

tmmob
şehir planlama
mimar ve mühendisleri
odası

HABER BÜLTENİ

Sahibi : Kemal SARP

Adres : Konur Sokak 4/4-06

sayı 48

Sorumlu Yön. : Yusuf OKÇUOĞLU

Yenişehir-ANKARA

ocak 1982

- bu sayıda :
- ÜYELERDEN Yerel Yönetim İçinde Bir Ulaşım Plancısının Deneyimi
ErdaI ÜNSAL
 - DUYURULAR
 - Mesken Genel Müdürlüğü UygulamaFarı ve Bir Yarışma
A.Hayri GÜVEN
 - TEZ ÖZETİ Ankara'da Konut ve Konut Yeri Seçiminin İncelenmesi
Ali TÜREL
 - BİRLİK ÇALIŞMALARI
 - BASINDAN HABERLER
 - TEMSİLCİLİKLERDEN
Ankara'da Hava Kirliliği Sorunu ve NATO İşbirliği İle Gerçekleşti-
rilen Çalışmalar
Ata ATALAY

XII. Ş.P.M.M.O GENEL KURULU 27 ŞUBAT'TA YAPILIYOR

DANIŞMA KURULU 20 ŞUBAT 1982 SAAT 10:00 DA 4. KAT
TOPLANTI SALONUNDA, GENEL KURUL SAAT 10:00 DA
TMMOB TOPLANTI SALONUNDA YAPILACAKTIR.

yerel yönetim içinde bir ulaşım plancısının deneyimi

Erdal ÜNSAL

Y.Şehir ve Bölge Plancısı

YAYIN KURULU'NUN ÖNSÖZÜ

Yerel yönetimler son on yılda önemli dönüşümler geçirdi. Özellikle büyük kent belediyeleri bünyesinde 1973 de gündeme gelen "üretici" ve "özerk" belediyeçilik kavramları 1977 sonrasında kamuoyunda sık sık tartışıldı. Kentsel ulaşım yeni belediyeçilik anlayışı doğrultusunda uygulamaların yoğunlaştırıldığı bir dal oldu. "Toplutaşımçı" olarak nitelendirilebilecek bir dizi uygulama bu anlayışın ürünleriydi. Otobüs özel yolları, hareket memurlukları düzenlemeleri, abonman biletleri ve bilet kumbaraları, kamu otobüslerinin belediyeye devri ile ekspres otobüslerin oluşturulması, yaya bölgeleri, otobüs sayılarının artırılması vb. önlemler metropoliten büyüklüğe erişen kentlerimiz açısından bir zorunluluktu. Bu uygulamaların önemli bir bölümü ilk kez Ankara Belediyesi'nin öncülüğünde gerçekleşti ve diğer kentlerimizde yaygınlaştı.

Ülkemizdeki kent planlama deneyimlerini olanakları çerçevesinde tanıtmayı amaç edinen ŞPMMO Yayın Kurulu, Ankara Belediyesinin ulaşım planlama deneyiminin daha geniş bir kitleye tanıtılmasının yararlı olacağını düşündü. Geçmiş sayılarımızda bu konuyla ilişkin bir takım yazılara yer vermiştik. Bu kez bu deneyimi yaşayan bir kent plancısının öyküsüne yer veriyoruz. Aşağıdaki satırların yazarı Erdal ÜNSAL Ankara Belediyesi'nin 1978-1982 dönemindeki ulaşım planlama çalışmaları ve uygulamaları içinde etkinlikle yer alan bir ŞPMMO üyesidir. ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümünü bitiren ÜNSAL, 1975 yılında Reading'de ulaşım üzerine yaptığı y.lisans çalışmasından sonra yurda döndü ve Ulaştırma Bakanlığı, UKİ Kentsel Ulaşım Kümesinde 1978 yılına kadar görev yaptı. Bu tarihten sonra Ankara Belediyesi'ne geçen ÜNSAL yaklaşık dört yıl ulaşım konusunda yetkili bir uzman olarak çalıştı.

Erdal ÜNSAL değişen iş koşullarında birikimini yeterince kullanma olanağını bulamadığı için Ocak 1982 içinde belediyedeki görevinden istifa ettiğini belirtmektedir.

BELEDİYEYE GİRİŞ VE PLANLAMA BİRİMİ

1978 Nisan'ında Ankara Belediyesi Planlama Birimi içinde, bir ulaşım kümesi oluşturma amacıyla görev önerisi aldığımında, bir plançı olarak beni en çok cezbeden yön doğrudan uygulamaya eylemine geçme olanağının bulunmuşuydu. Böylece okul yıllarında ve daha çok bir araştırma kuruluşu niteliğinde olan JKİ'de edindiğim kuramsal bilgileri sınamak, uygulamak olanağı bulabilecektim. Yerel yönetim koşullarına ve yeni politik kadrolara yabancı olmama karşın, oluşturulan Planlama Birimi benim gibi teknik elemanlara uyum sağlatabilecek bir yapıda gözüktüğünden görevi benimsedim.

Planlama Birimi, hızla eyleme geçme zorunluluğunu duyan belediye yöneticilerinin istekleri ile, konulara uzun erimli ve bütüncül bir çerçevede bakma alışkanlığı olan teknik elemanların özlemlerini birleştirmeyi amaçlayan bir yapıya yönelikti. Seçim öncesinde yapılacak vaad edilen bir takım işler yanında, çeşitli toplantılar sonucunda ortaya çıkan fikirlerden hareketle konuyla ilgili teknik elemanları biraraya getiren proje grupları oluşturuluyordu. Batıkent, otobüs özel yolu, yaya bölgelerine ilişkin olarak kurulan ilk proje grupları bu nitelikteydi. Bir yanları Ankara'nın uzun erimli ulaşım planını hazırlama çabasında bulunurken, ulaşım sistemiyle ilgili yönlere nedeniyle her üç proje grubunda da görev yaptım.

Seçim öncesi sloganlarından birisi yayalara ve toplulaşma öncelik verilmesiyle ilgiliydi. Ancak bu konunun nasıl uygulamaya geçileceği bilinmiyordu. Batı ülkelerinde otobüslere ayrılan yol şeritleri, özel sinyalizasyon, yaya bölgeleri, v.b. uygulamalar yeni yöneticilerin ve proje danışmanlarının da ilgisini çekmiş ve benzer uygulamaların Ankara'da da yürürlüğe koyulması doğrultusunda bir istek gelişmişti, ancak ülke koşulları arasındaki farklılıklar doğrudan bir kopya-ya izin vermiyordu. Oluşturulan gruplar bu konuda gerçekçi projeler geliştirmekle görevlendirilmişti. Bu grupların dışında, konuların uygulanmasında görev alacak örgütlerin (EGO, Fen İşleri gibi) sorumluların atıldığı kurul toplantıları yapılyordu.

OTOBÜS ÖZEL YOLU

Bu toplantılardan birisinin konusu otobüse verilecek öncelikle ilgiliydi. NATO tarafından yayınlanan "Bus Priority Systems" adlı yaygın bazı yöneticileri etkilemişti. Gerçekten, bu yayında dünyadaki otobüse öncelik veren çeşitli önlemlerin olumlu ve olumsuz

yanları basit bir biçimde ortaya koyulmuş ve bazı projelerin ayrıntıları verilmişti. Yapılacak yatırımın fazla olmayışı, hızla uygulamaya geçme olanağının bulunmuşu ve kentte etkisini duyurabilecek bir konu olduğu için yeni yöneticiler 1978 başından itibaren bu konu üzerinde duruyorlardı.

Bu toplantılarda önce hat seçimi yapıldı. Daha etkileyici olabileceği düşüncesiyle önce Atatürk Bulvarı üstünde duruldu. Ancak EGO yetkililerinin bu doğrultuda çalışan otobüs hattının fazla ve karmaşık olduğunu belirtmesi üzerine, daha az hattın yer aldığı G.M. Kemal Bulvarı seçildi. Burada yalnız iki uçta (Beşevler ve Dikimevi) bir hat çatallaşması söz konusuydu ve güzergah boyunca ciddi ulaşım sorunları vardı.

Daha sonra, otobüs yolunun biçimi üzerinde tartışılmaya başlandı. Yol ortadan gidebileceği gibi, bir yandan veya her iki yandan da gidebilirdi. Teknik elemanların çalışmaları sonucunda kabaca çizilen 1/1000 eskizinde yolun ortadan geçmesi uygun görülmüştü. Uzun tartışmalardan sonra projenin uygulanmasına ve ayrıntılı çözümler için yerinde karar üretme esasına dayanan bir alt-kurul oluşturuldu. Proje, sağlıksız bir röleveye ve tip enkesitlere dayandığı için yerinde karar üretmek bir zorunluluktuktu. Bu amaca hizmet eden bir servis minibüsü alt-kurul üyelerini yapımın başladığı bağlantılar ile çözümü gereken bağlantılar arasında taşıyıp durdu. Basına yansıyan haberlerden sonra proje çerçevesinde oluşan merak ortamında proje halka tanıtılmıştı. Bu arada, otobüs yolunun refüj içine alınmasının sel yaratabileceği, çeşitli ticari ve özel araç sahiplerinden alacağı tepki nedeniyle uygulanma olasılığının zayıf olduğu, daha önceki belediye yönetiminin gerçekleştirildiği göbekli kavşakların tahrif edilmek istendiği biçimindeki eleştiriler kurul tarafından gözetilmişti. Örneğin, sel tehlikesi refüj taşlarının aralıklı döşenmesiyle önlenmişti. Yapım sırasında karşılaşılan en önemli tepkilerden birisi yol genişletmesi nedeniyle binalarının önündeki ağaçları yitirme durumunda kalan Hukuk ve Siyasal Bilgiler Fakültesi hocalarından geldi. Bu konuda ağaçları kaldırmayan bir çözüm geliştirmemize karşın, trafik yetkililerinin görme açısını daraltacağı düşüncesiyle karşı çıkması üzerine ağaçlar kesilmek zorunda kaldı. Yapım büyük bir hızla yürütüldü ve bitirildi.

Özellikle yaya ve fakat aynı zamanda araç güvenliği açısından yolun demir parmaklıklar arasına alınması gerekli görülmüştü.

Bir Fransız uzmanın tanımlamasına göre Ankara "dünyanın en iyi korunan" otobüs yoluna kavuşmuştu. Kuşkusuz bu maliyeti artırıcı ve estetiksel açıdan hoş olmayan bir görüntü yaratıyordu. Ancak Türkiye koşullarında doğru ve gerçekçi bir çözümdü.

Başlangıçta demir parmaklıksız düzenlenen İstanbul otobüs yolunda birçok can ve mal kaybindan sonra aynı çözüme başvuruluşu bu savı doğrulamaktadır.

Bu yol üzerinde duraklararası uzaklıkların 400-600 metre dolayında oluşu güzergah çevresinde sık duraklara ve geçişlere alışmış olanların da tepkisini aldı. Bunlardan haklı gerekçelere dayanan birkaçı dışında projede taviz verilmedi. Aksi takdirde sık sık durmalar ve geçişler projeden beklenen yararı azaltacaktı.

YAYA BÖLGESİ

Yaptığımız sayım ve gözlemler sonucunda kent merkezi çevresindeki bazı yolların tümüyle otopark olarak kullanıldığını saptamıştık. Bu yolların hareket eden trafik açısından bir önemi kalmamıştı. Bu yollarda trafiğin yasaklanması yayalara hareket olanağı sağlamanın ötesinde kent merkezinin güzelleşmesi açısından da gerekliydi. Ayrıca dükkan sahiplerinin ticari kazancı da olumlu yönde etkilenenekti. Projenin politik olabilirliği alınmış ve 3-4 kişiyle 1/1000 imar planları üzerinde çalışmalar başlatılmıştı. Batı örneklerinden esinlenen ilk proje önerisinin arazideki çalışmalardan sonra gerçekleşmesi çok güç bir düş olduğunu anladık. Özellikle döşeme malzemesinin seçiminde belediye olanakları gözetilmemişti. Uygulanması uzun zaman alacaktı. İşi yapacak beceride usta bulabilmek başlıbaşına bir diğer sorundu. Bunun üzerine, arazide yeniden gözden geçirilen proje değiştirilerek uygulandı ve çalışmalar eşgüdüm sorunları nedeniyle aksadı.

Arazi çalışmaları sırasında proje konusunda bilgilenen esnaf ve etkilenen diğer grupların tepkileri çok yoğun oldu. Bunların bir bölümü gerçekten olumlu olduğundan proje revize edildi. Diğer bir bölümüne karşı yasal önlemler alındı veya takınılması gereken tavir belirlendi.

Otobüs yolu ve yaya bölgelerine ilişkin projelendirme ve uygulamalar belediyenin daha sonraki çalışmaları açısından çok yararlı olan birikimler yarattı. Herşeyden önce uygulamanın eşgüdümü konusunda çok daha titiz davranılması gerektiği açığa çıktı. Arazi ça-

lışmalarında oluşan keşmekeş istenilen sağlıklı sonuçlara bir an önce ulaşmayı geciktiriyordu. İkincisi, izlenen iş üretme sürecinin geçerliliği kanıtlandı. Değişik düzeylerde ortaya atılan fikirler politikacının yanında danışman ve teknik elemanlardan oluşan bir kurul tarafından proje önerisi olarak planlama birimine yansıyor, burada işin teknik olabilirliği araştırılıyor ve kaba proje hazırlanıyordu. Daha sonra konu politikacı kanalıyla basına yansıtılıyordu. böylece hem kamuoyunun tepkisi ölçülebiliyor hemde projeyi yürüten teknik elemanların çalışmaları bir takvime bağlanarak hızlandırılmış oluyordu. Gelişen tepkilere bağımlı olarak hazırlanan kesin projeler kısmen uygulandıktan sonra oluşan yeni tepkiler yeniden görüşülüyor, yapımdaki eşgüdüm sorunları aşımaya çalışılıyordu. Bu süreç boyunca oluşan deneyim o zamana değin plan uygulama şansını elde edememiş olan plancılar açısından son derece gerekiyordu.

DiĞER İŞLER

Kuşkusuz, belediyenin bu iki proje dışında da sorumlulukları vardı. Geleneksel belediye hizmetlerinin çağıdaştırılması da amaçlanıyordu. Bu işlere zaman zaman bazı teknik elemanların katılması isteniyordu. Örneğin, yol açma, kavşak düzenleme v.b. işlerde görev almak gerekiyordu. Ayrıca özel projelerin belediye meclisi için rapor edilmesi zorunluğu vardı. Zaman geçtikçe hem işler yoğunlaşıyor, hem de çeşitleniyordu. Bittigini sandığımız projeler ile ilgili olarak sürekli (ufak tefek de olsa) sorunlar çıkıyor bunlar zaman alıcı oluyordu. Bu ortamda ille de kapsamlı ve bütüncül olması gerektiğine inandığımız ulaşım planlama çalışmalarını yapmak olağanüstü çaba gerektiriyordu. Haziran 1978'de yaptığımız otobüs ve minibüs sayımları böyle bir ortamda gerçekleştirildi.

METRO GÜNDEMDE

Metro, seçim öncesindeki sloganlardan bir diğeri idi. Bu, daha önce meslek odalarınca ve yerel yönetimlerce Ankara için köklü çözümün metro olduğuna ilişkin görüş birliğinin doğal bir sonucuydu. Otobüs yolu ve yaya bölgeleri projelerinin başarılı olması 1978 başından itibaren sözü edilmeye başlanmış olan metro konusunu ön plana çıkardı. Beş Yıllık Kalkınma Planında büyük kentlerde raylı sistemlerin yapımı önerilmiş, işin ivediliği ortaya konulmuştu.

Bu arada 1980 yılında uygulanmasına geçilen metro projesinin durdurulmasında etkili rol

ınayan ve şu anda Belediye Başkan Yardımcı-
durumunda olan devrin Belediye Trafik Şu-
Müdürü Muhittin Özdirim batı kaynakların-
nesinlenerek Kavaklıdere-Dışkapı bağlantı-
için bir tramvay eskiz projesi hazırlamış-
ve uygulanmasını istiyordu. Ancak herhan-
bir etüde dayanmıyor ve ilginç bir fikir
manın ötesinde ciddiye alınmıyordu. Esasen
r trafikçi olduğu için sinyalizasyon, kav-
k düzenleme ve otobüs yolu konusunda fikir-
rine başvurulmuş bir teknik elemandı.

tro ya da hafif metrodan sık sık söz edil-
si sürdürdüğümüz Ankara Ulaşım Planı çalış-
larının temposunu artırmamıza neden oldu.

na göre yönetim uygulamada fazla aceleci
i ve kapsamlı ulaşım planı bitirilmeden
tür yatırımlara girişilmesi olanaksızdı.
e yandan edüt biran önce bitirilmezse ko-
üzzerindeki denetimimizi yitirme tehlike-
vardı. Bu nedenle sorunu ne zaman bitece-
belli olmayan kapsamlı bir ulaşım planı
şında "Kuzey-Güney aksında en uygun sis-
m seçimi nedir?" biçiminde tanımlamaya
şladık. Bu amaçla yaptığımız sayımlarla
zım Plan Bürosundan aldığımız 1970 Baş-
ngıç-Bitiş tablosunu bütünleştirerek
lculuk istemlerinin mekansal dağılım do-
sunu anlamaya çalıştık.

78 Aralık ayında düzenlenen Birinci Top-
taşım Kongresinde belediyenin gerçekleşt-
diği uygulamaların tescil edilmesininin
rattığı güven ortamı ve bu kongrede sunu-
n bildirilerin önemli bir bölümünün raylı
stemlerin gerekliliğini vurgulaması yöneti-
lerin metro konusunu iyice ciddiye almala-
na yol açtı ve belediye içinde bir metro
ryası koşturdu.

alık 1978'de hazırladığımız ön etüde el-
ki sınırlı yolculuk ve maliyet bilgilerin-
a hareketle oluşturulmuş "seçenek Kuzey-
ney geçişleri" yerliyordu. Bazı yöneticiler
bu etüdeki kaba ve yüzeysel çözümlereyi
terli görerek uygun seçeneğin uygulanmasını
tediler. Ancak metro büyük bir yatırım
jesiydi ve kabul edilebilir bir olabilir-
araştırmasına dayanmalıydı. O zaman
ınlama Birimi Başkanı olan Korel Göymen'in
ınlamıyla sistemin bütünü için bir olabilir-
araştırması yapımı kararlaştırıldı. Fa-
: aynı zamanda Ulus-Meclis arasındaki bağ-
tının uygulama projesi ihaleye çıkarıldı.
ılenin yapılış nedeni halka iyice akta-
amadığından, o günkü belediye yöneticiler-
le geçinemeyen bir takım çevreler bu iha-
i tepkiyle karşıladı.

eleştirilerden bir bölümü ihalenin yapılış
imine ve yeterlik belgesi koşullarına ir-

lişkindi. Örneğin, ihaleye gireceklerde tün-
nel, viadük yapmış olma koşulu aranılıyordu.
Bu, girişi engellediği veya sınırlandırdığı için
eleştiri konusu olmuştu. Belediyenin mahke-
meye verilmesi düşünülmüyordu.

İkinci tür bir eleştiri kapsamlı bir etüd
yapılmadan uygulamaya geçileceği endişe-
sinden kaynaklanıyordu. Yaygın bir diğer
kuşku ise, Türkiye'de metro büyüklüğünde
bir yatırımı gerçekleştirecek birikimin
olmadığı düşüncesinden doğuyordu. Özellikle
bazı çevreler bu kuşkuyu işliyor ve mille-
tin paralarının çarçur edileceğini söylü-
yorlardı. Metro denince de birçok kişinin
aklına sürekli yeraltından giden pahalı bir
raylı sistem geliyordu.

Sistemin bütününe ilişkin olabilirlik ça-
lışmaları yürütülürken, Ulus-Meclis bağlan-
tısına ilişkin proje çalışmalarının ihaleye
çıkartılmasının iki temel gerekçesi vardı.
Birincisi hemzemin, viadük ve tünel geçiş-
lerinin Ankara koşullarında kaçınılmaz
konusunda ayrıntılı bilgi toplamaktı. Yürüt-
tüğümüz olabilirlik çalışması açısından
son derece gerekli olan birim maliyetler
konusunda büyük bir belirsizlik vardı. Yapı-
lan kaba hesapların Ankara'nın özel koşulla-
rında sınanabilmesi için daha ayrıntılı pro-
je çalışmaları gerekliydi. İkinci gerekçe
ise Ankara çapında önerilecek herhangi bir
raylı sistemin nasıl olsa kent merkezine iş
bölgesinin iki ucunu oluşturan çekirdekleri
birleştirmek zorunda kalacağı idi. Bu bağlan-
tının biran önce ayrıntılarıyla ve seçenekli
olarak tartışılması zaman kazandıracaktı.
Belediye bu tür yöntemlere başvurduğu için
hızla uygulamaya geçebiliyordu. Böyle bir
kararın verilmiş oluşu sistemin diğer bağ-
lantılarına ilişkin olarak yapımı kararlaştır-
tırılmış olan bir ulaşım etüdüne de ters
düşmeyecekti.

Politik açıdan kestirme bir slogan olarak
kullanılan "metro" deyimiyse "tünel" kavra-
masının bütünleştirilmesi deşemantik bir ha-
taydı. Aslında, sistemin olabildiğince hem-
zemin yapılması bizim de benimsediğimiz bir
ilkeydi. 1977 yılında İngiltere'de (Newcastle
Upon Tyne) bir raylı sistem yapımı sırasında
şantiyelerde bulunmuş ve yapılan etüdlere
izlemiştim. Daha önce kentlerarası çalışan
bir hattın kentiçi amaçla kullanıldığı bu
"metroda" olabildiğince yüzeiden geçiş ilke-
sinin mali gerekçeleri bizlere uzun uzun an-
latılmıştı.

RAYLI TOPLU TAŞIM SİSTEMİ PROJE GRUBU
(RTTSPG)

Belediye bir yandan ayrıntılı proje çalış-
malarının bir bölümünü ihale ederken, diğer

yandan EGO bünyesinde bir RTTSPG oluşturdu. Bu grup makina, elektrik, mimari-inşaat ve ulaşım planlama alt-gruplarından oluşuyordu. Bu amaçla belediyenin çeşitli birimlerinden yetenekli tüm elemanlar toplanmış ve yeni elemanlar istihdam edilmişti. RTTSPG'da toplam 30-40 kişi görev yapıyordu. Elemanlara önemli yetkililer verilmiş ve kaynak kullanımı da kolaylıklar sağlanmıştı. 1979 başından itibaren ulaşım planlama alt-grubu sorumlusu olarak yer aldığım bu örgütün yöneticiliğini EGO Genel Müdürü Ethem Özbakır yapıyordu. Eskiden lojman olarak kullanılan bağımsız bir bina (şimdiki Ulaşım Planlama Dairesi) RTTSPG çalışmalarına ayrılmış, böylece elemanların diğer işlerin yükünden sıyrılmasını sağlamaya çalışılmıştı.

Belediye Başkanı çalışmalarını yakından denetliyor ve sonuçların bir an önce alınabilmesi için her türlü kaynağı kullanabileceğimizi belirtiyordu. Bu ortamda ulaşım etüdüleri için gerekli yardımcı kadroyu oluşturmam kolaylaştı. Yolculuk istemlerinin hesaplanabilmesi için gerekli olan Başlangıç-Bitiş anketi, kordon sayımları ve yol kenarı anketlerini Şubat 1979'da gerçekleştirdik. ODTÜ Sistem Bilimleri Araştırma Enstitüsü'nün yardımıyla belirli bir örnekleme planıyla numeraaj dosyalarından çıkarılan adreslerde 100'e yakın zabıta ve otobüs kontrolörü anketör olarak çalıştı. Anketçi eğitimi, sıkıyönetim izni, mahalle krokilerinin çizimi, dosyalama, araç ve telsiz sağlanması, anket dağıtımı ve toplanması gibi çok çeşitli yönleri olan bu çalışmalarını kelimenin tam anlamıyla gece-gündüz çalışarak yürütmeye çalıştık. Bu hengame içinde anket döküm programını hazırlamaya çalışan arkadaşımız daha verimli çalışacağı düşüncesiyle bir hafta izinle İstanbul'a gönderildi. Programı bitirip döndü. Bilgisayar kartlarını EGO'da deldik, programı ODTÜ'de işlettik. Bu arada işe alınan stajyer öğrencilerin de yardımıyla anket dökümlerine ilişkin çıktılar alındıkça tablo ve haritalara işleniyordu.

1979 baharı varolan sistemin anlaşılabilmesi için gerekli çalışmalarla geçti. Bu sırada alınan ilk sonuçlara göre "İstek çizgileri" yöneticilere tanıtıldı. Aynı toplantıda tramvay konusunda çok ısrarlı olan Muhittin Bey bir yıl önceki sunuşunu, bu kez bir dia gösterisiyle bütünleştirerek yinelemiştir. Yaz başında gelecekteki ulaşım istemlerinin kestirimi için kullanılacak modelin ana hatları belli olmuş ve kalibrasyon çalışmalarına girilmişti. Bu modelin işletilebilmesi için gerekli iş gücü bilgileri Ankara Nazım Plan Bürosundan alındı.

Gerek ihale edilen ilk aşama projesi, gerek se ulaşım etüdüleri ile ilgili çalışmalar

1979 Temmuz'unda kamuoyuna tanıtılacaktı. Ulaşım etüdü, sistem ve güzergah seçimi çalışmalarıyla birlikte yürütülmek zorunda olduğundan maliyet bilgileri ihaleyi alan firmadan isteniyor, onlar da durak/istasyon tasarımı için gerekli bilgiler için bize başvuruyorlardı. Tüm çabalarımıza karşın etüdü bitiremedimizden, tanıtma toplantısı 20 gün kala isteğim üzerine ertelendi. 1990 yılı kestirimlerini ancak Ağustos başında bitirebildik.

Proje konuyla ilgili tüm kamu uzmanlarının davet edildiği Abant'ta Eylül 1979'da tanıtıldı. Tutanakları yayınlanmış olan bu toplantıdaki tartışmaların tümüne bu yazı kapsamında değinmek olanaksız. Türkiye'de kamu kesiminde üretilen ilk büyük yatırım projesi olarak genelde takdirle karşılandı. Proje yapıcı eleştirilerden yararlanmak için tanıtılmıştı ve bu amaca bir ölçüde ulaşıldı. Ancak, ön yargılı ve kompleksli olduğuna giderek daha çok inandığım bazı hırslı kişiler tarafından ölçüsüz ve hakaret düzeyine varan bir biçimde eleştirildi. Özellikle yapılan ulaşım etüdüne güvensizliklerini dile getiren bazı akademik kafalara göre böyle önemli projeler için saatlik, günlük, mevsimlik ve hatta yıllık sayımlar gerekliydi. Bilimsel sonuçlara ancak böyle varılabildi. Kimilerine göre sayım sonuçları bir dedektif anlayışıyla kontrol edilmeli ve yolculuk istemlerinin abartılıp abartılmadığı araştırılmalıydı. Aralık 1979'da düzenlenen İkinci Toplantı Kongresinde ilericilik adına getirilen eleştirilerin bir bölümü üzüntü verici bir sorumsuzluk örneği idi. İş yapmanın ne demek olduğunu bilmeyen ve uygulamadan nasibini hiç almamış bir düşüncenin ürünü olan bu eleştirilerin bir bölümünü ciddiye alma olanağı yoktu. Ne varki bu kişiler bazı merkezi yönetim kuruluşlarının temsilcileriydiler ve sonucu ulaşabilmek için bazı isteklerine boyun eğmek gerekiyordu. Nitekim Şubat 1980'de daha geniş bir örneklemeyle yenilediğimiz Başlangıç-Bitiş anketi, Kasım 1979'da yinelenen kordon/perde sayımları ve anketi bu değerlendirmenin sonucuydu. Sanıyorum, Ankara Belediyesi ve EGO Genel Müdürlüğüne 1978-1980 döneminde yürüttüğü bilgi toplama çalışmaları dünyada eşine ender rastlanabilecek bir sıklıkta idi. Eğer bu çalışmalar için gerekli insan gücü ve kaynaklar konusunda bazı çevreleri tatmin etmek için neredeyse savurgan denilebilecek bir tutum takınılmıyorsa, etüdün hiçbir zaman bitirilmemesi söz konusu olabilirdi. Belki de bazı çevrelerin isteği de buydu.

ABANT SONRASI

Abant sonrasında düzenlediğimiz toplantılar-

a, ortaya çıkan tartışmaların ve eleştirilerin ışığında yeni bir iş planı hazırlandı. İlaşım planlama grubu olarak kabaca seçtiği iz raylı sistem ağının 1/5000 hat planları ve aktarma istasyonlarını hazırlamakla övülydik. Bu arada yapılmasının doğru olacağını belirlediğimiz ilk aşama bağlantısı için ayrıntılı istasyon tasarımları ve uygulama projeleri hazırlanması için yükümlü firmaya görev verildi. Yöneticiler bu bağlantının 1980 inşaat mevsimine kadar projelendirilmesini istiyorlardı. Böylece 1981 seçimlerinden önce inşaatın bir bölümü bitirilmeli lacaktı. Bu amaçla merkezi yönetimle diyaloga gidilmeye çalışıldı. Ancak Kasım 1979'da eğişen iktidar yapısı karşısında olumlu işi kurtmak çok güçleşmişti. Merkezi hükümet çevreleri böylesine büyük bir projenin arşıt görüşlü bir yerel yönetimce gerçekleştirilmesini istemiyordu. Önce "etüdü biririn bir görelim" dediler. Etüd kendilerine letilince de (metro lehinde Ankara'da başayla yaratılan kamuoyundan çekinerek) bekemeyi yeğlediler. Yerel yöneticilerin çok ızlı bir tempoyla üretilen projenin bekleilmesine tahammülleri yoktu ve konu açık ir zıtlaşma ortamına girdi.

u arada yerel yönetim kadrolarına katılan eni teknik elemanların bir bölümü RTTSPG'da görev aldı ve kadro daha da güçlendi. alnızca ulaşım planlama grubu bir daire lüşturabilecek büyüklüğe erişmişti. Çoğu et plancısı olan bu arkadaşlarımızın ardımıyla Haziran 1980'de Ulaşım Planlama airesi Başkanlığı oluşturuldu. Raylı Sistem Dairesi inşaata daha yakın bir yer olileceği düşüncesiyle Kızılay'a taşındı.

slında ulaşım konusundaki çalışmaları büünleştirebilecek bir dairenin oluşturulması Aralık 1979'da Belediye Meclisinde örüşülmüş ve karara bağlanmıştı. Bundan onra yürürlüğe koyulan Ekspres Otobüs gibi azı projeler bu grubun işlevselliğini oraya çıkarınca UPD kuruldu. Bu birim metro alışmalarının ulaşım etüdleri boyutunu istlendi. Böylece iki yıl önce Belediye lanlama Biriminin içinde 1-2 kişiyle başayan ulaşım planlama çalışmalarını 20-30 işilik bir kadroyla yürütme olanağı doğuştu. Saniyoruz bu da Türkiye'de yerel yönetim içinde en büyük ulaşım örgütlenmesiydi

erkezi yönetimin aslında olumsuz olduğu bilinen tavrını resmen ortaya koymasından sonra 9 Eylül 1980'de ilk aşama inşaatına irişilen metro çalışmaları, 12 Eylül'den sonra Bakanlar Kurulunun ilk toplantısında lurduruldu. Yeni merkezi yönetim projeye ilişkin karar alma konusunda olağanüstü bir sürat göstermişti. İşin ilginç yanı metro çalışmalarının durdurulmasına ilişkin kara-

ri koşu koşu Belediye Planlama birimine eiden getiren kişinin de bir şehir plancısı oluşuydu.

12 EYLÜL SONRASI

Metro projesinin durdurulmasına gerekçe gösterilen 25 Eylül 1980 tarihli raporda üç neden vardı:

1. Tüm kent için öneriler getiren kapsamlı bir ulaşım etüdünden kaynaklanmaması,
2. Ankara Nazım Planının karar ve stratejileri ile önemli uyumsuzluklar göstermesi,
3. Maliyetler ve finansman kaynakları açısından gerçeği olmaması.

Yasal olmadığı söylenen çalışmaların müfettişlere inceletilerek, sorumluların cezalandırılması da istenmekteydi. İşin ilginç projeyi reddeden kişiler de ücret karşılığı "bilirkişi" raporu yazmışlardı. Bunun üzerine henüz görevden alınmamış olan EGO yetkilileri ÖDTÜ, İTÜ ve Ankara Hukuk Fakültesine başvurarak bilirkişi raporları istediler. Bu raporların bir bölümü yöneticiler değiştikten sonra EGO'ya ulaştırıldı da konuyla ilgili hiçbir açıklama yapılmadı. Ancak bildiğim kadarıyla ÖDTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümünün ulaşım etüdleri, İTÜ'nün teknik olabilirlik ve Ankara Hukuk'un yasal açıdan getirdikleri görüşler, projenin durdurulmasına neden olabilecek bir sakıncası olmadığı doğrultusundadır.

Durdurulma kararında yeni bir projenin yapımı da istenmekteydi. Bu madde uyarınca ilk toplantı 4 Kasım 1980'de Nazım Planda yapıldı. Bu toplantıda, durdurulma kararına temel olan teknik gerekçeler yerel yöneticilere ilk kez iletildi. Bu gerekçeler yerel yönetimin savunmasının istenmediği bir kurulca hazırlandığından hataları içeriyordu. İmar ve İskan Bakanlığı ulaşım uzmanlarının görüşlerini kapsayan bu raporun dışında, bir de Bakanlıklararası İmar Koordinasyon Kurulunca hazırlanan bir diğer metin vardı. Bu kurul 1973'de aldığı bir kararla metro çalışmalarını onaylamak konusunda kendini yetkili görüyor, ayrıca imar yasasına dayanarak yasallığını öne sürüyordu. Aslında işin bu yanı ile çok tartışma götürmektedir. 1973 metro-su ile ilgili olarak 1981 yılında ÖDTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde üç öğretim üyesiince hazırlanarak Danıştaya sunulan bir bilirkişi raporu bu konuda da yerel yönetiminlerin özerkliğini desteklemektedir.

Ayrıntılı gerekçe raporları tartışıldıkça birçok eleştirinin haksız, mesnetsiz ve bir bölümünün ise tümüyle yanlış olduğu ka-

nısına vardım. İşin ilginç, sözkonusu eleştirileri yazarların yapılacak işlerle ilgili sıkıştırılmış bir termin planı hazırlayarak bunu bir tutanakla bize imza ettirmek istemeleri idi. Bunu açıkça reddettik. Madem ki işlerin büyük bir bölümü yine yerel yönetimden bekleniyordu o zaman bu konuda hazırlanacak termin planı üzerinde bizim isteklerimiz de yansıtılmalıydı. Ama tutanak bize rağmen, metro çalışmalarıyla görevlendirilmiş olan Muhittin Özdirim tarafından imzalandı. Bu arada Muhittin Bey Belediye Başkan Yardımcısı olmuş ve teknik eleman erozyonuna uğrayan Belediye Planlama Biriminin başına geçmişti. Bu ortamda biz, dışımızda hazırlanan bir termin planı ve çerçeve uyarınca belirli işleri istenen biçimlerde yapmak zorunda kalan teknik elemanlardık.

Daha önce yapılan etüd reddedildiğine göre yeni bir etüdün yapılması gerekiyordu. Ama bu etüdü yapacak yeterli eleman kalmamıştı. Bu nedenle, etüdü önce Nazım Planın yapmasını önerdik. Orada çalıştırılan ulaşım modeli 1970 için kalibre edilmişti. Ek bir sayımla 1980'e uyumlanabilirdi. Yapılanlara ek olarak Kasım 1980'de bir araç/doluluk sayımı daha yapıldı. Bu kez merkezi yönetimin denetiminde...

Ancak çok geçmeden anlaşıldı ki Nazım Plan bu işi termin planı doğrultusunda yetiştiremeyecekti, belki de yetiştirmek istemiyordu. Bunun üzerine model çalıştırma sorumluluğu yine bize verildi. Reddedilen etüdün büyük bir bölümü böylece benimsendi. Etüd için daha önce yapılmış olan olumsuz eleştirilerden vaz geçmenin gerekçesi de, eleştiri sahiplerince "işin ivediliği nedeniyle.." diye formüle edildi.

Bu etüde dayanılarak üç seçenek hazırlanacaktı. Birisi durdurulan projeydi. İkincisi Muhittin Bey'in rüyası, tramvaydı. Sonradan İmar İskan tarafından hazırlanan üçüncüsü ise viadüksüz hemzemin kavşak geçişi tramvaydı. Bu seçenekler karşılaştırılarak "uygun" seçenek benimsenecekti.

Eski proje, dayanağı olan etüdlere ilişkin amansız eleştirilerle mahkûm edilerek savunucusuz olarak bir kenara terkedilmişti.

Ne gariptir ki, yeni geliştirilecek seçeneklerin dayanağı olacak ulaşım etüdü için de; bir önceki etüdün hazırlayıcısı olan aynı teknik elemandan ve aynı yöntemden medet umuluyordu. Yapılabilirlik etüdünün şablonu da bir önceki etüdününkinin aynıydı. Aslında bu durumu garip karşılamak gerek... Çünkü bir önceki etüdü metro projesine kırlıf olarak hazırlanmış uydurma bir etüd olarak yorumlayanlar hiçbir etüde dayanmaksızın

zın yıllardır savundukları projeleri çizip bitirdikleri zaman verilerini benim çalışmalarımın yönlendirdiği revize etüd henüz bitmemişti. Bu konuda o kadar aceleciydiler ki, hazırlayıp ilettiğimiz ve kullandıkları ilk sonuçlarda sonradan bulduğum bazı hataları kendilerine iletme olanağı bulamadan Belediyedeki görevimden ayrılm durumunda kaldım. Tabii bu hususları kendilerine birgün iletme olanağı bulacağım.

duyurular

ŞPMMO Genel Kurulu 27 Şubat 1982 günü saat 10.00 da TMMOB Toplantı salonunda (Konur Sok. No:4. Yenişehir/ANKARA) yapılacaktır.

Danışma Kurulu 20 Şubat 1982 saat 10.00 da TMMOB 4. kat toplantı salonunda yapılacaktır.

ŞEHİR PLANLAMA
MİMAR VE MÜHENDİSLERİ ODASI

12 Şubat 1982'de yapılacak olan ŞEHİR PLANLARI gecesine katılmanızı diler.

Yer: Klüp Fiesta, ÇANKAYA.
Saat: 20.00

Davetiyeler 1000 .-TL karşılığında ŞPMMO sekreterliğinden sağlanabilir.

DÜZELTME

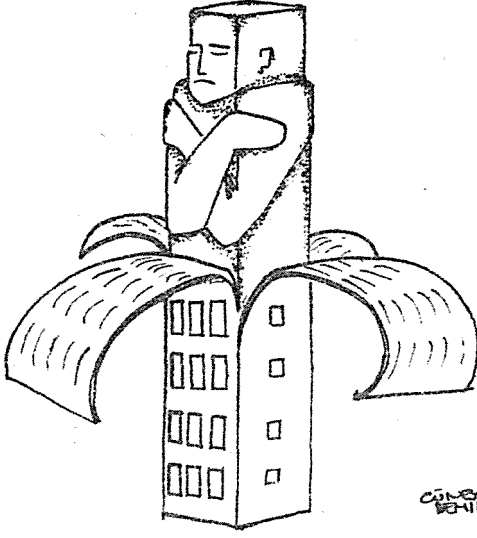
Geçen sayıda (47.sayı) bazı aksaklıklar nedeniyle gözden kaçan önemli dizgi hataları olmuştur:

12. sayfa, 2. sütun, 20. satırdaki Kent-Koop Genel Sekreteri Muammer NIKSARLI olmaktadır.

15. sayfadaki tabloda "KAMU KURULUŞLARINDA ÇALIŞANLAR" ile "KENT PLANLARININ ÇALIŞMA DURUMLARI" yer değiştirecektir.

Ayrıca, son sayfadaki baskı tarihi 30 ARALIK 1981 olarak değiştirilecektir.

Düzeltilir, özür dileriz.



mesken genel müdürlüğü uygulamaları ve bir yarışma

Gecekondu Önleme Bölgeleri ve Geri Kalmış Yörelerde Kiralık Konut Ulusal Mimari Proje Yarışması.

Hayri GÜVEN
Şehir Plancısı
Yarışma Raportörü)

İmar ve İskan Bakanlığı Mesken Genel Müdürlüğü kamuoyunca "sosyal konut" olarak bilinen uygulamalarını sürdürmektedir. Bugüne kadar yapılan uygulamalar Mes-

ken Genel Müdürlüğünü tip projeler konusunda yenilikler getirmeye itmiş, uygulamada sağlıklı sonuçlara ulaşabilmesi için de son olarak "Gecekondu Önleme Bölgeleri ve Geri Kalmış Yörelerde Kiralık Konut Ulusal Mimari Proje Yarışması" düzenlenmiştir.

2487 sayılı Toplu Konut Yasasının yürürlüğe girdiği ve yaygın olarak tartışıldığı bir ortamda sözü edilen yarışmanın duyurulması, özellikle Genel Müdürlüğün bugüne kadar yürüttüğü çalışmalardan haberdar olmayanlarda "Toplu Konut Uygulaması" çağrışımına neden olabilir.

Oysa 2487 sayılı Yasa'nın Mülk Konut sorununa çözümler getirdiği, buna karşılık konut edinmeleri oldukça güç olan kesimin taleplerinin ancak kiralık konut üretimiyile karşılanabileceği bilinmektedir.

Kiralık konut üretiminin ise ancak 775 sayılı Yasa ve aşağıda açıklanmaya çalışılacak uygulama projeleri kapsamında karşılanabileceği söylenebilir. Bu konudaki bazı yanlış anlaşılmalara gidermek, projelerin kullanılacağı yer ve uygulama biçimleri hakkında kısaca bilgi aktarmak, yarışmaya katılacak ilgililere yararlı olacaktır.

GENEL MÜDÜRLÜĞÜN UYGULAMALARI

1966 yılında 775 sayılı Gecekondu Yasasının yürürlüğe girmesinden sonra 1969 yılına kadar daha çok gecekondu islah ve önleme bölgelerinin kamulaştırılması ve altyapı yatırımlarına ağırlık verilmiş, 1969 yılından sonra ise dar gelirliilerin gereksinmesini karşılayabilmek üzere olanaklar ölçüsünde "Konut üretimi" için gereken çalışmaları da yürütmüştür.

1966-1974 yılları arasında, Bakanlığın konut üretim çalışmaları "Nüve Konut", "Tasarıflı ev yap, TEY" ve kiralık konut uygulama projeleriyle ele alınıp sürdürüldüğü dönemde toplam 12.163 konut üretilmiştir.

1975 yılında ise "Kiralık ve Mülk Konut Uygulaması" adıyla bir yatırım projesi hazırlanarak uygulamaya konmuştur. Bu projenin amacı, "Mesken Genel Müdürlüğünün sağlayacağı finansman olanağı ve teknik yardımlarla Belediye'lerin konut yapımına girişmeleri, bunu sağlamak üzere örgütlenmeleri....." idi. Ancak, belediyelerin teknik konularda olduğu kadar ihale ve kontrol konularında da yetersizliği karşısında, söz konusu yerel idareleri kredilendirmek yerine Mesken Genel Müdürlüğünce ihale yoluyla konut üretimi ağırlık kazanmıştır. Bu uygulamayla 1980 mali yılı sonuna kadar ihale edilen 20.663 konuttan 7.115'i bitirilerek haks-

hibi seçilenlere kiralanmış ya da mülk olarak dağıtılmıştır.

Kiralık veya Mülk Konut Uygulaması 775 sayılı Yasa kapsamında olup, genellikle hızlı kentleşme ve bunun getirdiği sorunları yaşayan kentlerde saptanan ve kamu mülkiyetine geçirilen "Gecekondu Önleme Bölgesi" olarak tanımlanan alanlarda sürdürülmektedir.

İmar ve İskan Bakanlığı Mesken Genel Müdürü, dar gelirliilerin konut gereksinmesini karşılamak amacıyla 775 sayılı Yasa uyarınca yürüttüğü bir diğer uygulamaya; konut kooperatiflerine Gecekondu Önleme Bölgelerinden 10 yıl vade ile ve faizsiz olarak arsa tahsis etmekte, gerektiğinde tip konut projesi vermekte ve Gecekondu Fonu'ndan kredi açmaktadır. Ülkemizin geri kalmış yörelerindeki il, ilçe ve belediye teşkilatı olan yerlerde hizmet yapan memur ve görevlilerin kiralık konut bulmakta güçlük çektikleri bilinmektedir. Bunlar için Memur Lojmanını yapımını sağlamak amacıyla, 775 sayılı Yasa kapsamı dışında, 1976 Bütçe'si bir fon oluşturularak "Geri Kalmış Yörelere Halk Konutu Uygulaması" başlatılmıştır. 1980 sonuna kadar ihale edilen 6.478 halk konutundan 3.610'u bitirilmiştir.

Genellikle belediye mülkiyetindeki arsalar üzerinde ve valiliklerce ihale edilerek üretilmiş gerçekleştirilen halk konutları, yöredeki memur ve görevlilere kiralanmak koşuluyla belediyesine karşılıksız olarak devredilmektedir.

Buraya kadar kısaca açıklanan uygulamalarda yaygın olarak kullanılan tip konut projeleri ;

- a) Yurdumuzun çeşitli yörelerindeki iklim koşullarına ve yöresel özelliklerine uygun gerekli tasarım özelliklerini göstermemeleri,
- b) Günümüz sosyo-ekonomik koşulları çerçevesinde en ekonomik tasarım niteliklerini yitirmiş olmaları,
- c) Yıllardan beri hiçbir değişikliğe uğramadan uygulanmakta oluşları nedeniyle kentlerimiz fiziki mekanın görünüşleri açısından olumsuz yönde etkilemekte olmaları,
- d) Uygulamalarda bina tiplerinin yerleşme düzeninden bağımsız ele alınmış olmaları ve dolayısı ile, belli bir yoğunlukta uygun yaşama koşullarını yaratacak kentsel doku oluşturulmasında yeterli bir araç teşkil edememekte olmaları nedenleri ile yetersiz kalmaktadırlar.

KİRALIK KONUT PROJE YARIŞMASI VE ÖZELLİKLERİ

Özellikle uygulamalarda ortaya çıkan sorunlara çözümler aramak, çeşitli çevrelerin bilgi deneyimlerinin somut önerilerle aktarılmasını sağlamak ve böylece yenilik getirmek amacıyla kiralık konut projelerinin yarışma yoluyla elde edilmesi uygun görülmüş; yaklaşık bir yıl süren hazırlık çalışmaları bitirilip, 20 Aralık 1981 tarihinden başlayarak kamuoyuna duyurulmuştur. Yarışmanın amacı, adı geçen konuda günün mimarlık, mühendislik, sanat anlayışına, yurdumuzun ekonomik ve teknolojik koşullarına uygun, yapım ve işletme maliyetleri yönünden en ekonomik çözümler bulmak, standart geliştirilmesine yardımcı olmak ve güzel sanatları özendirmeştir.

Yarışmacılardan tasarımda, aile yapısı ve yaşantısına bağlı kullanım biçimleri araştırmaları, bu kullanım biçiminin tasarımında optimum maliyet ve ekonomiyi sağlayacak bir tasarımı (inşaat yönetimi, işletme, bakım ve iklim farklılıkları faktörleri açısından) gerçekleştirmeleri beklenilmektedir. Ayrıca yarışmacılardan konutları çevresi içinde tasarımları ve çevrenin bakımlı, uygar kalabilmesi için tasarıma dönük çözümler aramaları beklenmekte ve sosyo-ekonomik yapıyıza, günün koşullarına uygun minimum alan ve standartların belirlenmesinde yardımcı olacak Sosyal Konut Standart önerilerini de geliştirmeleri istenmektedir.

Ülkemiz için saptanan 4 iklim bölgesinin herbirinde farklı yerleşme ve konut tiplerinin uygulanması ve tasarımların bu iklim özelliklerine uyarak geliştirilmesi öngörülmektedir. Her iklim bölgesi için; -Gecekondu Önleme Bölgelerinde 3-4 nüfuslu hanealkı ve 4-6 nüfuslu hanealkı gereksinimini karşılayacak iki ayrı konut tipi ve bunların değişik şekillerde birleştirilmesi ile elde edilecek değişik kitle ve şartname ekinde verilen harita üzerinde 600 konutluk yerleşme planı düzenlenerek doku önerileri getirilecektir. -Memur Lojmanı olarak sadece 4-6 nüfuslu hanealkına yönelik bir konut tipi istenmektedir. Memur lojmanları az sayıda tekrarlanarak uygulanacağından, doku araştırması istenmektedir. Lojmanlar genellikle 4-20 konutluk az katlı kitlelerden oluşacak ve önerilen konut tipi ile elde edilecek kitle alternatifleri verilecektir.

Her iki tür uygulama için de tek katlı konutlardan oluşan kitleler önerilmeyecektir.

Yarışmacılar tek bir şartname ile istedikleri sayıda iklim bölgesi için yarışmaya katılabilir.

ankara`da konut ve konut yeri seçiminin incelenmesi

"A STUDY OF HOUSING AND RESIDENTIAL LOCATION IN ANKARA"

Ali TÜREL

Yayınlanmamış Ph.D.Tezi
London School of Economics
Londra Üniversitesi
Eylül, 1979.

Bu çalışma Ankara'da konut piyasasının ekonomik analizi ile, fiyat mekanizmasının konut üretim ve tüketiminin özellikle mekan-sal farklılaşmasındaki rolünü belirlemeyi amaçlamaktadır.

Analitik çalışmalar konut talebi üzerinde yoğunlaşmış olup, makro düzeyde ve tarihsel bir süreç içinde incelenmesi gereken

konut arzı, ampirik analizlere katılmamıştır.

Tezin kuramsal düzeyde üzerinde durduğu en önemli konu, Ankara gibi gelişmekte olan bir ülke şehrinde konut fazlasının ekonomik analizi için geçerli olan yaklaşımın belirlenmesidir.

Bunun için önce Ankara'da mevcut yapıyı ortaya çıkaran süreçler incelenmiştir. Özellikle hızlı şehirleşme koşullarında işgücü ve konut piyasalarında dengeye ulaşılmadığı, konutla talep fazlasının gecekonduya yöneldiği, arz ve talep özellikleri bakımından gecekondunun düzenli konuttan oldukça büyük farklılıklar göstermesi sebebiyle konut piyasasını bir bütün olarak ele almanın mümkün olamayacağı ortaya konmuştur.

Ayrıca düzenli konut piyasasında artan taleple birlikte kısa dönemde fiyat ve arz artışı meydana gelirken yine konut arzının özellikle arsa fiyatlarında yol açtığı yükselme sebebiyle maliyetlerde de artışı getirdiği belirtilmiştir. Bu durumda düzenli konut piyasasında gerek talep fazlası gerekse maliyet artışı sebebiyle zaman içinde fiyatlarda sürekli bir yükselme olacaktır. Ancak şehirselleşme hızla artışı karşısında bu tür uyarlamalar piyasada dengeye ulaşmak için yeterli olmamaktadır.

İkinci bölümde konut piyasası ile ilgili mevcut ekonomik modeller incelendikten sonra, Ankara gibi konut piyasasında dengeye ulaşılamayan dinamik süreçlerin yaşandığı şehirler için statik kapsamda bir analizin sürekliliği olan ilişkileri ortaya çıkarmayacağı, dinamik dengesizlik şartlarının modelini kurmanın ise mümkün olmadığı belirtilmiştir. Eldeki bir yıla ait kesitler arası (crosssectional) verilerle yapılacak ampirik analizde gecekonduda ve düzenli konutun bir arada ele alınmasının nedeni, bir taraftan arz ve talep özelliklerinin her iki konut tipi için farklı olması, diğer taraftan da gecekonduda fiyat sisteminin genellikle gecekondunun yapı sürecinin ilk aşamalarını belirleyen bir etmen olmasıdır.

Düzenli konut için yapılan ampirik analizlerde önce Ankara'da konut fiyatları tahminleri yapılmış ve fiyatların semt sınırları boyunca, kent merkezine uzaklıktan bağımsız olarak farklılaştığı görülmüştür. Değişik sosyal grupların belirli semtlerde yığılma eğiliminin fiyat farklılaşması ile ilişkili en önemli faktör olduğu ortaya çıkmıştır.

Konut stokunun yoğunlukla ilgili özelliklerinin; fiyat farklılaşmasına paralel olarak şehrin demiryoluna göre belirlenen kuzey ve güney bölgelerinde farklılıklar gösterdiği, güney bölgesinde yapılaşma yoğunluğunun şehir merkezinden uzaklaştıkça kuzey bölgesine göre nisbeten küçük bir oranda azaldığı, konut büyüklüklerinde ise merkeze uzaklıkla bir artma olmadığı tesbit edilmiştir.

Konut talebinin incelendiği altıncı bölümde, konut harcamasının ve çeşitli konut elemanlarına olan talebin gelir ve fiyat esneklikleri tahmin edildi. Bulunan katsayılar, şehrin üst gelirliilerini teşkil eden sosyal grupların konut talebinin, alt gelir gruplarına göre daha fazla olduğunu, büyük konuta olan talebin ise Ankara'da genellikle düşük olduğunu göstermiştir.

Yedinci bölümde gecekonduyu yapılm süreci açıklandıktan sonra Ankara'da belirlenen onbir gecekondulu bölgesinde konutların ve oturan ailelerin özellikleri özetlendi. Gecekonduların zamanla belediye servislerini daha büyük oranda elde etmelerine karşılık, sahiplik konusunda güvence sağladıktan sonra konutlara yapılan iyileştirmenin çoğunlukla ailenin kendi gereksinimi yerine kira geliri elde etmek için kullanıldığı görülmüştür. Ayrıca gecekonduda oturanların konutlarına yakın yerlerde çalıştıkları tesbit edilmiştir.

Sekizinci bölümde, ailelerin bireysel olarak konut tüketimindeki denge durumları ve konut değiştirme yolu ile dengeye ulaşma olanağı inceleniyor. Ankara'da çok sayıda ailenin konutlarından bir çok bakımdan memnun olmadıkları, ancak piyasadaki talep fazlası ve hızlı fiyat artışı koşullarında, konut değiştirmek olanaklarının sınırlı olduğu, bazı ailelerin ancak konutun dar gelmesi gibi çok önemli nedenlerle konut değiştirdikleri görülmüştür. Gerçekten, konut fiyatlarının gelirlerinin üzerinde artışı sebebiyle en belirgin hareketliliğin daha düşük kalitedeki konuta ve nihayet gecekonduya doğru olması beklenir.

1982 başında TMMOB

Bülent TANIK
TMMOB Başkanı

1982 başında, TMMOB'nin son bir yılına bir göz atmak, bu yılın getirdiklerini götürdüklerini şöyle bir sıralamak, değerlendirmek, eleştirmek yeni yıla başlamanın en iyi biçimi olsa gerek.

Geçtiğimiz yılı TMMOB ve Odaların açısından ele aldığımızda hemen ilk göze çarpan öge yoğun bir ortaklaşa çalışmalar düzenlemesidir. Daha çok içe kapanık, iç düzenlemelere ağırlık veren bir çalışma yönelişi, bu yılın karakteristigidir. 1980 yılından kalan büyük boyutlardaki personel düzenlemesi ve çeşitli mali kısıtlamaların getirdiği dar boğazın aşılması için TMMOB'nin önümüzdeki yıllarda üzerine düşen görevleri daha etkin yerine getirebilmesi için, zorunlu olduğu, 11 Nisan 1981'de yapılan TMMOB Danışma Kurulunda dile getirilen daha sonra 26. Genel Kurulun Yönetim Kuruluna görev olarak verdiği iç düzenlemeler ve yaygınlaştırılacak ortaklaşa faaliyetler bu dönemin en ağırlıklı çalışmalarını oluşturmuştur.

Ortaklaşa çalışmalar düzenlemesinin ilk ele alınan konusu merkez binanın düzenlemesi ve ortak bina çalışmalarıdır. 1981'de Elektrik Mühendisleri Odasının da taşınmasıyla 10 Oda merkez binaya taşınmış oldu. Yeni taşınmalarla daha bir güçlü olacağı öngörülen ortak bina çalışmaları içinde TMMOB kütüphanesinin ve TMMOB yayın satış merkezinin kurulması ve katılmak isteyen tüm odalara açılması bu yıl başlatılan bir diğer konu olmuştur. TMMOB hukuk danışmanlığının kurulması, ortak muhasebe, ortak kayıt ve yazışma bürolarının merkez binanın ikinci katında faaliyete başlamaları olumlu adımlar olarak değerlendirilebilir. Kon-

erans salonunun yeniden düzenlenmesi, iriş katının oturma, sergi ve çay mekanı olarak kullanıma açılması da ortak bina faaliyetlerinin bir parçasıdır. Merkez binanın daha iyi bir işletmeye kavuşturulması ve ortak bina fonu katılımlarında oda paylarını azaltıcı etki yaratacak yeni taşınmalarla bina fonu güçlendirilmelidir. Halen burada 3-4 (üye sayısı az) odayı alabilecek oğ mekan bulunmaktadır. Makina M.O. tainma kararı almıştır. İnşaat, Maden, Oran, Ziraat, Petrol, Ankarada ayrı mekanlara faaliyet göstermektedir.

981'de, çeşitli yönetmelikler de, ortaklara çalışmalarını düzenlemek üzere çıkartılmıştır, bir kısmının da çalışmaları sürmektedir. Asgari ücret ve çizim standartları tesbit komisyonu ve proje kontrol bürolarının kurulmasına ilişkin yönetmelik ile ilirkişilik, Hakemlik, Eksperlik hizmetlerini düzenleyen yönetmelikler çıkartılıp resmi Gazetede yayınlanmıştır. Kalite Belleme Yönetmeliğinin iş akış şeması Birlik Yönetim Kurulunca kabul edilmiş, TMMOB'li İşler Yönetmeliğinin de tamamı genel arullarda görüşülecek biçimde taslağı hazırlanmıştır. Bu taslağın kasa, banka ve lağanüstü yardımlarla ilgili hükümleri ise 5. genel kurulun verdiği yetkiye dayanılarak yürürlüğe konmuştur. Odaların TMMOB'ne lan mali yükümlülüklerini düzenleyen bu iddelerin Birliğin istikrarlı bir gelir kaynağına kavuşmasını ve böylece de ciddi uygulama programları yapabildiğini sağlayacaktır.

981'de mesleki konulara ilişkin Odalar çalışmalarını yanı sıra Cumhuriyetten Günümüze knik Kongre ile mühendislik ve mimarlık itim ve pratiğinin ayırdedici öğelerinin aştırıldığı ve sektörel konulara ilişkin mel değerlendirmelerin yapıldığı bir yük kongre gerçekleştirilmiştir.

PISEE ve Çevre Müsteşarlığı ile birlikte nayileşmede Çevresel Etkiler konulu bir ger büyük kongre de programlanmıştır. Uzunluk alanlarına ilişkin çalışmaların koornasyonuna da ağırlık verilmesi gerekmektedir. Bu amaçla bir TMMOB bilimsel araştırma ve Yayın Koordinasyon Merkezi kurulmaları başlatılmıştır.

rlik Dergisinin sadece abonelere gönderilecek sayıda basılması aşılamayan r güçlük olarak durmaktadır. Ancak 1982' yayin kadrosunun ve programının güçlenilmesi yanı sıra trajik artırıcı kaynak ratımı araştırılmaktadır. TMMOB Dosyası, knik Kongre Kitabı, Birlik ve Odalar Yayınları Katalog ve Dizini hazırlıkları baştılan yayına ilişkin ortak çalışmalar olarak sayılabilir.

Ortaklaşa faaliyetler, üye sayısı ve mali kaynaklar açısından sınırlı olanaklara sahip ama biri diğerine tercih edilemeyecek uzmanlıklar arasında mühendis ve mimar topluluğunun kaynaklarının verimli ve olumlu kullanımını sağlayıcı önlem ve uygulamalar olarak 1982'de geliştirilip güçlendirilmelidir. TMMOB ve Odaların varlığı ve etkinliği bu anlamda bir bütün olmaya bağlıdır.

Dönemin bir diğer önemli konusu ise Kasım ayı başında kamuoyuna TMMOB'nin kapatılacağı biçiminde yansıyan yasa tasarısıdır. Bayındırlık Bakanlığınca hazırladığı ile ri sürülen ve yalnızca özel çalışan mühendis ve mimarların üye olabileceği bir yasa tasarısının varlığı söylemekteydi. 6235 sayılı yasa'yı tümüyle kaldıran tasarı ise Danışma Meclisine sevk edildiğinde kamuoyuna çıktı. Bir süre sonra da başbakanlık teskeresiyle Danışma Meclisi gündeminden geri alındı. Daha sonra Başbakanın yaptığı bir mülakattan da hükümetin TMMOB'ne ilişkin yeni bir teklifi olmayacağı ve yeni anayasa düzenlemesi ile benzeri kurumların belirleneceği öğrenildi. Eğer bir tesbit yapmak gerekirse kamu kurumu niteliğindeki TMMOB ve benzeri kurumlar, doğrudan olmasa bile devletin ve sistemin parçalarıdır. Sistemin kendi mantığı içinde muhalefet yapıyor dahi olsalar- kurumsal varlıklarından; özerk, demokratik, seçimli yönetim biçimlerinden vazgeçilmemesi gereği açıktır. Nitekim TMMOB'nin bu niteliklerinden ötürü dönem dönem değişen iktidarlardan ve çıkar gruplarından bağımsız olarak ortaya koyabildiği ve ilk söylendiğinde şiddetli tepkilere yol açan, ama halkının ve geleceğin yararına görüş, öneri ve eleştirilerin önemli bir kısmı bugün resmi politikalara yansımıştır. Nitekim yüzbin mühendis ve mimarın örgütü olan TMMOB'nin görüşlerinin alınması Danışma Meclisi Anayasa Komisyonunca gerekli görüşmüş, yeni Anayasa çalışmalarını için de TMMOB ve alt birimlerinin görüş ve önerileri istenmiştir.

Devam eden bir geçiş sürecinin yaşanacağı 1982'de TMMOB'nin pratik sorunları aşarak üzerine düşen toplumsal görevleri üstlenbilmesi için, ince düşünüp kalın çizmenin gerektiği günler henüz başlamıştır.

ÜYE AİDATLARINIZI PAMUKBANK ANKARA ŞUBESİ 210393-1 NUMARALI HESABIMIZA YATIRABİLİRSİNİZ.

basından haberler

Bu çalışma ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 1. sınıf öğrencilerinden Kumru TOKTAMIŞ, Sibel DEMİRTAŞ ve Julide EKİCİ'nin katkılarıyla hazırlanmıştır.

18.12.1981

İstanbul'da hızlı Lodos nedeniyle bazı çukur semtlerde evlerin alt katlarını sular bastı, deniz ulaşımı engellendi. Belediye Anadolu yakasına sefer yapan otobüsleri arttırdı. Bursa Mustafa Kemal Paşa'da 1200 ev boşaltıldı. (Milliyet).

25-12.1981

İmar ve İskan Bakanı Şerif TÜTEN Türkiye Hava Kirlenmesiyle Savaş Derneğinin düzenlediği toplantıda Hava Kirliliğinin ciddiyetini koruduğunu ve insanların ölüm tehlikesiyle karşı karşıya kalmadan sorunlara çözüm bulmaya çalışmadıklarını söyledi. (Milliyet).

25.12.1981

Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın 100. yıl Konut ve Bankacılık Enstitüsü bugün açılıyor. (Hürriyet).

26.12.1981

Yağışlar nedeniyle Beşiktaş İhlamur Deresi Caddesi iki yerden çöktü. Cadde çok eskiden İhlamur Deresinin tuğla tonoz örülerek kapatılması ile oluşturulmuştu. (Günaydın).

25.12.1981

Aşağı Ayrancı'da heyelan yüzünden evler boşaltıldı, trafik kesildi. Semtte birkaç ay önce duvar çatlakları görülmekteydi. (Hürriyet).

18.12.1981

Ankara'nın Yukarı Ayrancı semtindeki heyelan için İmar-İskan Bakanlığında yapılan toplantıda, heyelanzedelere kredi verilmesi kararı alındı. Semtte elektrik kesintisi devam ediyor. (Hürriyet).

26.12.1981

Kent-Koop 6 bin Batı-Kentli adına Toplu Konut Kanununun sağladığı krediden yararlanmak için İmar-İskan Bakanlığına başvurdu. (Hürriyet).

28.12.1981

İzmir Kadifekale semtinde bir süredir duran toprak kayması sonucu 3 ev yıkıldı. Daha önce kaymayı durdurmak için yapılan istinad duvarları etkisiz kaldı. (Günaydın).

9.1.1982

Soğuk hava ve kar yağışı tüm yurdu etkiliyor. Üreticiler don olayına karşı uyarıldı. Ankara'da bazı otobüsler sefere çıkmadı. Banliyö seferleri aksadı. (Cumhuriyet).

12.1.1982

Ankara'da hava kirliliği büyük oranda artış gösterdi. Okullar tatil edilirken 12 yaşın altındaki ve 50 yaşın üstündekilerin mecbur kalmadıkça sokağa çıkması söylendi. Valilikçe alınan çeşitli önlemlere uymayanlar hakkında yasal işlemler yapılacak. (Gazeteler).

14.1.1982

Ankara'da hava normale döndü. Zehirli kükürt dioksit gazı ve duman miktarı önemli ölçüde azaldı. Önlemlerin bir kısmı sürdürülüyor. (Cumhuriyet).

15.1.1982

Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi Doç.Dr.Hikmet Sami TÜRK "Yıllardır üzerinde konuşulan ama hiç bir şey yapılmayan hava kirliliği ciddiyetle ele alınmalı, temiz hava yasası bir an önce çıkartılmalıdır" dedi. (Cumhuriyet).

16.1.1982

Ankara Belediyesinin 200 otobüsü şoförsüzlükten beklerken, özel halk otobüsleri sefere başladı. (Cumhuriyet).

18.1.1982

Çevre Müsteşarı Erdem "Ankara'da kritik bölgelerde merkezi ısıtmaya gidilmeli, kente nakledilecek kömür gaza dönüştürülerek getirilmeli" dedi. (Cumhuriyet).

18.1.1982

İmar ve İskan Bakanı Şerif TÜTEN tarafından Gölbaşı turistik tesisleri açıldı. Gölbaşının büyük bir turizm potansiyeline sahip olduğu bildirildi. (Cumhuriyet).

20.1.1982

Emekli ikramiyesine Konut Kredisi açılıyor. Emekli ikramiyesi ile Konut Kredisi alanlar bunu % 12 faizle 20 yılda ödeyecekler. (Cumhuriyet).

temsilciliklerden

ANKARA'DA HAVA KİRLİLİĞİ SORUNU VE NATO İŞBİRLİĞİ İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN ÇALIŞMALAR :

Ata ATALAY
Şehir Plancısı

NATO'nun 1969 yılı Kasım ayında yapılan Konsey toplantısında üye ülkelerin çeşitli sorunlarına kısa ve uzun dönemde çözümler bulmak amacı ile "Modern Toplum Sorunları ile Mücadele Komitesi"nin (NATO/CCMS) kuruluş kararı alınmıştır.

Komite aynı yılın Aralık ayında yapılan ilk toplantısında pilot çalışma konularından biri olarak hava kirliliğini saptamış ve bu konunun ele alınacağı kentler olarak Türkiye'de Ankara, Amerika Birleşik Devletleri'nde St.Louis ve Federal Almanya'da Frankfurt seçilmiştir.

Ankara'da hava kirliliği sorunu uzun bir geçmişe sahip olmasına ve bu konuda pek çok söz söylenmesine rağmen NATO katılımı ile 1969-1972 yılları arasında yürütülen araştırma ve modelleme projesi Ankara için yapılan en kapsamlı ve sistem yaklaşımı ile ele alınmış çalışma olması bakımından önem taşımaktadır.

Çalışma alanının tanımlanması kirlleticiler kaynaklarının ve emisyonun belirlenmesi, hava kalitesinin izlenmesi ve saptanması, meteorolojik ölçümler, hava kalitesi ile ilgili modelleme çalışması ve 1990 yılı için yapılan kirlilik projeksiyonları, NATO işbirliği ile TÜBİTAK, Hıfzıssıhha Enstitüsü ve Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen çalışmaların ana bölümlerini oluşturmuştur. Hava Kirleticiler kaynakları, yapılar da ve diğer sabit kaynaklarda yakıt tüketimi, hareketli araçların yakıt tüketimi,

endüstriyel ünitelerin hava kirleticiler atıklarına neden olan işlemler, katı atıkların yok edilmesi ve organik maddelerin buharlaşması başlıkları ile ele aldığımızda bu kaynaklardan kükürt dioksit (SO₂), toz ve benzeri asıllı partiküller (T.S.P.), karbon monoksit (CO), hidrokarbonlar (HC) ve nitrojen oksitlerin (NO_x) hava kirleticiler olarak incelendiğini görmekteyiz.

Çalışmaların başlatıldığı 1969 yılı sayılarına göre yaklaşık 250 km² lik kent alanında 1700000 dolaylarında nüfusun yer aldığı Ankara'da sabit kaynaklardan yakıt tüketimi sonucu meydana gelen toplam kirlenme miktarları kısaca aşağıdaki biçimi ile özetlenebilir :

$$\text{Kirleticiler} \times 10^3 \text{ kg/yıl} \quad \frac{\text{SO}_2}{54,760}$$

$$\frac{\text{Partiküller}}{18,130} \quad \frac{\text{Hidrokarbonlar}}{2,160}$$

$$\frac{\text{Azotoksitler}}{6,580} \quad \frac{\text{Karbonmonoksit}}{9,260}$$

Aynı şekilde ulaşım araçlarının yola geçtiği kirlenme düzeyi ise şu şekilde özetlenebilir :

$$\text{Kirleticiler} \times 10^3 \text{ kg/yıl} \quad \frac{\text{SO}_2}{820}$$

$$\frac{\text{Partiküller}}{470} \quad \frac{\text{Karbonmonoksit}}{56,600}$$

$$\frac{\text{Hidrokarbonlar}}{10,180} \quad \frac{\text{Azotoksitler}}{5,610}$$

Yukarıdaki sayılardan da açıkça görüleceği gibi binalarda kullanılan yakıtlardan önemli ölçüde kükürtdioksit ve partiküller, ulaşım araçlarından ise ağırlıklı zehirleyici özelliği bilinen karbonmonoksit havaya atılmaktadır.

Söz konusu çalışmalarda 1990 yılı için kirleticilere göre projeksiyonlar yapılmıştır. Çalışma raporunun ek 113. sayfasında yeralan 1969 ve 1990 yılları için hava kirleticiler değerleri karşılaştırma tablosu şu şekildedir:

| | 1969 için miktar | 1990 için miktar | Yüzde Artış |
|---|---------------------|--------------------------------|----------------|
| <u>Kirleticiler (10³ Kg/yıl)</u> | | <u>(10³ Kg/yıl)</u> | |
| Kükürtdioksit | 57,600 | 199,600 | 246 |
| Partiküller | 23,000 | 88,200 | 283 |
| Karbonmonoksit | 73,400 | 381,500 | 420 |
| Hidrokarbonlar | 16,400 | 82,800 | 409 |
| Azot oksitleri | 12,600 | 50,250 | 308 |

İki yıl boyunca yürütülen sürekli ve periyodik kirletici ölçüm ve izleme çalışmalarına dayanarak kirlenme düzeyleri, kent bölgelerinde dağılımı ve kirlenme kaynakları ile ilişkileri gibi konularda ayrıntılı sayısal değerler bulmamız olasıdır ancak sayılamayacak kadar çok seminer, panel ve benzer toplantılarda da vurgulandığı üzere sorunun kaynağını sınırlı bir alana sıkıştırılmış yoğun bir nüfus barınma ve ulaşım gereksinimlerinin sağlıklı bir biçimde karşılanması çabaları oluşturmaktadır.

Sağlıksız yapının yanısıra olumsuz meteorolojik koşullarında varolması 11 Ocak 1982 günü tüm Ankara kenti sakinlerini paniğe düşüren çok yüksek düzeyli hava kirlenmesi olaylarını yaşamamıza neden olmuştur. Yukarıda iki grup halinde kirletici parametrelerine ilişkin sayılarını incelediğimiz ısınma ve ulaştırma gereksinimlerinin bir süre için sınırlandırılması hava kirliliğini önlemeye yetmemektedir. Kaldı ki gerek kalorifer yakıtının yasadık olduğu ilan edilen süre içinde önlenmesi, gerekse taşıt kullanımının sınırlandırılması yüzde yüz bir katılım ile gerçekleştirilememiştir. Uzun yıllardır hava kirliliği sorununu yaşayan bir kentin sakinlerinin daha duyarlı olmasını izlemek düşündürücü olmuştur.

Kısa dönemde daha sağlıklı izleme ve erken uyarı sistemini oluşturmak, daha az enerji tüketimini kentlilerin bilinçlice benimsemesini sağlayacak çalışmaları gerçekleştirmek önde gelen önlemleri yinelemek olacaktır.

Uzun dönemde kentin sağlıksız yapısını tedavi etmek gereklidir. Bu ise kent ısıtılmasının ve kent içi ulaşımın sistem olarak ele alınmasını, yoğunluk artışını önleyici çabaları, parsel düzenlemelerinde meteorolojik faktörlerin ve güneşten optimum yararlanmayı, kent çevresinde akciğer işlevini gerçekleştirecek ve hava akımlarına yardımcı olacak yeşil alanlar sisteminin oluşturulmasını içeren güç çalışmaların bütünü olacaktır. Çok sınırlı bir biçimde aktardığımız NATO işbirliği ile gerçekleştirilen ölçüm ve izleme şebekeleri biçimindeki çabalar bize tedavinin başarısını veya başarısızlığını izleme olanağını verecektir.

gönderen: tmmob şehir planlama
mimar ve mühendisleri odası

Adres : Konur Sokak 4-4 - 06
Yenişehir - ANKARA

gideceği yer:

TMMOB Şehir Planlama Mimar ve Mühendisleri Odası Yayın Organı
İlan Koşulları : Şişli cmt. si: 175TL 1/2 Sayfa 7.500 TL, Tam Sayfa 14.500 TL Yayın
ve Kültür Faaliyetleri İlanlarında % 20 indirim yapılır.

Baskı: EKONOMİST TESİSLERİ - Tel: 18 37 31
30 Ocak 1982