafyanın neredeyse bütün dönemlerini kapsayan bir planlanamama deneyimine, başarısız bir kent yönetimi anlayışına, doğal ve insan kaynaklı yıkım ve felaketlere maruz kaldığına üzülen şahit oluyoruz. 2600 yıllık İstanbul tarihinin son 3 yüzyılı, kentin çok hızlı dönüştüğü, dinamik bir dönemdir. Farklı kültürlerin bir arada yaşaması ve modernleştirme girişimlerinin etkisi kenti ve toplumsal yapıyı dinamik kılan unsurlardan olmuştur. Kenti bu dönemlerde hızla dönüştüren etkenler arasında yangınlar, depremler, salgınlar, isyanlar, kıtlıklar, yoğun göç, plansız gelişme, büyük yatırımlar ve imar hareketleri sayılabilir.

İstanbul'un tarihinde sayısız yangın vardır; hatta yangın olmayan yıl yoktur denebilir. Kent özellikle 18. ve 19. yüzyılda sürekli yeniden inşa edilmiştir. Tarihi konut stokunun ve yerleşme dokusunun günümüze taşınamamasının en önemli nedenlerinden biridir yangınlar. Bu yangınlardan en önemlileri: 1718, 1782, 1808, 1823, 1826, 1833, 1865, 1870, 1918, 1954, 1970 ve 1982 yıllarında meydana gelmiştir. Yine kentin yakasını bırakmayan felaketlerden biri depremlerdir: Son 3 yüzyılın en yıkıcı depremleri 1719, 1754, 1766, 1841, 1894 ve 1999 yıllarında meydana gelmiştir. Bugün İstanbul mevcut eskimiş ve

sağlıksız konut stokuyla deprem tehdidi açısından son derece riskli bir kent halindedir.

İstanbul tarihinde kent için bir başka tehdit salgınlardır. Başta veba olmak üzere sıtma, çiçek ve kolera gibi çeşitli salgınlar hem binlerce kişinin ölümüne hem de salgın sonrası çıkarılan yangınlar nedeniyle kentin yok olmasına neden olmuştur. Bunların en ölümcül olanları: 1751, 1778, 1803, 1813, 1825 (çiçek) ve 1837 (kolera) salgınlardır. Yoğun göç dalgaları İstanbul nüfusunun ve kaynaklarının arasındaki dengenin kurulmasını engelleyen bir başka etkidir. Kent genellikle aşırı ve çok hızlı büyümenin sorunlarıyla karşılaşmış, zaman zaman ise toplu göç vermesiyle küçülmenin sorunlarını yaşamıştır. İstanbul'da 1807, 1826, 1909, 1955, 1969, 1977 yıllarında çeşitli isyanlar-protestolar ve olaylar da yaşanmış ve İstanbul'un huzurunu ve fiziksel formunu olumsuz etkilemiştir.

İmar hareketlerine gelince... Bu çabalar genellikle kentin güzelleştirilmesi adına yapılsa da zaman zaman doğal afetlerden daha yıkıcı olabilmektedir. Bunların en başında binlerce binanın yok olduğu Dalan'ın (1984–1989) ve Menderes'in (1956–1960) imar operasyonları sayılabilir. 2000'li yılların ardından moda olan, birbiri ardına üretilen büyük kentsel projeler ve kentsel dönüşüm projeleri de kent formunu önemli ölçüde değiştirmiştir.

Uzunca bir süre farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmış ilginç bir kenttir İstanbul. Bugün İstanbul'u İstanbul yapan birçok özelliğin ve mekansal gelişmenin ve gündelik hayat içinde çokça fark edemediğimiz gelişmelerin ilginç öyküleri saklıdır bu tarihte.

Boğaz

İstanbul denilince akla önce Boğaz gelir: Boğaz'da 1755'te olduğu gibi şiddetli kış yüzünden Haliç'in tamamen donması ve halkın karşıya yaya olarak geçmesi gibi ilginç olaylar yaşanmıştır. Hatta 1928 ve 1954 yıllarında Tuna nehrinden gelen buzların boğazı kaplamasıyla vapurlar bile çalışmamıştır. Boğaz'a ilk buharlı vapurun gelişi 1828 yılında olmuştur. Boğaziçi'nin 1710 sayılı yasa ile Sit Alanı ilan edilmesi içinse 1973 yılı beklenektir. Boğaziçi özellikle tehlikeli madde taşımacılığı anlamında sürekli büyük riskleri yüklenen bir yol olmuş, birçok deniz kazalarına şahit olunmuştur. Bunlardan en önemlilerinden biri 1979'daki tanker faciası olmuş, 48.000 ton ham petrolün 1 aydan fazla yandığı faciada 50'den fazla kişi ölmüş, deniz canlıları azalmıştır. 1990 yılında gerçekleşen Boğazdaki kazada Lübnan Gemisinin batmasıyla gemideki 22.000 koyunun boğulması da bir başka trajik hadisedir. Boğazın güvenliği için çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. 1982'de Ulaştırma Bakanlığının kararı ile İstanbul'da deniz trafiği sağ tarafa alınmış, 2001 yılından itibaren güvenlik için radar kuleleri kurulmuştur.

Kimlik Öğeleri

1719'da yağ fenerlerinin tutuşması sonucu yanan Kız Kulesi, sonradan birçok kez restore edilip büyütülmüş,

* Dr. , Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

çeşitli dönemlerde hapisane, karantina hastanesi, deniz feneri olarak, askeri ve turistik amaçlarla kullanılmıştır. İstanbul'un ilk oteli sayılan Hotel d'Angleterre 1841'de Beyoğlu'nda açılmıştır. 1892 ise Bomonti'de ilk Bira Fabrikası'nın kurulduğu yıldır. Çiçek Pasajı olarak bilinen Cite de Pera binası 1876'da inşa edilmiş, 1940'larda meyhaneler açılmış, 1978'de bakımsızlıktan çökmüş, 1988'de restore edilip tekrar açılmıştır. 1911 Abide-i Hürriyet Anıtı, ilk Türk anıtı olarak 31 Mart olaylarında ölen 71 asker için 1911 yılında yapılmıştır. İlk Çimento fabrikası 1910'da Darıca'da kurulunca İstanbul'daki mimari üslup ve yapıım teknolojileri açısından yeni bir dönem açılacaktır. İstanbul'un simgelerinden biri olan Tarihi Galata Köprüsü'nün esrarengiz biçimde yanması 1992 yılına rastlar; 2000'lerde yenilense de eski köprü altı kültürü geri kazanılamamıştır.

Altyapı

İstanbul'un geceleri karanlıktan kurtarılabilmesi için sarf edilen birçok çabaya rastlanır. Sokakların ihale yoluyla sıvı yakıt (sulu gaz) ile aydınlatılması uygulaması 1846 yılında görülmüştür. İstanbul'da ilk kez bir caddenin gaz lambalarıyla aydınlatılması ise Beyoğlu'nda gerçekleşmiştir. 1857 yılında Dolmabahçe Gazhanesinden Taksim Kışlasına ve İstiklal Caddesine uzanan havagazı boruları ve fenerlerle ilk kez Beyoğlu sokakları aydınlatılmıştır. Sokakların elektrikle aydınlatılması için 1920 senesi bekleneciktir. İstanbul'un ilk elektrik santrali 1914'te Macar Ganz şirketinin işlettiği Silahtarağa santrali olarak açılır. İstanbul'a döşenen ilk demiryolu ise 1855'te Haydarpaşa-Fenerbahçe arasına İngilizlerce yapılmış, 1971'de kaldırılmıştır. İstanbul'da ilk defa evlere basınçlı su temini ise 1860'lı yıllarda Terkos'tan yapılmıştır. New York ve Londra'dan sonra dünyanın 3. Metrosu sayılan Karaköy Tüneli 1869–1875 yılları arasında yapılmıştır.

İstanbul'da ilk telefon konuşması telefonun icadından 2 yıl sonra, 1881'de yapılmıştır. 1886'da II. Abdülhamid tarafından yasaklanmış olmasına rağmen, 1908'den sonra talep artmış ve art arda santraller açılmıştır. İstanbul-Ankara arasında ilk şehirlerarası telefon konuşması 1 Temmuz 1929'da yapılmıştır. İstanbul'da şehirlerarası otomatik telefon görüşmelerinin başlaması ise 1976 yılında mümkün olmuştur. 1963 yılında İTÜ Maçka'dan ilk TV deneme yayınları yapılmıştır. Aslında ilk yayınlar ders ve uygulama niteliğinde 1952'de İTÜ'de başlamıştır. İstanbul'da düzenli televizyon yayınları ise 1971'de başlamıştır.

Sokakların temizlik konusu da oldukça geç çözüme kavuşmuş konulardan biridir. Marmara ve Haliç'e dökülen İstanbul çöplerinin karada depolanması konusunda çalışmaların başlatılması için 1953 yılı beklenmiştir. 1993 yılında Ümraniye çöplüğünün patlaması ve 39 kişinin hayatını kaybetmesi ise eşine az rastlanan bir kentsel felakettir. İstanbul'un doğalgaz şebekesine kavuşması ise 1992 yılında gerçekleşmiştir.

Ulaşım

20. yüzyıl boyunca ulaşım açısından hem deniz hem de karada önemli değişiklikler olmuştur. 1895 yılında Galata rıhtımı tamamlanıp ilk vapur yanaştığında o güne kadar ulaşım hizmetinin tek sahibi olan kayıkçılar aleyhte tezahürat yapmışlardır.

İstanbul'da ilk otomobil 1895 yılında görülmüş, kendiliğinden hareket eden bu araca "zatül hareke" denmiştir. 1911'den sonra Şehreminlerin makam araçları otomobil olmuştur. İlk trafik kazası 1912'de Şişli'de meydana gelmiş, ilk araba satış mağazası ise 1924'te Sirkeci'de açılan Ford olmuştur. İlk ralli 1937'de düzenlenmiştir. İstanbul'da ilk kez İtalya'dan getirilen 4 otobüsün Beşiktaş-Taksim hattında çalışmaya başlaması 1926 yılındadır. Anadol marka otomobillerin İstanbul Caddelerine çıkması 1967 yılında olmuştur. İstanbul'un ilk otogarı Harem'de 1970'te, ardından Topkapı Anadolu ve Topkapı Trakya otogarları 1971'de, İstanbul'un yeni Otogarı ise 1994'te Esenler'de hizmete girmiştir.

İstanbul'un ilk hava alanı 1911'de askeri amaçla kurulmuştur. 1924 yılında İstanbul'dan kalkan bir deneme uçağının ilk kez Ankara'ya varmasının ardından 1936 yılında İstanbul-Ankara arasında ilk uçak seferleri yapılmaya başlamıştır. Atatürk Havalimanı 1983'te hizmete girmiş, Yeni Terminali ve Kurtköy Havalimanı 2000'de açılmıştır.

1969 yılında ihale edilen ilk Boğaz köprüsü'nün temeli 1970 yılında atılmış, 1972 yılında köprüyü taşıyacak kablolar deniz trafiği durdurularak çekilmiş ve Metropoliten alanın gelişme dinamiğinin temel belirleyicisi olacak köprü 1973'te tamamlanmıştır. 1974'te yayaların köprüden geçmesine izin verilmiş, 1984'de ise Boğaz köprüsünün satışa çıkan hisseleri 1 saatte tükenmiştir. 1983'te ikinci köprünün ayak yerlerinin tespiti yapılmış, 1985'te temeli atılan köprü 1988'de tamamlanmıştır. 1989'da ise TEM'in tamamı trafiğe açılmış, İstanbul'un kuzeydeki orman ve su havzalarına doğru büyümesinin de yolu açılmıştır.

1990'lı yıllarda Tarihi yarımada ve İstiklal Caddesi yayalaştırılmış, tramvay 30 yıl aradan sonra İstiklal caddesinde yeniden hizmete girmiştir. Ulaşımında Akıllı Bilet "Akbiil" uygulaması 1998'de başlamış, İstanbul metrosunun Taksim–4. Levent arası 7 km.lik bölümünün hizmete açılması ise 2000 yılında gerçekleşmiştir.

Yasaklar

İstanbul tarihinde ilginç yasaklar ve kurallara da rastlanmıştır: Örneğin 1814'de İstanbul'da yürüyemeyecek kadar hasta ve yaşlı olanlar dışında ata binilmesi yasaklanmıştır. 1762'de III. Mustafa Konstantiniye adını yasaklamıştır, fakat bu ad 19. yüzyılın sonuna kadar kullanılmıştır. 1829'da ise II. Mahmut'u Gavur Padişah yapan reformlar gerçekleşmiş; Padişahın yaylı arabayla gezmesi, ceket pantolon giyilmesi, yemekte çatal-bıçak kullanılması, dairelere II. Mahmut'un resminin asılması, ilk nüfus sayımı, yabancıların balosuna ilk

kez katılınması, kavuk'un yasaklanıp fes giymeye başlanması toplumsal yaşamı derinden etkilemiştir.

İstanbul 13 Ekim 1923'te Başkentliğini kaybetmiş, aynı yıl resmi dil ve yazıda İstanbul adı kullanılmaya başlanmıştır. Atatürk 1927 yılına dek İstanbul'a hiç uğramamış, bu tarihte ilk kez gelişi İstanbul'la barışma olarak nitelenmiştir. Hatta Mustafa Kemal'in Atatürk soyadını almasının ardından İstanbul'un adının Atakent olarak değiştirilmesi önerisi gündeme gelmiştir. 1946'da Missouri zırhlısının İstanbul'a girişi Amerikan güdümünün ilk simgeseli olarak yorumlanmıştır.

Kültür sanat

İstanbul'un ilk matbaası 1727'de kurulup, 1729'da Arapça-Türkçe Lügat ilk eser olarak basılacak ve matbaa 1743'te kapatılacaktır. İstanbul'da ilk kez Opera oynanmasına izin verilmesi Galatasaray'da 1840 yılında olacaktır. İlk Türkçe tiyatro ise 1859'da sarayda sergilenmiştir. İstanbul Şehir Tiyatrosunun kuruluşu ise 1895 yılında olacaktır. Aynı yıl İstanbul'da hanımlara mahsus bir gazete çıkmaya başlamış ve 13 yılda 612 sayı yayınlanmıştır. İstanbul'a ait ilk görüntüler de Lumiere kardeşler tarafından 1896 yılında kaydedilmiştir ve İstanbul'a ait ilk sinematografik belge niteliği taşıyan bu görüntüler MSÜ arşivlerinde bulunmaktadır. 1898'de sinemanın öncüsü olarak Fransız Cambon'un ilk Sinematograf gösterisi gerçekleşmiştir ancak gerçek sinemalar 1910'da başlayacaktır. İlk Türk filmi Pençe 1917'de İstanbul'da çekilmiştir. İstanbul'da ilk futbol maçı 1896'da yapılmış, Kadıköy kuşdilli çayırında Moda Klubü ile İzmir karması karşılaşmıştır. İstanbul'daki ilk at yarışları ise 1911'de Veliefendi çayırında düzenlenmiştir. 1968 ve 1987'de tribünleri de eklenen İstanbul'un tek Hipodromu Veliefendi aynı yere yapılmıştır. İlk Uluslararası İstanbul Festivali 1973'de yapılmış, İstanbul'da ilk kez kitap fuarının düzenlenmesi için de 1982 yılının gelmesi beklenmiştir.

Toplumsal olaylar

1838'de II. Mahmut'un emriyle sokak köpeklerinin toplatılarak Yassıada ve Sivriada'ya bırakılması olayı son derece ilginçtir. Vapurun fırtınadan adaya yanaşamaması, Tanrı'nın ihtarı olarak yorumlanmıştır. Buna benzer bir başka girişim 1860'larda Abdülaziz döneminde gerçekleşmiş; ancak köpekler halkın protestoları ile geri getirilmiştir. 1910'da ise yine Sivriada'ya topluca sürülmüşlerdir. 1818 yılında 10 ay içinde çıkan 73 yangının ardından halkın mahallelerde nöbet tutması da ilginç bir toplumsal örgütlenme hareketi olarak görülebilir. İstanbul'un ilk grevi 1872 yılında yaşanmıştır: Beyoğlu telgraf işçilerinin yaptığı bu grevin ardından 1908'e dek 43 grev yapılmıştır. İstanbul'da ilk üniversite öğrencileri mitingi ise 1876'da gerçekleşmiş; softa medrese öğrencileri sadrazam aleyhinde gösteri yapıp azledilmesini sağlamışlardır. 1909 yılından itibaren İstanbul doğumlular da askere alınmaya başlanmıştır.

II. Dünya Savaşı'nın etkisiyle 1941 yılında vesikayla ekmek uygulaması yapılmış, savaş riskiyle bir kısım halk Anadolu'ya taşınmıştır. 1942 yılında Ulusal Burjuvazi yaratmak için birçok gayrimüslime ağır vergiler getiren Varlık Vergisi uygulamasından en çok etkilenen kent İstanbul olmuştur. 1955 yılındaki 6-7 Eylül olayları ise İstanbul tarihinin en çirkin toplumsal olayı olarak tarihe geçmiştir. İstanbul'da işçilerin örgütlenmesi anlamına gelen Disk'in kurulması 1967 yılında gerçekleşmiş, 1970 yılında ise Kapıcılar Yürüyüşü gerçekleşmiştir. 1965 yılında gazeteler İstanbul Sultanahmet'te Beatnik grupların istilası şeklinde ilginç bir haber yayınlamışlardır. 1989 yılında Büyükşehir Belediyesinin 1 yaşın altındaki bebeklere her gün bedava süt uygulaması farklı bir belediyecilik girişimi olmuştur. 1995 yılında ise Gaziosmanpaşa'daki 16 ölü 100 yaralı bilançolu alevi-sünni çatışmaları, farklı bir kentsel gerilimin ilk ciddi işaretleri olmuştur.

Nüfus, Kentleşme ve Kentsel Yoksulluk

İstanbul hep yoğun nüfus baskısı altında yaşamış ve bu nüfusun gereksindiği hizmetlerde eksiklikler yaşanmıştır: 1755 yılında İstanbul'u açlık sınırına getiren bir kıtlık yaşanmış, Karadeniz'den buğday getiren 70 geminin çoğu da batınca kentte çatışma ve yağmalar yaşanmıştır. 1790'da ise savaşlar yüzünden pahalılık, fakirlik, artan dolandırıcılık, hırsızlık olaylarının ardından, halkın süs eşyalarından Darphane'de para basılmış, İstanbul'a yakın zamanda göçenler memleketlerine gönderilmiştir. 1829'da İstanbul'da ilk nüfus sayımı yapılmış ve tahmin edilen nüfus 359.000 olmuştur. Nüfusun çokluğu yüzünden 10 yıllık İstanbullu olmayanlar (en az 4 bin bekar erkek) memleketlerine geri gönderilmiştir.

1757-74 arasında İstanbul'da yer kazanmak için ilk sahil doldurma girişiminin III. Mustafa döneminde yapıldığı, Yenikapı-Kumkapı bölgesinde 5-6 km uzunluğunda bir alanın doldurulduğu rivayet edilir. İstanbul'da sanayinin kökleri ise 1790'lı yıllarda Tophane, Tersane-i Amire, Hasköy top dökümhanesi, Azatlı ve Bakırköy Baruthanesi, Selimiye İplik Fabrikası, Kağıthane Kağıt değirmenleri, İncirköy Cam imalathanesi vs. kurulmasıyla atılmıştır. İstanbul'da park niteliğinde düzenlenmiş yeşil alanlar ise 1860'lı yıllarda görülmeye başlanmıştır. Çamlıca Sarıkaya parkı, Taksim Kışlası parkı, Tepebaşı parkının düzenlenmesi ve kamuya açılması, Yeni Millet Parkı olarak bilinen alanın Sultanahmet meydanında tesisi önemli bir kentsel hizmet olarak değerlendirilebilir.

Zeytinburnu'nda ilk gecekondu 1947 yılında görülmeye başlanmıştır. Ardından gecekondu sorun olarak gazetelere yansımaya başlamıştır. Gecekonduların hızla yoğunlaştığı Zeytinburnu 1953'te bucak olmuştur. 5431 sayılı İmar affı 1949 yılında çıkarılmıştır. Ruhsatsız yapıların yıktırılmasına dair kanun ilk imar affıdır. 1949 yılına gelindiğinde gecekondu ve kentsel yoksulluk sorunu açıkça ortaya çıkmaya başlamıştır. Prof. Gerhard Kessler'in İstanbul Planlaması ve Konut Sorunu üzerine raporu, dar gelirli halkın mesken sorununa işaret etmiştir. 1950 yılında

Proust'un işine son verilmesinin nedenlerinden biri de planın hızlı nüfus artışına cevap verememesi olmuştur.

Şehircilik

İstanbul'da Şehremaneti (belediye) teşkilatının ihdas edilmesi 1855 yılında gerçekleşmiş, ilk Şehremini Salih Paşa olmuştur. İlk belediye ve şehircilik dergisi olan İstanbul Şehremaneti Mecmuası ise 1924 yılında çıkmıştır. Aynı yıl, Celal Esat Arseven'in Sanayi Nefise mektebinde şehircilik derslerini başlatması da şehircilik adına önemli bir gelişmedir. Türkiye'de yayınlanan ilk Şehircilik kitapları ise 1926 yılında basılan Camillo Sitte 'şehir mimarisi' ve Joilland 'şehircilik' eserleridir. 1934 yılında Osman Nuri Ergin'in hazırladığı 1/8000 ölçekli 34 paftadan oluşan, sokak ve cadde isimleri fihristli Şehir Rehberi Belediye yayını olarak çıkmıştır.

İstanbul Belediyesi ve Valiliğinin birbirinden ayrılması 1956'da olmuş, fiili durum ancak 1962'de değişmiştir. 1965 yılında 1962'de yapımına başlanan Doğu Marmara Bölge Planının yayımlanmıştır. Plan bölgelerarası gelişmişlik farkları ve İstanbul'un büyüme potansiyellerini dikkate alarak İstanbul'un gelişmesini yavaşlatacak önlemlerden söz etmiştir.

Türkiye'de TMMOB-Şehir Plancıları Odasının Kurulması 1969 yılında gerçekleşmiş, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesinin kuruluşu için 1990 yılı beklenmiştir. 1996'da ise Habitat II Kent Zirvesi'nin İstanbul'da düzenlenmesi şehircilik tarihi açısından önemli bir olay sayılmalıdır. 1984 yılında İmar ve İskan Bakanlığı Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu'nun lağvedilmesinin ardından 2005 yılında İMP kurulmuş, ayrıca İstanbul belediye sınırları ile il sınırları birleştirilmiştir.

İ.2. Kentleşme Ve Planlama Sürecinde İstanbul

1718–1836

İlk modernleşme deneyimi olarak görülebilecek ve modern imar hareketlerine sahne olan Lale Devri kısa süre sonra sona ermiş olsa da izleyen dönemde etkileri görülmüştür. Giyim, kuşam ve gündelik hayatta modernleşme ve batılılaşmanın görüldüğü dönemde birçok ilk gerçekleşmiştir: ilk itfaiye ve posta teşkilatının kurulması, nüfus sayımı yapılması, sanayileşmenin temellerinin atılması, mühendislik ve haritacılık eğitime başlanması, planlama girişimlerinin başlaması, kat yüksekliklerinin ciddi biçimde düzenlenmesi, ilk buharlı gemiyle deniz ulaşımının geliştirilmesi, kent için büyük öneme sahip su yollarının gerçekleştirilmesi, ilk anıtın dikilmesi, gazetenin yayınlanması, Kağıthane'de iskan için ucuz arsaların dağıtılması, yeni saray ve bahçeler gibi büyük kentsel projeler ve yenilikler gözlenir.

1850'lere kadar İstanbul'un temel sorunları yangınlar, salgın hastalıklar ve altyapı hizmetleri olmuş, buna yönelik planlar ve düzenlemeler yapılmıştır. Yine bu tarihlere kadar İstanbul'un yaya ulaşımına bir Osmanlı kenti olduğu söylenebilir. 19. yüzyıl başlarında

İstanbul kentinde mülkiyetin büyük bölümü vakfiyelerden oluşmaktadır.

Dünyada 1850'lere kadar bir kent planlama anlayışından söz etmek gerekirse kentlerin, sağlık sorunlarının, sosyalist ve ütöplast akımların etkisinde devlet adamları ve düşünürlerin söylemiyle şekillendiği söylenebilir. Dönem itibarıyla, İstanbul'un bu akımların etkisini hissettiğini söylemek olanaklı değildir.

1836–1890

Osmanlı'nın batıdan etkilenmeye başlaması büyük ölçüde 19. yüzyılın başlarında Tanzimat Fermanı ve dünya ekonomisine açılma girişimleriyle olmuş; bu gelişmelerin kentin yapısına etkileri büyük ölçüde 19. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşmiştir.

Bu dönem dünyada daha çok sanayi devriminin etkisiyle sanayi kentinin ortaya çıktığı bir dönemdir. Bir yandan yeni işlevlere göre mekan dönüştürülürken, bir yandan salgınlarla kırılgan kentleri sağlıklaştırma çabası vardır. Ütöplast plancı yerini modern kenti yaratacak teknokrat ya da uzman plancıya bırakmaktadır. Ama kent planlama bu dönemde de daha çok yangınlara endekslidir ve haritacılık işi olarak görülmektedir. Bu dönem yasalar ve yönetmelikler şehirciliği olarak anılmaktadır. Döneme damgasını vuran "Haussmann"çılık akımı İstanbul'u da etkileyecektir.

Bu dönemde, İstanbul için sanayi işlevlerinden çok bu sağlıklaştırma etkileri daha geçerli olmuştur ancak atlı tramvay, tren, metro, vapur, arabalı vapur, vb. gelişmelerin etkisi kent formunda etkili olurken yasal düzenlemelerde ihtiyaç olarak belirlemekte ve birbirini izlemektedir. İlmühaber, Enbiye nizamnameleri, tapu ve mülkiyete ilişkin kanunlar çıkarılmış, ilk imar planları çizilmiş, belediye teşkilatı kurulmuş, parklar, sokak aydınlatmaları, telefon, evlere su tesisatı gibi kentsel hizmetler yapılmış, kent hayatı balo, tiyatro, opera ile renklenmiş, barok ve rokoko üslup görülmeye başlamış, oteller ve üniversiteler yapılmış, narhın kaldırılması, ticaret odasının kurulması vb. ile serbest piyasa ekonomisine geçiş ortamı yaratılmıştır. Yine de kent planlamanın dünyada ulaştığı düzey yakalanamamıştır.

1890–1923

Bu dönem dünyada modernizmin yıkıcılığına tepkilerin geliştiği dönemdir. Bahçe Kent, Güzel Kent vb akımlar sanatçı ve mimarların önderliğinde gelişmiştir. Güzel kent, bahçe kent gibi mimari tasarım ağırlıklı dönemin eleştirisiyle ortaya çıkan kapsamlı planlama anlayışına koşut Etkin Kent, Pratik Kent akımlarının yaygınlaştığı dönemdir. Otomobilin yaşama girmesi ve kentin işleyişinin karmaşıklaşması söz konusudur. Haritalama giderek önem kazanmıştır. İstanbul'da da nirengi şebekelerinin kurulması ve sigorta haritalarının yaygınlaşması görülür. Büyük maliyetli projeler içeren bu tür planlama akımlarına İstanbul'da da öykünülecek ancak yeterince uygulanamayacaktır. Bouvard'ın İstanbul resimlerine bakarak çizdiği perspektifler bu akımla ilintilidir.

Henüz İstanbul'da Kent-Kır ve Kent-Doğa çelişkileri yaşanmamaktadır. Ancak teknoloji kente damgasını vurmaya başlamaktadır. Bu dönemde İstanbul'un sorunları ve ihtiyaçları: merkezi iş bölgesinin yeniden yapılandırılması, konut alanlarının farklılaşması, yeni konut alanları, altyapı ve yangına karşı önlem alınması ihtiyacı kısmen karşılanmıştır.

İstanbul'da 1880'lerden sonra sıra evler ve apartmanlar görülmeye başlanır. Mühendis mimarlar cemiyetinin kurulması, çimento fabrikasının açılması, elektrik santralleri, barajlar, rıhtım ve saat kulelerinin yapımı ile imar hareketlerinin yeni bir döneme girdiği görülebilir.

1923–1948

İstanbul'un Başkentliğini ve nüfusunu kaybetmesiyle başlayan dönem ülke çapında reformların gerçekleştirildiği bir dönemdir. Belediyeler, Hıfzısıhha ve Belediye Bankası gibi kanunların çıkarıldığı dönem Şehircilik literatürünün ve eğitiminin geliştiği yıllardır. Dönem teorik ve hukuki açıdan bir hazırlık dönemi gibi görülebilir.

Hala süren Güzel kent anlayışının da etkisiyle planlama haritacılar ve mimarlara doğru kaymıştır. Kenti bir bütün olarak görme çabaları başlamıştır. Ancak bunların doğrudan uygulamalarını görmek olanaklı değildir. Yatırım kararlarının ağırlıklı Anadolu'ya yönlendirildiği dönemde Atatürk'ün de İstanbul'a adeta küserek yıllarca gelmemesi dikkate değerdir.



Yoğun imar faaliyetleri gözlenmese de, bu dönem, tüm kent ve imar yasalarının değiştiği, İstanbul Planının yarışmaya açıldığı, yapılan sanayi kalkınma planlarıyla Anadolu'nun güçlendirildiği, pek çok yabancı uzmanın geldiği, planlı kentleşme çabalarının başladığı bir dönemdir. Birçok askeri kurumun sivilleştiği, özel kentsel hizmetlerin devletleştiği görülür.

Proust ile özdeşleşen bu dönemde, Lütfi Kırdar'ın 1939–1948 arasında hem Vali hem de Belediye

Başkanı olmasıyla da sağlanan istikrar sonucu, kararlı bir imar operasyonu uygulanmıştır. Erken Cumhuriyetin ulusal kalkınma anlayışına koşut olarak İstanbul'da hızlı nüfus artışı yoktur. İstanbul'un doğal, tarihi ve kültürel değerleri ve eşsiz silüeti korunmuştur. Parklar ve meydanlar düzenlenmiştir. Ulusal mimari akım ürünü yapılar göze çarpmaya başlamıştır. Planlamaya ise daha çok Alman ekolü hakimdir. Ancak eleştirel bir değerlendirmeye bu dönemde de İstanbul'un geleceğinin planlanmadığı söylenebilir.

1948–1960

Kentin hızla dönüştüğü bir dönemdir. Marshall yardımının doğurduğu nedenlerle birlikte kente gelen yığınlar bir yandan, iş bitirici devlet adamları diğer yandan farklı biçimlerde de olsa kenti şekillendirmişlerdir.

Şehirleşmenin hızlanmasıyla birlikte gecekondulaşma ve sanayileşme yaşanmaya başlamış; kaçak ve toplu konut alanları ortaya çıkmaya başlamıştır. Gecekonduların ve ardından imar aflarının görüldüğü bir dönemdir. Yoğun göç baskısı karşısında hazırlıksız yakalanan kentlerdeki arsaların işgali bir tür yeniden dağıtım aracı olarak görülmüştür. Kent içinde tramvaylar kalkmış, dolmuş ve otomobiller yaygınlaşmış, liberalizmin etkisi açılan zincir mağazalar, oteller vb. ile gözlenmiştir. Belediyelerin Valilikten ayrılması ve Mimar ve Mühendislerin örgütlü hale gelmeleri dönemin önemli gelişmeleridir.

Gönderilen Proust'un yerine Türk Plancılarından kurulu revizyon ve müşavirler heyeti çalışmaları yürütmüştür. Çok başarılı olamamalarına karşın, istifaları, planlama geleneğinin kurumsallaşamamasına neden olmuştur. Ardından yine yabancı uzmanlara görev verilse de, en çok Menderes'in imar operasyonlarının damgası hissedilmiştir.

Bir anlamda Metropolleşme dönemidir. Yeni imar, istiklak yasaları ve büyüyen belediye sınırları ile birlikte Menderes'in ulusal bütçeyi zorlayan imar operasyonu başlamıştır. Dönemin planları siyasetçilerin ve mühendislerin inisiyatifinde gelişmiştir. Sahil yolları ile kentin denizle ilişkisi kopmuştur. Tarihi doku büyük ölçüde yok olmuştur. Barbaros Bulvarı bu dönemde, 1958'de açılmıştır. Bu Haussmann benzeri uygulamalar modernizmin yıkıcı yüzünü göstermiştir. Ancak bu olumsuz gelişmeler, kent planlamasının mimarlıktan bağımsız bir bilim olarak görülmeye başlamasına neden olmuştur. Alman Högg ve İtalyan Piccinato gelmiş, metropoliten alan planlama çalışmaları başlamıştır.

1960–1980

Özgürlükçü bir anayasa ile planlı kalkınma dönemi yıllarıdır. Bu dönemde kent lineer gelişmeye yönlendirilmiştir. Yoğun göç baskısı altındaki kentte yeşil alanlar üretmek yerine var olanın korunmasına dönük çalışmalar yapılmıştır. Gecekondulaşmanın yoğunlaştığı ve gecekondu mahallelerinin ortaya çıktığı dönemlerdir.

Bir taraftan kontrolsüz gelişmelere rağmen diğer yandan kapsamlı planlama anlayışına ilgi duyulan bir dönemdir. Planlama eğitiminin başladığı, Şehir Plancılarının örgütlendiği, DPT'nin kurulduğu, bölge planlarının yapılmaya başlandığı, Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosunun kurulduğu, birçok plan, etüt, araştırmanın yapıldığı, kanalizasyon projelerinin yapıldığı, sit alanı ve koruma konusunda büyük ilerleme sağlandığı bir dönemdir. Bugüne kadar olan planlama deneyiminden faydalanılarak yapılan ve daha sonra yapılacak planlara yol gösterecek olan 1/50.000 Metropoliten Alan Nazım Planı 1980'de onaylanmıştır, ancak tüm bunlarda geç kalındığı görülmektedir.

Planlamanın kuramsal ve hukuki gelişmesine karşın DPT'nin etkinliği azalmış, Bölge Planlama çalışmaları durmuştur. İstanbul kentsel gelişmesinin temel belirleyicisi olan Boğaz köprüsü yapılmıştır. Ekonomik kriz yaşanmaktadır. Öte yandan holdingler ve 5 yıldızlı otellerin yapılmaya başladığı görülür. Dönem askeri müdahale ile sona erer.

1980–2003

Demokrasiye yapılan bir müdahaleyle ve kurumsallaşmaya başlayan planlama sistemine vurulan bir darbeye başlayan dönem, imar aflarıyla geçilmiştir. İstanbul gecekondularının apartmanlaştığı, kaçak mahalle ve ilçelerin ortaya çıktığı bir dönem olmuş, plandan çok eyleme yönelik etkinlikler yapılmıştır. İNPB'nin lağvedilmesiyle planlama sahnedan çekilmiştir de denilebilir.

Megapolleşme dönemi, Dalan'lı, 3030'lu dönem ya da "kafadaki planlar" dönemi olarak bilinen bu yıllar İstanbul'un çehresinin en hızlı değiştiği dönemdir. Park Otel ve Gökkafe'sle başlayan Turizm Merkezlerinin resmi gazetede ilanları bu dönemin ürünüdür. Sermaye inisiyatifindeki planlama, birbiri ardına ürettiği gökdelenler ve yaptığı yıkımlarla kentin yüzlerce yıllık coğrafyasını dönüştürmüştür. Türkiye'nin tüketim toplumuna İstanbul'un da bu anlamda yeniden başkentliğe soyunduğu dönemde kentsel kültür de Özalizm'e kurban gitmiştir.

Ardından Sosyal demokrat ve İslami popülizm dönemleri gelmiştir. 1994'te 10 yıllık plansızlığa son verilmiştir ancak 1980'lerin bir prototipi olan plan ülke gerçekleri karşısında çaresiz kalan bir belge olmaktan öteye gidememiştir. Dönemin sonunda hukuki geçerliliğini yitirmiştir. Sermayenin öne çıktığı, gecekonduların Belediye Başkanlarını çıkararak kente damgalarını vurduğu, 1994 planının önce revize sonra iptal edildiği, su havzaları ve üçüncü köprü tartışmalarının gündeme geldiği, küresel kent olma söylemlerinin yaygınlaştığı dönemdir.

2003 sonrası

İstanbul'un kentsel rantlarının yükseldiği ve ulusal, uluslararası sermayenin yanı sıra, yerel ve merkezi yönetimlerin bu rantlardan elde edilebilecek rantlara ilgisini iyice arttırdığı, sürekli büyük kentsel projeler ve dönüşüm projelerinin gündeme geldiği, yabancı mimar ve plancıların da İstanbul için proje ürettiği, diğer

yandan İstanbul'un hızı yavaşlasa da büyümeye devam ettiği, yeni yoksulluk hallerinin gözlemlendiği bir dönem olmaktadır. İstanbul boğazını denizin altından geçecek olan Marmaray bu dönemin en önemli projesidir. İstanbul için yeniden plan üretmek üzere kurulan İMP'nin kentin geleceğini belirleyecek politikalar üretip üretmediğini ise zaman gösterecektir.

1.3. İstanbul'da Planlama Girişimleri: Aktörler Ve Roller

İstanbul planlı bir gelişme açısından sürekli geç kaldığı için çözüm önerileri de günü kurtaran geçici çabalar olmuştur. İstanbul Planlama deneyimi; ulusal planlama anlayışının gelişmemesi, ithal planlama modellerinin uygulanamaması, planlama sisteminin ve söyleminin kurumsallaşamaması, İstanbul'un gelişme dinamiklerine uygun bir planlama ve uygulama biriminin kurumsallaşamaması ve yasal çerçeve oluşturulamaması, olumlu bir takım çabaların da siyasi istikrarsızlığa, popülist politikalara ve sermaye baskısına kurban gitmesi sonucunda tam bir başarısızlık hikayesi olmuştur. İstanbul çeşitli planlama girişimlerine rağmen sürekli plansız bir kent olmak durumunda kalmış, İstanbul için hep geç ve yeterli kalınmıştır.

İstanbul planlama süreci, bu süreci etkileyen aktörler ve rolleri itibarıyla de analiz edilebilir. Zira İstanbul'un kaderine çeşitli etkiler yapan pek çok kişi varolmuştur. Burada bunlardan sadece küçük bir kısmına kısaca değinilmektedir. Özellikle, 18. ve 21. yüzyıl arasında kente ilişkin olumlu/olumsuz bir vizyon geliştirmiş, İstanbul'u ve İstanbulluların yaşamlarını belirlemiş olan kentbilimci ya da kent yöneticilerinin bir kısmının tanıtılmasına ve fikirlerinin kısaca özetlenmesine çalışılmıştır.

III. Ahmet (1673–1736)

Kentin imarı ve güzelleştirilmesi, kent yaşamının iyileştirilmesine dönük önemli fikir ve uygulamalar yapmıştır. Dünyevileşme adına yaptığı reformlar ve Kağıthane'de kısa sürede gerçekleştirdiği imar faaliyetleriyle anılmaya değerdir.

I. Mahmut (1696–1754)

Mimari ve Şehircilikte batılılaşmanın önde gelen isimlerindendir: Onun döneminde başlayan yabancı uzmanların davet edilmesi, barok ve rokoko etkisini getirmiş, kent yeni bir mimari üslup kazanmıştır. Kentin sağlığı ve gelişmesi anlamına gelen su sorununun çözümü için olağanüstü çaba sarfetmiştir.

François Kauffer (?-1802)

İstanbul'un bilinen ilk ölçekli (1/25.000) haritasını 1786'da çizmiştir. Triangulation yöntemiyle çizdiği haritaların niteliği oldukça yüksektir.

Antoine-Ignace Melling (1763–1831)

1784 yılında İstanbul'a gelmiş ve 18 yıl boyunca İstanbul yaşamının ve kent formunun belgelerini oluşturan gravürleri yapmıştır. Saray mimarlığından,

bahçe düzenlemeye ve yemek takımı tasarımı kadar birçok ölçekte ürünler vermiştir.

Von Moltke (1800–1891)

Osmanlı'nın emriyle çizilen ilk haritayı yapmıştır. 1837 tarihli bu haritanın, üzerinde öneriler taşıması ve kentin bütününe yönelik olması nedeniyle ilk İstanbul İmar Planı olduğu da iddia edilir. Sadece mevcut değil gelişme alanlarına ilişkin kararlar da söz konusudur. İlmühaberinin onun önerilerini özetlediği ve ilk köprü fikrinin de ne yazık ki kayıp olan bu planda olduğu söylenir.

II. Mahmut (1785–1839)

Dönemi oldukça çalkantılı olmasına rağmen birçok reformlar yapılmış, kentsel yaşamda dönüşümler yaşanmıştır: Nüfus sayımının yapılması, ilk plan girişimleri, ilmühaberinin yayınlanması, yeniçeriliğin sona erdirilmesi, ilk buharlı geminin işletilmesi ve üretilmesi, yaylı araba kullanımı, çatal-bıçak kullanımı, ceket-pantolon ve fes giyilmesi, Tıbbanenin kurulması, yabancıların balolarına gidilmesi, ilk Türkçe ve resmi gazetesinin çıkarılması, posta örgütünün kurulması ve ilk Galata Köprüsü'nün açılması onu İstanbul kentsel gelişme tarihinin önemli aktörlerinden yapar.

Reşit Paşa

İlk şehircilik manifestosu olarak değerlendirilen metnin sahibi ve Tanzimat'ın kurucusu kabul edilir. Reşid Paşa'nın Londra büyükelçisi iken II. Mahmud'a gönderdiği, şehir planlaması ve şehircilik eğitimi üzerine öneriler içeren mektubu, sonraki yıllarda İstanbul'un planlanmasını yönlendirecektir.

J. Antoine Bouvard (1840–1920)

İstanbul'a gelmeden, resimlerden perspektifler çizmiş, güzel kent anlayışına uygun noktasal kentsel tasarım projeleri üretmiştir. Kente en önemli katkısı, plan yapmak için İstanbul'a geldiğinde, haritasız plan olmaz diyerek, haritalama çalışmalarının başlatılmasını sağlamak olmuştur.

Eugene Henry Gavand

Büyük ve bazen ütöpik projelerin sahibiydi: 1876'da Marmara sahilini doldurup, 2.200.000 metrekare alan kazanmayı, Yedikule'den Topkapı saray bahçesine uzanan 2760 metrelik rıhtım yapmayı önerdi. İstanbul metrosunu yaptı. Yaklaşık 4 km.lik Kumkapı-Eminönü-Karaköy-Ortaköy metrosunu ve Sarayburnu-Üsküdar arası yeraltı treni önermişti.

Jaques Pervititch

1922–1945 arasında Türkiye Sigortacılar Daire Merkeziyesi için hazırladığı İstanbul'un birçok bölgesine ilişkin kadastral sigorta haritaları, kent dokusu ve yapılaşmaya ilişkin bugün için bile faydalanan yüksek nitelikli ve eşsiz belgelerdir.

Le Corbusier (1887–1965)

Modernizmin güçlü temsilcisinin İstanbul için tarihsel kimliğin korunması teklifi, devrimci Cumhuriyetçilerin batılılaşma, modernleşme hedefleriyle uyuşmadığı için

itibar görmemiştir. Doğu gezisi sırasında çok etkilendiği İstanbul'da çalışma şansı bulamamasını talihsizlik olarak niteler.

Jaques Lambert

İstanbul için açılan planlama yarışmasında alternatifli çözümler önerdiği için, dönemin reformist anlayışına uygun kararlılıkta görülmemiş ve çalışmaları takdir görmemiştir. Ancak kapsamlı planlama yaklaşımı, plan bürosu ve danışma kurulu gibi önerileri sonradan gerçekleştirilmiştir.

Henry Prost (1874–1959)

İstanbul için önerdiği yol ağı, silüetin korunmasına yönelik 40 kotu, Tarihi Yarımada'ya yönelik koruma kararları, yeşil alan tasarımları vb. olumlu kararların yanı sıra Haliç'in sanayi bölgesi yapılması ve İstanbul'un gelişme dinamiklerinde yanılması Prost'un yanırlarıdır. Proust'un yaklaşımı bir planlama ve vizyon geliştirmekten çok estetik tasarım ağırlıklı bir yaklaşım olarak görülebilir. Ancak, her şeye rağmen İstanbul'a bir kentsel planlama yaklaşımı getirmiştir. Özellikle ulaşım önerilerinin birçoğu zamanla gerçekleştirilmiştir. Boğaz geçişi için o tarihlerde bir raylı sistem projesi de önermiştir. Ayrıca Ayasofya'nın rölevelerini yapmıştır.

Martin Wagner (1885–1957)

Bir anlamda değeri tam anlaşılamamış bir uzmandır. İstanbul'a bölge ölçeğinden yaklaşması, kent planlamanın sosyal ve ekonomik yönlerini vurgulaması dönemin anlayışının çok ötesindedir. İstanbul için imar planı üretmek yerine imarın koşullarının hazırlanması ve ekonomik ve istatistiki fizibilite yapılmaması üzerinde durmuştur. Daha çok kuramsal açıklamalar yapması onun şehir plancısından çok bilgili bir insan olarak anlaşılmamasına yol açmıştır.

Herman Elgözt

İstanbul yarışması müelliflerinden olan Elgözt ülke çapında bir imar ve şehircilik kanunu ile uygulama imar planlarının yapılması gerektiğine dikkat çekmiştir. Elgözt, 1954'te davet edilen Sir Patric Abercrombie'nin de vurgulayacağı gibi İstanbul'un planlarının Türk şehircileri ve uzmanları tarafından yapılmasının, yabancı ülkelerin teknik ve ekonomik deneyimlerinden faydalanılmasının daha uygun olacağını söylemiştir.

Luigi Piccinato

Oldukça kapsamlı bir planlama vizyonuna sahiptir. Lineer gelişme modelini önererek, İstanbul'un yaşam kaynaklarını korunmasını sağlamış ve sonraki tüm planların makroformunu belirlemiştir. İstanbul'un sorunlarına ülke ve bölge ölçeğinden yaklaşımı dikkate değerdir.

Adnan Menderes

Yaptığı imar atağıyla, İstanbul'daki en hızlı ve radikal değişim ve modernleşme dönemine imza atmıştır. Kentin bugünkü formuna kavuşmasında çok etkili olmuştur. Eleştirilmesinin temelini imar operasyonları

sırasında anıtsal ve sivil mimariyi yok etmesi ve metro projesini toprağa para gömmek olarak görmesi oluşturmaktadır.

Bedrettin Dalan

İstanbul'daki en koyu imzalardan biridir. İNPB'nin kapatılmasının ardından "planlar kafamda" diyerek İstanbul'daki en köklü değişimleri yapmıştır. Kentin tarihi ve doğal dokusunu yok etmek pahasına yeni yollar ve kentsel alanlar yaratmış, sermayeye duyarlı bir yaklaşımla operasyonel kentsel projeler geliştirmiştir.

Recep Tayyip Erdoğan

Hem belediye başkanlığı hem de Başbakanlığı döneminde İstanbul'a yoğun ilgi göstermiş, İBB başkanlığından Başbakanlığa yükselmiş, yine de İBB Başkanlığından adeta vazgeçememiş bir görüntü çizmiştir. Gecekonududan gelen başkan imajı önemli bir referanstır. Belediye başkanlığı döneminde üretilen planın yasal dayanağını yitirmesiyle İstanbul yine plansız kalmış, 1998'de görevden alınmasına rağmen her zaman İstanbul için önemli bir aktör olmayı sürdürmüştür.

Hüseyin Kaptan

İçmimarlıktan Avrupa'nın en büyük metropolünü planlamaya giden ilginç bir mesleki öyküsü vardır. Geleneksel bir planlama anlayışıyla yetişmiş, bu anlayışla birçok öğrenci yetiştirmiş deneyimli bir plancı olan Kaptan, önemli bir siyasal destek, ciddi bir bütçe, özel yasa çıkartabilme gücü gibi avantajlarla getirildiği İMP başkanlığı döneminde, birçok akademisyenin desteğiyle üretilmiş analizlere rağmen çağdaş, katılımcı ve şeffaf bir planlama anlayışından uzak, İstanbul'un geleceğini belirleme gücü olmayan yasal dayanakları dahi tartışmalı bir plan ortaya koyarak hayal kırıklığı yaratmıştır. Plan İstanbul'un geleceğini yönlendirme gücünden yoksun kalmış, bir yasal prosedürel belge olmaktan öteye gidememiştir.

II: KISIM: Kent Planlamanın Çetin Sınavı: İmp Deneyimi

II.1. Avrupa'nın En Büyük Metropolüne Yaklaşımlar

İstanbul, mevcut sorunları ve yetersiz kentsel hizmetlerine her yıl orta büyüklükte bir kent nüfusunun eklenmesinden kaynaklanan sıkıntılarla yüzleşmek durumunda olan ve giderek Avrupa'nın en büyük metropolüne dönüşen azman bir kent olarak, bugüne kadar plansız gelişmiş olmanın sıkıntılarını yaşamaktadır. Bugüne değin yaşanmış planlama girişimleri bu denli başarısız bir kentte, planlama sistematığının yeterince kurumsallaşmadığı bir ülkede bir metropolün nasıl planlanması gerektiği cevabı çok kolay verilebilecek bir soru değildir. Tam da bu nedenle planlama kamuoyunun üzerinde uzlaşacağı bir model ve temel ilkeler ışığında planlama politikalarının üretilmesi gerekmektedir. İstanbul'un planlanması aslında ülkenin geri kalanının kaderini de belirleyecek önemde bir iştir.

Türkiye'de ulusal ve bölgesel ölçekte planların gözden düşmesi, "plan değil pilav lazım" söylemlerinin, İNPB'nin lağvedilmesinin, İstanbul için üretilmiş çeşitli planların iptal edilmesinin ardından yeniden İstanbul için planlar üretecek bir kurumun ortaya çıkması aslında planlama camiası için çok önemli bir gelişmedir. Ancak bu gelişme önemine dayalı olarak, fırsatlar kadar risklere de gebe olabilir.

İstanbul'a yönelik planlama girişimlerinin ulusal kalkınma ve kentleşme politikaları açısından anlamı üzerinde, İstanbul'un temel gelişme stratejileri konusunda ulusal bir uzlaşma olmaksızın bir kurum oluşturmak, üstelik bu kurumun hangi planlama paradigmalarına göre, nasıl bir planlama anlayışıyla, nasıl bir kurumsal örgütlenmeyle, hangi analiz ve planlama yöntemleriyle, hangi uzman ve ekiplerin desteğiyle ve ne kadar sürede plan üreteceği konusunda herhangi bir beyin fırtınası dahi yapılmadan siyasi bir operasyonellik içinde İMP'nin kurulması ve görevlendirilmesi İstanbul açısından ciddi bir talihsizlik olmuştur.

II.2. Türkiye'de Kent Planlamanın Teorik Ve Ampirik Gündemi

Yukarıda belirtilen konularda bilgi, fikir ve proje üreten ilgili kurum ve toplumsal tarafların "Nasıl bir İstanbul planı?" konusunda düşünce üretmediği, planlama anlayışını tartışmadığı bir ortamda İMP mevcut birikimlerinden yola çıkarak bir planlama anlayışını tercih etmek durumunda kalmıştır. Bu planlama yaklaşımı oldukça geleneksel denilebilecek bir çerçeveye sahiptir. İMP'nin planlama yaklaşımı çerçevesinde Çevre Düzeni Planı tanımındaki temel yanlışlıklar hiç sorgulanmadan benimsenmiş gibi görünüyor. Bizim yasalarımızın tanımladığı ÇDP'leri "çevreye fazla zarar vermeden ekonomik kalkınmayı hedefleyen ve kaynakların rasyonel kullanımını" ilke edinen bir bakış açısına sahip bir plan işidir. Hal bu ki sürdürülebilirliğin en temel ayaklarından biri olan toplumsal boyut bu tanımda bulunmamaktadır. Ayrıca, ekonomik açıdan rasyonel olmayan ama toplumsal açıdan uygun çözümlerin de olabileceği bu tanımlamanın dışındadır. Yani, yasada tanımlanmış olan ÇDP aslında kalkınmacı dönemin paradigması bağlamında üretilmiş, küreselleşme sürecinde rol almak isteyecek bir İstanbul için vizyon üretemeyecek bir tanımdır. Ancak İMP hızla plan üretmek zorunda olduğu için bu anlayışı sorgulayıp, yasadaki tanımın ötesine geçebilme fırsatını kullanamamıştır. İMP'nin yapısı ve iç organizasyonu da aynı ölçüde sorunlu gözükmektedir. Analiz konuları ve gruplar incelendiğinde, bir planlama yaklaşımı ve kent vizyonu oluşturulmadan bir araya getirilmiş bir araştırma demeti izlenimi vermektedir. Öncelikle, İstanbul için plan üretecek bir ofis olarak İMP'nin planlanması, vizyon üretilmesi, araştırma konularının ve ekibinin belirlenmesi daha organize ve verimli bir kurumsal yapının kurulmasını sağlayabilirdi.

II.3. Kent Yönetimi Ve İstanbul Vizyonu

İstanbul gibi bir kentin bu kadar kısa süre içinde analiz edilip, planlanabilmesinin olanaklı olmadığı İMP yetkilileri tarafından da benimsenen bir görüştür. Planlama işini süresinde yetiştirme sıkıntısı nedeniyle ve biraz da tercih edilen planlama anlayışının çerçevesi nedeniyle başta toplumsal boyut olmak üzere birçok gerekli analiz kapsam dışı bırakılmıştır.

İMP'nin çalışma biçiminde en sorunlu kısımlardan biri ise çalışmaların aleniyeti ve halkla ilişkiler olmuştur. Konuyla ilgili kent plancısı ve akademisyenler bile İMP'nin çalışmalarından haberdar olabilmek için büyük çaba harcamak durumunda kalmış, ilgili meslek odaları bile sürece çok geç ve dolaylı katılabilmişlerdir. İstanbul ve hatta Türkiye'nin kaderini belirleyecek bir planlama çalışmasının bir satır basın açıklaması, bir web-sitesi, bir broşürü olmadan yapmaya kalkışmak da bu geleneksel plan üretme mantığının bir sonucu olmuştur. Bunun sonucunda bugün İstanbul'da yaşayan nüfusun % 1'i bile kendi geleceklerini üreten İMP'yi tanımamaktadır. Bütün dünyada katılımcı planlama anlayışı gelişirken, bırakın katılımı, bilgilendirme aracını bile kullanmadan plan yapmak, İMP'nin varoluş nedeni, şeffaflık ve niyet bakımından şüpheli bir duruma gelmesi, bizzat planlamanın kurumsal olarak yıpranmasıyla sonuçlanmaktadır.

II.4. İmp Planı'nın Meşruiyeti Ve Eleştirisi

İMP'nin plan yapma yetkisi, görevlendirilmesi, ihalenin yapılışı, müelliflik hakları, analizlerin kalitesi, planlara yansımaları gibi birçok konuda var olan sıkıntılara rağmen İstanbul Büyükşehir Belediyesi meclisince oybirliğiyle kabul edilen planın iptalini gerektirebilecek bir dizi yasal sorun bulunmaktadır. Ancak plan var olsa bile meşruiyeti konusundaki sıkıntılar giderilememiştir. Gerçekte bu çevre düzeni planının var olması önemsenseydi, mevcut nazım planlar ya da İstanbul'un her yerinde, her yeni gün gündeme gelen büyük kentsel projeler askıya alınabilirdi. Belediyelerce yapılan çeşitli planlar, üretilen Galataport, Dubai Towers, 3. Köprü, tüneller, Haydarpaşa, dönüşüm projeleri, çeşit çeşit *residence*'ler söz konusuysa İMP'nin ürettiği plan İstanbul'a yönelik hangi ilke kararlarını alabilecektir?

Üretilen planla ilgili en büyük zafiyetlerden biri projeksiyonlardır. Cumhuriyetin 100. yılına denk gelmesi sebebiyle sembolik olarak seçilen projeksiyon yılı 2023 için öngörülen nüfusun toplumsal gerçeklerle uyuşmadığını ve bu projeksiyonun kısa sürede aşılacağını söylemek kehanet olmaz. Ayrıca, İstanbul'a yönelik bu nüfus baskısını bir yandan Bilecik hattına, diğer yandan Tekirdağ hattına doğru desantralize etme politikası gerçekçi ve anlamlı değildir. Kaldı ki, İstanbul planlanırken, bölgeye ve diğer kentlere yönelik politika üretirken bölgesel analizlerin ve işbirliklerinin yapılması gereklidir.

SONSÖZ

İMP gibi bir oluşumun İstanbul için çok önemli bir yapı olduğunu, ciddi bir bilimsel bilgi birikimi sağladığı, birçok genç plancıya önemli bir iş olanağı ve deneyim sağladığı kesindir. Ancak diğer taraftan bu yapılanma biçimi ile İMP'nin şehircilik meslek alanımıza zararlar verdiği de söylenebilir. İMP'nin başarısızlığı kamuoyunda planlamaya ve planlama mesleğine olan zayıf inancı daha da zayıflatırken, bu plana girdi sağlayan bilimsel bilgiyi üreten üniversitelerin ve danışmanlık yapan bazı hocalarımızın inandırıcılıkları da azalmaktadır. Teoride çağdaş ve katılımcı planlamayı anlatan uzmanların uygulamada yaptıkları, izleyenlerde büyük bir hayal kırıklığı yaratmaktadır. İMP'de çalışan genç plancıların bir kısmı da mesleki kariyerlerine önemli bir başarısızlık, motivasyon kaybı ve yozlaşma ile başlamak durumunda kalmışlardır. Özellikle planın iptali ya da planın siyasi kararlarla delinmesi söz konusu olursa bu daha da yıkıcı sonuçlara yol açabilecektir.

İMP'nin İstanbul'a bir plan yapılması gerekçesiyle kurulduğuna olan inanç kamuoyunda şüpheyle karşılanmaktadır. "Takiyyeci Planlama" diye tanımlanabilecek, plan varmış gibi yapılabilecek bir ortamın yaratılması son derece tehlikeli bir durumdur. İMP'nin çalışanlarının ve danışmanlarının bütün iyi niyet ve gayretlerine rağmen ortaya çıkan belge İstanbul'un geleceğini belirleyebilecek güçte ve yetenekte bir belge değildir. Çünkü hem böyle bir niyet zaten yoktur, hem de bu tip bir planlama anlayışının başarılı olma şansı yoktur. İnsanların yaşamlarını doğrudan etkileyecek büyük projeler ve planlar yapılırken toplumu dışlayan bir mekanizma, vapur tasarımı, lalelerin rengi vs. konularında katılımcı bir kimliğe bürünüyorsa, bu yerel yönetim anlayışının samimiyezsiz olduğu, "-mış gibi yapma" kültürüne ait olduğu söylenebilir.

İMP'nin üniversitelerin desteğini almış olması, üyelerine istihdam yarattığı için Meslek Odası'nı da suskunluğa sürüklemesi, üretilen planın eleştirisinin yapılması, plana muhalefet edilmesi olanağını ortadan kaldırmıştır ki, en tehlikeli gelişme de bu olmuştur.

İstanbul, İMP gibi bir planlama bürosuna sahip olma ve İstanbul için bilimsel ve demokratik bir plan üretme şansını iyi kullanamamıştır. Bu son deneyim İstanbul'un planlanamama tarihinde yerini alacak gibi gözükmemektedir.

YEREL YÖNETİMLER VE

PLANLAMA ADINA YAPILAN TARİHİ HATALAR: İSTANBUL PLANLAMA DENEYİMLERİ

Sırma TURGUT*

Günümüz Planlama Deneyimlerine Doğru Türkiye’de Yerel Yönetimler Geleneği ve Değişim Süreçleri

İlk temelleri Tanzimat dönemine dayanan Türk yerel yönetim sistemi; politik, sosyo-ekonomik kısıtların ve yönetim geleneklerinin belirleyiciliğinde Batıya göre ağır ilerleyen bir gelişim çizgisi izlemişlerdir. Özellikle yirminci yüzyılın başından itibaren Batı yerel yönetimleri kapitalist bölüşüm ilişkileri çerçevesinde etkinlik gösterirken ve kapitalist devletin organik parçaları olarak kurgulanırken, bu süreç Türkiye’de kapitalizme geçiş sorunları çerçevesinde işlenmiştir. Batıda feodalizmin ekonomik süreçlerle tasfiye edildiği, monarşilerin gelişkin merkezileşmiş devlet gücünü miras bıraktığı bir ortamda sanayi burjuvazisi iktidara doğrudan el koymuş ve 19. yüzyıl bittiğinde devlet aygıtını çağdaş formuna kavuşturmuştur. Türkiye’de ise bütün bu süreç, emperyalizm gibi bir dış unsurun de eklenmesiyle yirminci yüzyılın büyük bir bölümüne yayılmıştır (Güler, 1998:103).

Tüm bu olumsuzluklar ya da süreci ağırlaştıran faktörlere nazaran, merkezi bir sisteme sahip olan ülkemizdeki yerel yönetimler bir bakıma merkeze göre esnek bir yapılanmaya kavuşma adına daha atak ve hevesli davranmışlardır. Kapitalist üretim ilişkilerini düzenleyen ve bu sistem koşutunda örgütlenmeyi ve yerel yönetim görev ve sorumluluk alanlarını tanımlayarak işleyişi kurgulayan 1930 tarihli Belediye Kanunu’nun tanımladığı ilk kurumsal yapıdan kuvvetini alan Türk yerel yönetim sistemi süreç içinde farklı etkenlerin yönlendiriciliğinde değişim göstermiştir. Giderek hem yerel yönetimlerin üstlendiği misyon, hem de yerel yönetimlerden beklenenler doğrultusunda farklı bir oluşum arayışına giren yerel yönetimler gerek ulus devletin yeni işlevleri, gerekse uluslararası süreçlerin belirleyiciliği koşutunda yeni değişim sürecine girmişlerdir. 1980’li yıllarda küreselleşmenin belirleyicisi olduğu yeni yapılanma dalgalarında merkezin ağır etkisinden pek de kurtulamayan yerel yönetimler bu kez yeni eğilimlere daha rahat uyumlaşma becerisi göstermişlerdir. Gerek özelleştirme ve bazı ortaklıkların kurulması adına gerçekleştirilen girişimler, gerek katılım ve yönetişim adına uygulanan modeller, deneyimler, yerel yönetimlerin sosyal alanda ürettiği hizmetler, üretici yerel yönetim olma yolundaki girişimler, mal ve hizmet üretimi deneyimleri, yeni örgütlenme biçimlerini denemeleri, yeni teknolojileri bünyelerine dahil etmeye çalışmaları yerel yönetimlerin bu alanda çağdaş

sisteme entegre olma yolunda gösterdikleri olumlu çabalar olarak nitelendirilebilir.

Türk yerel yönetim sistemi gerek geleneğinden almış olduğu sınırlandırmalar, gerek bugüne dek yaşamış olduğu mevzuat kısıtlamaları ve merkezi yönetimin ağır denetimi altında yeterli gelişimi gösterememiş ve 21. yüzyıla çok da parlak olmayan bir vizyon ile adım atmıştır. Hem sanayileşme süreçlerinde yaşanan çarpıklıklar ve plansızlıklar hem de kontrolsüz ve çarpık kentleşme süreçleri dengeli bir bölge planlamasından da yoksun olan Türkiye’nin yerel yönetimleri önündeki en büyük engeller olarak ortaya çıkmıştır. Bu durum sosyal, üretici yerel yönetim modelinin önünü tıkamakla kalmamış, toplumun beklenti ve eğilimlerini de uzun yıllar köreltmış ve frenlemiştir. Ancak, son yıllarda yapılan bir dizi girişim, yasal ve yönetsel alanda kurgulanmaya çalışılan yasal revizyonlar ve yeniden yapılanma süreçleri ve bu alanda farklı platformlarda sağlanan birikimlerle yerel yönetimler farklı bir kimliğe bürünme çaba ve gayreti içinde gözükmemektedir. Gerçi bu çaba neredeyse son iki yüz yılın ortak kaygısı olarak yansımalarını bulmaktadır ama özellikle de 2000’li yıllar uluslararası sistemlere uyumlaşma kaygılarıyla da birlikte hem kamu yönetiminin hem de yerel yönetimlerin yeniden örgütlenme ve yapılanma çalışmalarına yoğun olarak tanık olmuştur. Bu yeniden yapılanmanın doğal olarak giriş bölümünde tanımlanmaya çalışılan toplumsal dönüşüm / değişim süreçlerinden bağımsız olarak düşünülmesi mümkün değildir.

İçinde bulunduğumuz yapısal reformların ilk önemli dalgası 1980’lerden 1991’e kadar sürdürülen ekonomik alanın liberalleşmesi olarak tespit edilebilir. Bu müdahaleyi IMF ile 1988 ve 1999 da imzalanan anlaşmalarla “güçlü ekonomiye geçiş” ve “acil eylem” programlarıyla başlayan ikinci dönem izler, bu dönem idari hukuki düzenlemeleri içermektedir. Ana vurgu; devletin ekonomide üretici olmaktan, sosyal yaşam müdahaleden uzaklaşması, verimli, etkin nitelikleri içinde piyasa adına düzenleyici olma vasfını kazanmasıdır. Bu amaçla, güvenlik, savunma, adalet ve dış ilişkiler işleriyle sınırlandırılmaya çalışılan merkezi yönetim örgütlenmesinde klasik bakanlıklar yapısı aşılıp, ekonomik sektörlerle yönelik düzenleme yetkisi yönetim yapıları içindeki yeni üst kurullarla verilmiştir. Bir diğer merkezi yönetim – yerel yönetimler arası işbölümü ve yetki paylaşımı da “yerellik” ve “yerelin ağırlığı” olarak ortaya çıkmıştır (Alada, 2006:25). Daha sonrasında ise özellikle AKP Hükümeti döneminde izlenen gelişmelerden söz etmek gerekir. Bu dönemde gerçekleştirilen çalışmalar, revizyonlar, reformlar ve en somut ürün olarak da yeni yasal oluşumlar kendi içindeki çelişkileri, kopuklukları, uzun soluklu olamama endişeleri, (kimi zaman) amaçları ile ters düşebilecek içerikleri, üretiliş biçimleri ile ilgili kamuoyu tarafından zaman zaman eleştirilen yapılanmalar olmuşlardır. Ancak burada vurgulanması gereken olumlu nokta; uzun dönemlere yayılmış bir hareket olan yasal yeniden yapılanma sürecinin sonuçlanmış olmasıdır.

* Yrd. Doç. Dr. , Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Bu bağlamda, birbirini takiben hazırlanan Kamu Yönetimi Temel Kanunu Tasarısı, İmar Kanunu Tasarısı, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu Tasarısı, Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu Tasarısı, Yerel Yönetimler Kanun Tasarıları, Kalkınma Ajansları Kanun Tasarısı ve daha birçok yasa tasarısı ilgili kamuoyunun gündemine girmiştir. Bu tasarılar içinden; 5302 sayı ve 22.2.2005 tarihli, İl Özel İdaresi Kanunu, 5216 sayı ve 10. 07.2004 tarihli Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 5393 sayı ve 3. 7.2005 tarihli Belediye Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Kanunu'nda değişiklikler getiren 5226 sayı ve 14.7.2004 tarihli Kanun, 5355 sayı ve 26. 5. 2005 tarihli Mahalli İdare Birlikleri Kanunu, 5449 sayı ve 25. 1. 2006 tarihli Kalkınma Ajansları Kanunu, 5366 sayı ve 16. 6. 2005 tarihli Yıpranan Kent Dokularının Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Kanunu ve 4734 sayı ve 4.1. 2002 tarihli Kamu İhale Kanunu ve 5273 sayı ve 8.12.2004 tarihli Arsa Ofisi Kanunu ve Toplu Konut Kanununda Değişiklik Yapılması ile Arsa Ofisi Genel Müdürlüğünün kaldırılması hakkında Kanunlar onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Gerek kamu yönetim sistemi ve kent yönetimi, gerekse şehir ve bölge planlama konularını bütünüyle ilgilendiren ve sorumluluk, yetki, bütçe ve işleyiş süreçlerini tanımlayarak ilgili alanların örgütlenme biçimlerini tanımlayan bu yeni yasal sistemler demeti ilgili alanlara önemli değişiklikler getirmiştir. Ancak burada konuyla ilgili olarak altı önemle çizilmesi istenen konu şudur:

1. Söz konusu kanunlar birbiri ile çelişen birbirini bütünlendirmeyen içerik, tanımlama ve kavramlara sahiptir ("Stratejik plan" kavramı bunun en somut örneğidir).
2. Uygulama kolaylığını sağlayacak bütüncül bir işleyişin önündeki en önemli engellerden biri, birlikte değerlendirilmesi gereken yeni yapılanmaların parça parça kanunlaşması ve birbirini tamamlayıcı özelliklerini yitirmesidir. (Örneğin yeni yasal sistemin üst kabuğu anlamında görülebilecek Kamu Yönetimi Temel Kanun Tasarısı henüz yasalaşmamıştır.)
3. Yeni kanunlar kurgulanma amaçları ile ters düşecek şekilde, bir "reform" niteliği taşımamaktadır.
4. "Katılım", "yönetişim" kavramları sistemin içinde yer almamaktadır.

Dolayısıyla iki yüz yıldır devam eden bu yasal yenilenme, örgütsel ve yapısal olarak yeniden kurgulanma isteği her ne kadar son yıllarda hayat bulmuş ve yeni bir dizi yasal oluşum gündeme gelmişse de yeni yapı içinde de yenilenmenin gereği olan ulusal ve uluslar üstü beklenti, gereksinim, standart ve eğilimleri yakalama adına çok da başarılı örnekler olmadığıdır.

Sonuçta bugün Türkiye'de yerel yönetimler önemli bir dönüm noktasına gelmiş, dış ve iç pek çok etken koşutunda yeniden yapılanma gayreti içine girmiştir. Bu bağlamda gerçekleştirilen önemli yasal revizyonlar gelinen noktanın en belirgin ürünleridir. Ancak, değişimin ateşleyicisi olan yeni kamu yönetimi prensiplerinin ve çağdaş belediyeçilik ve/veya yerel yönetim kavramlarının gerekleri ve bu sistemin uzantısında ulaşılması gereken çağdaş planlama sistemlerinin, yeni yapılanmada da tam anlamıyla yaşama geçemeyecek olan kavramlar olarak kalma riski vardır.

Ne yerel yönetimler ne de kent planlama sistemleri durağan kavramlardır. Dinamik bir kavram olan "kent" ortak bileşeninde buluşan ve temel aktörü "insan" ve giderek "toplum" olan bu iki kavram bileşenleri koşutunda değişmek ve dönüşmek durumundadırlar.

Günümüz kentsel problemlerini uğraş alanı olarak seçen bu iki disiplinin tüm bu değişimleri büyük bir titizlikle takip etmesi gerekmektedir. Marjinal bazı yaklaşımlar konunun önemine daha da dikkat çekmektedir. Örneğin yeni dönem çoğulcu paradigmanın en önemli temsilcisi olan "rejim kuramı" savunucusu olan Stone'a göre; "kentler giderek karmaşıklaşmış ve dağınıklaşmış bir güç yapısı tarafından belirlenmektedir. Kent mekânında yer alan gruplar giderek çeşitlenip dağınıklaşırken, sorunlar da aynı miktarda çeşitlenip karmaşıklaşmıştır. Ortaya çıkan kaostan düzenlenmesi, kentlerin yaşanabilmesi açısından önemlidir. Ancak; ortaya çıkan karmaşıklık bir grubun kent siyasetine ağırlığını koymasına izin vermeyecek derecededir. Bu tür bir kaos durumunda, sadece güçlü bir tek grup değil yerel yönetim de ağırlığını koyup, toplumsal kontrolü elinde tutamayabilir." Bu anlayışa göre devlet de hakem rolünü üstlenemez. Hiper – çoğulculuk anlayışının bir ürünü olan bu yaklaşım kentlerin baş edilemez bir şekilde karmaşık bir yapı alması, çıkar gruplarının çeşitlenmesi ve dağınıklaşması ve bu çerçevede herhangi bir grubun da kenti kontrol etmesinin mümkün olmadığını savunmaktadır. Dolayısıyla çoğulcu bir durum artık kaostan kaynaklanan bir güç dengesine işaret etmektedir. Hızla karmaşıklaşan ilişkileri ve içinde yer aldıkları kaotik ortamları ile kentler günümüzde benzeri sorunlar veya tehditlerle karşı karşıyadır. Bu bağlamda yönetilmesi ve planlanması adına ortaya konulan hedeflerin, çağdaş yaklaşımların ve uluslararası belirleyiciliklerin mutlaka göz önünde bulundurulması gereklidir. Bu sistemler, belirsizliği son derece yüksek olan mevcut toplumsal sistemleri planlama ve yönetme süreçlerinde pek çok etkeni göz önünde bulundurmak ve bu bağlamda yapılanmak durumundadırlar.

Son derece devingen bir olgu olan "kent" ve "kent planlama" kavramları doğal olarak aktif ve dışa açık birer sistem olarak yapılanmalıdır. Oldukça karmaşık bir yapı sergileyen bu kavramlar, sahip olduğu dinamikler gereği sürekli değişim içinde olup durağan bir örgüt yapısı ve / veya işleyiş sistemleriyle de asla

bağdaşamazlar. Özellikle 1980'lerden itibaren etkisi kaybolmaya başlayan kapsamlı planlama kavramının yerine gelen katılımcı, uzlaşmacı ve esnek planlama gibi kavramlar ve bakış açılarıyla birlikte sistemin dinamikliği, değişkenliği ve sürekliliği iyice vurgulanmaya başlamıştır. Bu da kent planlama alanını dar kapsamlı bir fizik mekan tasarımı olmaktan çok uzaklaştıran, konunun yalnızca bir tasarım süreci olarak görülmesi engelleyen yeni bir bakış açısını getirmiştir.

Çok boyutlu planlama düşüncesi ile, sosyal planlamadan fizik mekan tasarımına dek uzanan oldukça geniş bir yelpaze ifade edilmek istenmektedir. Bu çalışma alanı geliştirdiği ekonomik modeller, uygulama ve sürdürülebilirlik stratejileri, yasal ve yönetsel çerçeve ve işleyiş biçimleri ile bir bütünlük kazanmış ve sürecin uygulama ve denetleme kısımları, hedeflere ulaşabilmede etkinlik ve verimlilik kavramları da planın yapım süreçlerine eşdeğer önem kazanarak ağırlık kazanmaya başlamışlardır. İşte bu noktada açıktır ki plan yalnızca bir "fizik tasarım" eylemi değildir. Bir süreci ve bu sürecin yönetimini ifade eden bir kavramdır. Dolayısıyla "kent planlama eylemi bütünüyle bir sürecin kurgulanması, yasal örüntülerinin tanımlanması, uygulanması, gerekli şartlarla ve süreç içinde değişmesi ve yeni oluşum ve beklentilere uyumlaşması, denetlenmesi ve yeni denge noktalarına en az toplumsal gerilimle ulaşılmasının sağlanması" gibi bir anlam yüklenmiştir. İşte bu sürecin yönetimi "planlama yönetimi" olarak kabul edilmektedir. Bu süreci, kent yönetimi veya daha genel adıyla yerel yönetim kavramlarından ayırmak bu kavramlardan bağımsız olarak irdelemek de mümkün değildir. Ancak biri olmadan, bir diğeri kurgulanamayacak olduğu bu iki kavram üst üste çakıştırılarak söz konusu sürecin yönetiminin sağlanması gereği de açıktır. Bu konuyu basit bir soru ile netleştirmekte yarar var. Özellikle büyük kentlerde gün geçtikçe içinden çıkılmaz bir kaos haline gelen ulaşım sorunu bir yönetim sorunu mudur? Yoksa bir planlama sorunu mudur? Yanıt: tabii ki hem yönetim hem de planlama sorunudur. Planlamanın yetersiz kaldığı veya yönetimin yeterli performansı gösteremediği durumlarda sorunun çözülmesi neredeyse olanaksızdır. Bu bakımdan üst üste çakışan bu iki alan ve bu alanların süreç yönetimlerinin sağlanması çağdaş, kaliteli ve yaşanılabilir mekanlar için vazgeçilemez kavramlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul'da Planlama Çalışmaları, İzlenimler, Endişeler...

Tarih boyunca medeniyetler üstü bir öneme sahip olan İstanbul, sosyo-ekonomik özelliklerinin yanı sıra jeopolitik önemi, doğal değerleri ve pek çok farklı niteliği ile öne çıkmıştır. Olumlu değerlerinin yanı sıra, problemleri, toplumsal, fiziksel, yönetsel ve siyasal sorunları ile de ulusal arenada olduğu kadar uluslararası platformlarda da tartışılan bir kent olarak gündemde kalmayı başarmış(!) ender tılsımlı

kentlerdendir. Farklı dönemlerde, farklı konularla gündeme gelen İstanbul Cumhuriyet öncesi dönemlerden beri ülkenin gündemini belirlediği gibi, ülkenin sorunlarının adeta bir bileşkesini taşımıştır. Tekeli'nin deyimiyle bir "sorunlar yumağı" olan kent; aynı zamanda "geleceğin umudu" misyonunu da her dönem taşımıştır (Tekeli, İ; 1994). Bir yandan hızlı ve kontrolsüz artan nüfusu ile Türkiye'nin en büyük aglomerasyonu olan ve sahip olduğu niceliksel değerlerle ülke içinde "tek" olan İstanbul, aynı zamanda da ülkedeki çarpık kentleşmeden en üst düzeyde nasibini almaktadır. Bu kaotik ortamın pek çok sektörde yarattığı olumsuz yansımaları, gün geçtikçe artan yönetim ve planlama sorunları ve örgütlenme biçimleri adına da en çok tartışılan kent durumundadır.

Ne var ki bu durum günümüze özgü bir saptama değildir. İlgili yazın irdelendiğinde 20. yüzyılın başlarında da İstanbul'un yapısal ve toplumsal sıkıntılarının olduğu "eski İstanbul" ve "İstanbullu"nun özlediği, kültürel değişimlerin yadırgandığı, belediyeçilik adına yaşanan sıkıntıların bulunduğu döneme ait hemen tüm kayıtlarda açıkça belirtilmektedir. Günümüze dek gelen bu süreçte kent hala yönetimi ve planlaması adına tüm ülke genelinde oluşturulan yoğun tartışma ortamlarına konu olmakta, kentsel siyaset ve merkezi yönetimin başlıca politika konuları arasında özellikli ve öncelikli yerini almaktadır. Bu düzenlemeler ve ortaya atılan projeler kimi kez yasal bir düzenleme bazında kalırken ("İstanbul Yasası" gibi), kimi kez özellikli proje (Kentsel Dönüşüm Projeleri: Gecekondu alanlarına yönelik oluşturulan projeler, Galataport, Haydarpaşa Projesi, Dubai Towers, Uluslararası Tasarım Yarışmaları Organizasyonları: Küçükçekmece, Maltepe, Ulaşım projeleri: 3. Köprü Geçişleri, Tünel projeleri, raylı geçiş projeleri, Tüp geçit projeleri, Uluslararası ortaklı projeler: Fener Balat Projesi, Dönüşüm Projeleri, Müze kent Projesi vb) ve yönetim konuları olarak gündeme gelmektedir. Çoğunlukla kopyalanan (copy / paste), içeriği dar perspektifli ve kısa erimli projeler olarak kurgulanmış olan bu tarz projeler farklı yönetimler ve hükümetler tarafından tekrar tekrar gündeme getirilmiştir. Hemen hemen tüm siyasi parti ve hükümet programlarında irdelenmeye çalışılan ve atıfta bulunulan bu konu özellikle küreselleşme süreci ile birlikte ortaya çıkan "mekansal farklılaşmalar" ve "mekansal benzeşmeler" in de giderek kenti sarmaladığı (Hacısalıhoğlu, Y, 2000: 229-233) 1980'li yıllardan itibaren oldukça yoğun olarak tartışılmış ve üzerinde gerek merkezi yönetimler gerekse yerel yönetimler ve ilgili diğer aktörler tarafından çeşitli projeler geliştirilmiştir. Bu dönemde küreselleşme sürecine "üreten" ve potansiyellerini giderek geliştiren ve çeşitlendiren "küresel ilişkilerin kontrol merkezi" olan bir kent olarak üzerinde yer alan dinamikleri yönlendirebilen bir kentten ziyade, tanık olduğu etkileşimleri ve ilişkileri barındıran bir "kanal mekan" olarak pasif bir rol üstlenen İstanbul, tüm bu ilişkilerden olumsuz etkilenmiş ve bu süreçte "kazanan" rolünden giderek uzaklaşmıştır.

Süreç içinde kamu yönetimi ve planlama konularını ele alış biçimi, toplumsal beklentiler ve uluslararası entegrasyon süreçleri ile farklı öncelikler ve bakış açılarının gündeme gelmesi sonucu sorunun ağırlık noktaları da değişmiş, farklı boyutlar tartışılır olmuştur. Mal, hizmet ve sermayenin serbest dolaşım süreçlerinde geçiş dönemini hazırlıksız bir yapıda karşılayan kent, çok boyutlu tehditlerle de karşı karşıyadır. Ulusal ve uluslararası sermayenin belirleyiciliğinde gelişmek, toplumsal çöküntüler ve patlamalar yaşamak, doğal ve kültürel değerleri koruyamamak bu tehlikelerden bir kaçıdır. Kısaca; kentin küreselleşme süreci içinde yönetim ve planlama stratejilerini belirleyememiş olması “olmazsa olmaz” kabullerini ve sınırlarını (sosyal politikalar, sürdürülebilirlik, ilkeleri, doğal ve peyzaj değerleri, kültürel değerlerin ve varlıkların korunması vb.) çizememiş olması sonucunu doğurmuştur. Sonuçta kent, 1980 yılından beri planlama adına kaotik ve belirsiz bir durumla karşı karşıya kalmıştır. Farklı nedenlerden dolayı 1980 tarihli Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı’nın hala geçerli olduğu, hatta yasal açıdan netlik kazanmış bir üst ölçekli planı bulunmayan İstanbul, son yasal revizyonlara dek de son derece karmaşık bir yönetsel sınıra sahip olagelmıştır.

Son Dönem Planlama Çalışmaları İMP (İstanbul Metropoliten Planlama Merkezi) ve Kent Yönetim Stratejileri

59. Hükümet ve son İstanbul Büyükşehir Yönetimi İstanbul ile ilgili olarak pek çok önemli politika ve proje üretmiş ve ilgili kamuoyuna sunmuştur. Bunlardan bazıları olumlu tepkiler alırken bazıları da gündemi oldukça işgal etmiş ve yoğun eleştiriler almışlardır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde gerçekleştirilen yeni örgütlenme modelleri ile planlama adına ciddi girişimlerde bulunan Büyükşehir Belediyesi hala 1980 onaylı 1:50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı ile yönetilen ve planlama kurgusu tanımlanmaya çalışılan İstanbul için yeni bir planlama hareketi başlatmıştır. Merkezi yönetimin program ve söylemleri ile de iç içe olan bu yeni oluşum ve çalışmalar İstanbul Metropoliten Alanı için bir “ilk” olarak ilan edilmiştir. Oldukça kapsamlı bir ekip ve örgütlenme modeli ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi – İstanbul Metropoliten Planlama ve Tasarım Merkezi (İMP) adı altında bir birim görevlendirilmiştir. Bugüne dek yaşanan tüm çarpık kentleşme, plansız ve plana aykırı gelişim süreçlerini eleştiren bir görüşle bu yapıya bir çözüm olarak üretilen İMP, Büyükşehir belediye başkanının görevlendirmiş olduğu bir danışman yönetiminde örgütlenen sektör departmanlarından oluşmaktadır (İMP 2005). Birimin kuruluş amacı da ilgili raporda şöyle tanımlanmıştır: “İstanbul zengin bir tarihsel geçmişe, kültürel ve doğal özelliklere sahip olmanın yanı sıra, uygarlıklar arası köprü işlevi ile Dünya kentleri arasında ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. İMP İstanbul’u bu işlevini yerine getirebilmesi için gerekli politikaları, stratejileri, planlama kararlarını ve projeleri

üretmek amacıyla kurgulanmıştır.” (İMP 2005). Aynı rapor birimin işleyiş yöntemini şöyle tanımlamaktadır: “Belediye yönetiminin tüm birimleriyle işbirliği içinde ve Büyükşehir Belediye Başkanı’na doğrudan bağlı olarak çalışmaktadır” İşte tüm bu kabuller yönlendiriciliğinde kurulan İMP İstanbul’un ivedilikle gereksinim duyduğu planlama ve organizasyon konuları adına en yetkili kurum olarak tanımlanmış ve kamuoyuna tanıtılmıştır.

Örgütlenen bu yapı İstanbul’un yönetimi için temel stratejiyi oluşturmak üzere 1:100.000 ölçekli Üst Ölçekli Stratejik Planı oluşturmak amacıyla çalışmalara başlamıştır. Ancak sürecin olumlu ve olumsuz yanları, dolayısıyla İstanbul’un bu çalışma sonunda elde edeceği fırsatlar ve karşı karşıya kaldığı tehditler, kentin ideal planlama ve yönetim sürecini yakalayabilmede karşısına çıkan güçlü yönler ve sınırlayıcılarıdır. Bu saptamaları iki farklı açıdan yapabiliriz; bunlardan ilki planlama, ikincisi ise örgütlenmedir.

Günümüzde Planlama – Yönetim ve Örgütlenme Adına İstanbul’un Önündeki Fırsatlar ve Tehditler

Üretilen 1:100.000 ölçekli plan gerek teknik ve süreç gerekse içerik açısından önemli hatalara sahiptir. Ancak bu yazıda daha ziyade İMP örgütlenme biçimi ve işleyiş biçimi üzerinde durulacaktır.

Birbiri içinden ayrıştırılması son derece güç olan bu iki temel başlığa yani planlama ve yönetim olgularına ilişkin saptamalar olabildiğince bir bütün halinde yorumlanmaya çalışılacaktır. Bu bağlamda İstanbul Metropoliten Alanı’nda gerçekleştirilmeye çalışılan planlama çalışmaları ve bu sistemin örgütlenmesi ve planlama yönetimi adına gerçekleştirilecek faaliyetlerin önündeki fırsat ve tehditler şöyle tanımlanabilir.

Fırsatlar

- İstanbul Metropoliten Alanı’ özelinde kurgulanmış olan bir planlama birimi olarak İMP, İstanbul’un 1960’lı yıllarda yaşadığı Nazım Plan Bürosu deneyiminden sonra kentin özlemle beklediği bir örgütlenme fikri ve girişimidir.
- Aynı dönemde yürürlüğe giren yeni yasal sistemlerle uzun bir dönemden beri arzu edilen mevzuatın yenilenmesi süreci başlamıştır. Özellikle 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun sınırlara ilişkin getirdiği düzenlemelerle birlikte Büyükşehir belediyesinin yönetim ve yetki sınırlarının netleşmesi ve il sınırları ile belediye sınırlarının çakıştırılmış olması, yönetim alanının, yetki ve sorumluluk sınırlarının belirlenmesi adına olumlu gelişmelerdir.
- Bugüne dek tüm kaotik ortamın altında eksikliğini ülke genelinde hissettiğimiz, kimi zaman politik endişelerle, kimi zaman yeterli geleceğin oluşmamasıyla ilintili olarak açıklanabilecek olan bölge planlama konularındaki yetersizlikler pek çok sorunun çıkış noktası olarak görülebilir.

Planlama hiyerarşisi veya bölge planlama konularındaki boşluk, planlama sistemini en tepede durduran ve yönetimin etkinliğini engelleyen temel eksikliklerdir. Bu bağlamda İstanbul Metropolitan Alan'ı için örgütlenen İMP'nin bu anlamda üstlenmiş olduğu kapsamlı bir üst ölçekli Stratejik Plan (1:100.000) hazırlığı İstanbul Metropolitan Alan'ı için atılması gereken önemli adımlardan ilki olarak en doğru yaklaşımdır. Bütünsel stratejileri kurgulamak ve yönetim vizyonunu bir çerçeve kabul ederek, temel hedef olarak belirlemek hem çağdaş yönetim ilkeleri hem de planlama ilkeleri ile bağdaşmaktadır.

- Oluşturulan çalışma grupları /sektör departmanları ve plana altlık oluşturmak amacı ile analitik çalışmalar ve veri bankalarının oluşturulması fikri gerçekleşmesi gereken bir çalışma olup, ortak bir dil ile hazırlanması hedeflenen analitik çalışmalar bir anlamda kentin hafızası olma adına tarihi bir önem taşımaktadır. Bugüne dek üretilen plan çalışmalarında ve yerel yönetimlerin farklı dönemlerde ürettikleri çalışmalarda (1980 Nazım Planı ve 1995 Nazım Plan çalışmaları sırasında üretilen analitik çalışmalar) ortaya çıkan envanterin inanılmaz bir şekilde yitirilmesi ve kentin adeta hafızasını oluşturması gereken arşivin bugün olmaması önemli bir zayıflıktır. Planlama ve yönetim süreçlerinin kopukluğu, siyasi dönemlerle sınırlandırılmış, izole edilmiş yaklaşımlar ve sonuçta hiçbir data transferinin gerçekleşmemiş olması bugüne dek gerçekleşen sürecin zayıf noktalarından olup söz konusu data bankası kent için uzun erimli ve mükemmel bir yatırım niteliğindedir.
- Bu data bankası özellikle akademisyenler tarafından oluşturulan bilimsel ekiplerin ürettiği yüksek nitelikli çalışmalardır.
- "Siyaset ve üniversiteler işbirliği" sloganı çerçevesinde başlayan bu yapılanma, universal ortama duyduğu saygı ve inançla bilimle iç içe geçmiş, siyasetle son derece iç içe yapılanmış olan planlamayı uygulamada da bu anlamda destekler bir tutum izlemeye başlamıştır.

Tehditler

- İstanbul'un planlama konuları ile ilgili olarak stratejik bir misyon üstlenen İMP bu stratejik görevle paralellik oluşturacak profesyonellikte bir örgütlenme modeli çerçevesinde kurgulanmamıştır. Belediye örgütlenme kademesi içinde yaptırımı olan yani, işlerliği olan bir birim olarak kurgulanmamış olan bu sistem "danışmanlık birimi" olarak tanımlanmıştır. Bu yapı kararların uygulanması ve / veya uygulanmaması konusunda "başkan görüşü", bir başka deyişle "davranişsal" odaklı bir yaklaşımı benimseyen prensibi ifade etmektedir ki bu da kararların ve çalışmaların bütünselliği, tutarlılığı ve devamlılığı açısından tehlike oluşturmaktadır.

Bu nedenledir ki İMP, örgütlenme, organizasyon ve işleyiş süreçleri bağlamında çağdaş yönetim yaklaşımları ile örtüşmeyen bir yapılanma içinde kurgulanmıştır. Çalışmalarını içinde yaşadığımız yüzyılın yönetim ve organizasyon prensiplerine aykırı bir yapıda devam ettirmektedir. Bir anlamda İstanbul'un planlamasına aday olan büro kendi iç işleyiş ve örgütleniş planında başarısız olmuştur.

- İlgili kurum, yönetim ve planlama stratejilerini kapsayacak özgün bir vizyon tanımlanmamıştır. Bir başka deyişle planın vizyonu yoktur.
- İlgili yasal revizyonların gerçekleşmesi olumludur. Ancak yeni oluşumlar arasında dil birliği olması, boşluklar farklı birimler tarafından hazırlanan yasalar arası terminoloji kopuklukları uygulamada ciddi bir tehdit oluşturacaktır. Bununla birlikte çerçeve yasa olarak görülen Kamu Reformu Tasarısının ve Şehircilik Çerçeve Yasası'nın yürürlüğe organize edilememesi ve yürürlüğe girememesi sistemin işleyişini engelleyecek faktörlerdir. Bunun yanı sıra söz konusu yasal revizyonların gerekli bilimsel sistematik ve dayanaklardan uzak ve parçacıl üretilmesi AB entegrasyon süreçlerinde de planlama mesleği ve pratiği önünde ciddi tehdit oluşturmaktadır.
- Merkezi yönetimin Büyükşehir Belediye yönetimi üzerindeki yaptırımları ve kararlarındaki belirleyicilik planlama ve yönetim alanındaki son derece önemli oluşumların merkezi bir süreçte yönlendirilmesini getirmektedir. ("Galataport", "Dubai Towers", "Ulaşım projeleri" vb.) Fordist sistemin merkeziyetçi tavrı ve bürokratik işleyişi ile paralellik taşıyan bu yaklaşım desantralizasyon eğilimleri ile de bağdaşmamaktadır. Bu noktada ideal ve çağdaş bir örgütlenme modeli taşıyan bir planlama biriminden söz etmek de asla mümkün değildir.
- "Belediye yönetiminin tüm birimleriyle işbirliği içinde..." işlevlendirilmeye çalışılan birim, danışmanlık sistemi ile belediyenin bürokratlarının arasında bir dil birliği ve net bir görev, sorumluluk alanı belirlenmemesi sonucu oluşan gerilimlerle uygulamada zorluklarla karşılaşılmasına ve kurum içi çatışmaların yaşanmasına neden olmuştur. Verimlilik ve koordinasyon adına tehlike yaratmaya başlamış, birimin, sürecin ve planın belediyenin kendi bünyesinde dahi inanırılığını ve güvenilirliğini yitirmesine neden olmuştur.
- İMP örgütlenme şeması tesadüfi birimlerle sistematik bir örgütlenme mantığından uzak olarak kurgulanmıştır (Metropolitan Planlama Grubu altında sadece Avrupa Yakası Planlama Grubu'nun yer alması vb.) Araştırma grupları arasında gerekli eşgüdüm sağlanamamıştır.
- İlgili departmanlar konuları ve içerikleri gereği gerekli uzmanlaşmalardan uzak olarak örgütlenmiştir. Buna örnek olarak kentsel dönüşüm süreçlerinin salt 18. madde uygulamaları gibi algılanması İMP yöneticileri

tarafından bu şekilde telaffuz edilmesi ve çalışma gruplarının tamamının Harita Mühendislerinden oluşması bunun en çarpıcı örneklerindendir.

- Kavramsal hatalar ve kabuller yer almıştır. (Müzekent ve kentsel dönüşüm kavramları bilimsel içerik ve boyutlarından koparılmış İstanbul problematiki içinde de yanlış kabullere gidilmiştir.)
- Katılım ve yönetim adına gerekli araçlar ve yöntemler çalıştırılmamaktadır. Katılım tek yönlü bilgilendirme şeklinde algılanmakta ilgili aktörler ve paydaşlar sürece aktif olarak katılamamaktadır. Yoğun katılım deneyimsizliği ve problemi yaşayan büro planlama çalışmalarını ilçe belediyeleri ve alt kademe belediyelerle bir uzlaşma içinde üretmemektedir. Böylesi çok renkli olan İstanbul paydaşları örgütlü çevreleri, üniversiteleri ve daha pek çok kurumu da aynı atıl süreçte planı izlemeye çalışmakta, süreci yönetmede pasif bir rol üstlenmektedirler. Bu çağdaş yönetim ve planlama anlayışı ile bütünüyle çelişmektedir.
- Merkezi otoriteler tarafından otonom olarak üretilen kararlar yerelleşme/desantralizasyon süreçleri ile bağdaşmamaktadır.
- Söz konusu katılım ve yönetim problemleri İMP'yi ve en önemlisi üretilen planı sahiplenmemeyi ve benimsememeyi getirmektedir.
- Siyaset ve planlama iç içe olgulardır ve siyasetin bilimi kabul etmesi siyaset açısından bir fırsattır. Ancak siyasetin bilimin objektifliğine zarar vermesi ve baskı uygulaması bilim açısından tehdittir.
- Bilimsel katılım adına üniversitelerden önemli bir personel desteği alan, ancak objektif karar ve süreç yönetiminde merkezi ve katı tutumundan taviz vermeyen İMP'nin akademik / bilimsel ve objektif eleştirel ortamdan yararlandığı söylenemez.
- Yapılan analitik çalışmalar planlama sürecine yeterli düzeyde aktarılamamış aradaki organik bağ ihmal edilmiştir.
- Planlama süreci içinde "olmazsa olmaz" olarak nitelendirilecek olan ölçek hiyerarşisi ve planlama kademelenmesi bir başka değişle de temel planlama felsefeleri göz ardı edilmiştir. Örneğin üst ölçekli karar ve dengelerin oluşturulmadığı süreç ve aşamalarda alt ölçekli tasarım çalışmaları genel vizyon ve prensiplerden bağımsız olarak kurgulanmıştır.
- Büronun profesyonel tanıtım ve halkla ilişkileri yetersiz kalmıştır. İlgili konuda web sitesi vb. çağdaş iletişim olanakları çok yetersiz ve geç kurgulanmış araçlar olarak izlenmiştir.
- Son olarak da büro yöneticilerinin planlama faaliyetlerini birer "teknik süreç", planıcıyı ise bir "tekniker" olarak kabul ettikleri yönündeki açıklamaları talihsiz ancak ilgili hiçbir bilimsel görüşün asla kabul edemeyeceği ve de etmeyeceği açıklamalardır.

SONUÇ

Türkiye'de gerçekleştirilmeye çalışılan yeniden yapılandırma süreci ile uluslararası eğilimler ve çalışmalara ulaşma konusunda önemli adımlar atılmaktadır. Ancak bununla birlikte hala önemli eksiklikler ve aksaklıklar söz konusudur. Geleneksel kamu yönetimi ve planlamanın değişen içeriği bağlamında yeniden kurgulanması gereken yerel yönetimler ve kent planlama birbiri ile bir bütün olarak kurgulandığında ve bir sistem dâhilinde işlediğinde kent yönetimlerinin etkin rol üstlenebilecekleri unutulmamalıdır.

Yeni kamu yönetimi ve planlama anlayışları; katılımcı, esnek, saydam, hesap verebilir ve yönetim odaklı yapılarıdır. "Emredici" yönetici ve plancı yerine benimsenen "uzlaşmacı" yönetici ve plancı kavramları da kullanıcı odaklı/ insan odaklı yaklaşımların temel felsefesini oluşturmaktadır. Diğer yandan ise; post-fordist sistemin tanımladığı; devlet, yerel, mekan, yönetim ve planlama kültürleri klasik tanımlardan uzaklaşmakta ve bugünkü anlayışı vurgulamaktadır.

Bu anlamda İstanbul önemli bir odak merkezi olarak ülkenin gündemine gelmekte, gerek yerel yönetimler gerekse planlama konularında tüm kamuoyunu ilgilendiren uygulamalara sahne olmaktadır. Bir takım önemli girişimler ve çabalarla birlikte, dünya kenti olma yolunda ve küresel ekonomiye eklenme adına önemli eksiklerinin olduğu da yadsınamaz bir gerçektir. Bu eksikliklerin en başında ise çağdaş yönetim ve planlama adına gerekli olan sisteme ulaşamamış olması ile parçacıl organizasyon ve hedeflerle kentin yönetim ve planlama eylemlerine yöne veriliyor oluşu gelmektedir.. Oysa, kapsamlı ve tutarlı olan, uzun erimli örgütlenmelerin ve süreçlerin ivedilikle kurgulanması gereklidir..

Bugün gelinen noktada şu saptama yapılabilir; uzun bir dönemden beri Türkiye'nin beklediği yasal yeniden yapılanma süreçlerinin yavaş yavaş gündeme gelmesi ve yürürlüğe girmeye başlamış olması gerekli etkinliğe kavuşmaya yetmeyecektir. Pek çok sektörde yaşanan olumsuzlukların nedeni olarak gösterebileceğimiz kent planlama alanında yaşanan sorunlara karşın üretilmeye çalışılan modeller yetersiz ve kısa erimli çalışmalardır. Kurgulanan modeller çağdaş yönetim ve planlama kabulleri ile örtüşmemektedir. Sistem gerçekten çağdaş ölçütlerde ele alındığında ve bilimsel kabul ve etik çerçevesinde kurgulandığında ideal döngüsüne ulaşma şansını yakalayabilecektir. Gerek uluslararası gerekse ulusal platformda büyük hedefleri olan ülkemiz için yerel yönetim ve planlama politikaları söz konusu hedeflere ulaşmada kilit rol üstlenmektedirler. Bu amaçlara bilimsel, etik ve çağdaş süreçlerde ulaşmanın en kesin yolu yerel yönetim ve planlama konularına gereken, samimi ve kaliteli yaklaşımı ivedilikle göstermek ve uzun erimli tutarlı yapı ve örgütlenme biçimlerini tanımlayarak uygulamaya geçirmektir.

Bu bağlamda gerek 59. hükümetin neredeyse tüm politikalarını üzerine kurguladığı İstanbul ve planlama senaryoları ve bu sistematik içinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin İstanbul Planlama deneyim ve çalışmaları İstanbul'un hayal ettiği ve hak ettiği çalışmaların çok gerisine düşmüştür. Ayrılan dev kaynaklar amacına ulaşmakta yeterli etkinlik ve işlerlikte kurgulanmamış ve değerlendirilmemiştir. "Planlama" adına kabul edilemez hatalar içine düşülerek, kent gerek teknik gerekse etik anlamda doğru olmayan karar ve yöntemlerle planlanmaya ve yönetilmeye çalışılmaktadır. En önemli kararlarda yerel yönetimleri saf dışı bırakan aşırı merkezizetçi yapı, karar alma süreçlerinde desantralizasyon süreçlerini işletmekte zorluk çeken yerel yönetimi tamamen problemlili bir yapı ve ilişkiler kurgusu içine sokmuştur. Bu da çağdaş yönetim ve yerel yönetim kabullerinin başında gelen saydamlık, katılım ve hesap verilebilirlik gibi kavramları neredeyse tamamen göz ardı etmiştir.

Bu başarısız girişimi, bugüne dek izlediğimiz ve çok alışık olduğumuz yönetim ve planlama başarısızlıklarından ayıran en önemli özelliği ise; bu tarihi başarısızlığa planlamanın da ortak edilme çabasıdır.

KAYNAKÇA

- ALADA, A (2006), "Kamu Yönetiminde Yeniden Yapılanma Üzerine Tematik Sunum"
Kamu Yönetiminden Planlamaya Yeniden Yapılanma, Adalet Alada, Pınar Özden (Editörler), TMMOB, Şehir Plancıları Odası Yayını, İstanbul.
- GÜLER, B. A. (1998) " Yerel Yönetimler: Liberal Açıklamalara Eleştirel Yaklaşım", TODAİE, Ankara.
- HACISALİHOĞLU, Y, (2000), Küreselleşme Mekansal Etkileri ve İstanbul, Akademik Düzey Yayınları, İstanbul
- İMP, Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (2006), İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi Tanıtım Kitabı, İstanbul.

- TEKELİ, İ. (1994) " Kaynak ve Yetkiler Kimin Elinde", İstanbul Dergisi Yuvarlak Masa Toplantısı, s:8 İstanbul
- TEKELİ, İ. (1999) "Modernite Aşılırken Siyaset", İmge Kitapevi, Ankara, ss: 189-239
- [http/ www. spoist.org/arsaofisi2.asp](http://www.spoist.org/arsaofisi2.asp) / kanunlar

BÜYÜKŞEHİR METROPOLİTEN ALAN PLANLAMASINDA KURUMSAL YAPI

Akın Eryoldaş*

Hazırlanıp onaylanan planların toplumun sorunlarını çözmeye ne kadar hizmet ettiği hiç araştırılıyor mu? Bu planların yüzde kaçının tam olarak uygulandığını kim merak ediyor? Uygulanmayanların hesabı hiç soruluyor mu?

1980 tarihinde onaylanan planı hazırlayan Büyük İstanbul Metropoliten Nazım İmar Planı Bürosu ile 2005 tarihinde hazırlanmasına başlanan planın çalışmalarını sürdüren, İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Bürosunun çalışmalarını bir gözlemci olarak anlatmak üzere Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi ilgililerince görevlendirildim.^{4[1]}

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi tarafından yönlendirilen sorunun kapsamında, İstanbul bütününe plan yapmak ile görevlendirilen ancak bağlı oldukları idari birimleri ve yasaları farklı olan bu iki değişik metropoliten planlama birimi arasında bir karşılaştırma yapmam istenilmiştir.

Her iki plan İstanbul metropoliten alanının yerleşmeye ilişkin sorunlarını çözümllemek amacıyla ele alınmıştır. İki plan süresi arasında, çeyrek yüzyıllık bir zaman dilimi bulunmaktadır. Planlama eğitimindeki yaklaşım, fiziki plana ilişkin yasalar ve plan karar süreçlerinde değişiklik olmuştur. Planlamaya yeni araçlar ve kurumlar yerleşmiştir. Ülkemizde önemli sayıda şehir plancısı eğitim alarak meslek alanında yeni yaklaşımlarla planlamanın uygulama alanına yeni katkılar sağlamıştır. Planlama eğitiminde, öncelikle 1980'li yılların planlama anlayışı ile 2000'li yılların planlama anlayışlarının kuramsal olarak büyük değişiklik gösterdiği bilinmektedir. İMP'nin kurulması ile büyük çaplı, aslında olması gereken, bir planlama kurumunun, İstanbul Büyükşehir Belediyesince oluşturulması önemli bir karar olmuştur.

* Prof. Dr., Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

^{4[1]} Gözlemleri aktarmada beni seçmelerinin neden olarak şu hususları ileri sürebilirim: İstanbul Nazım Planı Bürosunun 1980 İstanbul Nazım Planı çalışmalarında yer alan uzmanlardan biri olarak geliştirilen planlama kararlarına katılmanın sorumluluğunu taşıyan bir uzmandım. Aynı zamanda İMP bünyesinde Eylül 2005 ile Mayıs 2006 arasında Strateji ve Koordinasyon Gurubu içinde gönüllü çalışan bir öğretim üyesi olarak, hazırlanan planın sektör raporlarını okuyup, İstanbul il bütününde değişik sektörlerce geliştirilen stratejilerin bir dökümünü tek bir rapor içeriğinde hazırlamayı yüklenen biri idim. Bu gönüllü çalışmayı ise İMP bünyesi içindeki çalışmanın niteliğini izleyebilmek ve ileride hazırlamayı planladığım bir çalışma için yüklenmişim. Bu arada projeyi yüklenen Büyükşehir Belediyesi Başkanlık danışmanının uygun görüşü ile alternatif bir mekansal strateji planı önerisi geliştirme imkanı da elde ettim.

1980'li yıllarda merkezi idarenin bir kontrol aracı olan planlama kurumu 1984 yılında yapılan yasal değişiklikle yerel yönetimlerin denetimine girmiştir. Buna karşılık merkezi yönetim çıkarılan çeşitli yasalar ile yerel alandaki kentsel planlara müdahale eder duruma gelmiştir. Yeni yasal süreç merkezi ve yerel kurumsal yapıda yeterli birikim oluşturamamış ve kurumsal yapıda planlama sürecinde çağdaş anlayış ile desteklenen katılım halen geliştirilememiştir. 1980'li yıllara ülkemizde iki adet planlama eğitimi veren üniversite varken bu gün şehir plancısı sayısı çoğalmıştır.

1980'li yıllarda fiziki mekânsal planlama anlayışı ile metropoliten alan bütünü için nazım plan ölçeğinde bir mekânsal yerleşme planı yapılması söz konusu idi. Bu planın ölçeği uzun tartışmalardan sonra 1/50 000 olarak belirlenmişti. Bu planı onaylayan kurum İmar ve İskân Bakanlığı idi.^{5[2]} Plan kararlarının mekan üzerinde gösterilmesi mutlak gerekmede idi. Bu amaçla İstanbul Nazım İmar Planlama Bürosu 1/25 000 ölçekli bir plan yapmak üzere çalışmalarına başladı, ancak bakanlık planlarda mekansal gösterimin bu ölçekte mülkiyet üzerindeki biçimlendirmeden ziyade, kullanımların birbiri ile ilişkisinin tutarlı olmasını yeğlediği için, planların 1/50 000 ölçekli olarak hazırlanabileceğini belirtti. Bunun üzerine 1980 planı 1/50 000 ölçekli olarak gerçekleştirildi.

1980 onaylı plan 1/50000 ölçekte hazırlanmış ve İmar ve İskân Bakanlığınca 1605 sayılı yasanın ilgili maddesine göre bakanlıkça resen onaylanmış bir plandı. Planı Büyük İstanbul Nazım Planı bürosu hazırlamıştı. Bu planın hazırlanmasında ve yönlendirilmesinde Bakanlık Planlama İmar Genel Müdürlüğünden 5 kişilik bir ekip danışman olarak rol oynadılar. Daha doğrusu plan bu grup tarafından bakanlık adına onanacağı için, plan yapımı sürecinde istedikleri bazı standartların plana işlenmesini talep ettiler; plan yapımı sürecinde İstanbul'a belirli aralarla gelerek planlama sürecindeki gelişmeyi izlediler ve fikirsel katkıda bulundular. Özellikle bakanlığın istediği özel işaretilerin geliştirilmesi ve çeşitlenmesinde önemli katkıları olmuştur. Bakanlıkta plan onama

^{5[2]} İmar ve İskân Bakanlığı 30 Temmuz 1980 tarihinde 1605 sayılı İmar Yasasına göre İstanbul metropoliten alan planını onamıştır. Bu plan kentsel işlevlerin mekandaki yerlerini belirten bir anlayış ile hazırlanmıştır. 2005 tarihinde yasalar, kuramsal anlayış ve kurumlar değiştiği halde bakanlığın aynı mealde bir plan onayladığı görülmektedir.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın 3 Mart 2005 tarihinde 1/50 000 ölçekli olarak onadığı Antalya İli Yerleşmesine ait 1 paftalık Antalya Büyükşehir Bütünü Çevre Düzeni Planı da aynı anlayış ile hazırlanmıştır. Bu planın üzerinde '4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında ki Kanun'un Geçici 6. Maddesi, 2634/4957 Turizm Teşvik Kanunu'nda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un Geçici 8. Maddesi ve 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 9. Maddesi uyarınca onandı' ibaresi bulunmaktadır.

Bu durum 1980 yılı ile 2005 yılı arasında geçen zamanda Bayındırlık ve İskan Bakanlığının mekansal fiziki planlama anlayışını terk etmediğini göstermektedir.

yetkisine sahip kuruldan beş kişi plan danışmanı olarak 1980 planının geliştirilmesi sürecinde katkıda bulunması ve o dönemde askeri idarenin planın derhal onanması üzerine yaptığı talep, planın onama sürecini kolaylaştırdı.

Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Başkanı planı yönlendirmekten ziyade planlama kurumunun yazışmalarını, dış ve iç ilişkilerini koordine etmiştir. 1980 planına ilişkin birçok çalışma daha önceki Dünya Bankası uzmanları ile yapılan plan çalışmaları sırasında hazırlanmıştı. Araştırmalar, hal yeri çalışmaları, metropoliten nüfusun kıtalar arasındaki dağılımının ayrıntılı etütleri, plan geliştirme alternatiflerine ilişkin varsayımlar, metropoliten belediyesi yasa teklifi gibi çalışmalar yapılmıştı. Planlama bürosu 1970'lerden beri çalışan elemanlardan oluşuyordu. Bu kişiler genellikle mimari eğitimden gelmekteyse de kentin fiziki planlamasına ilişkin görüşleri ve metropoliten alan sorunlarına ilişkin bilgi birikimleri dünya bankası uzmanları yönetiminde geliştirilen raporlar ile gelişmişti. Ayrıca bütün çalışanlar İstanbul'u fiziki alanı itibarıyla çok iyi tanımaktaydı. Büro 50 kişi kadardı. Büro başkanlığının bir resmi aracı, iki minibüsü bulunmakta idi. Başkanlık bakan adına toplantılara resmi ve tüzel kişiliği olan kurumların ilgililerini toplantılara çağırırdı. Bu resmi çağrılara bütün kurumların büyük bir titizlikle uyduğu ve katkıda bulunduğu bilinmektedir. Başkanlık bilgi alma yazışmalarında, istediği gizli ve yarı gizli bilgileri genel ve özel bilgileri kolayca elde etmekte idi. İstanbul'un merkezi idarenin kontrolünde bir planının yapıldığı, bunun birçok temel kararlarda etkili olacağı bilindiğinden, birçok devlet kurumu yatırım kararlarını belirlerken ve yönlendirirken nazım imar planının plan yapım sürecinde görüşünü belirtmiştir. Bu plan yapımı sürecinde sadece İstanbul Haydarpaşa Limanı'na ilişkin kabuller ve İkinci Köprüye ilişkin karar Nazım İmar Planı Bürosu onayından geçirilmemiştir. Plan incelendiği zaman Haydarpaşa limanının 1980 planında geçici bir yanaşma yeri olarak tanımlandığı ve plana liman olarak işlenmediği görülür. İkinci Boğaziçi Köprüsü önerisi ise Devlet Karayolları tarafından birkaç alternatif boğaz geçişi ile etüt edilmiştir. Büyük İstanbul Nazım Planı Bürosu geçişi uygun görmemiş buna karşılık siyasi tercihlerin etkisi ile boğaz geçişi güzergahı 1980 planında çok hafif çizgiler ile belirtilerek ileride olabilecek yerleşim kararlarının olumsuz etkileri için uyarı yapılmıştır. Devlet Karayolları tarafından ikinci boğaz geçişinin güzergahına ilişkin bilgi geliştirmesi için Metropoliten Alan Nazım Planlama Bürosu'ndan görüş istemiştir. İkinci bir boğaz geçiş güzergahının, birinci köprü ile boğazın doğal güzelliğini etkilemeyecek bir biçimde aynı düzlem üzerinde görülmemesi önerilmiştir. Aynı zamanda ikinci güzergahın metropoliten çevresindeki yerleşimler için hiçbir biçimde giriş çıkış için kavşak vermemesi önerilmiştir. Karayolları bu önerilere uymuştur. Ancak daha sonra kente kavşaklar yolu ile giriş çıkışlar projelendirilmiştir. Bu detayı belirtmemin nedeni devletin sayılı kurumlarının nazım imar planından görüş istedikleri ve üst düzeydeki planın

yönlendirici bir takım ilkeler koordine ettiği inancına sahip olmalarıdır.

1980'li yıllarda İmar ve İskan Bakanlığı planlama alanındaki tek sorumlu merkezi kurum olduğu için gerek organize sanayi alanlarının yer seçiminde gerekse turizm alanlarının belirlenmesinde hiçbir sorun olmamıştır. İçme suyu havzalar ile ilgili bir yönetmelik plan yapımı sırasında mevcut olduğundan bu yönetmelikteki uzun mesafe orta ve kısa mesafe su havza sınırları plana yerleştirilmiştir. 1980 planı su havzası sınırı içindeki gelişmeyi tamamiyle yasaklamıştır. Bu plan su havzaları içindeki mevcut yerleşmeleri yok saymıştır. 2005 yılında yapılan analitik çalışmaları İstanbul ili içindeki su havzalarının içinde 1,5 milyon kişinin yaşadığı belirlenmiştir.

Metropoliten alanın temel yatırımları, liman, Anadolu yakasında ikinci bir üniversite alanı, organize sanayi alanları, toplu konut yerleşme alanları, içme suyu göletleri, orman alanları sınırı (orman kadastro sınırı değil), İstanbul merkez hal alanı, İstanbul merkez oto terminal alanı, askeri bölgeler, temel rekreasyon yatırım alanları plana işaretlenmiştir. İstanbul'un Eminönü'nde bulunan merkez hali, Topkapı'da bulunan oto terminali ve çeşitli organize sanayi bölgeleri bu planın temel kararları onaylandıktan sonra uygulamaya konulmuştur. Bütün temel yatırımlar 1980 planı onandıktan sonra bu plan kararları doğrultusunda gerçekleştirilmiştir.

1980 Planı çalışmaları sektörel düzeyde yapılan ayrıntılı çalışmalar ile yürütülmüştür. Planlama bürosu, konut, sanayi, merkezi iş alanları, turizm ve rekreasyon, ulaşım, hizmet alanları ve bölgesel çalışmalar, nüfus çalışmaları olarak gruplara ayrılmıştır. Nüfus çalışma grubunun öngördüğü üst, orta ve alt ölçekteki nüfus yaklaşımları bakanlık danışma kurulu ile tartışılmış ve on beş yıllık bir nüfus perspektifi kabul edilmiştir. Planın on beş yıl sonra yenileneceği düşünülmüştür. Orta düzeyde bir gelişme ile İstanbul Metropoliten alanının 1995 nüfusu baz alınarak yerleşik alanların çevresindeki gelişme alanları 300 kişi hektar orta yoğunlukta kabul edilerek gelişme alanlarının kapsadığı alanlar belirlenmiştir.

1980 planında görev alan sektörel çalışma grupları kendi alanlarındaki kurumlar ile yazışma yaparak ve ilişki kurarak bilgi toplamışlardır. Plan merkezi idarenin bir planıdır. Planı olarak nitelendirilen kişiler bu kurum adına görev yapmaktadırlar. Geliştirilen plan teknik ağırlıklı bir plan olup bakanlık onayı ile yürürlüğe konulmuştur.

1980 yıllarında planlamaya katılım anlayışı diğer kurumlardan bilgi derlemek, sorunların tespiti ve ortak çözüm arayışları kapsamında bir içeriğe sahipti. Plan yapımı sırasında ilgili görülen kurumların görüşleri alınmış bu görüşler planlama bürosu içinde teknik olarak değerlendirilerek plana işlenmiştir.

1980 planının kurgusunda fiziki plan üzerinde yapılan çalışmalar her sektörün katılımı ile ortak olarak geliştirildi. Aynı bir fiziki planlama çalışma grubu bulunmamaktaydı. Plan raporunun hazırlanmasında da her sektör kendi raporunu yazmakla sorumlu idi. Bu durum bir anlamda bazı sorunlara neden oldu. Yaz aylarında teslim edilmesi istenilen plan raporunu bir bütün olarak ele alacak ve bakanlığa sunacak sorumlu uzman bulmak zor oldu. Her gurup kendi işini bitirdi ve tatile ayrıldı. Bu nedenle plan raporunun öbür sektör raporlarından alınmış kısa bir özet olarak sunulduğu görülür.

1980 planı onaylandığı zaman İstanbul Büyükşehir Belediyesi halen kurulmamıştır. İstanbul belediyesince 1/5000 ölçekte ve 1/1000 ölçekte hazırlanan planlar, Belediye Meclis Kararları ile İmar ve İskan Bakanlığına gönderilir ve bakanlığın incelemesi ile bu planlar kabul edilerek onaylanır veya değiştirilerek onaylanır, büyük değişiklik gerekiyor ise yeniden belediye meclis kararı almak üzere belediyesine geri gönderilirdi. Merkezi idare temel yatırım kararlarının tek yönlendiricisi idi. Gecekondu önleme bölgeleri bakanlık tarafından seçilir ve 775 sayılı yasaya göre onaylanırdı. Buralardaki altyapı ve yapılar bakanlık tarafından gerçekleştirilirdi. Plan altlığı haritalar bakanlıkça onanırdı.

1984 yılında 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Yasası kabul edilmiştir. Bu yasayla, yerel idari yapı İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyeleri olarak bölünmüştür. Metropolen alan sınırı içinde ayrıca belde belediyeleri denilen ve Büyükşehir belediyesinden imar hukuku yönünden bağımsız olan belediyeler bulunmaktadır. Ayrıca 3030 sayılı yasadın sonra ortaya çıkan Sultanbeyli gibi ilçe belediyeler bulunmaktadır. Bu belediyeler Büyükşehir yasasındaki imar düzenine bağımlı değildir. Metropolen alan sınırları dışındaki bir çok alan Bayındırlık ve İskan Bakanlığına bağlı il müdürlüğü tarafından hazırlanan planlarla denetlenmekte ve İl Özel İdare Meclisinden geçirilen planlar ayrıca bakanlıkça onanmaktadır. Bu nedenle İstanbul il sınırları içinde çeşitli imar süreçleri uygulanmaya başlamıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1994 yılında metropolen alan bütününde bir plan yapmış ve onamıştır. Ancak bu plan metropolen alan sınırları dışını da kapsadığı için Danıştay tarafından yasaya uygun bulunmamıştır. Danıştay üst ölçekte 1/25000 planlama yetkisinin bakanlıkta olduğuna ilişkin bir karar geliştirmiştir.

2005 yılında kurulan ve kısa adıyla İMP^{6[3]} olarak adlandırılan büroda ise yasal süreç yepyeni bir şekil almıştır. Aynı yıl Çevre ve Orman Bakanlığına verilen üst ölçekli plan yapma yetkisi çerçevesinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Çevre ve Orman Bakanlığı arasındaki bir protokolün ortaya çıkardığı bir planlama süreci başlatılmıştır. Gerçi daha sonra Büyükşehir Belediyesine üst ölçekli plan yapma yetkisi verilmiş ise

de İMP Bürosu, Eylül 2005 tarihinde halen planın kime hazırlanacağı ve kimin onayı ile gerçekleşeceği hakkında kati bir kanaate sahip değildi. Çevre ve Orman Bakanlığı ile yapılan protokol icabı Çevre ve Orman Bakanlığına karşı bağımlı oldukları görüşü bir müddet büro içerisinde sürdürülmüştür. Geliştirilen planın fiziki çevre düzeni niteliğinde olmasının nedenlerinden birinin de bu olduğu kanaatindeyim.

Yeni planlama bürosunun basına tanıtılmasında aşağıdaki bilgiler yer almaktaydı.

İstanbul Metropolen Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (**İMP**), Büyükşehir Belediye Başkanı'nın görevlendirdiği Başkan Danışmanı yönetiminde sektör departmanlarının oluşturulması ile yapılmıştır. Büyükşehir Belediye yönetiminin tüm birimleri ile işbirliği içinde Büyükşehir Belediye Başkanı'na doğrudan bağlı bir kuruluş olarak çalışmaktadır. **İMP**, kentsel gelişmenin sürdürülebilirliğinin sağlanması ve yaşam kalitesinin artırılması konularında özel çaba göstermektedir. **İMP**'de çeşitli üniversitelerin kendi alanlarındaki öğretim üyeleri liderliğinde oluşan ekiplerde 300'den fazla uzman personel görev almaktadır. Bu kadronun 500'e ulaşması hedeflenmektedir.

Çalışmalarının tüm aşamasında **şeffaf** olmayı bir ilke olarak kabul eden **İMP**, İstanbul'un planlama sürecine, demokratik ve sosyal adalet unsurlarını gözeterek yaklaşmaktadır. Bu çerçevede, süreli yayınlar çıkarmayı, çeşitli iletişim kanalları ile kamuoyunu bilgilendirmeyi, ilgili kesimlerden katkı ve destek almayı da önemsemektedir.

Bu amaçla, **İMP** bünyesinde 14 sektör grubu altında toplam 22 alt sektör grubu kurulmuş ve çalışmalarına başlamıştır. Bunlar:

■ Ülke Bölge Planlama Grubu

■ Doğal Yapı Grubu

- Çevre Sorunları Grubu
- Tarım Alanları ve Toprak Araştırmaları Grubu
- Yer Bilimleri Araştırma Grubu
 - Jeomorfoloji
 - Jeoloji
 - Hidroloji
 - Hidrojeoloji
 - Mühendislik Sismolojisi ve Deprem Tehlikesi
- Maden ve Taş Ocakları Grubu
- Orman Alanları ve Ekoloji Grubu

■ Demografi Grubu

■ Ticaret ve Hizmetler Grubu

■ Kültür Endüstrileri Grubu

■ Sanayi Grubu

■ Konut ve Yaşam Kalitesi Grubu

^{6[3]} İstanbul Metropolen Planlama ve Kentsel Tasarım Bürosu

- Ulaşım Grubu
- Lojistik Grubu
- Eşgüdüm Karar ve Strateji Grubu
- Metropoliten Planlama Grubu
- Kentsel Tasarım Grubu
- Ulusal ve Uluslararası Yarışmalar Grubu
- GIS Grubu
- Müze Kent (Tarihi Yarımada) Grubu

Bu yapılanma sürecinde ve planlama çalışmalarında her grup kendi çalışmalarını başkan danışmanlığına sunmuştur. Kurulan bilgisayar ağı aracılığı ile bütün grupların raporlarına her çalışma grubu erişebilmektedir. Her grup her ay çalışmalarına ilişkin bir raporu başkan danışmanlığına sunmak zorundadır. Bu çalışmalar gerçekleşmiştir. Ancak planlama sürecinin şeffaf olacağı basın bülteninde bold harflerle yazılmış olmasına rağmen bu şeffaflığın ne anlama geldiği ve planlama sürecinde nasıl oluşturulacağı açıklığa kavuşturulamamıştır. Toplumun çeşitli kesimlerine zaman zaman plan sunumları yapmanın şeffaflık olduğu sanılmaktadır.

Büyükşehir Belediyesine bağlı BİMTAŞ bu çalışmayı ihale eden kurum olarak görülmektedir. Belediyenin diğer kurumları ise çalışmaların sonuçlarını denetleyen, daha doğrusu ihaleye çıkarılan hususların yerine getirilip getirilmediğini gözetleyenler olarak çalışmada yer almışlardır. Bu nedenle her sektör başkan danışmanına sunduğu raporların çerçevesinde ayrıca yüklediği araştırma sorumlulukları yerine getirerek hak edişleri elde etmek için ayrı bir misyon ile çalışmayı sürdürmekteydi. Bu durumda planlamadan sorumlu başkan danışmanlığına sunduğu raporların ötesinde hak edişleri tamamlama gibi ayrı bir yükü vardı. Bu hak edişlerin hazırlanışı çok ayrıntılı biçimde ve 1/100000 plan için gerekmeyecek ölçekte hazırlandığı için ve başkan danışmanınca onandığı için çalışma gruplarına sorunlar çıkarmıştır. Bu nedenle plan raporu ve plana ilişkin yeterli çalışma teknik büro tarafından yapıldığı halde hak edişlerin gereksiz detayları planın teslim sürecini geciktirmiştir.

İMP'nin hazırladığı plan fiziki çevre düzeni niteliğinde gelişmiştir. Her ne kadar çalışma grupları planın fiziki mekansal sunuş tarzına itiraz etmişler ise de, başkan danışmanlığının planlama yaklaşımı ve anlayışı bu çalışmada etkili olmuştur. Planlama stratejilerinin mekansal alanda ifade edilmesi ve İstanbul halkının sivil toplum kurumlarının görüşlerini aldıktan sonra bu görüşler doğrultusunda planın revize edilmesi ve meclislere sevk edilmesi görüşü inceleme ve değerlendirmede 'kafa karıştırılabileceği' anlayışı ile uygun görülmemiştir^{7[4]}.

2005 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onanan planın çevre düzeni niteliği karakteristikleri olduğu göz önünde tutulursa ve Çevre ve Orman Bakanlığına verilen yasal yetkide çevre düzeni planından söz edilirse, bu anlayışın halen yasal çerçevede ve onay mertebesinde geçerli olduğu ileri sürülebilir. Her ne kadar üniversitelerde planlama eğitim anlayışının değiştiği, fiziki plan yerine stratejik mekansal planlama anlayışının hazırlanması gerektiği ileri sürülse de, şehir plancıları bu yeni plan anlayışını benimsese de, planlamanın kuramsal yapısındaki ve AB'deki bu yeni planlama yaklaşımının olgunlaşmasına karşın, 2006 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesine teslim edilen planın fiziksel çevre düzeni niteliğinde olduğu gözlenmektedir.

Ele alınış ve sunuş ile çevre düzeni niteliğindeki bu fiziki plan, çalışma gruplarının oluşturdukları çok değerli ve ayrıntılı grup stratejilerini ve temel konular ifade etmekten uzaktır. Ayrıca akademik unvanlı plancılar tarafından ve kendi anlayışları çerçevesinde geliştirilen stratejilerin İstanbul halkı ile tartışılmadan plan onaylayıcılarının önüne konulması bu günün planlama anlayışına göre bir büyük yanlışlıktır. Bu duruma bazı sivil toplum kurumları Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi ve Mimarlar Odası Büyükşehir Şubesi itiraz etmiş ise de, BİMTAŞ'ın ilk defa büyük miktarda genç plancıya iş olanağı sağlaması ve planlama mesleği adına böyle bir girişime başlaması ve yeni bir planlama kurumunun oluşmasına neden olması itiraz seslerini kısmıştır.

İMP Bürosu içinde kentsel tasarım çalışmaları başkan danışmanına bağlı ayrı bir grup tarafından yönetilmektedir. Bu grup planlama çalışmaları ile entegre edilmemiştir. Kentsel tasarıma konu olan alanlar Başkan danışmanının önerisi ve Büyükşehir Belediye Başkanının uygun görüşü ile geliştirilmektedir. Bu durumda il kentsel bütünü içinde grupların oluşturduğu stratejiler sonucunda ortaya çıkabilecek birçok alanın belki kentsel tasarım projesi içinde yer alması mümkün iken, genel plan beklenilmeden böyle bir yol tasarım projeleri için açılmıştır. Kartal ilçesinin merkezi alan seçilmesi ve üst düzey hizmetlerin burayı tercih edebilmeleri için açılan uluslararası kentsel tasarım projesi kent bütünü planı tamamlanmadan önce verilmiş kararlardan biri olarak gözükmektedir. Bununla birlikte, bu çalışmaların ileride geliştirilecek kentsel tasarım çalışmaları için bir başlangıç olacağı ve belirli bir zaman dilimi içinde ancak birlikte çalışma geleneği geliştiren grupların çeşitli arayışları ve deneylerinin İstanbul kent bütünü planlama çalışmaları için bir katkı olduğu kanaatindeyim.

İMP Büro çalışmaları kapsamında kentsel dönüşüm projeleri için bir yasa taslağı da hazırlanmıştır. Bu taslak incelendiğinde;

^{7[4]} Bu doğrultuda hazırlanan ve değişik sektörlerin genel yerleşme stratejilerini içeren bir mekansal stratejiler planı tarafımdan üç şehir plancısının yardımı ile hazırlanmış ve

raporu ile birlikte İMP'de bulunmaktadır. Bu plan Prof. Dr Akın Eryoldaş yönetiminde hazırlanmıştır. (yazar notu)

‘İstanbul’da mevcut “yapılaşmış alanların” büyük bir bölümünün güvensiz ve dayanıksız olduğu, yer yer fiziki ve sosyal çöküntüye uğradığı, genelde kaçak yapı, ruhsata aykırı yapı, ilave kaçak kat ve gecekondu nedeniyle plansız ve düzensiz yapılaştığı, donatıların yetersiz olması nedeniyle birçok kentsel sorun yaşandığı görsel olarak saptanabildiği gibi bilimsel çalışmaları ile de kanıtlanmıştır.

İstanbul için bu sorunlardan kurtulmanın en uygun çözüm yolu ise kamu yararı gözetilerek öncelikle “riskli alanlar”, “çöküntü bölgeleri”, “yetersiz donatılı yerleşimler” ile “proje geliştirilmesi gereken alanlara” ait “kentsel dönüşüm plan ve projeleri” çerçevesinde kültürel, fiziki mekanın güvenli, nitelikli, sosyal ekonomik kalkınmayı esas alan iyileştirme, tasfiye, yenileme, sağlıklılaştırma, proje geliştirme ve bunun gibi uygulamaları içeren sürdürülebilir kentsel dönüşümün sağlanması ile mümkün olacaktır.

Bu nedenlerle, amaçlanan hedefe ulaşmak için ihtiyaç hissedilen bölgelerin varsa üst planlarla uyumlandırılarak Kentsel Dönüşüm Plan ve Projelerinin yapılması sağlanmalıdır.’

ifadelerinin yer aldığı görülecektir.. Böyle bir çalışma hiç şüphesiz grup çalışmalarının getirdiği stratejiler çerçevesinde hazırlanan plana özel işaretler ile getirilir ve İstanbul halkına sunulurdu. Böylece kentsel dönüşümün uygulama alanları ve araçları İstanbul halkı ile tartışıldı.

İMP Bürosu ilk defa çok farklı konulara, çok detaylı olarak el attığından, bu konuda ülkemizde ilkleri denediğinden fiziki planlama çalışmalarının sektörel çalışmalardaki derinliği aksettiremediği, alışlagelmiş bir fiziki plan anlayışı ile sunulduğu kabul edilmelidir. Planın topluma bu aşamada sunulması için araçların geliştirilmemesi, toplumun çeşitli kesimlerinden gelecek yanıtların niteliğinin bilinmemesi, katılımcı planlama anlayışının ve araçlarının yeterince anlaşılabilmesi ve kurumsal yapı eksikliği gibi nedenler ile 2006 yılında sunulan planın 1995 izlerini taşıdığı ve yapılan bütün detaylı ve özverili çalışmalara karşın çağdaş plan anlayışını aksettirmediği kanaatindeyim.

İMP bünyesinde 1980 planlama bünyesinden farklı gördüğüm tutum ise Büyükşehir Belediye Meclisince birçok temel yatırım kararının İMP Bürosuna danışmadan alınmasıdır. Bunun için başkan danışmanına özel olarak danışılıp danışılmadığını bilemiyorum. Ancak başkan danışmanını sorguladığımızda böyle bir danışmanın olmadığını ifade etmiş bulunmaktadır. Örneğin, Samandıra’da Üsküdar’ın tepelerinde D100 üzerinde Yeni Otogar alanının seçilmesi İMP’nin uzmanlarının bilgisi haricinde olmuştur. Büyükşehir Belediye Meclisi bu alanı belirleyivermiştir. Hâlihazırda hiçbir toplu ulaşım projesi bulunmayan bir alana otogar yapılması ile metropolitenin 1,5 milyonluk yerleşim alanı ile tehdit edilen içme suyu havzasına doğru yeni bir çekim alanı ortaya çıkarmaktadır ve İMP idaresi bu kararı itiraz etmeden benimsemiş görünmektedir. İstanbul içinde

ulaşım tünellerinin oluşturulması da İMP ye danışılmadan verilmiş bir karardır.

Yeni bir planlama anlayışı kuramsal olarak bilinmektedir. Bu planda akademik kurumlarda yer alan öğretim üyeleri sektörlerdeki çalışmaları yönlendirmişlerdir. Bununla birlikte planın ortaya çıkışında çok çeşitli kurumlar ile toplantılar yapıldığı halde, 2000’li yılların planlama anlayışına eşdeğer bir plan ortaya çıkarılamamıştır. Hazırlanan plan 1980 planının, 1994 ve 1995 yıllarında hazırlanan 1/50000 ölçekli planın benzeri niteliğindedir. Daha doğru bir tanımlama ile fiziki bir çevre düzeni planı üretilmiştir. Bunun çeşitli nedenleri bulunmaktadır.

Ülkemizin fiziki planlamadaki yasal yapısı mekânsal strateji planı için uygundur. Ancak böyle bir planı ele alacak plancıların hazırlıklı olması ve yerel yönetimi hazırlaması gerekir. İMP de bu anlayış gözlenmemiştir. Büronun kuruluş şeması ve planın onama biçimi ve büro koordinasyonundaki genel anlayış böyle bir plan hazırlanışının ve sunuşunun belediye meclislerinin aklını karıştıracığı kanaatini oluşturmıştır.

Bu görüş biraz da Büyükşehir Belediye Başkanlığına bu düzeyde plan yapma yetkisini veren 1/100 000 ölçekte bir plan yapılması için Büyükşehir belediyesi ile Çevre ve Orman Bakanlığı arasındaki protokolden kaynaklanmaktadır.^{8[5]} Bu protokolün sonradan çıkan ve Büyükşehir belediyesine plan yapma yetkisi veren kanunla ortadan kalktığı söylene de İMP’deki yönetim çevre düzeni planını mekânsal anlamda her türlü kentsel işlevin bir yere yerleştirilmesi olarak algılamış ve sektörlerden gelen bilgileri ayrı bir sektör olarak kurduğu metropoliten fiziki planlama kurumuna aktarmıştır. Böylece sektör önerilerinin ve stratejilerinin genel bir tartışmadan geçirilmediği planlama bürosu içinde küçük bir grupça kabul edilen, birbirlerinin görüşünü kritik etmeyen, önerilen planda takım dayanışmasını savunan bir planlama anlayışı ile hareket eden bir çevre düzeni planı oluşturulmuştur. Planlama bürosunun Mayıs ve Haziran 2005 aylarında karar verici ekibi küçültülmüştür. Fiziki çevre ile ilgili kararların küçük bir grupça oluşturulduğu, genel toplantıların daha geniş bir çerçevede yapıldığı gözlenmektedir. Bu durum Büyükşehir belediyesinin bir an önce planın teslim edilmesi için verdiği zamana ulaşabilmek için tartışmaların küçük bir grup içinde sonuçlandırılmasından kaynaklanmaktadır. Böylece geniş bir akademisyen grubun geliştirdiği öneriler kalın raporlar içinde topluma duyurulmamış bir halde ve yorumsuz kalmaktadır. Bu önerilerin fiziki planla

^{8[5]} 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun’un 2. maddesinin (h) bendi ve 10.maddesinin (c) bendi ile çevre düzeni planlarını hazırlamak veya hazırlatmak, onaylamak, uygulanmasını sağlamak” görevi Çevre ve Orman Bakanlığı’na verilmiştir

ilişkilendirilmesi ve tartışılması imkânsız hale gelmektedir.

Sektör yöneticileri çalışanları genellikle akademik unvanlı sorumlulardan oluşmaktadır. Bu yürütücüler, plan raporlarının hazırlanmasından sorumlu tutulmuşlardır. Plan yapımından sorumlu olmadıkları ve plana gerekli veriyi temin edip yorumlamaktan sorumlu oldukları için büro başkanlığına verdikleri raporlarda genel sorunları ve çözüm yollarını belirtmişlerdir. Akademisyenler planın veri girişinin ve rapor değerlendirmesinin kendileri tarafından yapıldığı büro başkanlığı ve koordinatör grubun planın yapımından sorumlu olduğu anlayışı ile hareket etmişlerdir. Burada hiçbir akademisyenin geliştirilen planı açıkça savunabildiğini göremezsiniz. Bu durum hazırlanan plana sahip olunması açısından enteresan bir durum ortaya çıkarmıştır. Planın imzalanması aşamasında ortaya atılan görüşler de bu hususu belgelemektedir. Akademisyenlerden bir kısmı planın veri tabanını oluşturan raporların analiz ve sentezinden sorumlu olduklarının altını çizerek, raporlarının plana yansıtılmasından sorumlu olmadıklarını belirtmişlerdir.

Burada gözden kaçırılan nokta 2000'li yıllarda toplumun plana katılması için çeşitli araçların bulunduğu, ancak topluma planın sunulması için bir şeylerin yapılması gerektiğinin açıkça telaffuz edilmediğidir. Belediye başkanı 1/100 000 ölçekli plan Büyükşehir Belediyesine teslim edildikten sonra bir beyanat vererek planın halka da sunulacağını belirtmiştir. Bu tutum hazırlanan planın 2000'li yılların gerektirdiği katılım ilkesinden mahrum olması anlamına gelmektedir.

Planın hazırlanışında gerekli sayıda şehir plancısının bulunması çok önemli bir gelişmedir. Bu planlama bürosu planlama mesleğinde yeni açılımlara yeni araştırmalara imkan vermektedir; bununla birlikte planlama bürosunun içinde bilgi derleyenler ile planın sunumu arasında bir yakınlaşma yoktur. Sektörlerin stratejileri fiziki planda görülememektedir. Bu stratejiler raporlar içinde kalmıştır. Toplum ile tartışılmadan meclislere sunulmaktadır.

İMP Bürosu başkan danışmanı, daima katılımın yapıldığını savunmaktadır. Her gün sabahdan akşama kadar değişik kuruluşlar ile toplantılar yapılmaktadır. İl İdaresi Meclisi üyeleri planlama bürosunun çalışmalarını incelemek üzere bir komisyon oluşturmuştur. Bu komisyon üyeleri değişik sektörlerdeki çalışmaları, hangi sorunların ele alındığını, hangilerinin nasıl sonuçlandığını dikkatle izlemişlerdir. Bu belki planlama bürosunun İl Özel İdare Meclisi ile kurduğu en olumlu yaklaşımdır. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin böyle bir yaklaşımı görülmemektedir. Meclis üyeleri çeşitli tarihlerde bürodaki çalışmaları incelemek üzere gelmişlerdir. Büro başkanınca kendilerine hazırlanan plandaki temel sorunlar hakkında çeşitli defalar bilgiler verilmiş, muhtemel sorunlar aktarılmıştır. Büyükşehir

Genel Sekreteri, Genel Sekreter Yardımcıları, Büyükşehir Belediye Başkanı planın gelişmesini dikkatle izlemişler ve katkıda bulunmuşlardır.

Ankara'dan gelen istekleri planlama bürosu başkanına iletmışlerdir. Ankara'da diğer bakanlıkların İstanbul planı yapılırken onayladıkları planların bir kısmını idare mahkemesine vererek diğer yetkili bakanlıkların sahip oldukları yasal süreçleri kontrol altına almaya çalışmışlardır.

İMP bürosunun temel sorunlarından biri Büronun ancak İstanbul il sınırları içinde plan yapma yetkisine sahip olmasıdır. İstanbul il sınırları içinde, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın plan yapma yetkisi vardır. Bu süreç içinde 1/50000 ölçekli 1980 planında değişiklikler yaparak çeşitli mevzi planlar onamıştır. Örneğin, Hadımköy'de su havzası içinde onaylanan 1/50000 ölçekli sanayi alanı planı bunlardan biridir. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı havza içinde organize sanayi bölgesi onamıştır. Çevre ve Orman Bakanlığı halen plan yapma otoritesinin varlığından söz etmektedir. Bu durumda İstanbul Metropolitan Planlama grubunda çalışan sanayi sektörünün geliştirdiği stratejilerin hiçbir anlamı kalmamaktadır. Aynı şekilde konut sektörü çeşitli ilgi grupları ile büro çerçevesinde strateji belirleme çalışmaları düzenlemiş ve değişik konut alanlarının yoğunluklarını değiştirecek çok kapsamlı kararlar almıştır. Ancak bu kararların görüntüsü 1/100 000 ölçekli plana yansıtılmadığı gibi nasıl uygulanacağına ilişkin herhangi bir kurumsal görüş ve bilgi de bulunmamaktadır. Bu alanlarda oturanlar kendi bölgelerindeki plan kararlarından haberdar değildir. Bu yönleri ile 2005 planı ve 1980 planı arasında anlayış farklılığı yoktur.

İMP bürosunun ileriki yıllarda yeni bir yapılanma biçimi alması beklenmektedir. Bundan sonraki yapılanmasında katılımcı bir planlama anlayışı için yeni araçların oluşturulması gerekmektedir. Toplumsal uzlaşma konusundaki baskı, "katılan ile katkıda bulunan çevrelerin görüşüyle nasıl bir plan oluşturulabilir" anlayışının geliştireceği AB uyum yasaları ile planlama bürosunu zorlayacaktır.

Sonuç:

İstanbul için Dünya kenti vizyonu oluşturulacak ise, vizyonu gerçekleştirecek kurumların oluşturulması, vizyon planının, stratejik mekansal planlarla gerçekleştirilebilmesi için ve kurumların misyonlarının hedeflerine erişebilmek için toplumsal uzlaşmanın plan ve program çerçevesinde geliştirilmesi gerekir. Bu da belki İstanbul Mekânsal Stratejik Planı'nın stratejilerinin oluşturulmasında düşünülecektir.

İstanbul için belirlenen vizyonu gerçekleştirmek üzere oluşturulacak bir vizyon planı, mekansal stratejileri içeren bir plan ile İstanbul hemşehrilerinin görüşüne sunulmalıdır. Bu planın yönlendiriciliğinde, mekansal stratejiler, sosyal stratejiler için öneriler geliştirilmelidir.

Bunların yaklaşık bedelleri ve topluma nelere mal olacağı gösterilmelidir. Bu stratejilerin gerçekleşme süresi ve yapılacak harcamaların miktarı, kimlerin katkıda bulunacağı ortaya konulmalıdır.

Sunulan mekânsal stratejiler planı, daha önceden yapılmış birçok imar planı ile ve yerel kararlarla uyuşmayacaktır. Belki birçok durumda onlarla çatışma halinde olacaktır. Bu yönlendirici şemanın geniş bir katılım çevresinin uzlaşması ile devamlı revize edilerek gerçekleştirilmesi mümkündür. Katılımcılar, kentliler, sivil toplum örgütleri, büyük yatırımcılar, çevreciler bu şemanın gelişme sürecinde rol alacaklardır. Uluslararası yatırımcı yeni alanların geliştirilmesini isteyecek, kent konseyi ve meclisi bu talepleri kısa sürede karara bağlayacaktır. Bu şimdiye kadar alışık olmadığımız bir karar sürecini ve kurumsallaşmayı gerektirecektir.

İstanbul için geliştirilecek şemanın alışageldiğimiz kararlardan farklı gelişmesini yadırgamamalıyız. Geliştirecek bu şema birçok projeyi içinde barındırabilmelidir. Bölgenin kentsel gelişmesinin mantığını ortaya koymalıdır. Bu mantık İstanbul'un bir dünya kenti olma arayışı vizyonuna dayanmalıdır.

Ekonomik gelişme için, sosyal gelişme için, ulaşım ve çevre ile ilgili konularda stratejik yönlendirmelerin bütünleştirilmiş bu stratejik plan içinde ifade edilmesi gerekir. Hangi sorunları öncelikle çözmeliyiz. "Hangi politikalar uygulanmalı? Hangi projeler uygulanmalı? Bu projeler bu bölgeye nasıl uygulanır?" sorularının yanıtları öncelikle İstanbul hemşehrilerinin görüşüne sunulmalıdır. Bu görüşlerin oluşturulmasından sonra İstanbul İl Genel Meclisi ve Büyükşehir Meclisi planı değerlendireceklerdir.

İstanbul için bir dünya kenti yönünde gelecek öneren stratejik mekansal planın kabulü ve onayı İstanbul halkı ve temsilcilerinin görevi ve sorumluluğundadır. Benim kanaatim, birçok toplumsal kurumca da ifade edildiği gibi, hazırlanan planın bir öneri olduğu, İMP bürosunun ise taslak plan önerisini hazırlayıp İstanbul halkına ve temsilcilerine sunmak üzere görevlendirilmiş bulunduğudır. Bu planı İstanbul halkı finanse etmektedir. Planın getirdiği ayrıntılı kararlar üzerinde görüş geliştirmeye hakkı bulunmaktadır.

Planın önerdiği politikalar, hedef projelerin uzlaşma ile, İstanbul hemşehrilerine yatırım ve istihdam sağlayanlar ile, doğal ve kültürel çevrenin korunmasını savunanlar ile, sürdürülebilirlik ilkesini benimseyenler ile, sivil toplum (tarih, kültür, korunması gereken çeşitli değerlerin temsilcileri), sosyal politikaların izleyicileri (eğitim, sağlık, esenlik, güvenlik temsilcileri) ile birlikte üretilmesini gerektirir. Bu kurumların tümü, İstanbul plan kararlarının paydaşları olarak plan tasarısının değerlendirilmesinde rol almalıdırlar.

Stratejik yönetim çerçevesinde her yeni çıkan sorun ve olgunun genel vizyonu yakalayacak biçimde şekillenmesi için geniş katılımlı bir kentli görüşüne ve

bunun sonucunda oluşan kamuoyunu değerlendirmek için kent seçilmişlerinin oyuna ihtiyaç vardır.

İl Özel İdaresi Yasası içerdiği bazı hükümler ile il bütününde yapılan bir stratejik planın kabulünü, Büyükşehir Belediye Meclisi Kararı ile İl Genel Meclisi Kararına bağlamaktadır.

Hazırlanan plan taslağı İstanbul hemşehrilerinin görüşüne sunulmak üzere Büyükşehir Belediye başkanlığına sunulmuş olmalıdır. 2006 planı büyük bir danışma grubu ve yönlendirici akademisyenlerine rağmen, idari yapısı ile ancak 1995 yıllarının çevre düzeni planını oluşturabildi. İleriki yıllarda bundan alınacak dersler ile planlama kurumumuz gelişecektir.

STRATEJİK BİR KENT PLANLAMASINA NEDEN GEÇEMİYORUZ?

Polat Sökmen*

Dünyada 80'li yıllardan bu yana kentlerin gelişmesine artık giderek yaygınlaşan stratejik bir planlama anlayışıyla yaklaşıyor. Bugün küresel ortamda iddialı bir konumu hedefleyen bütün büyük metropollerin, bunu hangi yaklaşımları izleyerek başaracaklarını öngören bir stratejik planları var. Bu yaygınlıkta bir tablo, İstanbul gibi zengin potansiyele sahip büyük bir metropolümüzde bugün hala neden böyle bir planlamaya geçememiş olmamızın açıklanmasını gerektiriyor.

Kentlerin gelişmesine stratejik bir planlama anlayışıyla yaklaşmanın giderek yaygınlaşmasında, geleneksel planlamanın pratikte beklenen ölçülerde başarılı olamaması ve bu başarısızlığın günümüz koşullarında giderek daha da artması önemli bir neden oluşturuyor. Stratejik anlayış geleneksel planlamanın karar üretmeye odaklı anlayışından farklı olarak, bu kararların uygulanmasını etkileyen karar çevresini ve bu çevrenin oyuncuları arasında işbirliğini öne çıkaran daha iletişimsel bir planlama anlayışına sahip.

Kentlerin gelişmesinde piyasa süreçlerinin taşıdığı önem ve bu süreçlerin içerdiği belirsizlik, stratejik anlayışta bir planlamayı uygulamada başarılı olabilmek için özellikle karar çevresinin bu yanına daha duyarlı olmaya yöneliyor. Piyasa ortamının sözü edilen koşullarında başarılı olmaya çalışan firmaların kullandığı stratejik yaklaşım, zamanla planlama alanında da düzenleyici bir anlayışla yetinmeyen girişimci yaklaşımları sahneye çıkarıyor.

Özel sektörden esinlenen böyle değişik bir planlama anlayışının kentler için de kullanılması, kentin karmaşık bir kamusal olgu olarak farklı özellikler taşıması nedeniyle başlangıçta yoğun tartışmalara yol açtı. Ancak aradan geçen yaklaşık yirmi yıl içinde, yarışmacı stratejik bir yaklaşım kentlerin planlamasında da yaygın olarak kullanılır duruma geldi. Küreselleşme çerçevesinde yerel ve bölgesel kademe oyuncularının öneminin artması ve bu durumu gören devletin de desteği ile kentlerin kendi kaderlerini belirler yarışmacı yaklaşımlar izlemek zorunda kalmaları, bunda önemli rol oynadı.

Farklı bir kentsel planlama paradigması olarak Stratejik Planlama, Türkiye'de özellikle akademik çevreler tarafından belli bir süre için yabancı kaynaklar üzerinden tanındı. İnternetin yaygınlaşan kullanımı, gittikçe çoğalan başarılı Stratejik Planlama örneklerine ulaşabilmeyi zamanla artan ölçüde kolaylaştırdı. Bugün artık eğitim ve meslek çevrelerimizde Kentsel Stratejik Planlamayı genel nitelikleriyle tanıyan bir bilgi birikimine sahip olduğumuzu söyleyebiliriz.

Söz konusu birikim ülkemizde henüz pek uygulamasına geçilememiş bir alanla ilgili olduğu halde, kolayca ulaşılan dış örneklerden edindiğimiz bilgilerden ve onlar etrafında yapılan kuramsal ve ideolojik tartışmalardan oluşan oldukça zengin bir birikim. Böyle bir bilgi birikimine ve onu sürekli besleyen kaynaklara karşın Stratejik Planlamanın uygulamasına geçebilmede Türkiye'de hâlâ ciddi güçlükler yaşanıyor olması, yakından incelenmesi gereken ilginç bir durum. Bu inceleme, ülkenin küresel dinamiklere en açık metropolü olarak stratejik bir planlamayı özellikle gerektiren İstanbul üzerinden yapıldığında, söz konusu güçlüklerin nedenlerine ve bu alandaki olası gelişmelere ilişkin bir dizi önemli ipucu yakalamak mümkün.



Stratejik Planlamanın yadığanan çok oyunculu ve girişimci anlayışı

Stratejik Planlamanın formal Geleneksel Planlamadan farklı bir planlama paradigması içermesi, onun anlaşılıp benimsenebilmesini güçleştiren önemli bir engel. Bu farklılığın iki temel ayağından biri, plan kararları yerine karar çevresinin ön plana çıkması; diğeri ise planlamada kamu yönetiminin ürettiği düzenleyici kararlardan çok, kamu ve sivil toplum taraflarının işbirliğine dayanan girişimci yaklaşımların önem kazanması.

Öteden beri Kent Planlaması deyince toplu tüketim hizmetlerini sağlamaya dönük "düzenleyici" bir kamu kurumu anlaşıldığından, bugün Stratejik Planlamanın sivil toplum taraflarına da karar sürecinde yer veren ekonomik öncelikli anlayışı kuşku ve hatta tepkiyle karşılanıyor. Geçmişte Geleneksel Planlamanın ortak kamu yararı savlı emredici kararlarını uygulayabilecek araçları yeterince geliştirememiş ve bu uygulamanın gerektirdiği kamu otoritesini büyük ölçüde kuramamış olmanın olumsuz sonuçlarını bugün yaygın olarak yaşayan ülkemizde, işbirliğine dayanan bir girişimciliği öne çıkaran böyle yeni bir planlama anlayışı, yaşanan olumsuzlukları daha da arttıracak bir tehlike olarak görülüyor.

Oysa Stratejik Planlama vazgeçilemez yasal işlevler gören Geleneksel Planlamanın yerine geçecek bir seçenek olarak değil, kentin ekonomik büyümesini

*Dr., Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

sağlayacak fırsatları kullanmaya dönük girişimci bir yaklaşım olarak formel Geleneksel Planlamanın düzenleyici kararlarıyla beraber kullanılıyor. Ancak bu durumda, düzenleyici nitelikte yasal kararların da piyasa süreçleriyle uyum sağlayabilecek bir esneklikle uygulanması gibi güç bir sorunu aşmak gerekiyor. Farklı anlayışta iki planlamayı bir arada yürütmenin yol açtığı bu önemli soruna karşın, Stratejik Planlamanın giderek kazandığı yaygınlık, onun taşıdığı özelliklerin bugünün dünyasında ne kadar vazgeçilmez olduğunu gösteriyor.

Tartışmalara açık bir ideolojik arka plan

Küreselleşme sürecinin yeni koşulları çerçevesinde, Devletin yönlendirici rolünün sınırlandırılması ve yerel yönetimlerin yarışmacı bir küresel ortam içinde kendi kaderlerini belirleme durumunda kalmaları, girişimci bir Stratejik Kent Planlamasının gündeme gelmesinde öncelikli bir rol oynuyor. Yarışmacı bir ortamın koşullarında işbirliğine dayanan korporatif yaklaşımları gündeme getiren böyle bir planlama biçimi, kuşkusuz ki özünde liberal bir anlayış içeriyor ve güçlü bir ideolojik arka planı var.

Bu ideolojik arka planın temelde Demokrasi'ye dayanan siyasal yanını özellikle vurgulamak gerekli. Buna göre, girişimci bir yarışta karar çevresinin bütün toplumsal tarafların katıldığı bir Yönetişim çevresi olması temel bir koşul. Bu durumda Yönetişim demokrasinin gerektirdiği çok oyunculu bir yönetim biçimi olduğu kadar, girişimci bir yarışta taraflar arası işbirliğine olanak tanıyarak ekonomik başarıyı sağlayan önemli bir siyasal belirleyici oluyor.

Türkiye'de Stratejik Kent Planlamasına dönük eleştirilerin önemli bir kısmı, her şeyden önce bu planlama anlayışının yukarıda sözü edilen ekonomik öncelikli ideolojik tavrına yönelik. Kent planlaması yalnızca düzenleyici bir mekân planlaması olmaktan çıkıp girişimci ekonomik büyüme stratejilerini de kapsayan bir içerik kazanmakla, kaçınılmaz olarak ideolojik tartışma ve mücadelelere daha açık bir alan durumuna gelmiş oluyor.

Eşitsizlik üreten Neo-liberal yaklaşımı aşabilmek

Stratejik Planlama yukarıda sözü edilen gelişme ve eleştirilerin de etkisiyle, giderek ekonomik büyümeye öncelik verme yanında sosyal bütünleşmeyi ve ekolojik sürdürülebilirliği de kapsayan daha geniş kapsamlı bir içeriğe yöneliyor. Ancak böyle çok yönlü bir Stratejik Planlama anlayışı bile, uygulamada sosyal sorunların ciddi ölçülerde devam etmesini önleyemiyor.

Uygulama sonuçları, Stratejik Planlamada yer alan bütün oyuncuların kendilerini yeni koşulların gerektirdiği yeni rollere hazırlayacak yönde kapasitelerini geliştirerek işbirliğine gitmeleri gerektiğini ve "öğrenilebilir" bir davranış olduğu vurgulanan bu işbirliğinden doğacak sinerjiden

herkesin yararlı çıkacağını söyleyen Neo-liberal savın tartışmaya açık olduğunu gösteriyor. Bu durum Stratejik bir Planlama içinde çok defa aşılamayan sosyal sorunların, genellikle kent ve bölge ölçeğini aşan üst düzey ulusal politikaların dayandığı siyasal seçimlerden ve Küresel Sistemin genel dinamiklerinden gelen nedenleri olduğunu savunanları büyük ölçüde destekliyor.



Çektiği eleştirilere karşın Stratejik Planlama özellikle büyük metropoliten kentlerde giderek yaygınlaşarak sayıları artan başarılı gelişme örnekleri ortaya koymakta. Ulusal ve ulus üstü kurumlaşmaların büyük çoğunluğu da böyle bir planlamanın arkasındaki anlayışa koşut bir doğrultuda yapılmış bulunuyor. Böyle bir tablo genelde, girişimci bir yarışmayı refahı arttırmanın temel yaklaşımı olarak gören çağın egemen ideolojisi Liberalizmi yansıtıyor. Ne var ki yarışarak büyümeye öncelik veren böyle bir anlayış ve onun kurumları, sonuçta yol açtığı sosyal ve çevresel sorunlar nedeniyle sürekli bir biçimde kendi muhalefetini de üretip beslemiş oluyor.

Bu genel tablo içinde Türkiye'ye baktığımızda, ulusal politikalar çerçevesinde benimsenmiş olan üst düzey ekonomik ve siyasal duruşların, genelde Stratejik Planlamanın da arkasındaki duruşlar olduğu görülüyor. AB ile gelişen ilişkiler sürecinde Türkiye'nin kabul ettiği Kopenhag ve Maastricht Kriterleri gibi üst referansların tanımladığı, temelde yarışmacı bir liberal ekonomi ile demokratik bir siyasal sistem. IMF'nin ve Dünya Bankası'nın önerilerine koşut olarak devletin izlediği Yapısal Dönüşüm Reformlarının hedeflediği de yine bu referanslara dayanan bir sistem.

Ulusal kademedeki gözlenen bu genel tabloya karşın, kent ve bölge kademesi söz konusu olduğunda liberal/demokratik temellere dayanan yarışmacı ve çok oyunculu bir Stratejik Planlamanın bir türlü gündeme gelmemesi bu bakımdan gerçekten dikkat çekici. Bu durumun hangi nedenlerden kaynaklandığını görebilmek açısından, AB ülkelerinde yerel stratejik planlamaya geçiş sürecinin genelde nasıl başlayıp geliştiğini tanımak oldukça öğretici.

Yönetim sisteminin yeniden yapılandırılması

Süreci başlatan kilit gelişme, küreselleşme koşullarında kent ve bölge kademelerinin giderek önem kazandığını gören devletin, gelişmeyi ulusal makro ekonomik değişkenlere dönük merkezi politikalarla sağlamaya çalışan geleneksel görüşle yetinmeyerek, gelişmede yerel potansiyellerin de harekete geçirilmesi gerektiğini kabul etmesi oluyor. Yerel kademeleri bu amaçla güçlendirmek için

kademeler arası yetki ve sorumlulukları tekrar belirlemeye dönük bir “yeniden yapılandırmaya” gidiliyor. Burada önemli olan yetkinin yeniden paylaşımında devletin yerel kademeyi bir rakip gibi görmeyerek, değişen küresel koşullarda yönetim sisteminin en yüksek etkinliği sağlanmasına dönük akılcı ve işlevsel bir yaklaşımı benimseyebilmesi.

Böyle bir yeniden yapılandırmada kullanılan politikaların başlıcaları; “Desantralizasyon, Özelleştirme, Yönetişim, “Yere” özgün nitelikleri öne çıkaran bir Yarışma ve taraflar arası İşbirliği”. İzlenen bu politikalar çerçevesinde Özel Sektör ve Sivil Toplum Kuruluşları yerel karar çevresi içinde gittikçe güçleniyor ve daha çok taraflı demokratik karar süreçlerine geçilebiliyor. Yerel kademede çok oyunculu ve yarışmacı bir Stratejik Planlama genellikle böyle bir süreç içinde gündeme geliyor.

Yönetim sisteminin yeniden yapılandırılması sürecinde, ülkeden ülkeye değişen ulusal politika geleneklerinin büyük etkisi görülüyor. Merkezi yapı devletlerde böyle bir yeniden yapılanma daha güç başlıyor ve çok defa arayışlar içeren ardışık denemelerden geçen sorunlu bir süreç olarak geliyor. Türkiye’de “Kamu Yönetimi Temel Kanun Tasarısı” dolayısıyla yaşanan gelişmeler, bu tür sorunlu bir sürece yol açan çok yönlü güçlükler açısından çarpıcı bir örnek.

Türkiye örneğinde sözü edilen güçlükler arasında özellikle dikkat çeken; yerel kademeyi güçlendirmeye dönük girişimlerin Ulus Devlete tehdit olarak algılanması ve temel değerler bazında bu algılamayı besleyen bir toplumsal uyumsuzluk, Merkezi Yönetim geleneği çerçevesinde oluşmuş güç odaklarının gösterdiği direnç ve bazı konjonktürel siyasal engeller oluyor. Yerelin yarışmacı üstünlük taşıyan yanlarını kullanan yerel kademe politikalarının bugün gelişmeyi sağlamada kazandığı önemin Türkiye’de henüz yeterince kavranamamış olmasını da, keza bu kademenin güçlendirilmesini geciktiren önemli bir engel olarak burada vurgulamak gerekiyor. Bu durum yönetimin yeniden yapılandırılmasına dönük güçlü bir siyasal irade oluşturulabilmesini ve bu yönde karşılaşılan güçlükleri aşmada yeterince ikna edici olabilmeyi büyük ölçüde engelliyor.

İktidarın İstanbul gibi büyük bir metropolün günümüzde kazandığı önemi vurgulayarak, onun önünü açacak bir yönde yönetim sisteminin yeniden yapılandırılmasında kararlı olduklarını en üst düzeyde açıklamasına karşın, daha sonra yukarıda belirtilen koşullar çerçevesinde yaşanmış olan süreç ve bugün varılmış olan başlangıçtaki hedeften uzak nokta büyük ölçüde düş kırıcı. Türkiye’de halen sözü edilen politikalardan öncelikle “özelleştirmenin” uygulanmaya çalışıldığı, ancak özelleştirmenin yönetim sisteminin yeniden yapılandırılmasında bir araç olarak kullanılmasının büyük ölçüde siyasal gündemden düştüğü görülüyor.

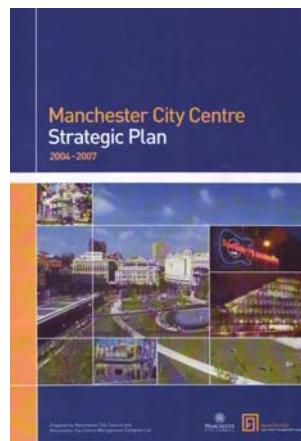
İzlenen özelleştirme girişimlerinin önemli güçlük ve sorunlar içeren bir süreçte gelişiyor olması, yönetim sisteminin bu sürecin sağlıklı gelişebilmesi için gerekli akılcı, verimli, şeffaf ve hesap verir nitelikleri yeterince taşımadığını gösteriyor. Keza bir süredir gündeme gelen İstanbul’a ilişkin bazı önemli büyük yatırımlarda ve dönüşüm projelerinde de aynı yetersizlikler yaşanıyor. Bu örnekler, yönetimin başarılı bir girişimci çizgi izleyebilmesi için önce akılcı ve demokratik niteliklere sahip olması gerektiğini söyleyen yaygın bir savı doğruluyor ve Türkiye’de girişimci bir yönetime geçebilmenin karşılaştığı bir diğer önemli sorunu ortaya koyuyor.

Türkiye’de güçsüz yerel kademe

Ülkemizde “yerelin” merkezi yönetim karşısında bugünün koşullarının gerektirdiği ölçüde güçlenememesinin nedenini yalnız devlette değil, yerel yönetimlerde de aramak gerekir. Türkiye’de kentlerin Avrupa’da olduğu gibi Ulus Devlet sahneye çıkmadan önce kendi kaderlerini kendilerinin tayin ettikleri bir tarihsel geçmişlerinin olmaması, gerektiğinde daha bağımsız bir ekonomik kimlik sergileyebilmelerini büyük ölçüde engelliyor.

Avrupa kentlerinin, küreselleşmenin yol açtığı yeni koşullarda bağımsız politikalarla kendi kaderlerini tayin eden yarışmacı yaklaşımlara hızla uyum sağlayabilmiş olmalarında, tarihsel geçmişlerinden gelen deneyim ve özelliklerinin önemli payı var. Bu nedenle Türkiye’de yerel yönetimlerin yeni fırsatları değerlendirebilmek amacıyla merkezi yönetim üzerinde daha fazla yetki talep edici bir baskı yaratamamış olmalarını, yetki alanlarını genişletebilmeyi engelleyen bir diğer önemli güçlük olarak görmek gerekir.

Ülkemizde yerel kademe kimliğinin zayıflığını gösteren



diğer önemli bir boyut, yönetim sistemimizde öteden beri bir “Bölge Kademesinin”

bulunmaması. Merkezi yönetim geleneğimizin geçmişten gelen en çarpıcı yanlarından biri olan bu durum, bütün AB ülkelerinde görülen ve Birliğin temel yönetim kademesini oluşturan bu kademeye Türkiye’de nasıl işlevlik kazandırılabilceği açısından büyük bir sorun oluşturuyor. Bu nedenle, AB’nin zorlamasıyla kabul edilen Bölge Kalkınma Ajanslarının uygulamada ne sonuç vereceğini görmek önemli. Güçlü bir “Bölge Kademesinin” olmaması, özellikle İstanbul gibi büyük bir metropolün “İşlevsel Kentsel Bölge” ölçeğinde yapılandırılması ve bunun bölge geneliyle ilişkilerinin kurulması açısından büyük bir eksiklik oluşturuyor.

Yukarıdan beri çeşitli yönleri üzerinde durulan böyle bir güçlükler tablosu, Türkiye’de bugün özellikle İstanbul’un kapısını zorlayan “fırsatlar ve tehditler” karşısında Stratejik bir Planlamaya geçebilmeyi sürekli geciktiriyor. Aslında bu geciktirici tabloda yer alan daha başka önemli güçlükler de var. Bunlar arasında, küreselleşmeyi gerek dinamikleri gerekse yol açtığı sonuçlar açısından yeterince değerlendirememek, Stratejik Planlamaya geçişi kolaylaştıracak bir “planlama kültürünün” olmaması, “girişimci kültür” sorunu, Yerel Yönetimler bağlamında yetki dağıtan, yaratıcı ve sürekli öğrenen bir “kurum kültürüne” geçememek gibi birbirini besleyen bir dizi engeli daha muhakkak saymak gerekir.

Yasalarımızın yaklaşımı ve bürokrasinin kafa karışıklığı

Stratejik bir planlamaya geçişi geciktiren bu güçlükler, yasalarımızın yönetim ve planlamayla ilgili yaklaşım ve tanımlamalarının bugünün gerçeklerinin ve bunlara ilişkin çağdaş yorumların genellikle gerisinde kalmış olmasını da altını çizerek eklemeli. Türkiye’de bugün yerel yönetimlerle ve planlamayla ilgili yasaların hiçbirinde, yarışmacı bir dünyanın yeni koşullarından ve onun gerektirdiği girişimci bir yönetim ve planlama anlayışından söz edilmiyor olması, Stratejik Planlama gibi farklı bir planlama paradigması içeren alanda genel bir bilgi yetersizliğinden de beslenerek büyük bir kafa karışıklığına yol açıyor.

Bu karışıklık temelde; geleneksel bir imar planının düzenleyici arazi kullanma stratejileri ile yarışmacı büyüme stratejileri izleyen farklı bir anlayış ve kurgudaki Stratejik Planlamanın birbiriyle karşılaştırılmasından kaynaklanıyor. Geçmişten gelen geleneksel planlama anlayışı düzenleyici bir arazi kullanma anlayışı olduğundan ve bu yönde zamanla köklü bir planlama kültürü olduğundan, “Strateji” kavramı yalnızca “mekan planlamasının stratejileri” bağlamında algılanıyor ve bu durum söz konusu kavramın Stratejik Planlama gibi yarışmacı yeni bir anlayış bağlamında algılanmasını engelliyor. Geleneksel planlama sistemini tanımlayan yasaların üst ölçekli mekânsal planları “Stratejik Plan” olarak adlandırması, bu karmaşıklığı daha artırıyor.

Bu nedenle planlamaya yasalardan hareketle yaklaşan bürokratik çevrelerde “Stratejik Planlama” denince genellikle, üst ölçekli geleneksel arazi kullanma planları ve/veya bu planların arazi kullanma kararlarına plan notu gibi eklenen strateji tanımlayıcı metinler anlaşılıyor! Bu durum Türkiye’de planlamanın bağımsız bir kimlik edinme mücadelesi verdiği yıllarda çok tutulmuş olan “krema” metaforunu hatırlatıyor ve “*Stratejik Planlama, Geleneksel İmar Planlarının üzerine sürülen bir krema değildir*” gibi bir cümlelerin bugünkü yanlış anlamayı iyi tanımlayacağını düşünüyor! Stratejik Planlamanın içerdiği çok oyunculu ve piyasa süreçleriyle barışık yaklaşımların, Planlamanın XXI. Yüzyıl boyunca özümsemeye çalışacağı yeni bir paradigmanın temel yaklaşımları

olarak kabul edildiği düşünülürse, Türkiye’deki bu yanlış anlamının ciddiyeti daha iyi anlaşılır. Mekânsal yeniden yapılanmalar ve çok kademeli / çok oyunculu çevre

Metropoliten bölgelerde stratejik bir planlamanın gündeme gelmesinde, bölge ölçeğinde yaşanan mekânsal yeniden yapılanmalar ile bunların gerektirdiği yeni mekânsal politikalar ve yeni “metropoliten yönetim biçimleri” büyük bir rol oynadığından, Türkiye’de böyle bir planlamaya henüz geçilememiş olmasını değerlendirirken bu gerçeği de önemle dikkate almak gerekli. İstanbul’da hala düşük katma değerle çalışıp kentten uzaklaşmak istemeyen büyük bir sanayi sektörünün olması, kentin sürekli büyümesine karşılık ortalama kişi başına gelirin giderek düşmesi gibi önemli göstergeler, onun henüz küresel sistem içinde üst sıralara çıkabilecek bir ekonomik yapıya yeterince sahip olmayan ve böyle bir yapıya geçişin geniş ölçekli mekânsal yeniden yapılanmalarını yaşamamış bir gelişen ülke metropolü olduğunu gösteriyor.

AB’ne son genişlemeyle katılan çoğu gelişme aşamasındaki ülkelerin hepsinde de, Birlikte bütünleşme sürecinin yol açtığı mekânsal yeniden yapılanmalarla beraber “girişimci kent”, ekonomik büyümeye öncelik veren “işbirliği”, yönetim kademelerini yeniden yapılandırarak “çok kademeli bir yönetişime” geçmek gibi stratejik yaklaşımların gündeme gelmesi, bu yeni yaklaşımlara geçmede mekânsal dönüşümlerin oynadığı zorlayıcı rolün önemini açıkça gösteriyor.

İstanbul’un tarihsel geçmişine, coğrafi konumuna, büyüklüğüne ve dinamizmine bağlı potansiyeli nedeniyle, Türkiye’nin AB’ne üyelik sürecinin de ötesinde küresel arenada giderek artan bir ilgi çektiği açık. Bu ilginin yol açacağı fırsatların sürdürülebilir ve güçlü bir metropol hedefine götüreceği yönde kullanılıp yönetilebilmesi için Stratejik bir Planlama anlayışına geçilmesi kaçınılmaz bir zorunluluk taşıyor. Böyle bir yeni anlayışın getireceği yeniden yapılanmalara geçildiği ölçüde, bugün “Küresel Kent” olmayı hedefleyen bir büyük metropolde yönetim ve planlamanın temel sorunlarının çok oyunculu ve çok kademeli bir karar çevresi içinde iletişimi sağlayacak anahtarları bulmak ve eşgüdüm ile uzlaşmayı öne çıkararak işbirliğini sağlamak olduğu giderek daha iyi görülecek.

İstanbul’da yerel işbirliği

Buraya kadar söylenenler, İstanbul’un bir süredir bir geçiş süreci yaşadığını ve yönetim ve planlama anlayışıyla ilgili kaçınılmaz bir değişimin eşliğinde olduğunu gösteriyor. Bu değişimin önünü açmak açısından, Devletin başlatacağı yerel kademeyi güçlendirmeye dönük bir yeniden yapılandırmayı beklemeden, Yerel Yönetim, Özel Sektör ve STK’ndan oluşan yerel kademe oyuncularını arasında “Stratejik bir İşbirliğine” gitmek önemli bir başlangıç olabilir. Birçok

dış örneği görülen böyle yerel bir işbirliği girişiminin başarısında, yerel kademenin kendi kaderini belirlemede kullanabileceği bir hareket alanına sahip olma derecesi önemli bir belirleyici oluyor. Geçmişten gelen ülke yönetim sistemine göre değişen bu hareket alanının ölçüsü yetersiz olduğu oranda, sistemin onu genişletecek yönde yeniden yapılandırılmasına gitmek öncelik kazanıyor.

Türkiye'nin merkezi yönetim geleneği içinde yerel kademenin öteden beri sınırlı yetkiler içeren bir hareket alanına sahip olması ve kentlerin bağımsız hareket etme geleneklerinin bulunmaması, yerel oyuncular arasında yapılacak bir girişimci işbirliğinin ancak belli bir başarı şansı olabileceğini düşündürüyor. İstanbul gibi güçlü oyuncuların olduğu bir metropolde yerel işbirliğinin önemini azımsamamak gerekirse de, ülkenin geleneksel yönetim yapısı içinde yine de merkezi yönetimin bu işbirliği içinde yer almasının ve İstanbul'un yetkilerini arttırmaya dönük yeniden yapılandırmalara gecikmeden yönelmesinin, izlenecek girişimci stratejilerin başarı şansını büyük ölçüde arttıracak açık. Bu bağlamda, İstanbul'un yerel oyuncuları arasında geliştirilecek bir işbirliğinin, en azından söz konusu yeniden yapılandırmaları merkezi kademe hızlandıracak bir baskı gurubu işlevi görebileceği düşünülebilir.

Son olarak

Bu yazıyı sonlandırırken, bugün özellikle merkezi yönetim geleneği olan ülkelerde küresel süreçler karşısında önem kazanmış olan yerel kademeyi güçlendirmeye dönük bir yeniden yapılandırmayı başlatma açısından devletin taşıdığı önemi tekrar vurgulamak gerekiyor. Bunun da ötesinde devletin, günümüz koşullarında yerel oyuncuların kalkınmada kazandığı önemi vurgulayan bir "Yerel Gelişme Söylemini" başlatarak yerel kademe oyuncularının kapasitelerini arttırmaya dönük çok yönlü politikalar izlemesi önem taşıyor.

Küreselleşme çağının gerektirdiği bu yeni gelişme söyleminin, yönetim kademeleri arasında yetki ve sorumluluk dağıtımına dönük bir yeniden yapılandırmanın bugün taşıdığı önemi bütün toplumsal taraflara ikna edici gerekçelerle açıklayabilmesi gerekiyor. Bu söylem, özellikle İstanbul'un büyük potansiyelini değerlendirebilmek açısından daha bağımsız bir metropoliten kademe olarak hareket edebilmesinin taşıdığı önemi, İstanbul ile Merkezi Yönetim arasındaki yetki dağılımına aralarında karşılık ve yarış varmış gibi değil, toplam ülke yararını en çoğa çıkaracak bir işbirliği anlayışıyla yaklaşılması gerektiğini kamuoyuna anlatabilmeli. Bu süreçte, yerel oyuncuların aralarında devletten bağımsız olarak başlatacakları bir işbirliğinin, hedeflenen çok kademeli ve çok oyunculu bir yönetime geçmede hızlandırıcı katkıları olabileceğini burada tekrar anımsatmak gerekiyor.

Yerel kademeye daha fazla yetki ve sorumluluk tanımak, özellikle çok oyunculu bir yönetime geçilebildiği ölçüde, sonunda daha geniş tabanlı ve daha iyi işleyen bir demokrasiye doğru daha çok açılmak oluyor. Bu nedenle çok oyunculu ve yarışmacı bir Stratejik Yönetişimin yalnız ekonomik değil, aynı zamanda önemli bir siyasal boyutu da olduğunu burada tekrar vurgulamak gerekiyor. Çok oyunculu bir demokrasi çerçevesinde kamuoyunu arkasına almadan izlenecek girişimci yaklaşımların, gerek özelleştirmeye gerekse İstanbul'a dış yatırımcı çekmeye ilgili son örneklerde görüldüğü gibi başarıya ulaşma şansı zayıf oluyor.

Bu yazının sunduğu genel görünüş, stratejik planlamanın profesyonel boyutu dışında önemli ekonomik, siyasal ve sosyal boyutları da olduğunu gösteriyor. Bu gerçek, ülkenin en güçlü metropolü İstanbul'da bile neden stratejik planlamaya geçmede bu kadar gecikildiğini büyük ölçüde açıklıyor. Böyle bir tablonun, "yapısalcı" bir bakışla sonuçta genel bir gelişmişlik düzeyini ifade ettiği söylenebilir. Ancak bugünün görüşü, böyle bir bakışla sınırlı kalmadan ülkeyi ve ekonomiyi yeniden yapılandırma istek ve arzusunun ve bunun sürekliliği konusunda gösterilecek inandırıcılığın önemini vurguluyor. Küresel arenada ülkeleri öne çıkaran da bu oluyor. Böyle bir görüş açısından, yazıda açıklanan engelleyici nedenlerin özellikle altı çizilen bazılarını aşmaya dönük yaklaşımlarla, Stratejik Planlamanın sürdürülebilir bir gelişmeyi sağlayacak mekân boyutlu güçlü bir araç olarak kullanılabilmesinin önünü açmak mümkün görünüyor. Birbirinden farklı koşullarda yaşanmış pek çok başarılı örnek bunu kanıtıyor.

KENTSEL BİR LABORATUVAR OLARAK İSTANBUL VE ÇEŞİTLENEN(!) KONUT ALANLARI

Cenk Hamamcıoğlu*
Senem Zeybekoğlu**

Giriş

Uygun iklimsel ve topografik özelliklerinin dışında kıtalararası jeopolitik konumu, önemli uluslararası ticaret ve ulaşım güzergâhları üzerinde yer alması, korunaklı kıyı özellikleri ve doğal liman oluşu köklü bir geçmişe sahip olan İstanbul'u bölgesinde lider bir kent kılmaktadır. Özellikle 20.yy'ın ikinci yarısından itibaren yaşanan sosyo-ekonomik ve politik gelişmeler metropol olma yolundaki kentte farklı süreçlerde ve nitelikte konut alanlarını ortaya çıkarmıştır. Bugün kent, geç eklemlendiği kapitalist düzene bağlı olarak gelişmiş batı kentlerinin uzun süredir deneyim sahibi oldukları süreçleri kısa bir zaman dilimi içinde bir arada yaşamaktadır (Keyder, 2000). Dolayısıyla kent mekânı, yalnızca geçmişe ait tarihsel katmanları değil, günümüzde eşzamanlı gerçekleşen farklı süreçlere ait katmanları da barındırmakta ve şekillenmektedir. Kentin katmanları tarihsel ve kültürel özelliklerinin yanında, ekonomik ve sosyal dinamiklerle de ayırt edilmektedirler. Bu eşzamanlılık, kent bilimcileri için ortaya çıkan süreçlerin yarattıkları sorunları, birbirleriyle olan ilişkilerini ve sadece İstanbul kentine özgü olabilecek sonuçlarını aynı anda gözlemleme ve bu sonuçlar arasında ilişki kurma olanağı tanımaktadır. Hızla gelişen-değişen ve günümüzde dönüşüm eğilimleri gösteren dinamik yapısının ışığında İstanbul Metropolitan Alanı ekonomi, iktisad, sosyoloji gibi farklı bilim alanlarında çalışanlara, meslek sahiplerine ve adaylarına kentsel bir laboratuvar olarak incelenecek zengin veriler sunmaktadır.

Tarihsel süreç içinde bakıldığında, tüm sosyo-ekonomik ve politik etkinliklerin kentsel mekanda birebir yansımaları bulunduğu görülür. Bu bağlamda düşünüldüğünde kentsel alanda geniş alanlara yayılan ve toplumun farklı katmanlarına ait çeşitli ipuçlarını içeren farklı konut alanı anlayışlarının, tipolojilerinin kentin makroformuna ve üçüncü boyutuna (kent silüeti) etkilerini bir arada değerlendirmeyi mümkün kılan kentsel bir laboratuvar olanağı sunmaktadır.

Bugün İstanbul Metropolitan Alanı'nda konut alanları ve tipolojileri 'gecekondu' olarak tanımlanan yasa dışı alanlarda derme-çatma yapılardan hisseli ifrazlı alanlarda gelişme gösteren yapılara, müteahhitler tarafından inşa edilmiş çok katlı yapılardan (apartman) planlı gelişen sosyal veya lüks toplu konut alanlarına, dikey mahallelerden (residence) tarihi çevrelerdeki eski yapılara değin çeşitlilik göstermektedir (Resim 1).

* Ar. Gör., Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

** Ar. Gör., Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Çevre Düzenleme Bilim Dalı

Özellikle Cumhuriyet dönemi sonrasında İstanbul bütününde bu çeşitliliğin ortaya çıkmasında etkili olan süreçlere bakıldığında;

- 1950'li yıllarda sanayi kenti olma yolunda gelişen kentin konut alanları ve
- 1980'li yıllardan itibaren dışa açılma politikaları ve küreselleşmenin de etkisiyle sanayi kentinden hizmetler kentine geçme çabaları içindeki kentin yaşamına giren yeni(lenen) konut alanları

olmak üzere iki ayrı dönem altında sınıflandırılabilir. Makale, daha önce üzerinde sıklıkla durulmuş olan İstanbul'da konut alanlarının gelişim süreçleri konusunu genel hatlarını vererek İstanbul Metropolitan Alanı'na ilişkin konut alanları tipolojilerinde bugün izlenen eğilimleri kentin gelecek için belirlediği vizyonu doğrultusunda kısaca ortaya koymayı hedeflemektedir.

Bu çalışma, 07-27 Mayıs 2005 tarihleri arasında Fransa'nın Nancy Mimarlık Okulu tarafından düzenlenen "The Suburban Phenomenon and Its Problems / Banliyö Fenomeni ve Problemleri" başlıklı uluslararası atölye çalışmasında farklı ülkelerden gelen katılımcılardan hazırlamaları istenen 'kendi ülkelerinde-kentlerdeki banliyo-konut alanlarına ve gelişmelerine ilişkin' sunum Cenk Hamamcıoğlu, Senem Zeybekoğlu, Serhat Başdoğan ve Esra Parlak tarafından gerçekleştirilmiştir.

Sanayi Kenti Olma Sürecinde İstanbul'da Konut Alanları

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde sanayi devriminin önemli icatları olan buharlı gemilerin ve trenlerin işletilmeye başlanması İstanbul'da Tarihi Yarımada odaklı olan konut alanlarında yaşayan sakinlerin zaman içinde çevre yerleşmelere (Boğaz köyleri, Anadolu Yakası'nda Kadıköy, Moda, Göztepe, Bostancı, Avrupa Yakası'nda Bakırköy, Yeşilyurt) taşınarak kentin yoğunluğu düşük, bahçeli konutlardan oluşan ilk banliyö yerleşmelerinin temellerini atmıştır. Ancak 1950'li yıllara gelindiğinde sanayinin hızla gelişmesi dönemin en önemli problemlerinden biri olan barınma sorununu ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda İstanbul'a kırsal alanlardan göç yoluyla gelenler ekonomik güçleri doğrultusunda ya kentin orta ve üst gelir gruplarının terk ettiği eski semtlere (Zeyrek, Cankurtaran, Süleymaniye vd.) yerleşmişler ya da konut problemlerini kendi olanaklarıyla (hazine arazileri üzerine yasa dışı inşa edilen derme-çatma kulübelerle) çözmeye çalışmışlardır. Kent dışından göç ederek gelenlerin inşa ettikleri ve özellikle sanayi bölgelerinin etrafında yoğunlaşan bu barınma alanları (Zeytinburnu, daha sonra Gaziosmanpaşa adını alan Taşlıtarla, Kağıthane vd.) 1940'ların sonlarından itibaren 'gecekondu' olarak telaffuz edilmeye başlanmıştır (Şenyalp, 1998).

1950'li, 60'lı ve 70'li yıllarda diğer büyük kentlerde olduğu gibi İstanbul'da görülen değişimlerden biri, geleneksel kent dokusunun yerini 'modern yaşamı' simgeleyen apartmanların almaya başlamasıdır. O dönemde henüz müteahhit adını kullanmayan ustaların arsa sahipleri ile (kat karşılığı olarak) anlaşarak, boş arsalar üzerine ya da aile yadigârı olan ahşap evleri yıkarak çok katlı 'apartman'lar inşa etmeleriyle yık-yap-sat düzeni kentin gündemine girmiştir (Çeçener, 2003).

Yine bu dönemde, apartman yaşantısına özenme, çok haneli apartmanlarda yaşamayı bir sınıf atlama aracı olarak gören gecekondu sahipleri için de yaygın bir eğilim haline gelmiştir. Gecekondu sahipleri seçim döneminde yasalarla onanarak toprak üzerinde önemli bir yatırım aracı elde etmişler ve mülk sahibi olmuşlardır. Bu yasalardan biri olan 1966 tarihli 775 sayılı yasa, 'gecekonduyu' legal hale getirerek bu bölgelerin pek çok altyapıdan faydalanmalarına olanak tanımıştır. Bunun devamında da gecekondu sahipleri derme çatma yapılarını apartmanlara dönüştürme sürecine girmişler ve gecekondu alanları kentsel alana dâhil olmuştur.

Kentin mekânsal organizasyonundaki bir diğer önemli gelişme, 1960'lı yıllardan sonra farklı çıkar gruplarının kent çeperleri üzerinde oluşturmaya başladığı baskıdır. Kentin o dönemki çeperlerinde gelişmeye başlayan sanayi beraberinde yasa dışı barınma alanlarını da getirerek buralardaki az nüfuslu kırsal yerleşmelerin hisseli bölüntülü alanlarına sığmasına neden olmuştur. Çeperlerdeki bu gelişimi takiben, kent merkezindeki düzensizlikten ve kalabalıktan uzaklaşmak isteği farklı grupları da kredi olanakları ve kooperatifler aracılığıyla (Levent yerleşmeleri, Ataköy Toplu Konutları, Etibank Yapı Kooperatifi, Petrol İşçileri Yapı Kooperatifleri vd.) merkezden çıkararak çeperlere yöneltmiştir. Ancak otomobil sahipliğinin artmasıyla İstanbul hemen yakın çevresinde bulunan banliyö yerleşmelerine doğru yayılarak hızla birleşme sürecine girmiştir.

Dışa açılmacı politikalar doğrultusunda uluslararası (küresel) ekonominin İstanbul'da varlığını hissettirmeye başladığı 1980'li yıllar ise "büyük sermaye gruplarının inşaat sektörüne ve gayrimenkule sistematik olarak yatırım yapmaya başladığı dönem" olmuştur (Bilgin, İ., 1998). Bu döneme değin konut sunum piyasasına hâkim olan kamu yatırımlarının yerini bundan böyle özel girişimler ve küresel ortaklı firmalar almıştır.

Küreselleşen İstanbul ve Yeni(lenen) Konut Alanları

Bugün nüfusu 12 milyona yaklaşan İstanbul "GaWC"nin dünya genelinde hukuk, bankacılık, muhasebe, reklâm sektörlerinde en yaygın firmaların yer seçimlerine göre belirlediği dünya kentleri listesinde 'alpha' ve 'beta' kentlerinin ardından kısmen

ekonomik belirsizliğin yaşandığı "gama" kentler grubunda yer almaktadır (Beaverstock, Smith, 1999). Konumu, tarihsel, kültürel ve ekonomik özellikleri ile İstanbul, yalnızca Türkiye için değil Güneydoğu Avrupa, Ortadoğu ve Karadeniz Havzası için uluslararası bir merkez konumundadır. Türkiye sanayisinin %45'ini barındırması İstanbul Metropoliten Alanı'nı 70 milyonluk ülke nüfusu için aynı zamanda finans, reklâm, turizm, kültür ve diğer alanlarda bir hizmet merkezi durumuna getirmektedir. İstanbul Metropoliten Yönetimi, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) ve OECD kentin sektörel stratejisinin (sanayinin desantralizasyonu) altını çizmekte, mekân yönetimi ve gelecekteki yeni projelerde İstanbul'un;

- 1) "bölgesel hizmet merkezi
- 2) bölgesel finans merkezi
- 3) turizm ve kültür kenti
- 4) bilim ve teknoloji kenti"

olması için teşviklerin sağlanması ve bu yönde vizyonunun belirlenmesini öngörmektedir (İstanbul Valiliği, 2005). Belirlenen bu vizyonuyla kent 21.yüzyıla yeni(den) yapılanma çalışmalarıyla girmiş, merkezde boşalan sanayi alanlarının yerine uluslararası etkinliklere hizmet edecek ve kentin yeni (küresel) imajını oluşturacak Haliç Kültür Vadisi, Galataport gibi birçok projeye ağırlık vermiştir. Çoğunlukla fiziksel çevrenin yeniden yapılandırılması olarak ele alınan bu çalışmalara ek olarak, örneğin 17. Kuzey Atlantik Paketi Toplantısı-2004 (NATO), 32. Avrupa Erkekler Basketbol Şampiyonası-2001, İstanbul Formula Grand-prix 2005 gibi uluslararası öneme sahip, dünyanın dikkatini çekerek kent ekonomisine ve küresel ortamda ismini duyurarak tanıtımına katkı sağlayacak toplantı, yarışma gibi organizasyonlara da ev sahipliği yapmaya başlamıştır (Stupar, Hamamcioğlu:2005). Ayrıca, metropoliten alanın farklı kesimlerinde (merkez-çeper) küresel yaşamı simgeleyen çok katlı finans, ofis, otel, alışveriş yapılarının yanında uluslararası toplantı, kongre, sanat, gösteri, sergi gibi kültürel aktiviteler ile spor müsabakalarına ev sahipliği yapacak Olimpiyat Köyü gibi çok fonksiyonlu ve geniş alanlara yayılan mekânsal projeler de yerini almaya başlamıştır.

İstanbul, metropoliten alanında yukarıda kısaca değinilen uluslararası mekânlara kavuşurken otomobil sahipliğindeki artışın devam etmesi ve yeni sosyo-ekonomik yaşam eğilimleri konut alanlarını da yer seçimi, tasarım, fonksiyon ve tiplojilerine bağlı olarak çeşitlenmeye yöneltmiştir. Yeni vizyonunun ve ekonomik düzenin gerektirdiği (süreci temsil eden) farklı kullanıcılara ve amaçlara yönelik;

- Kentin çeperlerinde otoyollarla ilişkili tek ve çok haneli orta-üst ve üst gelir gruplarına yönelik toplu konut (Ataşehir, Bahçeşehir vd.) ve prestij konut alanları (Beykoz, Çekmeköy, Göktürk, Ömerli, Zekeriyaköy vd.),
- Merkezde ve merkeze yakın konumda iş kulelerinin (ulusal-küresel) yer aldığı Şişli-Mecidiyeköy-Zincirlikuyu-Levent-Maslak

güzergahı üzerinde yükselen, oturan sakinlerine çeşitli sosyal aktivite mekanları sunan, çok katlı (residence olarak tanımlanan Akmerkez, Metrocitiy, Polat Tower, Kempinski ve Elit Residence vd.) “dik mahalleler” (domus m dergisi,2000) (Resim 1),

- Sanayinin merkezden desantralizasyonu ile boşalan alanların yeniden canlandırma-yeniden işlevlendirme-koruma projeleri sonucu yakın çevresinde değeri artan çöküntü veya kısmen çöküntü durumundaki eski konutların bulunduğu mahalleler (Cihangir, Galata, Fener-Balat vd.) ve tarihsel süreçte sosyal ve fiziksel anlamda da özgün kimliğini sürdürmeye çalışan dokuların bulunduğu semtler (Kuzguncuk, Arnavutköy, Nişantası vd.)

metropolitan alan içinde yeni(lenen) yaşam alanları olarak yerini almaktadır. Kapital ekonomi, gelişen ulaşım ilişkileri, koruma düşüncesi ve küresel yaşam biçimi merkezden çepere çıkma ve çeperden merkeze geri dönme hareketlerine hız kazandırmakta;

- kentin yoğun gürültüsünden ve karmaşık yapısından uzakta, doğa ile bütünleşik daha sakin ve güvenli bir çevre içinde yaşamak,
- yüksek tempolu bir yaşam içinde küreselleşen merkezdeki aktivitelere yakın olmak,
- tarihi ve belirli özellikleri olan bir çevrede yaşamak

gibi talep-tercih farklılıklarına göre yeni(lenen) konut alanlarının kentsel mekana yansması olarak, eşzamanlı süreçte karşımıza çıkmaktadır. Ancak küreselleşme ile ortaya çıkan bu tercihler ekonomik açıdan orta-üst ve üst gelir gruplarına yönelik yapılan veya yine aynı grupların süreç içinde yenilediği (tarihi özelliği olan konutlar) konut alanlarını temsil etmektedir. Dolayısıyla yeni ekonomik koşullar sosyal yaşamda (toplum) farklı gelir grupları arasında kutuplaşmayı körüklemekte ve fiziksel (konut alanları) çevrede de etkilerini göstermektedir. Söz konusu etkilerden biri de çeperlerde, İstanbul Metropolitan Alanı'nın ekosisteminde önemli yeri olan doğal eşiklere (orman, su havzaları vd.) yerleşen ve izole bir yaşantı süren prestij konut alanlarının doğal alanlara verdiği tahribattır (Resim 2). Bunun yanında, kent içinde (merkez ve merkeze yakın konumda) iç içe yaşayan farklı gelir gruplarına ait konut alanlarının arasında yükselen sınır duvarlarının da bu gruplar arasında varolan ve giderek büyüyen uçurumun sembolleri haline gelmesidir.



Resim1. Konut Alanlarında Zıtlık, Çarpıklık ve Dik Mahalle Anlayışı



Resim 2. Orman Alanlarının Müdahaleye Uğraması

Sonuç

Tarihte farklı uygarlıkların egemenliğine giren kentlerin yapılı çevrelerinin özellikle sosyal ve fiziksel faktörlere dayalı bir biçimde gelişme gösterdiği bilinir. Ancak sanayi devrimiyle her anlamda değişim sürecine giren kentlerin geçmişte olduğu gibi sosyal ve fiziksel faktörlerden ziyade ekonomik ve kısmen politik faktörlere göre biçimlenmeye başladığı görülmektedir (Şekil 3).



Resim 3. Kapitalin Egemenliği

Bugün metropol bir kent olan İstanbul, son yarım yüzyıl içinde pek çok değişimi ve gelişimi bir arada yaşamıştır. Dünyadaki diğer gelişmekte olan ülkelerin metropollerine bakıldığında benzer bir eşzamanlılık görülecektir. Ancak İstanbul'un tarihten gelen konumu ve ekonomik altyapısının yanında yeni ekonomik ve politik düzenlere ayak uydurma biçimi bu süreçlerin İstanbul'a özgü sonuçlar ortaya çıkarmasına neden olmaktadır. İstanbul, sanayi kenti olma yolunda dışarıdan göç yoluyla gelen (zaman içinde kontrol edilemez bir durum alan) işgücünün istihdamıyla ilgili konut ihtiyacına ilişkin ekonomik engellerin ve yasal boşlukların yaşandığı bir kent olmuştur. Bu gerçeğin yaşanmasında sanayinin gelişimini destekleyen merkezi ve yerel yönetimlerin öngörülen ekonomiye ilişkin işler bir konut politikasının olmayışı yatmaktadır. Bu nedenledir ki kaçınılmaz bir sonuç olarak yasa dışı konut alanlarına göz yumulmuştur. İstanbul, fiziki mekânına dair ekonomik ve politik kararlara ilişkin en acı deneyimlerinden birini bu tür barınma alanlarının gelişiminde tecrübe etmiştir.

1980'lerden itibaren açık pazar ekonomisi ile İstanbul yeni bir yapılanma döneminin (küreselleşme) içine girmiştir. İstanbul'un fiziksel çevresini etkileyen bir dinamik olarak da kent silüetinde temsilleri olan 'kapital imgelerini' yaratmıştır. Bu yeni ekonomik düzenin etkileri, bir taraftan kentte özellikle üst gelir

gruplarına yönelik dışarıdan ithal edilen yeni yaşam ideolojilerinin ürünlerinin kentin yapılı çevresinde (dik mahalleler, prestij konut alanları, vd.) inşa edilmesi olarak yansımakta, bir taraftan da mimari üslupları açısından çeşitlilik gösteren yapı tipolojilerini yaratmaktadır. Bu süreç aynı zamanda kenti küresel pazarda ön plana çıkarabilecek kentsel planlama, tasarım ve kentsel dönüşüm projelerini de gündeme getirmektedir. Ekonomik yapının öngördüğü-biçimlendirdiği sosyal katmanların uç noktadaki görüntüleri çeperde çoğunlukla doğa içinde (yayılma), merkezde ise varolan diğer konut alanları içinde (yükselme) kendine yer aramakta, böylece yeni bir yer seçimi savaşıyla beraber farklı gruplar arasında bir önceki döneme göre daha farklı kırılmaları gündeme getirebilecek bir süreci başlatmaktadır.

Kentin bu derece değişken kutup noktalarını bir arada bulundurarak eşzamanlı gelişen yapısı ve etkileri her disiplinden araştırmacılar için birebir incelenecek bir laboratuvar imkanı sunmakta ve bu çalışmaları kentin geleceği için gerekli olmanın ötesinde ivedi kılmaktadır.

Kaynakça

Beaverstock & Taylor, P.J., Smith, R.G.(1999) "A Roster of World Cities", vol.16, No:6, Great Britain, s. 445-457

Bilgin, İ. (1998) *Modernleşmenin ve Toplumsal Hareketliliğin Yörüngesinde Cumhuriyet'in İmarı*, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, s. 255-272.

Çeçener, H.B. (2003) *Evden Apartmana, Mimarist*, TMMOB İstanbul Mimarlar Odası, İstanbul, 47-49.

Domus m, (2000) Elit Residence, Aralık-Ocak sayısı, İstanbul, s.136-140.

İstanbul Valiliği (2005) <http://www.istanbul.gov.tr>

Keyder, Ç. (2000) *İstanbul: Küresel ile Yerel Arasında*, İstanbul, Metis.

Stupar, A., Hamamcıoğlu, C. (2005) "Modifying the Urban Essence, Boosting the City Economy?" 41. IsoCaRP Congress 2005, Bilbao.

Şenyapılı, T. (1998) *Cumhuriyetin 75. Yılı Gecekondunun 50. Yılı, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı Yayınları, s. 301-316.

Fotoğraflar

Resim 1, Ekonomist Dergisi, İstanbul Fotoğrafları CD eki

Resim 2, Ekonomist Dergisi, İstanbul Fotoğrafları CD eki

Resim 3, <http://www.artislamic.com/z-e-card-views-t-bo-rumeli01.html>

İSTANBUL'DA ULAŞIMIN İYİLEŞTİRİLMESİNE YÖNELİK YAPILMASI PLANLANAN KARAYOLU TÜNELLERİNİN KRİTİĞİ

Prof. Dr. Mesture Aysan
BULDURUR*

İstanbul'un en önemli sorununun ulaşım olduğu herkes tarafından kabul edilmektedir. Sorunun çözümü için yapılması gerekenler çeşitli platformlarda konunun uzmanlarınca dile getirilmesine rağmen, her gün basın aracılığı ile bu önerilerle bağdaşmayan sürpriz ve köklü projelerin haberlerini alıyoruz. Ulaşımaya yönelik çözüm olarak öngörülen karayolu tünellerine ilişkin son gelişme, son derece radikal, o derece aceleci, pahalı ve olumsuzluklar barındıran bir proje olarak gündemde yerini almış durumdadır. Aşağıda, karayolu tünellerinin ulaşım planlama kriterleri yönünden kısa bir kritiği yapılacaktır.

ULAŞIM POLİTİKALARI

Planlama çalışmaları, ilke ve politikalara dayandırılır. Uygulamalar da bu politikalara bağlı olarak hazırlanan plan ve programlar çerçevesinde gerçekleştirilir. **Belediye uygulamalarının, planlama ve uygulama çalışmalarına baz oluşturacak politikalardan bağımsız ve hatta onlarla çelişir yaklaşımda olmaması gerekmektedir.**

Bilindiği gibi petrole dayalı enerji kaynağının geleceği 50 ila 100 yıllla sınırlıdır. Bu nedenle her alanda olduğu gibi, (ülkelere göre değişse de, kentsel enerji kullanımının %20'den fazlasını oluşturan) ulaşım sektöründe de öngörülecek **politikalar petrole dayalı olmayan enerji etkin ulaşım türlerine yönelik olarak geliştirilmelidir.**

Otomobil hem mutlak değer (yolcu km başına tüketilen enerji) ve hem de (petrole dayalı olması nedeniyle) nitelik (tür) olarak ulaşım türleri içinde enerji verimliliği açısından en olumsuz ulaşım aracıdır. Ağırlıklı olarak otomobil ulaşımına hizmet eden, karayolu tüneli gibi pahalı yatırımlara yönelmek, tutarlı bir ulaşım politikası olmadığının açık bir göstergesidir.

ÇEVRE ETKİLERİ

Benzinli motorlar ve lastik tekerlekli araçlar içinde özellikle otomobil, elektrikli sistemlere göre "atık gazlar ve partiküller" açısından çok daha fazla olumsuz etkiye sahiptir. Bu nedenle sera etkisinin giderek artmaya başladığı günümüz dünyasında enerji etkin ve çevre duyarlı ulaşım politikalarında ulaşımın öncelik sırası

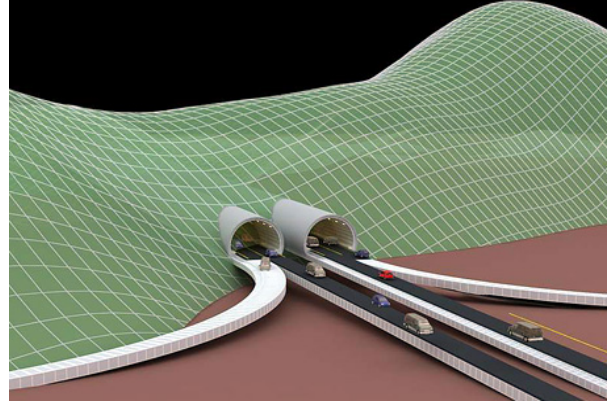
- Yaya,

- bisiklet,
- toplu taşıma
- otomobil ve
- duran taşıt (otopark)

şeklinde öngörülmektedir. Söz konusu karayolu tünelleri ise bu sıralamayı adeta tersine çevirmektedir. Bazı hatlarda 13 km. uzunluğa ulaşabilen (Eyüp-D.Paşa-Kuyumcukent) yeraltı tünellerinde, çevreye en fazla olumsuz etki yapan otomobillerin yaratacağı kirliliğin ortamdaki uzaklaştırılması (havalandırma) ve tünellerin aydınlatılması sorun yaratacak ve ek işletme maliyeti yükleyecektir.

UYGULAMALARIN PLANLAMA İLE UYUMU

Kentsel gelişim, kent bütününe yönelik arazi "kullanım-ulaşım etkileşimi" çerçevesinde geliştirilen planlama çalışmaları ile yönlendirilir. Uygulamalar, planlama çalışmaları çerçevesinde kısa, orta ve uzun dönemde,



önem ve önceliklerine göre hayata geçirilir. Planlama, projelendirme ve uygulama bir bütündür, birbiri ile çelişemez. Tüm bu ilkeler bağlamında, yapımı düşünülen karayolu tünellerinin, hangi bütünsel planlama çalışmasının sonucu olarak öngörüldüğü bilinmemektedir.

Kaynak: www.ibb.gov.tr

Arazi kullanım kararları (Kentsel işlevlerin kent içinde dağılımı, yoğunluklar, demografik yapı v.b özellikleri ile kentsel strüktür) ulaşım kararlarının esas belirleyicileridir ve kent bütününde değerlendirilmelidir. Bu nedenle ulaşım sorunları kentsel sistemin bütününden bağımsız olarak çözülemez. Trafik tıkanıklığının olduğu her nokta için, köklü ve plansız noktasal çözümlere gitmek, uzun vadede kentsel sistemin işleyişine engel oluşturabilir.

Söz konusu yol bağlantıları genellikle nüfusun yoğun olduğu merkezi kesimlerde öngörülmektedir. Bugün 14 milyon nüfusa sahip İstanbul Metropolen Alanı'nın geleceğine yönelik olarak yapılacak planlama çalışmalarında, kentsel sistemin işleyişi için mevcut ve yapımı planlanan metro hattına ek olarak yeni metro sistem bağlantıları yapılması gerekecektir. **Kentin tamamına yönelik, sistematik bir yaklaşımla planlama çalışması yapılmaksızın gerçekleştirilen parçacıl müdahaleler, gelecekte tüm kent**

* İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

KENT MAKALE

**sistemine yönelik yapılması
olası yeni metro hatlarını engelleyecektir
YOL AĞININ KADEMELİ YAPISI**

Kentsel karayolu ağı, arazi kullanım desenine göre gelişen, yol kapasitesi ve işlevlerine bağlı kademeli bir yapı oluşturur. Sistemin düzgün işleyebilmesi için her kademedeki yol bağlantısının kapasitesi ve geometrisinin bağlantı boyunca değişmemesi gerekmektedir. **Oysa yapımı öngörülen karayolu tünelleri, yolun belirli kesiminde geçici bir kapasite artımı ile şişe boynu yaratarak, yolun sonraki kesimlerinde daha fazla sıklıkla ve tıkanmaya yol açacaktır.**

YÜZEYLE BAĞLANTI SORUNU

Öngörülen karayolu tünellerinin özellikle otobüs kullanımına da açık olması halinde belirli aralıklarla otobüs durakları yapılması ve bu durakların yüzeyle yaya bağlantısı olması gerekmektedir. Tünel uzunlukları değişmekle birlikte, en kısa tünel uzunluğunun 576 m ve diğer bağlantıların çoğunun bir km'nin üzerinde olduğu düşünülürse, yüzeyle yaya bağlantısı konusu önemli bir sorun olarak durmaktadır.

Karayolu tünellerinin öngörülme nedeni, "yol genişliklerinin yetersiz ve buna karşın yerleşim dokusunun yoğun olması" olarak belirtilmektedir. Bu durumda mevcut taşıt yolları, özellikle yeraltı ve zemin bağlantı noktalarında çok daha fazla sıkışabilecektir.

Kaynak: www.ibt.gov.tr



MEVCUT KENTSEL YAPIYA UYGUNLUK

İstanbul 2600 yıllık tarihi geçmişi ile yoğun dokuya sahip, deniz yolu ve raylı sisteme bağlı olarak gelişmiş bir kenttir. Daha sonraları çevre yollarının yapımı nedeniyle yayılarak bugünkü boyutlarına ulaşmıştır. Bu nedenle kentsel yapı, yol ve yerleşim dokusu ve yoğunluklar itibarıyla genel olarak otomobil ağırlıklı çözümlere uygun değildir. Özellikle merkezi alanlar ve önemli kent kesimleri toplu taşıma ulaşımının verimli işleyişi yönünden son derece uygundur. Dolayısı ile kentsel strüktürün omurgasını oluşturan ve diğer

ulaşım sistemleri ile entegre edilmiş yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma sistemi gerçekleştirilmediği takdirde, ulaşım sorunlarının çözülmesi mümkün değildir. Bu nedenle **kentsel sistemin bütün olarak karayolu, raylı ve denizyolu sistemlerinin entegre bir biçimde park&ride ile birlikte düşünülerek çözülmesi, daha az maliyetle çok daha verimli bir işleyiş sağlayacaktır.**

KENTSEL SİSTEM AÇIK VE NET OLMALIDIR

Kentsel strüktür; arazi kullanımına bağlı taşıt ve yaya yolu sistemi ve aktarma noktaları ile açık ve net olmalıdır. Bu gereklilik gelecekte bilişim teknolojilerinden yararlanma zorunluluğu ya da gereği doğduğunda daha açık görülecektir. İTT ile yol güzergahları, otobüs tarifeleri, navigasyon sistemlerinden yararlanmada sistemin açık ve net olması sistemden yararlanmayı kolaylaştıracaktır. İstanbul'un ulaşım bağlantıları (ulaşım sistemleri olarak) halen parçalı bir yapı sergilemekte iken, karayolu altyapısının da yeraltı-yerüstü bağlantıları ile çeşitlenmesi, yol ağını daha karmaşık duruma getirecek, kentsel sistemin algılanması güçleşecektir.

MALİYET SORUNU

Yeraltı karayolu tüneli bağlantıları, parçalı yapıya sahip olduğundan ve genelde otomobil ulaşımına hizmet edeceğinden yol kapasitesi itibarıyla sınırlı kalabilecek, buna karşın yapım ve bakım maliyeti oldukça büyük miktarlara ulaşabilecek yatırımlardır. Oysa yer altı karayolu sistemi için ayrılan kaynağa eşdeğer kaynakla, planlı metro sisteminin geliştirilerek, otobüs güzergahlarının ve tarifelerinin düzenlenmesi ve merkez alandan minibüslerin kaldırılması ile uzun bir geleceğe hitabeden, zaman içerisinde yeni tıkanıklıklara yol açmayan sistemin öngörülmesi, çok daha rasyonel bir yaklaşım olacaktır.

TRAFİK TIKANIKLIĞI İÇİN KISA VE ORTA DÖNEM ÖNLEMLER VARDIR

Trafik tıkanıklığı için kısa ve orta vadeli çözüm olarak, trafik yönetimi ve ulaşım işletmeciliği alanında yapılacak, çalışmalara ağırlık verilmesi gerekmektedir. Örneğin bu çalışmalar;

- Toplu taşıma sistemlerini özendirici politikalar
- Ulaşım sistemlerinin entegre işletim sistemi
- Aktarma noktalarının doğru planlanması, tasarımı
- Yol kademelenmesinin doğru tesis edilmesi ve yolların içinde bulundukları kademelerin gereğine göre kullanılması,
- Yol doğrultularının, yol kademelenmesine bağlı olarak yeniden düzenlenmesi,
- Kavşakların düzenlenmesi, sinyalizasyon çalışmalarının gözden geçirilmesi, kavşak girişlerinin düzenlenmesinde kademelerin gereklerine uyulması,

KENT MAKALE

- Otopark politikasının oluşturulması, öngörülen politikalar çerçevesinde otopark planlamasının yapılması,
 - Trafik işaretlerinin düzenlenmesi, yol çizgilerinin çizilmesi
 - Denetim ve eğitim çalışmalarına ağırlık verilmesi...
- şeklinde sıralanabilir.

SONUÇ

İstanbul'un hızlı yapısal değişim sürecine girdiği, bu değişimlerin plan bütünlüğü çerçevesinde gerçekleşmemesi durumunda, gelecekte ulaşım sorunlarını hafifletmek yerine çözümsüz hale getireceği, (karayolu tünellerine ilişkin yukarıdaki kısa kritikten) görülmektedir.

Oysa bugünkü konjonktür, geleceğe yönelik sürdürülebilir planlama yönünden önümüze aşağıdaki gibi sıralayabileceğimiz önemli fırsatlar sunmaktadır.

- Deprem olgusu konusunda toplumun bilinç düzeyi ve duyarlılık artmış, konuya ilişkin ortak akıl oluşmuş durumdadır. Bu tespit planlama çalışmalarının toplumun geniş kesimlerince destek göreceği anlamını taşımaktadır
- Yeni yerel yönetimler yasasının yürürlüğe girmiş olması önemli bir gelişme olarak kabul edilmelidir. Yeni yasa kente ilişkin sorunların il bazında çözümlenebilmesine, kentsel ve kırsal alanların bir bütün olarak değerlendirilmesine ve kent çeperindeki olumsuz gelişmelerin kent ölçeğinde geliştirilecek sürdürülebilirlik politikaları ile önlenmesine olanak tanımaktadır.
- 9. kalkınma planı hedefleri ile eşgüdümlü plan hazırlama fırsatı doğmuştur. Kalkınma planlarında genellikle, öngörülen politika ve hedeflerin hayata geçirilmesinde zorluklar olmaktadır. Bunun çok çeşitli nedenleri olması yanı sıra, alınan kararların mekâna yansıtılması ile ilgili yasal araçların yeterli olmayışından kaynaklanan sorunlar, bu nedenlerin başında gelmektedir. Yeni yasa ile öngörülen stratejik planlama yaklaşımı, kentsel planlama kararlarının üst ölçekli Ülke Kalkınma Planları ile eşgüdümünü sağlamada daha uygun bir planlama yaklaşımı olarak karşımıza çıkmaktadır. Zaman anlamında da bir uyum söz konusudur. Halen yeni yasa çerçevesinde İstanbul'un üst ölçekli planları hazırlanmaktadır. 9. 7 yıllık kalkınma planlarına ilişkin hazırlıklar da tamamlanmak üzeredir. Bu nedenle plan hedeflerinin uyumu rahatlıkla sağlanabilecektir.
- IMP bürosunun kurulmuş olması, yeni yasal çerçeveye bağlı planların, konuya ilişkin uzmanların takım çalışması ile hazırlanması, veri tabanı oluşturulması, planlamada gerçek anlamda süreklilik sağlanması, eylem alanlarının belirlenerek hazırlanan projelerin

önceliklerine göre belirli bir program çerçevesinde uygulanması, yeni gelişmelere bağlı değişikliklerin hayata geçirilmesini kolaylaştırması açısından önemli bir fırsat olarak görülmelidir.

- Ulusal ve kentsel ölçekte ulaşım politikaları ve ilkelerini belirlemek üzere Bakanlık ve yerel yönetim düzeyinde Ulaşım Şuraları yapılmış ve bu şuralarda yol haritası oluşturacak önemli kararlar alınmıştır. Dolayısı ile İstanbul ulaşımı ile ilgili olarak izlenecek yol bellidir. Birikmiş sorunları kısa sürede çözmek adına, uzun sürede yapılan çalışmalar sonucu, bilgi birikimi, deneyim ve dünyadaki örnekler dikkate alınarak hazırlanan raporlar, ilke kararları ve politikaların tamamen tersi olan, pahalı olduğu kadar, kısır döngü yaratarak sorunları tırmandıracak yaklaşımlara, köklü fiziki müdahalelere girmek, son derece yanlıştır.

Bu nedenle bu aşamada verilecek kararlar İstanbul'un geleceği açısından son derecede önemlidir.

Fırsatların kamu yararı ve sürdürülebilirlik ilkeleri yönünden iyi değerlendirilmesi, zaman, mekan ve kaynak olarak oldukça büyük çaplı kararlar öncesinde, dönüşü olmayan hatalar yapılmaması için; "Fikir üretme, Politika belirleme ve Projelendirme" aşamasında, "daha fazla araştırma, daha fazla etüt, daha fazla tartışma ve uzlaş" gerektiğini düşünüyor ve öneriyorum.

TÜRKİYE'DE NÜFUSUN İŞGÜCÜNE KATILIMI Nüfus – Eğitim - İşgücü Bağlamında “Şehir ve Bölge Plancıları”

Hülya Berkmen Yakar*

*İnsan hayatta suların yükseldiği anı iyi kollamalı,
O an geldiğinde davranıp denize açılırsan
Yolun sonunda emeline erişirsin,
Ama fırsatı kaçırdın mı yaşam yolculuğu,
Hep sığ sularda, sıkıntı içinde geçer*

Julius Caesar, perde iv, sahne 3⁹

Giriş

Tarihte çok önemli anlar vardır, bu anlar ülkelerin, toplumların dönüşümünün başlangıç noktasını oluşturur ve bizler o tarihleri kırılma noktaları ile tanımlarız. Avrupa Birliği Konseyinin Aralık 2004 toplantısı ile Türkiye'nin tam üyelik müzakerelerine geçmesi ve 2005 yılı içinde müzakere sürecinin hız kazanması, 50 yıldır Birliğe girme çabası içinde olan Türkiye ve dünya için bazı konuların açıklanmasında çok önemli bir tarih olmuştur.

Avrupa Birliği sürecinin hız kazanması ile birlikte pek çok yeni “direktif”, “müzakere”, “yasa” gündemimize girerken, yeni tartışma konularını da beraberinde getirmiştir. Bunlardan biri de 1995 tarihinde imzalanan “General Agreement of Trade on Services/GATS Anlaşması ve AB sürecinde “Hizmetlerin Serbest Dolaşımı” konusu olarak gündeme gelen ve kamuoyunda “yabancı” konusuna indirgenerek ülkemize çalışmak üzere gelecek olan meslek adamları konusudur.

Özellikle son iki yıldır İstanbul Metropolen Alanı'nda yabancı sermaye, yabancı yatırımcı son olarak da yabancı mimar ve şehir plancılarının uluslararası yarışmalarla gündeme gelmeleri tartışmaları farklı boyutlara getirmektedir.

Bu çalışmada Türkiye'ye çalışmak üzere gelen (bugünkü koşullar içinde) veya gelecek olan yüksek öğrenim görmüş kişiler konusu Türkiye'nin demografik ve ekonomik yapısı kapsamında ele alınmaya çalışılmıştır.

Çalışmak üzere ya da AB süreci deyimiyile hizmetlerin serbest dolaşımı kapsamında Türkiye'ye gelecek yabancılar nasıl bir Türkiye'ye gelecekler ya da yabancı kimliği ile AB ülkelerine gidecek olan Türkler hangi konumdadırlar?

Demografik Yapıya Bakış

2000 Yılında Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) tarafından yapılan genel nüfus sayımı sonuçlarına göre Türkiye nüfusu toplam 67.803.927 kişi olup, yıllık nüfus artışı % 1.83'dir. Birleşmiş Milletlerin 2001'deki “Dünya Nüfusunun Geleceği” raporunda yer alan 2000-2050 arası nüfus projeksiyonuna göre Türkiye nüfusu 2050'ye kadar artmaya devam edecek ve 98.818.000 kişiye ulaşacaktır. Rapor, nüfusun bu tarihten itibaren 99 milyonla sabitlenmesi gerektiğini belirtmektedir. Bu süreçte dikkat çekici olan, 15 yaşın altındaki nüfusun toplam nüfus içindeki payının 2005 yılından itibaren azalmaya başlaması ve 2000 yılında %30.1 olan bu oranın 2050 yılında %19.5'e düşmesinin hedeflenmesidir. Buna karşılık 65 yaş üzerindeki nüfusun 2000 yılında %5.8 olan payının, 2050 yılında % 17.9'a çıkacağı hesaplanmaktadır. Bu değerlendirmelere göre; Avrupa ülkelerinde görülen nüfusun yaşlanması olgusu uzun dönemde Türkiye için de söz konusudur. 2000-2005 tarihleri arasında % 1.32 olan nüfus artış hızı 2050'de %0.34'e düşecektir. (Toksöz, G; 2006, s:97-98)

Toplam nüfus içinde 15 yaş üzeri nüfus oranı DİE'nin 1994 nüfus projeksiyonlarına göre 2025'e kadar sürekli artacaktır. Çünkü bu nüfus grubundakiler doğurganlığın henüz hızla düşmediği bir dönemde doğmuş bulunmaktadır.

Türkiye'de nüfus 2025'e kadar %30 oranında artarak 15-64 yaş grubunda olanların oranı yaklaşık %60 oranında artacak 35 milyondan 60 milyon kişiye yükselecektir.

2000 yılında toplam nüfus içindeki payı % 64.1 olan üretken nüfus payı 2025'e kadar yükselerek %67.9'a çıkacak ve ardından azalma eğilimine girerek 2030 yılında %66.9'a, 2050'de ise %62.6'ya düşecektir (DİE, 2000 Genel nüfus sayımı,2003,s:27-37). Türkiye'de 15-64 yaş grubu arasındaki nüfusun, hızla büyüyen oranına bağlı olarak düşme eğilimi gösteren bağımlılık oranı 2000 yılında 55.1'dir.¹⁰

Ekonomik yapı – nitelikli işgücü- eğitim ilişkisi

2025 yılında toplam nüfus içinde yaklaşık 60 milyon olacak olan 15-64 yaş grubunun artan oranı ekonomik yapı içinde değerlendirildiğinde Türkiye'de çalışma çağı yaşındaki nüfusun hızla arttığı ve aynı süreçte istihdam oranının düştüğü görülmektedir.

*Yrd. Doç. Dr., Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

⁹ Çev: Bülent Bozkurt,(2002), Julius Caesar, s: 130, Remzi Kitabevi,,İstanbul

¹⁰ 15-64 yaş grubundaki her 100 kişi için (0-14 yaş) + (65+) kişi sayısı

Ülke	İstihdam (bin)	15-64 yaş grubu toplam nüfus	toplam nüfus 15-64 yaş grubu	Toplam istihdam Toplam nüfus
Bulgaristan	2 998	0.68	0.55	0.37
Çek Cum.	4 760	0.70	0.67	0.46
Macaristan	3 855	0.68	0.55	0.37
Polonya	13 782	0.67	0.52	0.35
Romanya	7 745	0.68	0.52	0.35
Türkiye	20 836	0.64	0.44	0.28

Tablo 1: 15-64 yaş grubu ve istihdam edilen toplam nüfus(2002)

Kaynak: Eurostat, DİE,2000

Nüfus büyüklüğü, ülkelerin içinde bulundukları bölge bakımından önemlidir ancak ekonomik büyümeler için gerekli olan nüfusun **niceliği değil, niteliğidir**. Nüfus artışı ancak istihdam artışı ile birlikte gerçekleşir ise ekonomik açıdan fırsat olabilir. Dolayısıyla bir ülkenin ekonomik potansiyeli **“insan sermayesi”** gerçek ve potansiyel işgücünün sahip olduğu niteliğe bağlı ve o ülkenin istihdam olanakları ile yakından ilgilidir.

Bu kapsamda Türkiye nüfusu potansiyel işgücü ve gerçek çalışanların oranı özellikle Avrupa Birliği'ne yeni üye olmuş ülkelerle karşılaştırıldığında (Tablo 1) Türkiye toplam istihdamının, toplam nüfusa oranı bu ülkelerden yaklaşık olarak üçte bir oranında düşüktür. Bu durumun Türkiye'nin demografik yapısına olumlu yönde yansiyabilmesi için değişmesi gerekmektedir.

Türkiye'de ekonomik büyümenin yeterli istihdam imkanları yaratamamasının yanı sıra, istikrarsızlıklar ve krizler sonucunda yaşanan istihdam kayıpları, sadece vasıfsız işgücünde değil vasıflı ve eğitilmiş işgücünde de işsizlik oranlarının yükselmesine neden olmaktadır. Yeterli sayıda vasıflı ve yüksek gelirli iş yaratılamamış, vasıflı işgücünün niteliklerinin altında işlere razı olmasına ya da gelişmiş ülkelere gitmesine yol açarken, ekonomik krizlere bağlı daralmalar iş sahibi olanların da işlerini yitirerek işsiz kalmalarına neden olmuştur ve olmaktadır (Derviş, s:225).

Bu makalenin konusunun “Hizmetlerin Serbest Dolaşımı” (GATS) olması ve “Hizmetlerin Serbest Dolaşımı” konusunun da özellikle Şehir ve Bölge Planları özelinde ele alınması nedeniyle nüfusun eğitim düzeyi ağırlıklı olarak yüksek öğrenim kapsamında ele alınmaktadır.

Ekonomik yapı bakımından “insan sermayesi” niteliği anlamında Türkiye irdelendiğinde Tablo 2'de görüldüğü gibi AB ülkelerine göre hem örgün eğitime yapılan yatırımlar hem de eğitim başarısı olarak oldukça zayıf kalmaktadır. Türkiye eğitim yatırımlarına ayırdığı pay ile AB'ye yeni üye olan ülkelerin gerisinde kalmaktadır. Bu fark Türkiye'de okul çağı nüfusunun çok daha yüksek olduğu düşünüldüğünde daha da büyükmektedir (Tablo 2).

Türkiye insan sermayesine yatırım açısından pek çok yönüyle olumsuz konumdadır. İşgücüne katılan lise ve üzeri eğitim görmüş olan 25-34 yaş grubu için de aynı değerlendirmeler yapılabilir. Eğitime yapılan yatırımların artması, istihdam olanaklarının artarak, işsizliğin azalmasına, ülkenin insan kaynaklarından daha fazla yararlanılmasına, kamu gelirlerinin artırılmasına bağlıdır. Kamu gelirlerinin artması eğitime yapılan harcamaların artması ve eğitimin niteliğinin yükseltilmesi fırsatını sunacaktır. Tüm bunlar bugünden yarına hızla gerçekleşecek süreçler olmayıp, kısa, orta, uzun vadede gerçekleştirilebilecek konulardır.

Ülke	Toplam eğitim harcamaları	Lise eğitime sahip nüfus (%)
	GSMH'ye oranı (%)	
Türkiye	3.91	24.3
Polonya	5.31	45.9
Portekiz	5.69	19.8
Yunanistan	3.86	51.4
Macaristan	5.15	70.20

Tablo2: AB'ye yeni üye olan ülkeler,Türkiye Eğitim harcamaları oranı

Kaynak: Eurostat, DİE,2000

Türkiye'de yüksek öğrenim ve işgücüne katılma oranı

Türkiye'de yüksek öğretimdeki öğrencilerin durumuna daha yakından bakıldığında; karşılaştırma yapmak adına, yıllara göre üniversite, fakülte öğrencilerinin dağılımı, yaş grupları, cinsiyetleri, mezun oldukları ortaöğretim kurumları, mezuniyet dereceleri gibi vb. konularda sağlıklı ve geniş veri tabanı bulunmadığı görülmektedir. Bu nedenle belirli evrelerle karşılaştırma yapmak ya da aynı kriterlerle anlamlı karşılaştırmalar yapmak her zaman mümkün olamamaktadır.

1998- 1999 yılları arası irdelendiğinde; fakülte ve yüksek okullarda 881.897 öğrenci olduğu, açık öğretimde 492.560 öğrenci bulunduğu ve genel toplam 1.382.149' a ulaştığı görülmektedir (Toksöz, G;2006,s:197). 1998 yılında yüksek öğretim çağ nüfusu 5.102.000 kişi, buna göre toplam okullaşma oranı % 26.7 olup, sadece 4 yıllık lisans eğitimdeki öğrenci oranı %16.9'dır (DİE,2000). Üniversiteye girme, eğitim süreci, sınav sistemi gibi her biri tek başına tartışma konusu olan ve henüz istenilen düzeye erişmemiş olan bu konular yanında, üniversite eğitimi almak isteyip de alamayanların oranı belirli iken, mezunların iş bulma sorunu her geçen gün artmaktadır.

Lisans ve ön lisans düzeyindeki öğrenci sayıları yıllar itibarıyla artıyor iken, yüksek lisans ve doktora öğrencilerinin sayıları da artmaktadır (tablo 3). 1993-

1998 tarihleri arasında yüksek lisans öğrenci sayısı 4.336 dan 20.369'a çıkmıştır (Toksöz, G;2006,s:198).

Öğretim alanı	Yüksek lisans		doktora	
	Sayı	%	Sayı	%
Dil ve edebiyat	1	721	750	
	3.3		3.7	
Mat. Ve fen bilimleri	3	468	2	043
	6.7		10.0	
Sağlık bilimleri	2	379	3	626
	4.6		17.8	
Sosyal bilimler	8	058	2	791
	15.6		13.7	
Uygulamalı sosyal bilimler	19	379	4	684
	37.5		23.0	
Teknik bilimler	12	802	4	313
	24.7		21.2	
Ziraat ve ormancılık	2	792	1	684
	5.4		8.3	
Sanat	1	114	478	
	2.2		2.3	
toplam	51	710	20	369
	100.0		100.0	

Tablo 3: Öğretim alanlarına göre yüksek lisans ve doktora öğrenci sayıları

Kaynak: DPT, 8.5 yıllık kalkınma Planı, Yükseköğretim özel ihtisas komisyonu raporu

Lisans ve lisansüstü düzeyde öğrenim görenlerin sayıları toplumun-ülkenin gereksinimleri ve işgücü piyasasındaki talepler gibi herhangi bir kritere bağlı olmaksızın, yeni açılan üniversiteler, mevcut üniversitelere yeni bölümler eklenmesi ve kontenjanların artırılmasına bağlıdır.

Türkiye'nin içinde bulunduğu demografik geçiş döneminde hızı giderek düşmekle birlikte devam eden nüfus artışına bağlı olarak her yıl 15 yaşını bitirenler çalışma çağındaki (15-64 yaş grubu) nüfusa eklenmekte, ölümle çalışma çağındaki nüfus dışına çıkanların sayısı daha az olduğundan çalışma çağındaki nüfus büyümektedir.

Türkiye genelinde düşme eğilimi içinde olan işgücüne katılma oranı 1980 yılında %62.9 iken 2000 yılında bu oran %55.2'dir (DİE,2000, s: 54-58). 20-24 yaş grubundakilerin iş gücüne katılma oranı %83.5'den, %65'e düşmüştür. Bu durum üniversiteye devam eden erkeklerin sayısının artmasına, yatırımların ve istihdam olanaklarının düşmesine bağlanabilir. 2002 yılında kentsel işgücünde lise altında eğitime sahip olanların payı % 61.9, lise ve dengi okul mezunlarının payı %25.1, yüksek okul ve fakülte mezunlarının payı ise %12.9'dur.

Yüksek öğretim mezunlarının işgücüne katılım oranları dikkate alındığında bugün yeni üniversite, fakülte, bölüm açmak, kontenjanları arttırmak konuları da yeniden gözden geçirilmelidir.

Şehir ve Bölge Planlama Bölümleri

Şehir ve Bölge Planlama eğitimi gören öğrencilerin de içinde bulunduğu Teknik Bilimler olarak adlandırılan bölümler bakımından konu irdelendiğinde; Teknik Bilimlerde 113.077 lisans öğrencisi toplam yüksek öğrenim eğitimi içinde %16.6 oranına sahiptir (DPT, 8.5 yıllık kalkınma Planı, Yükseköğretim Özel İhtisas Komisyonu Raporu).

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü olarak ülkemiz değerlendirildiğinde; lisans düzeyinde; Ankara'da Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ), Gazi Üniversitesi (GÜ); İstanbul'da Yıldız Teknik Üniversitesi (YTÜ), İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi (MSGSÜ); İzmir'de Dokuz Eylül Üniversitesi (DEÜ), İzmir Yüksek Teknoloji (İYTÜ); Kayseri Erciyes Üniversitesi (EÜ); Trabzon Karadeniz Teknik Üniversitesi (KTÜ); Isparta Süleyman Demirel Üniversitesi (SDÜ) ve Gebze İleri Teknoloji (GYT) yüksek lisans eğitimi olmak üzere Şehir ve Bölge Planlama eğitimi vermektedirler. Bunların dışında Van Yüzüncü Yıl Mersin, Yozgat Üniversitelerinde Şehir ve Bölge Planlama Bölümleri kurulmuş olup, eğitime başlamamışlardır. 2005-2006 Öğretim yılında ortalama olarak her bölümde 250-300 öğrenci olmak üzere, yaklaşık olarak 3000 Şehir ve Bölge Planlama öğrencisi eğitim görmektedir.

GATS, hizmetlerin serbest dolaşımı konusu şehir plancıları kapsamında değerlendirildiğinde bugün Türkiye'de yaklaşık 6000 şehir plancısı olup, bunlardan yine yaklaşık olarak 3800'ü meslek odasına kayıtlı bulunmaktadır.¹¹ Bilindiği gibi ülkemizde üniversiteyi bitirdikten sonra mezunların meslek yaşamlarının takip edildiği bir bilgi bankası yada mezunların mesleği icra etme biçimleri konusunda nitelikli sayısal veri bankası bulunmamaktadır. Bu nedenle TMMOB Şehir Plancıları Odasına kayıtlı bulunan 3800 şehir plancısının odaya kayıtlı olmaları; mesleği icra edip/ etmedikleri, nerede (Kamu, Özel, vb.), hangi konumda (Ücretli, İşveren, vb.) vb., bulundukları gibi, mezuniyet sonrası mevcut sistem içindeki rolleri bilinmemektedir. Ancak İstanbul Metropoliten Alanı özelinde olmak üzere AB sürecinde kentlerin stratejik planlarının ve üst ölçekli planlarının belirli sürelerde yapılması gerekliliği karşısında son 2 yıldır İstanbul'da şehir ve bölge plancıları iş bulma sıkıntısı çekmemektedirler (sadece yerel yönetimlerde çalışmak isteyen ve özellikle sözleşmeli olarak çalışabilenler açısından değerlendirildiğinde bu bakış açısı ile yorumlanabilir).

Ülkemizdeki mevcut yapı özellikle 2000 yılından itibaren ülkenin içinde bulunduğu ekonomik krizler ve bunların olumsuz sonuçlarının yanı sıra, yine 2000 yılından itibaren Türkiye'nin AB süreci kapsamında çıkarılan uyum yasaları, AB direktifleri sonucu ve bu yeni yasalar ile işgücü- eğitim politikaları ile ekonomik

¹¹ TMMOB Şehir Plancıları Odası, Nisan 2006

yapı ilişkisi kurulamamakta ve her yeni süreç yeni sorunlara neden olmaktadır.

Hizmetlerin dolaşımı

Hizmetlerin serbest dolaşımı Gümrük Birliği Anlaşması ile 1 Ocak 1996 yılında Türkiye gündemine girmiş olmakla birlikte AB sürecinde “ hizmetlerin serbest dolaşımı” olarak ilk kez karşımıza çıkmış gibi algılanmıştır. Oysa özellikle son 15 yıldır AB ülkelerinin hükümetleri bir yandan kendilerine yönelen göç akımlarını durdurmak, en azından yavaşlatmak için kısıtlayıcı yönleri ağır basan politikalar oluştururken diğer yünden ekonominin belirli sektörlerinde baş gösteren işgücü açıklarının (yaşlı nüfusun artması, vb.) en kısa zamanda kapatılması, yeterli işgücü arzının yaratılması için işveren çevrelerinden gelen baskılar altında kısa dönemli seçici politikalar geliştirmek zorunda kalmaktadır.

Günümüzde hemen tüm Batı Avrupa ülkeleri özellikle yüksek vasıflı göçmen işgücünü kendilerine çekmek için çeşitli teşvik önlemleri almaktadır. Ancak yabancı vasıflı işgücünü çekmek için kullandıkları mekanizmalar ve hizmetlerin serbest dolaşımı konusu AB ülkelerinin kendi aralarında farklı farklı biçimlerde uygulanmaktadır.

Hizmetlerin dolaşımındaki temel sorun Türk ekonomisinde hizmetler sektörünün yeterince rekabetçi olup olmadığı ve engelsiz bir rekabet ortamının zorluklarını göğüslemeye hazır bulunup bulunmadığıdır.

1990'ların ortasında 370 milyon AB vatandaşı içinde sadece 5 milyon kişi kendi ülkesinden farklı bir ülkede yaşamakta olup, bunların yaklaşık 3 milyonu ekonomik açıdan faal durumda bulunmaktadır.

Hareketliliğin sınırlı kalmasındaki faktörlerden biri diplomaların tanınmasındaki karmaşık süreçler ve güçlüklerdir. 1980 'lerin sonunda sürecin basitleştirilmesi ve genelleştirilmesi çabalarına bağlı olarak genel yol göstericiler ana hatlar belirlenmiş ve temel kriter belirli bir beceriyi kazanmak için gerekli yükseköğretim veya ortaöğretim sonrası eğitim yıllarının sayısı olmuştur.

Diplomaların tanınması temelinde mesleki amaçla kendi ülkesi dışında çalışan yüksekokul mezunu Avrupalıların sayısına dair veriler sınırlı da olsa çok düşük bir oran oldukları görülmektedir.

Örneğin 1991 yılında sağlık hizmetlerinde 205 eczacı, 1969 doktor, 230 veteriner, 2588 hemşire 253 diş hekimi, 87 ebe farklı ülkelerde çalışmaktadır. 1994 'e kadar bir başka ülkeye gidenler 11.000 kişidir. İlk sırada öğretmenler, mühendisler ve muhasebeciler gelmektedir (Toksöz, G;2006,s:227).

AB Ülkelerinin içinde yüksek vasıflılar da dahil olmak üzere ulusal işgüçlerinin geneli için diğer üye ülke işgücü piyasalarının özgül bir çekiciliği yoktur.

Burada sosyal ve kültürel farklılıkların, mesleğin içinde yer aldığı kurumsal yapıların ve ilişki ağlarının, diplomalarının tanınması durumunda bile kişilerin hareketliliğini azaltan unsurlar olarak öne çıktığı görülmektedir.

İnsanlar genelde kendi ülkelerinde istihdam olanakları mevcut olduğu sürece kendi ülkelerinde kalmayı tercih etmektedirler. Çokuluslu şirketlerin kendi içlerindeki göç hareketleri hem diplomaların tanınması hem de kurumsal engellerden bağımsızdır.

Sonuç olarak; “ şehir ve bölge plancıları” Türkiye'nin ekonomik, demografik yapısı bağlamında ele alındığında; ülkemizin ihtiyacı olan, ülke gerçeklerini (işlev alanları, sosyo-kültürel, ekonomik, politik yapı, hukuk, mülkiyet sistemleri, ülke planlama politikaları, vb.) evrensel dinamikleri ve gelişimleri dikkate alarak öğrenim gören mezunlar, henüz en azından yabancı dil, hizmet içi eğitim, mezuniyet sonrası “sürekli gelişim”, gibi konularda AB ülkeleri ile rekabet edebilir düzeyde değildir. Bunların yanı sıra diploma/denklik, meslek odası ve diğer kurumların bu süreç içinde yeniden yapılanmaları oluşturulmadığı için ülkemize gelen/gelecek olan şehir ve bölge plancıları ile kendi vatandaşımız olan meslektaşımız eşit koşullarda rekabet edemeyecektir..

Her şeyden önce küreselleşen dünyada malların, sermayenin serbest dolaşımı gibi “hizmetlerin serbest dolaşımı” yadsınamaz bir gerçektir. Ancak dolaşımı gerçekleştirecek olanlar için eşit haklar, fırsatlar, koşullar olmalıdır.

Üzerimize düşen en önemli görev, ülke gerçekleri doğrultusunda, gerçek ihtiyaçlarımızı karşılayabilecek, mevcut insan kaynaklarımızı değerlendirecek, verimliliklerini arttıracak, rekabet edebilecek biçimde niteliklerini yükseltecek çalışmalar yapmaktır.

KAYNAKLAR

Aybay, Rona.(2005); **Yabancılar Hukuku**, İstanbul Bilgi Üniversitesi, İstanbul.

Cem, İsmail.(2005); **Avrupa'nın “Birliği” ve Türkiye**, İstanbul Bilgi Üniversitesi, İstanbul.

Derviş,K., Gros, Daniel (2005); **Çağdaş Türkiye'nin Avrupa Dönüşümü**, Doğan Kitap, İstanbul.

DİE,(2003), 2000 Nüfus Sayımı, Ankara

DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı

Eren, Şirin Gülcen (2005),),” **AB sürecinde Şehir Plancılarının Geleceği**”, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul, s: 61-65,

Örücü, Orhan, (2005); **“Türkiye’de Mühendislik-mimarlık Eğitiminin Tarihsel Gelişimi”** AB-GATS Mühendislik Alanına Etkileri, ss: 47-71.

TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, İstanbul.

Toksöz, Gülay. (2006); **Uluslararası Emek Göçü**, İstanbul Bilgi Üniversitesi, İstanbul.

Yörüng, Murat Tahsin.(2005),” **AB Sürecinde Şehir Plancılarının Geleceği**”, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul, ss: 17-41.

ROMANDA KENTLEŞME: GECEKONDUDAN VİLLAKENTLERE

A.Ömer Türkeş*

Mekan ve eşya - meta üretimi ve mübadelesi süreciyle varolmuş - burjuva insanı için başka hiçbir insan tipinde olmadığı kadar belirleyicidir ve elbette roman sanatı da mekana ve eşyaya gereken önemi vermiştir. Modern romanın ilk örneği sayılabilecek "Robenson Crueso"da beyaz adam ve "yamyam" arasındaki ayırım, Robenson'un tarımsal üretim araçlarına ve silaha sahip olmasının yanı sıra, bir eve ve eşyalara sahip olması ile de ilgilidir. Adanın ve dünyanın sahibi, evin içinde yaşayan Robenson'dur; koltuk, masa, sandalye de ona aittir. Çünkü burjuva için barınmak ve yaşamak neredeyse aynı anlama gelir. Konut onun kişiliğinin ve tarihinin koruyucu zırhıdır. Köle Cuma ise mülksüzdür tam anlamıyla; evde kalmaz, sandalye, masa ve giysi kullanmaz. Daniel Defoe, bu iki insanın iç dünyalarını anlatma gereği duymamıştır; burjuva insanın ruhu evinde, konutunda gizlidir zaten ve romandaki bu iki karakter, birbirine/ötekine, mekana ve eşyaya göre tanımlı iki sınıfı temsil etmektedir.

Mekan, eşya, insan ve roman arasında başlayan ilişki, roman sanatının her aşamasında yükselen ve alçalan yoğunluklarla sürmüş, dahası kent yaşamındaki mekansal kopuşları ve onun üzerinden toplumsal/sınıfsal bölünmeleri göstermeye çalışan metinlerin tarih içerisindeki evrimi, aynı zamanda roman sanatındaki biçim ve akım değişikliklerini de simgelemiştir. Bu yazı çerçevesinde, kentin ve mekana göre toplumsal bölünüşün romanda yer alışını, Cumhuriyet dönemi Türkiye'sine ağırlık vererek örneklemek istiyorum. Ancak, bugüne dek yazılmış külliyatın büyüklüğü nedeni ile birçok yazar ve eseri mutlaka ihmal edilmiş gibi görünecek. Bu denemenin çok daha geniş bir araştırma konusunun girişi/tanıtımı olarak değerlendirilmesi, belki bu ihmali ya da unutulmuş bir miktar affettirir.

Türkiye (1923 - 1950)

Roman türünün Osmanlı kültürüne katıldığı ilk yıllarda, batı romanında ele alınan toplumsal sorunlar, Osmanlı devletinin karşı karşıya olduğu sorunlardan çok farklıydı. En çok kapitalist gelişme ve sanayi devrimi ile birlikte fişkıran yeni yaşam tarzlarını eleştiren bu yeni edebi türün Osmanlıca'ya ilk çevrildiği tarih olan 1859'da, henüz oluşmuş bir burjuvazinin varlığından söz edilemezdi. Yine de, hem yeni bir edebi biçim, hem bu yeni biçimde ifade edilen yeni temalar diğer Doğu kültürlerinde olduğu gibi, Osmanlı'da da etkisini gösterdi. Toplumun farklı kesimlerinin farklı mekanlar içerisinde, ekonomik ve siyasal gelişmenin bir eleştirisi olarak anlatıldığı batı romanını taklit eden Osmanlı-

Türk romanı, mekansal farklılaşmayı başka bir eleştirinin, Doğu-Batı karşıtlığının ve kimlik sorununun bir sembolü olarak kullandı. 1920'li yıllardan 1950'lere dek, Cumhuriyet dönemi yazarları, Osmanlı'dan kalan bu mirası sürdürdüler; birinci dönem Türk romanında mekan Doğu-Batı değerlerini temsil etmek bakımından bir anlam taşıyor ve kent ikiye ayrılıyordu. İstanbul tarafının mahalleleri Osmanlı-İslam geleneklerinin, göreneklerinin değerlerinin yaşadığı semtlerdi. Beyoğlu tarafı ise kentin Batılılaşmış öteki yarısıydı. Oturulan mekan olarak konak ve apartman Doğu-Batı karşıtlığının simgesiydi.

Henüz burjuva sınıfının ve bilincinin olgunlaşmadığı bu ilk dönemde, Türk romancısı somut ayrıntıya da batılı meslektaşlarına benzer bir dikkatle bakmayıp, en geneli, ya da kişilerin ruh haline uygun bir atmosferi vermekle yetinmişti. Batı romancısının yetiştiği kültürel birikim, Türk romancısının yetiştiği kültür içinde yoktu. Bu topraklarda varolan birikim, kendi dolaysız biçimiyle roman yazmaya yatkın bir birikim değildi. Dolayısıyla, mekanın somutlaşmadığı, eşyanın belirginleşmediği, olayların mantiken birbirini izlemediği romanlar yazılmış, olay örgüsü bir romana göre değil, bir ahlaki masala göre düzenlenmiştir. İlk dönem yazarları arasında en popüler olanların eserlerini inceleyecek olursak, mekandaki ayrışmanın ahlaki bir ayrışmayı da simgelediği hemen fark edilir.

Bu tema Türk romanında sıklıkla tekrarlandı. 1930 yılında yayınlanan "Yaprak Dökümü"nde Reşat Nuri, 1931 tarihli "Fatih-Harbiye"de Peyami Safa, hep aynı konuyu işlediler. Özellikle, mekan farkına yaptığı vurguyu kitabının adına kadar taşıyan Safa, iki semti, sınıf atlamanın sembolü olarak kullanmıştı. Yoksulların geleneksel hayat tarzı içinde yaşadıkları Fatih semti ile yeni zenginlerin/burjuvaların oturduğu Harbiye arasında geçilmez bir sınır görür Peyami Safa. Ancak bu sınırın nedeni, sınıf ya da sosyal farklılıklarda değil, Doğu-Batı karşıtlığında çıkar ortaya. Geleneği terk edenleri bekleyen en hafif ceza ise mutsuzluktur.

Yakup Kadri'nin "Ankara" ve M.Ş. Esendal'ın "Ayaşlı ve Kiracıları" romanları 1934 tarihini taşıyorlar. Bu kez mekan Ankara'dır. Her iki yazar da kentin gelişimini, yeni insan ve yeni yaşantı tiplerini karşıtlık içinde ele almışsa da, başkentte henüz sınırlar çekilmemiştir. Yoksulların yaşadığı yerler elbette yer alıyor bu metinlerde, ama kentten kopuk, dışlanmış yaşam alanları olarak nitelenemezler. Ayrıca, her iki yazarımız da, kendileri gibi küçük burjuva kökenli olan seçkin bürokrasinin iktidarını ve Cumhuriyet ideolojisini benimsediklerinden, yeni yeni görülen toplumsal farklılıkların giderileceği umudunu da taşıyorlardı. Bu nedenle, sisteme karşı ağır bir eleştiride bulunmaları beklenemezdi.

İlk dönem yazarları arasında, Doğu-Batı karşıtlığı ve kimlik sorununu, İstanbul'un farklı semtlerini karşı karşıya getirerek işleyen Ahmet Hamdi Tanpınar, kuşkusuz en rafine örnektir. "Beş Şehir"(1946) adlı denemesinde, "Beyoğlu, küçük ve orijinalite damgası

* Bu yazı Birikim Dergisi Sayı:123'te yayınlanan "Romanda Kentleşme: Gecekondu dan Villakentlere" adlı yazının Kent Gündemi Dergisi için revize edilmiş versiyonudur.

çoktan kaybolmuş, hatta bu damgayı üstünde bir defa bile duymamış en ucuz cinsinden bir 19.yüzyıl Avrupa'sıdır" biçiminde vurguladığı Batılı semt farklılaşmasını 1949'da basılan "Huzur" romanında, öykünün merkezine koymuştur. Tanpınar, "Huzur"un ilk bölümünde kentin yoksul mahallelerini ve insanlarını anlatır. "Bir nevi cüzzama yakalanmış, onun tarafından iki yana sıralanmış evlerin duvarına kadar yer yer soyulan yol..." cümleleriyle aktarılan hazin manzara, "Sefiller" romanında, Victor Hugo'nun "duvarlar sanki cüzzam illetine tutulmuşlardı" tasviriyle aynı imgede buluşur. Eserin en başarılı yerleri, Mümtaz'ın içlerinde düşlerini yaşadığı İstanbul manzaralarının "resmedildiği" yerlerdir. Tanpınar, okuyucusunu Mümtaz ile birlikte, Beyazıt Sahıflar Çarşısında, salaş dükkanlarda, bit pazarında, Çekmece'de balıkçı muhitinde ve kır kahvelerinde dolaştırırken, İstanbul'un bir kronikçisi, İstanbul'da eski zamanın donup kaldığı ve biriktiği köşelerin bir tasvircisi oluyor. Huzur'un sonraki bölümlerinde Boğaz'a, zengin bir eve, sanki başka bir dünyaya geçeriz. Pırıl pırıl görünen modern semtte önceleri çok mutlu olan Mümtaz, giderek bu çevrede yaşayan insanlardan kaynaklanan olayların sonucunda yıkılır. Geçilmemesi gereken bir sınırı çiğnemiştir o!

1950 - 1970 Arası

1950'li yıllar, Türkiye tarihinde Demokrat Parti iktidarı ve köyden kente göç olgusu ile birlikte anılır. Batıda büyük acılarla yaşanan sanayileşme anı gelmiş, konut ve iş yokluğu Türkiye gündeminin merkezine oturmuştu. Önceleri kente yığılan insanların başlarını sokacak bir yer ihtiyacıyla ürettikleri derme çatma evlere göz yumuldu. Güzel de bir ad takıldı onlara; "gecekondu". Gecekonduların ortaya çıkışı ile roman ve öykü içinde yerini alması eş zamanlıdır. Mekansal farklılıklarla temsil edilen ilk dönemin Doğu-Batı karşıtlığının, yerini, yine mekanda somutlanan ezen-ezilen, ya da işçi-burjuva çiftine terk ettiği bu yıllarda, hem köyü hem de kentteki yeni mekanları gündeme getirenler, Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki baskının ürkekliğini üzerinden atan ve roman kültürü ile büyüyen yeni kuşak solcu yazarlar oldu. Sürüp giden düzenin eleştirisi için yoksulluk ve sefalet tasvirleri yapmaya çok uygun bir kaynaktı gecekondu bölgeleri. Ve artık Türk romanında "Orhan Kemal" vardı.

Orhan Kemal, 1949'da yayınlanan ilk hikayelerinde "civar mahalleler –bunlar işçi mahalleleriydi- geceye gömülmüş evler kalabalığı halinde alt alta ve üst üsteydiler" tarzında bir ifadeyle, işçi mahallelerinin kentten ayrı duruşunu hissettirir. "Vukuat Var" (1958) romanında, o yılların varoşları sayılabilecek mahallelerde yaşayanları, "Balkanlardan çeşitli tarihlerde gelip kat kat yığılmış göçmenler, Alasonyalılar, Yanyalılar, Giritliler, Boşnaklar, Mehmet Ali Paşa ordusu kalıntıları Arap uşaklar, Doğu Anadolu'lular" olarak saydığı için "vatandaşlar arasında soy ve mezhep ayrılıklarını tahrik ettiği" yolunda suçlamalarla karşılaşan Orhan Kemal, köyden kente göçü, ırgatlıktan işçiliğe geçişi eksiksiz yansıtmıştır. Kendi yaşamında yaşadığı talihsizlik, bir anda içine

düşükleri yoksullukla dağılan ailesinin hayali, yazarın her romanında belli eder kendisini. Bu nedenle, yoksullaşmanın bir göstergesi olarak mahallenin ve evin de özel bir yeri vardır yazdıklarında. "Eskicinin Oğulları" (1962) romanında, annenin özlemini çektiği –hayali- "güm güm gümleyen konak", ailenin yaşadığı izbelik ile iç burkultucu bir karşıtlıktır. 1950'li yılların sonlarından başlayarak, İstanbul'un kenar mahallelerindeki işçilerin, aşağı tabaka insanların yaşama savaşını yansıttığı romanları arasında en önemlileri "Devlet Kuşu" (1958) ve 1962 tarihli "Gurbet Kuşları"dır. İlkinde, fakir mahallelerdeki değişimi, apartman sahibi olmanın temsil ettiği anlamı, lümpen proleterin oluşumunu anlatan Orhan Kemal, "Gurbet Kuşları"nda, kente göçü, gecekondulaşmayı, köylünün şehirde tutunma çabalarını, yozlaşmasını, sömürü çarklarının işleyişini anlatır.

1950-1970 yılları arasında, ele aldığımız konuyla örtüşen metinleriyle Oktay Akbal ("Garipler sokağı"), Haldun Taner ("Keşanlı Ali Destanı"), Nazım Hikmet ("Kan Konuşmaz"), Tarık Dursun K. ("Sabah Olmasın") ve Suat Derviş ("Aksaray'da Bir Perihan") anılmaya değerdir. Özellikle Suat Derviş'in romanında, orta sınıfın, zenginlerin semtlerine ve apartmanlarına olan ilgisi abartılarak vurgulanır; -Aksaray'da oturan-"Perihan"ın içini yiyen, onu dünyaya küstüren bir şey daha vardı. Doğduğu ev! Bu evin bulunduğu mahalle çehre değiştiriyor, fakat bu ev eski kara cephesiyle onların arkasında dikilip duruyordu. Mahalle modernleşmişti. Küçük fakat zarif evler, betondan yapılmış geniş pencere, içleri modern konforlu binalar, yangın yerinde bir bir yükseliyorlardı. Hali vakti yerinde bütün insanlar bu yeni evlerde oturuyorlardı". Görülüyor ki, kent bir yandan gecekonduyla bölünürken, öte yandan eski semtlerde de değişimler, zenginlerin apartmanları ile yoksulların evleri arasında toplumsal farklılıkları belirginleştiren mesafeler oluşuyordu.

60'lı yılların sonunda, gecekondu mahalleleri kentleri kuşatmış, arkasına devleti de alan zenginlerin baskı ve sömürsü altında, bu derme çatma evleri bile her an yitirme korkusu ile yaşayan yoksul insanlar, kentin değişmez bir parçası olmuştu. 60'lı yılların ikinci yarısı, Türkiye'de yeni bir siyasi hareketin, ifadesini TİP'te bulan sosyalist solun da yükseldiği bir dönemdir. TİP içinde ve dışında yer alan devrimci gençler için büyük kentlerdeki gecekonducularda yaşayan insanlar önemli bir potansiyel görünümündeydi. 70'lerin hemen öncesinde, devrimcilerin halkla buluşmasının mekanı olan gecekondu semtleri, 70 sonrası romanın konusu oldu.

70'lerden Günümüze

12 Mart'ın sonrasında, öykü ve roman alanında ismini duyuran yazarlardan önemli bir bölümü, 68 öğrenci hareketi ile ilişki içinde olmuş, darbenin ardından toparlanmaya başlayan sosyalist örgütlenmelere de sıcak bakmışlardı. Toplumsal kaygılarla yazılan 12 Mart romanı, ağırlıklı olarak gerçekçidir, ancak çoğu kez politik bakış ile gerçek yer değiştirir.

Gecekondularda yaşayan insanların siyasi yaşamda önemli bir güç olabileceğinin farkına varıldığı bu yıllarda, yazarların yoksul semtlerdeki yaşamı tasviri de, kendi sınıfsal aidiyetlerini inkar eden bir nitelik taşıyor; "şirin mi şirindir" onların anlattığı gecekondu.

taşıyor.

Ne var ki edebiyatla yoksul semtleri arasındaki bu romantik ilişki uzun sürmeyecek, 80 darbesinden sonra toplumu etkisi altına alan kültürel iklim romanlara da yansıtacak ve yoksul kesimler mekanlarıyla birlikte gözden uzaklaşacaklardır. Cumhuriyet dönemi Türk romanına Doğu-Batı karşıtlığını anlatmak için yerleşen yoksul mahalleler, -toplumsal sorunların ele alındığı 70 öncesinde ve sol hareketin bir parçası olarak 70 sonrasında- gerçekçi yazarların gündeminden hiç düşmemişti. 80'den sonra yavaş yavaş başlayan ayrılık, 2000'li yıllarda tam bir unutulmaya dönüştü.

Zenginlik imgesi parıldarken taşranın ve gecekondu semtlerinin ışıklarının sönmesi, hiç kuşkusuz Türkiye'nin siyasi, ekonomik ve toplumsal gelişmelerinden, zihinlerin medyadan yansıyan metalarla işgal edilmesinden, o metalara sahip olmak ya da hiç durmadan gözler önüne serilen şık ve eğlenceli mekanlarda yer alabilmek arzusunun şiddetindedir. Romanımızda üst orta sınıftan İstanbulluların ve takıldıkları mekanların, mesela Beyoğlu meyhane ve cafelerinin, Nişantaşı evlerinin, hatta Boğaz'daki yalıların ezici bir çoğunlukta olması, yeterince tüketemeyen ve küreselleşmeye ayak uydurması pek mümkün görünmeyen yoksul kesimlerin -sorunlarıyla birlikte- edebiyatın görüş mesafesinden çıktığının açık bir delilidir. Biraz daha açalım. Diyelim ki, Ankara ya da İzmir yönünden İstanbul'a ilerliyorsunuz; ilk karşınıza çıkan yerleşim yerleri Pendik, Kartal, Maltepe, Sultanbeyli olmalı; ama hiç birisi roman konusu değil. Oradaki fabrikaların, tersanelerin, yoksul insanların yaşadıkları mahallelerin, gecekonduların, iç içe geçmiş evlerin, bizim geçerken bakmadığımız evlerin, bütün bir hayatı boyunca onlardan birine sahip olmak hayalleriyle yaşayan insanların, bir yazarın öfkesini olmasa bile hiç değilse merakını ve yaratıcılığını kamçılaması beklenirken, ilgilenilen toplumun dar bir kesiminin İstanbul'un merkezindeki varoluş meseleleri, aşkları, cinsellikleri, vb. oluyor. Öyle ki, bu romanları okurken sanki artık bir şeylerin değiştiği, kapitalizmin yapısal krizlerini çözdüğü, yoksulların marjinalleştiği kolaylıkla düşünülebilir. Oysa değişen ne yoksulların varlığı ne çektikleri sıkıntılar ne de ev diye sığındıkları gecekondularıdır; değişen, sistemin karşısından sistemin içine doğru kararlı bir yürüyüş tutturan yazar ve entelektüellerin hayat tarzları, tercihleri ve tahayyülleridir.

Milenyum çağı yazarları, olsa olsa bir *tracking* etkinliği uğruna gidilebilir olan gecekondu ya da varoşlardaki hayatı anlatmaktansa, kahramanlarını şık mekanlarda gezdirmeyi tercih ediyorlar. Gözünü kente çevirenlerin ilgisini de en çok beyaz Türklerin villa kentleri çekiyor. Ama her durumda, roman kentteki yarılmayı üzerinde

İSTANBUL 2010 VE SANATIN SOSYAL YÖNÜ

Asu Aksoy*



İstanbul'un 2010 yılında Avrupa Kültür başkenti olması İstanbullulara, özellikle kentin ekonomik gelir itibarıyla fakir mahallelerinde yaşayan, sanat kaynaklarına erişimi dışlanan, kültürel alanda yaratıcı süreçlere katılamayan kentlilere ne fayda sağlayacak? İnsanlar 2010 yılının her mevsimine yayılan gösterişli sanat etkinliklerini televizyonlarından izlemekle yetinmek durumunda mı kalacaklar?

İstanbul'un her kesiminin İstanbul 2010 sürecinden faydalanması gerektiğini söylemek her ne kadar kolay olsa da bunu pratikte gerçekleştirmek sadece başarılı bir halkla ilişkiler çalışması ve iletişim kampanyaları ile olacak şey değildir. Burada belirleyici olan İstanbul 2010 hazırlık sürecinin nasıl kurgulandığı ve 2010 ile birlikte nelerin hedeflendiğidir.

İstanbulluların katılımı ve kültür, sanat işinden fayda sağlamaları perspektifinden bakıldığında İstanbul 2010 neleri hedefliyor? Bir kere İstanbul'un kültürel altyapısının, tiyatro ve konser salonlarıyla, sergi mekanlarıyla, eğitim kurumlarıyla, bilgilenme kaynaklarıyla ve sanatsal etkinlikleri ile İstanbul'un her köşesine yaygınlaştırılması, zenginleştirilmesi ve çeşitlendirilmesi amaçlanmakta. Bu kültürel ve sanatsal altyapı kaynaklarına her kesimden kentinin erişebilmesi için yeni kültürel işletme modellerinin ve politikalarının benimsenmesi istenmekte, örneğin, öğrenci tarifelerinin yanı sıra çocuklu anneler tarifesiz, işsiz tarifesiz, gibi uygulamaların başlatılması, mahallelerde özellikle gençlerin sahip çıkacağı ve yaratıcı enerjilerini değerlendirebilecekleri merkez ve altyapıların desteklenmesi, kültürel kurumlar arası destek mekanizmalarının geliştirilerek zayıf inisiyatiflerin desteklenmesi gibi.

Kültürel altyapıların zenginleştirilerek yaygınlaştırılması başlangıç hedefi ise, bir diğer temel hedef insanların sanat ve kültür karşısında edilgen ve seyirci konumlarından sıyrılarak katılabilir ve yapabilir kılınmalarıdır. İnsanlar sanat ve kültür yoluyla kendilerini geliştirebileceklerini ve ifade edebileceklerini, para kazanabileceklerini, gelecek kurabileceklerini, çevrelerini etkileyebileceklerini, hayat kalitelerini geliştirebileceklerini görmeliler. Bunun yolu ise insanların kentin sanatsal damarlarına erişebilmeleri ve sanat ve kültür kaynaklarını değerlendirerek, dansından müziğine, tiyatrosundan bilgisayar-destekli tasarımına, zanaatından heykel ürünlerine, korosundan koleksiyon sergilemeye kadar her alanda kendilerini ifade edebilir ve yapabilir hale

gelmeleridir. İstanbul 2010, dört yıllık hazırlık süresi boyunca okullarda, fakir mahallelerde, hastanelerde, gerek yerel gerekse uluslararası sanat kuruluşlarıyla ortaklaşa çalışmayı öne çıkaran projelerle sıradan insanların sanat yapabilir ve sanat süreçlerine katılabilir kılınmalarını sağlayacak. Sanata ve kültüre yatırım yoluyla özgüven, ekonomik kazanım, mahalli kalkınma gibi kazanımların yanı sıra en çarpıcısı İstanbul'da yaşayanların kentlilik pratikleri zenginleşecek. İstanbul 2010 girişiminin en önemli perspektif açımlarından birisi de bu: sanat ve kültür ile kentlilik, demokratik kültür, katılım, kamusal yararın kollanması konuları arasında bağlantı kurulması ve bu tür projelerin önemini vurgulanması.

İstanbul 2010 sürecinin hedeflediği bir diğer önemli kazanım bugün kentsel dönüşüm başlığı altında ele alınan ve çeşitli politikalarla desteklenen, kentin çeşitli tarihi bölgelerindeki yaşam alanlarının kalitelerinin yükseltilmesini amaçlayan girişimlerin söz konusu mahallelerin yaşayanları ile birlikte ele alınarak hayata geçirilmesi olacak. Yani, bir Zeyrek mahallesinde ya da surlar bölgesinde gerçekleştirilecek kentsel dönüşüm projeleri bundan sonra mahallelilerin fakir, cahil, gibi gerekçelerle başka yerleşim alanlarına kaydırılmaları suretiyle değil fakat mahallelerinde gerçekleşecek dönüşüm çabalarına bizzat katılmaları sağlanarak hayata geçirilecek, İstanbul 2010 bu tür katılımcı projelerin destekleyicisi olacak. Benzeri bir şekilde, Perşembe Pazarı gibi tarihi varlıkların bugün işlev değiştirmiş bir şekilde kullanıldığı (ve bazı durumlarda hor kullanıldığı) alanlarda, kentsel dönüşüm süreci aynı zamanda bir öğrenim, yeni beceri kazanma süreci olarak değerlendirilerek iş yeri sahiplerinin katılımıyla hayata geçirilecek. Böylelikle içi boşaltılmış, salt turistik tüketime endekslenmiş ve dolayısıyla dondurulmuş kent parçacıkları yaratmak yerine yaşayanı, işçisi, çalışanı ve yatırımcısı ile birlikte kent dokularının ele alınması suretiyle, dinamik ve yaratıcı kent kültürleri ortaya çıkacak. İstanbul 2010, bugünün kentli kullanıcısının katılımını öne çıkaran projeleriyle sıradan kentlilerin yapabilir kılınmasında, kapasite ve bilgi donanımına kavuşmalarında önayak olacak ve İstanbul 2010'a gelindiğinde gerçekten farklı ve demokratik kültür altyapısıyla aranan bir şehir olacaktır.

*İstanbul Bilgi Üniversitesi öğretim görevlisi, İstanbul 2010 Danışma Kurulu üyesi

TÜRKİYE'DE BÖLGESEL KALKINMA AJANSLARI: KALKINMA AJANSLARININ KURULUŞU, KOORDİNASYONU VE GÖREVLERİ

HAKKINDA KANUN ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

*Serap Kayasü**

1980'li yıllardan bu yana değişen bölgesel kalkınma dinamikleri, dünya ölçeğinde bölgesel kalkınma politikalarını etkilemiştir. 1950'li ve 1960'lı yıllardaki bölgesel kalkınma politikalarını belirleyen merkezi yönetim odaklı yaklaşımların, dünyanın değişen koşulları karşısında yerini çok aktörlü yönetim yaklaşımlarına bıraktığı açıktır. Bu değişimi gerekli kılan süreçler, 1970'li yılların ilk yarısında başlayan ve 1980'li yılların sonlarına kadar tüm dünyayı etkileyen bir seri ekonomik krizle ilişkilendirilmelidir. 1980'li yıllarda bölgesel kalkınma çalışmalarının odağını oluşturan dünyadaki bölgesel kalkınma başarı öyküleri, küçük ve orta boy işletmelerin (KOBİ) kendi aralarında ve bulundukları yerellikteki kurumlarla oluşturdıkları örgütlenme modelleri ile özdeşleşmiştir. Yerelliklerin dünya ağına noktasal olarak eklenmeleri olarak kavramsallaştırılan bu yaklaşım, 1990'lı yıllarda sıkça tartışılan küresel rekabette yer alma kavramına evrilecektir. Merkezi yönetimlerin yerellikleri küresel rekabet ortamında destekleme kapasitesinin tartışmaya açılmasıyla da, çok aktörlü ve farklı ölçeklerdeki kurumlar arasında oluşacak eşgüdüm modellerine dayanan yerel/bölgesel kalkınma modelleri, bölgesel kalkınma politikalarının temelini oluşturacaktır.

Bölgesel Kalkınma Ajansları (BKA), 1950'li yıllardan bu yana birçok Avrupa ülkesinde bölgesel/yerel ölçeklerde ekonomik kalkınmayı canlandırmak, örgütlemek ve geliştirmek üzere oluşturulmuş kurumlardır. Avrupa Bölgesel Kalkınma Ajansları Birliği (EURADA) BKA tanımını şu şekilde yapmaktadır; bir BKA sektörel ve genel kalkınma problemlerini belirler; bunların çözümüne yönelik olanakları ve açılımları saptar ve bu çözümleri geliştiren projeleri destekler (EURADA, 1999). Bu tanıma benimsemekle birlikte, bölgesel /yerel özelliklere göre farklılıklar gösteren BKA'ların genel bir tanımını yapmanın zor olduğunu da vurgulamak gerekir. Bazı BKA'ların ana faaliyet alanları bölgeye yabancı yatırım çekmek olsa da, tüm BKA'ların Avrupa Birliği tarafından kabul edilen ortak özelliği, belli bir coğrafi alanda var olan içsel potansiyeli geliştirmekle ilgili olmasıdır. Bir başka ortak özelliğin de kalkınma kavramına yüklenen geniş amaçlı anlamlar olduğu belirtilebilir. Avrupa ülkeleri örneklerinde bu kavrama eklenen sosyal öğeler artan bir biçimde vurgulanmaktadır. Avrupa Birliği'ne adaylık sürecinde birçok Orta ve Doğu Avrupa ülkesi, bütünleşme politikaları çerçevesinde, 1990'lı yıllarda

gerekli yasal ve kurumsal düzenlemeleri gerçekleştirerek BKA'lar kurmuştur.

BKA'ların hedefleri, uzun dönemli bölgesel ekonomik kalkınma için uygun koşulların yaratılması açısından ekonomik, bölgenin çekiciliğini artırması açısından çevresel, bölgenin sosyo-kültürel değerlerinin geliştirilmesi açısından sosyal olarak tanımlanabilir ve böylece BKA'lar katalizör etkisi yapan birer kurum olarak kalkınmaya odaklanabilirler (Kayasü ve diğ., 2003). Hughes'a göre BKA'ların geniş kapsamlı hedeflerini gerçekleştirebilmek için, çevresel gelişme, endüstriyel altyapı, danışmanlık ve girişim sermayesi gibi birçok araca gereksinimleri vardır (Hughes, 1998). BKA'ların Avrupa Bölgesel Kalkınma Ajansları Birliği (EURADA) tarafından tanımlanan hedefleri; rekabete dayanan bir iş çevresinin oluşturulması, dünya kalitesinde işgücü yetiştirilmesi, altyapının geliştirilmesi, devlet desteğinin sağlanması, çevrenin ve sağlığın iyileştirilmesi, etkili kurumların oluşturulmasıdır. Bunun yanı sıra, BKA'ların hedeflerinin saptanmasında yerel aktörlere danışma ve birlikte hareket etme; bu aktörler arasında sinerjilerin geliştirilmesi ve desteklenmesi, aktörler arası ortaklıklar oluşturulması önemle vurgulanan konulardır (EURADA, 1999). Bu çerçevede Avrupa ülkelerindeki BKA'ların çoğunlukla tabandan tavana doğru örgütlenme modelini benimsediği vurgulanmalıdır.

Avrupa Bölgesel Kalkınma Ajansları Birliği (EURADA) BKA'ları kurucularına göre dört ana grupta toplamaktadır. Bunlar, merkezi hükümetler tarafından kurulan, yerel yönetimler tarafından kurulan, yerel ve bölgesel yönetimler tarafından kurulan ve kamu/özel ortaklıklarıyla kurulmuş olan BKA'lar olarak özetlenebilir. BKA'ların içsel örgütlenmesinin ise ikili bir yapısı vardır. İkili yapıdan ilki Genel Kurul, Yönetim Kurulu, Denetleme Komitesi ve Genel Müdür gibi temel öğelerden oluşan yasal bir yapıdır. İkincisi belirli konuları ele alan çalışma grupları veya teknik komiteler olarak tanımlanabilir (EURADA, 1999).

Birçok Avrupa ülkesindeki BKA'lar finansal kaynaklarını, kendilerini oluşturan ve destekleyen politik yapılardan sağlamaktadır. Ayrıca, Avrupa Birliği'nin BKA'lara yönelik kaynakları önemli bir finansal destek mekanizması oluştururken; BKA'ların yatırımlarından elde edilen kira gelirleri gibi kendi yarattıkları kaynaklar ve sundukları hizmetlerden edinilen gelirler de önemlidir (Yuill, 1982). Ancak Avrupa ülkelerindeki BKA yapıları incelendiği zaman, birçok BKA'nın bağımsız kurumlar olarak çalışmalarını sürdürdüğü görülebilir. Bu çerçevede BKA'ların bir gelişimin yasallaştırılmasını sağlayan politik özerklikleri ile politikaların uygulanmasındaki bürokratik öncülükleri arasındaki ilişkileri tarif etmek önemlidir (Halkier, 1992).

Bölgesel Kalkınma Ajansları bünyesinde ekonomik kalkınma, merkezi planlama aracılığıyla gerçekleştirilen uzun dönemli kalkınma politikalarının

* Doç. Dr. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Mimarlık Fakültesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi

yanı sıra, yerel aktörlerin kalkınmaya yönelik olarak oluşturacağı stratejik planlar kapsamında eşgüdüm içinde çalışmasıyla ve bu doğrultuda yeni yönetim mekanizmalarının oluşturulmasıyla gerçekleşecektir. Kalkınma ve planlama konularında tabandan tavana karar alma yaklaşımının benimsenmesi, bu süreçlerde farklı karar verme ve uygulama mekanizmalarının ve yerel ölçekte farklı kurumsal yapıların oluşmasını sağlayacaktır.

Türkiye’de BKA’ların kuruluşuna yönelik yeni yaklaşımlar, AB uyum sürecinde mevzuat ve politika metinleri kapsamında oluşturulmak durumundadır. Bölgesel gelişme politikalarını yerel ve bölgesel ölçeklerde uygulayacak kurumsal bir mekanizmanın geliştirilmesi ve bu alanda bazı görevlerin Bölgesel Kalkınma Ajanslarıyla paylaşılması, 2003 Yılı Katılım Ortaklığı Belgesinde ve Ön Ulusal Kalkınma Planında da öngörülmüştür. Ayrıca genel olarak yerel kalkınma konusu, yakın dönemde Mahalli İdareler Kanunları kapsamında yasalaşan yerel yönetimler reformu ile yerelleşme politikaları bağlamında da değerlendirilmelidir.

25.1.2006 tarihinde TBMM’ce kabul edilen 5449 sayılı, ‘Kalkınma Ajanslarının Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri Hakkında Kanun’un amacı, kamu kesimi, özel kesim ve sivil toplum kuruluşları arasındaki işbirliğini geliştirmek, kaynakların yerinde ve etkin kullanımını sağlamak ve yerel potansiyeli harekete geçirmek suretiyle, ulusal kalkınma planı ve programlarda öngörülen ilke ve politikalarla uyumlu olarak bölgesel gelişmeyi hızlandırmak, sürdürülebilirliğini sağlamak, bölgeler arası ve bölge içi gelişmişlik farklarını azaltmak üzere oluşturulacak kalkınma ajanslarının kuruluş, görev ve yetkileri ile koordinasyonuna ilişkin esas ve usulleri düzenlemek olarak tanımlanmıştır.

Bölgesel Kalkınma Ajanslarının kurulmasına yönelik adımlardan ilki, 22.9.2002 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan 28.8.2002 tarihli ve 2002/4720 sayılı kararnamenin eki olan kararla Türkiye’de İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırmasının (İBBS-NUTS) oluşturulmasıdır. Burada amaç, bölgesel istatistiklerin toplanması, geliştirilmesi, bölgelerin sosyo-ekonomik analizlerinin yapılması, bölgesel politikaların çerçevesinin belirlenmesi ve Avrupa Birliği Bölgesel İstatistik Sistemine uygun karşılaştırılabilir istatistiki veri tabanı oluşturulması olarak tanımlanmıştır. ‘Düzey 3’ kapsamındaki İBB 81 tanedir ve il düzeyindedir. ‘Düzey 2’ İBB, ‘Düzey 3’ kapsamındaki komşu illerin gruplandırılması sonucu tanımlanmış olup, 26 tanedir. ‘Düzey 1’ İBB ise ‘Düzey 2’ İstatistiki Bölge Birimlerinin gruplandırılması sonucu tanımlanmış olup, 12 tanedir. Ayrıca ilgili kararda, tüm kamu kurum ve kuruluşlarınca; bölgesel istatistiklerin toplanması, geliştirilmesi, bölgelerin sosyo-ekonomik analizlerinin yapılması ve bölgesel politikaların çerçevesinin belirlenmesi gibi çalışmalarda, belirlenen İBBS’nin esas alınacağı belirtilmektedir.

Bölgesel Kalkınma Ajanslarının ‘Düzey 2’ İstatistiki Bölge Birimleri ölçeğinde kurulması öngörülmektedir. Ajansların ulusal düzeyde koordinasyonundan Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) sorumlu olurken, ajansların görev ve yetkileri arasında yerel yönetimlerin planlama çalışmalarına teknik destek sağlamak; bölge plan ve programlarının uygulanmasını sağlayıcı faaliyet ve projelere destek olmak ve uygulamayı değerlendirerek DPT’ye bildirmek; bölgenin yerel kalkınma kapasitesinin geliştirilmesine katkıda bulunmak; kamu kesimi, özel kesim ve sivil toplum kuruluşları (STK) tarafından yürütülen projeleri izlemek; bu kesimler arasındaki işbirliğini geliştirmek; ekonomik ve sosyal gelişmeye yönelik araştırmalar yapmak ve bu tür araştırmaları desteklemek; bölgenin tanıtımına katkıda bulunmak; KOBİ’leri ve yeni girişimcileri desteklemek; Türkiye’nin katıldığı uluslararası programlara ilişkin faaliyetlerin bölgede tanıtımını yapmak ve bu kapsamda proje geliştirilmesine katkı sağlamak vardır. Ajansların örgütlenme yapısını Kalkınma Kurulu, Yönetim Kurulu, Genel Sekreterlik ve Yatırım Destek Ofisleri oluşturmaktadır.

Bölgesel Kalkınma Ajanslarının, Avrupa ülkeleri örneklerinde bölgesel/yerel ekonomik kalkınmayı canlandırmak, örgütlemek ve geliştirmek üzere kurulduğu; ekonomik, çevresel ve sosyal hedeflerinin belirli bir yerellikteki tüm aktörlerin eşgüdümlü çalışmalarıyla o bölgenin içsel potansiyelini geliştirmek olduğu düşünülürse, BKA’ların en temel faaliyet alanlarının ulusal kalkınma planı ve programlarıyla uyumlu stratejik planlar üretmek olduğu saptanabilir. Ancak, mevcut yasada tanımlanan BKA’ların görev ve yetkilerinde stratejik plan üretilmesine yönelik bir tanımın olmaması önemli bir problem alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda kapsamlı bir yaklaşım olmadan, bölgedeki ekonomik ve sosyal gelişmeyi hızlandırmaya yönelik olarak sağlanacak destek, izleme ve değerlendirme mekanizmalarının altyapısı yeterli derecede güçlü olamayacaktır. Kaldı ki, bir stratejik planlama çerçevesinden yoksun olan BKA’ların, yerel yönetimlerin planlama çalışmaları ile bölge plan ve programlarının uygulanmasını sağlayıcı faaliyet ve projelere destek olmasını ve bölgenin yerel kalkınma kapasitesinin geliştirilmesine katkıda bulunmasını öngören görev tanımları ile ilgili kurumlar arasında bir eşgüdüm işlevi üstü kapalı biçimde tanımlanmaktadır. BKA’lara tanımlanan görevler arasında kamu kesiminin yanı sıra, KOBİ’leri ve yeni girişimcileri desteklemek, ayrıca özel kesimin ve STK’ların yürüttükleri projeleri izlemek de vardır. BKA’ların üstlenmeleri beklenen bu denli kapsamlı eşgüdüm işlevleri, ‘Düzey 2’ İBB ölçeğinde geliştirilmiş stratejik planları gerekli kılmaktadır.

Bölge planlama çalışmalarına yönelik vurgu çok önemli ve Türkiye açısından gerekli olmakla birlikte, var olan çok parçalı planlama yetkilerinin yeni kurulacak 26 yeni BKA ile eşgüdümü bir başka sorun alanını oluşturacaktır. Yakın dönemde yasalaşan Mahalli İdareler Kanunları çerçevesinde, Bölgesel Kalkınma Ajanslarının yatırımları yerel ihtiyaçlara göre

organize edeceği belirtilmekle birlikte, bu kanunlarda BKA'lara ilişkin hiçbir düzenleme ve hükme yer verilmemesi de önemlidir. Bu kanunlar kapsamında il özel idarelerine ve yerel yönetimlere 'Düzey 3' İBB'lerinde, il düzeyinde katılımcı süreçlerle hazırlanan stratejik plan ve ilgili kamu kuruluşlarıyla birlikte hazırlanan çevre düzeni planları yapma yetkileri tanımlanırken, uygulamada farklı ölçeklerdeki İBB'deki kurumlar arasında yetki karmaşası yaşanacağı açıktır. Ayrıca, Yönetim Kurullarını oluşturan il düzeyindeki yöneticiler ile yerel yönetim yöneticilerinin kendi yetki alanlarındaki çalışmalarının da eşgüdümlü olmasına yönelik düzenlemeler bu aşamada önem kazanacaktır. BKA'ların hedeflerinin ve çalışma alanlarının saptanmasında yerel aktörlerin katılımını, kamu kurum ve kuruluşları, özel kesim, STK'lar, üniversiteler ile yerel yönetimler arasındaki işbirliğini öngören Kalkınma Kurulları yönetim anlayışı açısından olumlu gelişmeler olarak tanımlanabilir.

Son olarak, 'Düzey 2' İBB ölçeğinde gerçekleştirilecek stratejik planların varlığı, Kalkınma ve Yönetim Kurullarında yer alan özel kesim ve STK'ların katkılarına da kapsamlı bir çerçeve oluşturacaktır. Aksi halde, bu yapılanmanın bütünü dikkate almayan ve farklı kesimlerin rant üreten taleplerini artırıcı bir nitelik kazanması endişeleri önlenemeyecektir. Ayrıca, Genel Sekreterlik ve Yatırım Destek Ofisleri arasında yer alabilecek Kalkınma Destek Birimlerinin olmaması, gerek stratejik plan yapma sürecinde gerek proje yönetimi konularında son derece önemli roller üstlenebilecek teknik kadroların, bölgesel plan ve programların üretilmesi ve uygulanması aşamalarında yer almaması sonucunu getirecektir. Kısaca, Bölgesel Kalkınma Ajanslarının tanımı, ekonomik kalkınma politikaları üretme, stratejik plan yapma ve yönetim hedeflerinin bir arada içerilmesini öngörmektedir ve bunun eksikliği önemli problemlere yol açabilecektir.

KAYNAKÇA

EURADA (1999) 'Creation, Development and Management of RDAs, Does it have to be so difficult?'

Halkier, H. (1992) 'Development Agencies and Regional Policy: the Case of Scottish Development Agency', *Regional Politics and Policy*, 2(3): 1-26.

Hughes, J. D. (1998) 'The Role of Development Agencies in Regional Policy: An Academic and Practitioner Approach', *Urban Studies*, 35(4): 615-26.

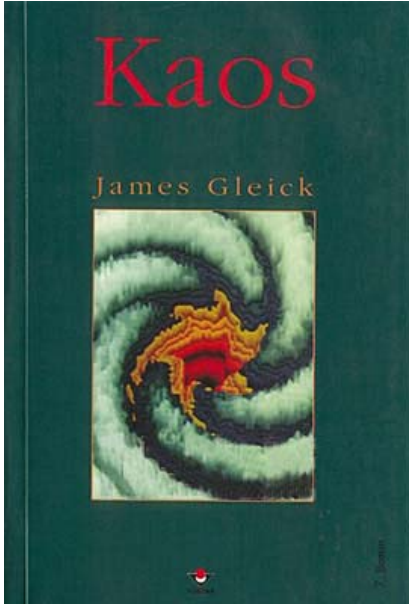
Kayasü, S.; Pınarcıoğlu, M.; Yaşar, S.S.; Dere, S. (2003) *Yerel/Bölgesel Ekonomik Kalkınma ve Rekabet Gücünün Artırılması: Bölgesel Kalkınma Ajansları*, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 2003-08.

Yuill, C. (1982) *Regional Development Agencies in Europe*, Gover: Aldershot.

KAOS Yeni Bir Bilim Teorisi

Hazırlayan: Arzu Başaran Uysal

Evrende bize son derece karmaşık veya rastlantısasal görünen olaylar aslında bir düzene bağlı olarak mı ilerlemektedir? Yoksa tam tersi, doğadaki bazı düzenli davranışlar daha sonra düzensizliğe, kaosa mı dönüşmektedir? James Gleick, 1987 yılında yayınlanan (TUBİTAK tarafından Türkiye’de 1995 yılında yayınlanmıştır) “Kaos – Yeni Bir Bilim Teorisi” isimli bu kitabında yeni bir paradigmanın doğuş sürecini son derece yalın bir dille anlatmaktadır. Gleick, kaos teorisine katkıda bulunan farklı uzmanlık alanlarına sahip bilim adamlarının çalışmaları, buluşları ve yaşamlarından kesitler sunarak teorinin gelişimini açıklamaktadır.



Bazı bilim adamlarına göre kaos, rölativite ve kuantum fiziğinden sonra Newton’un fizik kuramı ile iplerini koparan üçüncü bir devrimdir. Bu bilim adamlarına göre “rölativite mutlak uzay ve zamana dair Newtoncu yanılgıya son vermişti; kuantum teorisi denetlenebilir bir ölçüm sürecine dair Newtoncu rüyaya son verdi;

kaos da Laplace’ın determinist yaklaşım çerçevesindeki olguların önceden bilinebileceği hakkındaki fantezisine son vermektedir”. Her bilimsel devrim gibi kaos da başlangıçta birçok üniversite ve bilim adamı tarafından görmezden gelindi, kaos ile ilgili tez önerileri ya da makaleler reddedildi. Gleick, kaos teorisinin gelişimini anlatırken bir yandan da farklı disiplinler arasındaki ve bilim adamları arasındaki çatışmaları, çekişmeleri hoş bir dille anlatmaktadır. Teorinin bilim çevrelerinde uzun süre kabul görmemesine karşın, bazıları da meslek hayatlarında ilk defa olarak gerçek bir paradigma değişikliğine, bir düşünce tarzının şekil değiştirmesine şahit olmanın zevkini yaşadılar. Kaos ile ilgili ilk çalışmalar 1960’lı yıllardan başta A.B.D. olmak üzere çeşitli Avrupa ülkelerinde birbirlerinden bağımsız olarak başlamış ve bilgisayarın kullanımı ile birlikte çalışmalar ivme kazanmıştır. 1980’lerin ortalarına gelindiğinde kaos uzmanları “nonlineer (doğrusal olmayan) dinamik” ve “kompleks sistemler” üzerine yeni merkezler ve enstitüler kurmaya başlamışlardır.

Bazı fizikçilere göre, “kaos bir durumun bilimi değil bir sürecin bilimi, bir varoluşun bilimi değil bir oluşumun bilimidir”. Kaosla ilgili çalışan bilim adamlarının başında matematikçiler ve fizikçiler gelmektedir. Ancak çevre bilimi, meteoroloji, tıp, psikiyatri, sosyoloji, şehir planlama gibi disiplinler de kaos ile ilgilenmektedirler. Kaos doğada her yerde karşımıza çıkmaktadır; insan kalbinde, biyolojik döngülerde, bulaşıcı hastalıkların periyodunda, şizofrenlerin gözlerinde, güve popülasyonlarının çoğalmaları ve yok oluşlarında, stok maliyetlerinde, damlayan su musluğunda, havanın davranışında... Kitap, aslında bir matematikçi olan ancak hava tahminleri ile yakından ilgilenen Edward Lorenz’in buluşu ile başlıyor.

Lorenz, 1961 yılında, M.I.T.’de henüz çok yeni olan bilgisayar teknolojisini kullanarak, atmosfer koşullarını simule ederek hava tahmini çalışmaları yapmaktaydı. Bir çalışmada zamandan kazanmak için elle girdiği başlangıç koşulları değerlerinde ihmal edilebilir çok küçük yuvarlamalar yapmıştı ve çıktığı almak için geri geldiğinde bilgisayarın yaptığı dökümün bir önceki dökümlerden çok farklı olduğunu gördü. Oysa Lorenz bilgisayarında tamamıyla determinizme dayalı bir denklemler sistemi kullanmaktaydı. Yani “belirli bir çıkış noktasından hareket edildiğinde hava durumunun her seferinde tıpatıp aynı gelişmeyi göstermesi gerekirdi. Biraz daha farklı bir çıkış noktasından hareket edildiğinde, hava durumunun da biraz daha farklı bir gelişme göstermesi gerekirdi. Küçük bir sayı hatasının rüzgarın hafif bir esintisinden farkı yoktu... Oysa Lorenz’in kendine özgü denklemler sisteminde küçük hatalardan büyük felaketler doğmaktaydı.” Bunun sebebi, bilimsel olarak “başlangıç durumundaki şartlara hassas bağımlılık”, daha bilinen şekliyle, “bugün Pekin’de kanatlarını çırpıp bir kelebeğin havada oluşturduğu dalgaların gelecek ay New York’ta fırtına sistemlerine dönüşmesi” şeklinde ifade edilen kelebek etkisiydi. Lorenz bu noktadan sonra meteorolojiyi bir kenara bırakarak bu davranış biçimini açıklayan matematiksel bir sistem aramaya başladı. Oluşturduğu denklemler lineer (doğrusal) değil nonlineerdi. Lorenz bu çalışmasını Atmosfer Bilimleri Dergisinde yayınladı ancak makalesi on yıl sonra bilim dünyasına keşfedilecekti.

Nonlineer sistemler genellikle çözümü olmayan sistemlerdir ve lineer sistemler gibi parçalara ayrılıp tekrar bir araya getirilemezler. Bu nedenle, akışkan sistemlerde ve mekanik sistemlerde, nonlineer şartlar, genellikle ihmal edilir. Ancak doğada ve sosyal yaşamda karşılaştığımız çoğu problem lineer denklemler ile çözülemeyecek kadar karmaşıktır. Sosyal bilimlerde zaman içinde değişen sistemler incelenirken bu sistemleri sağlam kurallara bağlamaya çalışan ekonomistlerin, demografların, psikologların ve şehir plancılarının kullandıkları matematiksel modeller gerçeğin birer karikatürü olmaktan ileri gidemiyordu. Dinamik sistemlerle ilgili öncü çalışmalar çevre

bilimcileri tarafından 1970li yıllarda yapılmaya başlandı.

Bir canlı popülasyonundaki artış lineer bir denklemle gerçekçi olarak tanımlanamıyordu, nüfus arttığında artışı sınırlayan ek bir parametreye, aynı şekilde nüfus azaldığında artışı sağlayan başka bir parametreye ihtiyaç vardı ve fonksiyondaki nonlineerlik derecesi önemliydi. Bu fonksiyon uzun sürede kararlı bir hale geliyordu. Nonlineerlik bir sistemin istikrarını bozabildiği gibi, aynı sisteme istikrar da sağlayabiliyordu. Benzer bir fonksiyon pamuk fiyatlarında da izlenmekteydi. Matematikçi olan Benoît Mandelbrot, iki dünya savaşı ve bir ekonomik bunalım görülmüş olan 60 yıllık dönemdeki pamuk fiyatlarını incelediğinde başka bir düzenle karşılaşmıştı; *“...tek tek ele alındığında her fiyat değişikliği, gelişigüzel ve öngörülemez bir nitelik taşıyordu. Bununla birlikte, değişiklik dizileri ölçeğe tabi değildi: günlük fiyat değişmelerini ve aylık fiyat değişmelerini gösteren eğriler tamamen uyum gösteriyor...varyasyon derecesi sabit kalıyordu”*. İktisat, oyun teorisi, nehirlerdeki taşkınlar gibi birbirinden çok farklı konular üzerinde çalışan Mandelbrot, büyük ve küçük şehirlerin dağılımında boyutsuzlaşmanın düzenliliği hakkında da bir makale yayınladı. Ancak kaosa en büyük katkısı “fraktal” kavramıdır. Basit bir ifadeyle *“kendi kendine benzerlik niteliği”* olarak tanımlanan fraktal yapı, Mandelbrot'un fiyat grafikleri ile nehir grafiklerinde ortaya konmuştur. Fraktal yapı doğada sürekli karşımıza çıkmaktadır, bir sahil şeridi, kar taneleri, insan vücudundaki damar sistemi...*“kaos görüşüne yakın birçok kardiyolog kalp atışı ritmindeki frekans spektrumunun, tıpkı depremlerde ve ekonomik olaylarda olduğu gibi, fraktal kanunlara riayet ettiğini bulmuşlardır...”*

Ününü çok boyutlu topoloji problemlerinin çözümü ile kazanmış olan fizikçi Stephen Smale, 1960lı yıllarda dinamik sistemleri incelemeye başladı. Smale, fizikte çok bilindik bir konu olan sarkaçlar ile ilgileniyordu. Sarkaçlar ve telefon alıcılarındaki frekanslar üzerine yaptığı çalışmalarda düzen ve istikrarsızlıkları tespit etmişti ancak Lorenz'in çalışmalarından henüz haberdar değildi, bu nedenle bulduklarını tanımlaması biraz zaman aldı. Fizikçilerin ilgisini çeken bir diğer konu türbülanstı. Türbülans *“her ölçek düzeyinde ortaya çıkan bir düzensizliktir; büyük burgaçlar içindeki küçük burgaçlardır. Türbülans istikrarsızlıktır.”* Başlangıçta düzgün olan bir sistem türbülans eşiği aşıldığında düzensizliğe dönüşmektedir. Sigara dumanı sigaranın bırakıldığı küllükten düzgünce yükselmekte, gittikçe hızlanarak kritik bir hızı aşmakta ve dağılarak şekli bozuk burgaçlar oluşturmaktadır. Düzensizden düzensizliğe geçilen eşik ve bu sürecin tanımlanması kaos teorisi için önemli bir adımdır. Bu soruların cevapları faz uzayında ve garip çekicilerde aranmaktadır. Garip çekici, *“modern bilimin en güçlü buluşlarından biri olan faz uzayında yaşamaktadır...faz uzayında, dinamik bir sisteme ilişkin bütün bilgilerin zaman içinde belirli bir andaki durumu tek bir noktaya indirgenmektedir.”* Faz uzayı

sayıları resimlere dönüştürür, hatta bunlara “kaos resimli romanları” diyenler bile vardır. Lorenz'in modelindeki sistemde bir çekici bulunmaktadır, sistem istikrarlı hale geçince hakim olan tek bir davranış biçimi mevcuttur, buda kaotik bir çekicidir. Nonlineer fonksiyonların çözümü konusunda yeni yöntemler üzerinde çalışan Feigenbaum, 1970li yılların sonunda, oluşturduğu teoremin düzen ve türbülans arasındaki geçiş noktasında bulunan sistemlere ilişkin bir tabiat yasasını açıkladığına inanıyordu. Türbülansı oluşturan frekansları ardışık diziler halinde gösteren Feigenbaum'un evrenselliği yalnız şekilleri kapsamakla kalmıyor, kesin sayılara kadar uzanıyordu. Ancak Feigenbaum çalışmalarını iki yıl boyunca bilimsel dergilerde yayımlatamadı, bu nedenle görüşlerini konferanslarda yaymaya çalıştı. Daha sonraki yıllarda kabul gören Feigenbaum kaosa temel teşkil eden teoriyi *“nonlineer sistemlerde birbirine benzer bir yapı olduğunu”* keşfetmişti.

1977 yılının yaz aylarında Joseph Ford ve Giulio Casati adlı iki fizikçi, kaos adı verilen bir bilim dalında ilk kez bir konferans düzenlediler. Ancak bu yıllarda halen kaos ile ilgili herhangi bir ders, ders kitabı hatta dergi yoktu. Yine bu yıllarda Kaliforniya Üniversitesinin, Santa Cruz kampüsünde fizik bölümünde doktorasını yapmakta olan Rob Shaw tesadüfen artık kaosun sembolü haline gelmiş Lorenz çekicisi ile karşılaştı. Shaw, süper iletkenler konusunda bitirmek üzere olduğu doktora tezini artık tamamlayamayacaktı, tüm ilgisini kaosa yöneltmişti. Shaw'la birlikte bir grup doktora öğrencisi kaosa ilgilenmeye başladılar ve kendilerine “dinamik sistemler kulübü” adını verdiler. Shaw'ın yaklaşımına göre kaos, *“...düzen ile düzensizliği birbiriyle kaynaştıran garip çekiciler bir sistemin entropisini ölçme sorununa değişik bir bakış açısı getiriyordu. Garip çekiciler karıştırıcı görevini etkin olarak yapıyorlardı. Öngörülemezlik yaratıyorlardı. Entropi çıkartıyorlardı....”* Klüp üyesi Farmer kaos ile ilgili şunları söylüyordu; *“felsefi düzeyde bu konunun beni şaşırtan yönü, serbest iradeyi tanımlamanın uygulamaya dönük bir yöntemini teşkil etmesi; bu tanımlamayı da, serbest irade ile determinizmi birbiriyle bağdaştıracak bir şekilde yapmasıdır.”*

Kaos teorisinin, bilime olduğu kadar yaşam felsefemize, dünyaya bakışımıza da köklü bir değişim başlattığı şüphesizdir. Gleick kitabında, burada bahsedemediğimiz pek çok bilim adamından ve çalışmalarından bahsetmektedir. Ancak daha çok doğal bilimlerde yapılan öncü çalışmaların yer aldığı kitapta kaosun sosyal bilimlere olan etkisinden bahsedilmemiştir. Oysa teoremin sosyal bilimleri de etkilediği, ekonomi, yönetim, sosyoloji, ekoloji, şehir planlama gibi alanlarda kaos ile ilgili çalışmalar yapıldığı bilinmektedir. Son derece karmaşık ve kompleks yapılara sahip olan şehirlerin planlanmasında kullanılan lineer matematiksel modeller, günümüz büyük kentlerinin sorunlarını çözmekte yetersiz kalmaktadır. Kurulan modeller pek çok faktörü göz ardı ederek, gerçek dünyayı

sadeleştirilmekte ya da sorunlar bir sistemin tek tek parçaları olarak ele alınmaktadır. Oysa bir sürecin ve oluşumun bilimi olarak tanımlanan kaos teorisi, kente dinamik bir sistem olarak bakabilmemizi kolaylaştırmaktadır. Türkiye’de de dünyada olduğu gibi sınırlı sayıda da olsa sosyal bilimlerde ve şehir planlama bölümlerinde kaos teorisinden yola çıkan doktora tezleri yapılmaktadır. Toplumun organizasyonu, yönetimi, strateji oluşturma, mekan organizasyonlarının fraktal yapısı gibi konularda araştırmalar yapılmaktadır. Türkiye’de daha önceki yıllarda daha çok matematikçilerin ilgi gösterdiği kaos ile ilgili iki sempozyum yapılmıştır. Mayıs 2006 tarihinde üçüncüsü düzenlenecek olan “Kaos ve Karmaşık Düzenler” adlı sempozyum çok disiplinli bir boyut kazanmış, şehir planlama, mimarlık ve ekoloji bilimlerinden katılım sağlanmıştır.

KAOS

Yeni Bir Bilim Teorisi

James Gleick

Çev. Fikret Üçcan

TUBİTAK Popüler Bilim Kitapları 15, 2000 (ilk baskı 1995)