

93/1-4

Sayı: 10
OCAK-ARALIK 1993
JANUARY-DECEMBER 1993

PLANLAMA

TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI YAYINI
Journal of the Chamber of City Planners
UNION OF CHAMBERS OF TURKISH ENGINEERS AND ARCHITECTS

İÇİNDEKİLER

Sahibi ve Sorumlusu:

TMMOB
Şehir Plancıları Odası adına
Cengiz TÜRKSOY

Hazırlayanlar:

L. Rifat AKBULUT
Murat ALKAN
Ferhan GEZİCİ
Zekai GÖRGÜLÜ
Ali Rıza NURHAN
Pinar Giriltioğlu ÖZDEN
Ayşe PAŞALIOĞLU
Sırma RAMAZANOĞULLARI
Tijen TEOMAN
Ahmet TURGUT
Gül TUZUN
Yeşim Birgül UYGUR

Dosya Editörü:

Ferhan GEZİCİ

Bu sayı, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi tarafından hazırlanmıştır. Basıma katkılarından dolayı Kadıköy Belediye Başkanı Dr. Cengiz ÖZYALÇIN'a teşekkür ederiz.

Yayın yeri:

Zayıncılar Sokak 47/10
06650 Kızılay - Ankara

Dizgi - Ofset:

Emek Matbaacılık - İSTANBUL
(0 216) 336 76 20

Basım Tarihi:

Aralık 1993

Fiyatı:

10.000 TL.

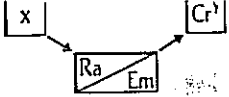
DV'den muaf.

Başlıkların Ücretleri:

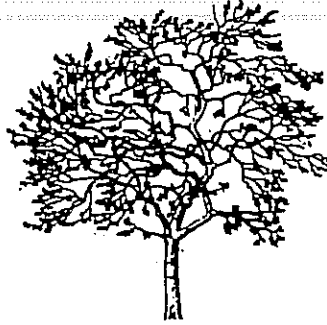
Arka Kapak Dışı : 8.000.000 TL.
Arka Kapak İç : 6.000.000 TL.
Ön Kapak İç : 6.500.000 TL.
İç Sayfalar (A4) : 4.000.000 TL.
Gilt Sayfa (A3) : 7.000.000 TL.

SUNUŞ 3

İSTANBUL DESTANI 4
Bedri Rahmi EYÜBOĞLUHENRİ PROST VE İSTANBUL'UN İLK NAZIM PLANI 6
Aron ANGELİSTANBUL İÇİN BİR PLANLAMA VE YÖNETİM 10
ÖRGÜTLENMESİ
Cengiz TÜRKSOYBİR DÜNYA KENTİ OLARAK İSTANBUL'UN DEĞİŞEN KİMLİĞİ 12
Zekai GÖRGÜLÜ, Tülin GÖRGÜLÜ, Sırma RAMAZANOĞULLARIİSTANBUL METROPOLÜNDE YAPISAL DEĞİŞİMLER, 16
İsmet KILIÇASLANMETROPOLİTEN ŞEHİR MERKEZLERİNDE DEĞİŞEN İŞLEVSEL 18
VE MEKANSAL İLİŞKİLER-İSTANBUL METROPOLÜ ŞEHİR
ESKİ MERKEZİNİN YENİDEN ORGANİZASYONU
Cengiz GİRİTLİOĞLU, Fulin BÖLEN, Gülden ERKUT, Nilgün ERGÜN,
Funda YIRMİBEŞOĞLUİSTANBUL ŞEHİR MERKEZİNİN DİNAMİZMİ 26
Vedla DÖKMECİ, Lale BERKÖZİSTANBUL METROPOLÜNDE DEPREM TEHLİKESİ VE BİR 30
DEPREM SENARYOSU
Belül Sayın ŞENGİZERSON ON YIL İÇİNDE BOĞAZİÇİ FİZİKSEL MEKANINI 38
ŞEKİLLENDİREN KURUM VE GRUPLAR
Emre AYSU, Oya AKIN, Hülya Berkmen YAKARİSTANBUL'UN İÇME SUYU HAVZALARI 46
Sevim BUDAK, Gül TUZUNGÖKSU 51
Faruk Nafiz ÇAMLIBELGÖRSEL İZLENİM YÖNÜNDEN İSTANBUL VE REKLAM 52
ÖGELERİ
Mülğan ŞEREFHANOĞLU, Zekiye YENENKENT AYDINLATMASI VE İSTANBUL 2000 55
Mülğan ŞEREFHANOĞLUPLANLAMADA YENİ EĞİLİMLER VE ŞEHİR PLANCISININ 57
DEĞİŞEN ROLÜ VE KONUMU ÜZERİNE
Hale ÇIRACIGEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE BEYOĞLU 59
Tijen TEOMANİSTANBUL VE OLİMPİYATLAR 63
Ali CAN



FACULTAS CRIANDI EX SCIENTIA



Ağaçları seviyoruz.

A L I C E
MARKETING & COMMUNICATION SERVICES



Büyükdere Cad. 41/2 Maslak 80670 İstanbul



SUNUŞ

İstanbul'da yaşamak, İstanbul'lu olmak ve İstanbul'un yaşamı giderek güçleşiyor. Ülkemizde kentleşmenin yoğunlaşması ile birlikte büyük kent olmanın sorunları İstanbul'da odaklandı. Bir diğer deyişle, kentleşmenin tüm olumsuzlukları ve bileşenleri İstanbul örneği ile açıklanır oldu. Kurulduğu dönemlerden günümüze kültürel, sosyal, ekonomik, siyasal ve fiziksel nitelikleri ile bir dünya kenti olan İstanbul; özellikle 80'li yılların başından itibaren bu kimliğini de yitirme süreci içine girmiştir. Ağırlıklı olarak yönetsel, sosyal ve ekonomik değişimlerin hızlandığı bu süreç, kimlik bunalımını fizik mekanda taşımıştır. "İstanbul'unun kentine yabancılaşması ve kentin yaşanılmaz olması" söylemlerinin artık herkes tarafından sıkça ve birlikte dile getiriliyor olması, sorunun önemi yanında onun boyutlarının güncelliğini ve gündemdeki öncelliğini belirleyen yalın bir gösterge durumundadır.

Yıllardır ülke genelinde oluşturulamayan akılcı kentleşme bağlamında planlama, işlevini yerine getiremez duruma düşmüştür. Kalkınma hedefleri koşutunda; ülke mekan organizasyonundan, imar planlama boyutuna kadar yönlendirici ve denetleyici olması gereken planlama olgusu, tam tersine gelişmelerin arkasında kalan bir konuma mecbur edilmiştir. Böylesine, bir algılama ya da umursamazlık doğal olarak İstanbul'da daha yoğun yaşanmış ve 20 yılı aşkın bir sürede Metropoliten Alan Nazım İmar Planı elde edilebilmiştir. Onaylandığı dönemde eskimiş olan bu plan, hiçbir değişiklik ve güncelleştirmeye konu olmaksızın, neredeyse aynı süreye yakın bir zaman dilimi içinde geçerliliğini korumaktadır. Ama İstanbul Metropoliten Alanı gerek yerleşik gerekse gelişme alanlarında fizik mekandan etiğe kadar her türlü değeri yok ederek önlenemez büyümesini-gelişmesini ve dönüşümünü sürdürmektedir.

İlgili merkezi yönetim birimleri, yerel yönetimler, üniversiteler, uzmanlar, uluslararası kuruluşlar; sorunların saptanmasında ve de çözümlerin gelişmesinde birçok öneriyi ya da çalışmayı ortaya koymuşlardır. Ancak, çıkarı, vurgunu ve onun temsilcilerini-uzantılarını aşamaz gibi bir konumumuz var. Ama, akıldan, doğrudan, gerçekten ve toplumdan yana olan uğraşlar sürecektir. İşte bu dergi de İstanbul için böyle bir katkıyı amaçlamaktadır. Var olan birikimin çeşitlenmesinde ve yaşama geçirilmesinde ortaya koyabileceğimiz her türlü etkinlik bizlere ait olduğumuz kent adına coşku verecektir.

Sevgilerimizle,
Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu

İSTANBUL DESTANI

İstanbul deyince aklıma bir martı gelir
Yarısı gümüş yarısı köpük
Yarısı balık yarısı kuş
İstanbul deyince aklıma bir masal gelir
Bir varmış bir yokmuş
İstanbul deyince aklıma Gülcemal gelir
Anadolu'da toprak damlı bir evde
Gülcemal üstüne Türküler söylenir
Süt akar cümle musluklarından
Direklerinde güller tomurcuklanır
Anadolu'da toprak damlı bir evde çocukluğum
Gülcemal'le gider İstanbul'a
Gülcemal'le gelir

İstanbul deyince aklıma
Bir sepet kınalı yapıncak gelir
Şehzadebaşı'nda akşam üstü
Sepelin üstünde üç tane mum
Bir kız yanıştı insafsızca dışı
Boyuna bosuna kurban olduğum
Kalın dudaklarında yapıncanın bali
Tepeden limga arzu dolu
Sam yeli söğüt dalı harmandalı
Bir şarap mahzeninde doğmuş olmalı
Şehzadebaşı'nda akşam üstü
Yine zevrakı derunum
Kırılıp kenara düştü
İstanbul deyince aklıma Kapalıçarşı gelir
Dokuzuncu sentoniyile kolkola
Cezayir maşrî gelir
Dört başı mamur bir gelin odası
Haraç mezal satılmakta
Bir gelinle güvey eksik yataкта
Kışada sedel kakmalı tombul bir ul
Zambonî Cemil Bey çalıyor eski plâkla
Sofra ellerinde şamdanlar nargileler
Pazlı Acem kılıçları
Amerikan kovboyları
Elle Yukarı

Ne kadar da beyaz elbiseleri
Amerikan deniz erleri
Kocaman bir papatyadan volümler gelir
Sütlü duru bulutları beyaz
Beyazın boyasına düym yakışır mı dersin
Yakışmaz
Ama herbederken pilara
Bambakta elbiseler giydiler
Kan rengi barut rengi duvar rengi
Kıp tütücek kınımına
İstanbul deyince aklıma
Kocaman bir dalyan gelir
Kimi pasle bir örmücek ağr gibi
Genirir beykozla
Kimi Fenerbahçe'de yan gelir
Dalyanda fark tabe birinos
Kırk deşimten jasi gibi dönmektedir
Orkinos dediğin balıkları sahı
Orkinos mayzene gözünden vurulur
Denizinde ağaçlar devilir
Kaa canağında döner dalyanın yüzü
Camgöbeği yeşil bulanır
Bir cıplıda kırk orkinos
Reisin sevinçten döl dolanır

Bir martı gelir konar direğe
Atılan kolyosu havada yular
Bir başkasını beklemes gider
Balıkçı gülümser tatlı tatlı
Adı Marika'dır bu martının der
Her zaman böyle gelir böyle gider.

İstanbul deyince aklıma adalar gelir
Dünyanın en kötü Fransızcası orda harcanır
Çalından geçilmez altmışlık madamların
Ağız dili olsa da tenhadaki çamların
Görüp göreceği rahmeti anlatsa insanların

İstanbul deyince aklıma kuleler gelir
Ne zaman birinin resmini yapsam öteki kıskanır
Ama şu Kizkulesi'nin aklı olsa
Galata Kulesi'ne varır
Bir sürü çocukları olur

İstanbul deyince aklıma
Tophane'de küçücük bir sokak gelir
Her Allahın günü kayvelerine
Anadolu'dan bir sürü fakir lukara gelir

Kimi dilenecek dilenmesine utanır
Kiminin elinde bir süpürge peyda olur uzun
Dudaklarında kırıl pash bir lebbesüm
Çöpçü olmuştur bugüne bugün
Kiminin sırtında paşanın bir küle
Kiminin sırtında nakışlı bir semer
Şehrin cümbüşüne katılır gider
Kalın yağlı bir kolona koşulur
Piyano taşırılır omuz omuza
Kendinden ağır yükün altında adamlar
Balmumu gibi erir dururlar
Sonra kanter içinde soluk alırlar
Nazik eşya nazik hamallar ister neylersin
Ama onlar kadar piyanoyu ciddiye alırlar mı dersin
Nazdan nazik ciniden bilezik eller
Derken
Karşı radyoda gayetle mülayim bir ses
Evler şenlik Ustad Sinir Zulmetlin
Hacıyagına bulanmış sesiyle esner
Gamü sadiyi telek
Böyle gelir böyle gider

İstanbul deyince aklıma
Stadyum gelir
Günde yirmesey altı yirmibes bin kişi
Hepsinin başında İsmail Marşı
Çulularda top top para para
Sarı beyaz kırmızı bir aydınlık içinde şahin
Çimninin kumaşları sevdiğin hilâsır
Çimninin kumaşları sevdiğin hilâsır

İstanbul deyince aklıma
Stadyum gelir
Kamranın kışkırttığı yarımlık ilk ilk
Marmeladın insanlarına
Daha fazla sokulmak istemiyenlerine
Her beş dakikada birlikle
Avazın kığı kadar
Göğümle gere gere
Veri kafasına yaz dajarete

İstanbul deyince aklıma
Stadyum gelir
Binlerce insanın aynı anda
Aynı şeyi duymasından doğan sesler
Haybeldi duş duş
Birbirine kıkıltı
Binler kıkıltı
Sonra binler hayvanlar
Bir uykuyla anında beraber uyuyanlar

İstanbul deyince aklıma
Yahya Kemal gelirdi bir eyyam
Şimdi Orhan Veli gelir
Deminden beri senin lafın senin luzun
Senin şiirin senin yüzün
Yaralı bir güvercin misali
Başımın üstünde dolanır durur
Gelir sessizce konar bu şiirin bir yerine
Neresine mi arayan bulur
Erbabı bilir
Deli eder insanı bu şehir deli
Kadehlerin çınlasın Orhan Veli

İstanbul deyince akıma
Sait Faik gelir
Burgaz adasında kıyıda
Bir çakıltaşı seslenir
Mavi gözlü bir çocuk büyür döne döne
Mavi gözlü ihtiyar balıkçı gençler küçülür
İkisi bir boya geldiler mi Sait kesilirler
Bütün İstanbulu dolaşıyor elele başbaşa
Ana avrat küllerederler uçan kuşa eşe dosta
Sivriada'da da martı yumurtası topraklar çilli çilli
Ziba mahallesinde gece yarısı
Sabaha Galata'dan geçer yolları
Maytaba alacakları tutar kahvede
Zararsız bir deliyi
Ula Hasan derler gazeteyi ters tutaysun
Çaktırmadan gazetesini tutuşururlar fakirin
Sonra ötürüp sessizce ağlarlar
İstanbul deyince akıma
Sait Faik gelir
Taşında toprağında suyun da
Fakir fukaranın yanı başında
Bir kalem bir yürek bilindiğin bilenin
Kıldan ince kılıçtan keskin
Hep eyiden güzelden yana
Hep kimsesizlerin

İstanbul deyince aklıma
Saidin son yıllah gelir
İley Allahım en güzel çağında Saidi
Dört beş yıl omnu kaidi denir
Sair Sair plir, da nasıl dayanır
Kavi gözi kocuk beş yem olum habbe ne
Nihar halik, pis pis usunur
Bir zehir, vesikidir acılır
Bir vesik, ki elgarine isler adanır
Bir vesik, ki elgarine isler adanır

Kocuk tavu qozlu copuk
hiyvan baskica
Ye dihmize bulasan zehir yasli
Istanbul cakalandikca bu denizlerde bolum
Dilimiz yasadikca yasasin Sardis sili

İstanbul deyince aklıma
Babıverim gelir
Sabırsızlıktan büyük bir damla
Sarıya bürünür Rindlikten gelir
Bahar nereden gelirse velhasıl

Sabahın ilk ışıklarıyla
 Ne vakti ki ne vakti
 Aslına dörsün, günden
 Teneşir, teneşir, güneşli
 Upraklık
 Anadil

[illegible]

İstanbul deyince aklıma
Bir basma fabrikası gelir
Duvarları uzun masaları uzun sobaları
uzun
Dal gibi dalayan gibi kızlar çalışan bütün gün ayakta
Kanter içinde mahzun
Yüzleri uzun elleri uzun günleri uzun
Fabrikada pencereler lavana yakın
Al topuklu beyaz kızlar dalga geçmeyin
Dışarda ağaçlar dizi dizi
Duvarlar duvarlar uzun duvarlar
Niçin ağaçlardan ayırdınız bizi
Dışarda tarlalar turuncu asfalt mosmor
Dışarda dışarda dışarda
Mevsim gürlü gürlü akıp gidiyor
On dokuz yaşında Eyüplü Gülsüm
Dalmış beyaz köpekli akışına ipeklerini
Kötü kötü düşünüyor
İpeğin akışına doyum olmaz
Ama gel gör ki ipeki emirmenden oğlana dönmez
Bir top Amerikan bezi sakız gibi beyaz
Bir top Amerikan neler çıkmasın
Perdeler yatak çarşafı coluca çocuğa çamasır

Sakız-gibi ağarmış bir top Amerikan bezi
Gölsümün gözleri kamaşır
Üçüncü oğlunu doğururken Gölsüm
Bir top Amerika'na hasret-sizlere ömür
Gölsümlerin sürüsüne barakel
Yerine bir Gölsümcük bulgur elbel
Gider Gölsüm'Gelir Gölsüm
Azrail ettiğin bulsun -

İstanbul deyince aklıma:
 Ağzına kadar sığan, yökü, bılı-faka gelin
 Sülyen kırmızıst üslüne zahir gibiyesil
 Samsun'dan Sümerne'den Sinpl'lang

Yaz demez, kış demez mullaka gelir
Kırl yelkeninde yeni bir yama
Demirin pası gelir dilime
Nabzımda duyaram melenin hüznü
Canımın içine sokasım gelir
İn kalcaları pullu Denizkızını

İstanbul deyince aklıma
Takalar gelir
Aıcak gönüllü kalender
Ya Pelenk Derya dir adlan Ya Sımsın Zaf

İstanbul'devince aklında
Koca Sinan gelir
Çorlumağında tozlu sinan gibi
Her yandırıyoktur
Sinan da çekendüldür gelirdi arı
Bekledi yelini
Sinan da memesinde ducağı emzirdi acıdır memek kurtu

Bedri Rahmi EYUBOĞLU

ARON ANGEL
Aron ANGEL 1916 yılında İstanbul'da doğdu. 1934'de Bebelorja imtihanını müktekip Yüksek Mühendis mektebine girdi. Profesör Henri PROST'un müdürü bulunduğu Paris Ecole Speciale D'architecture'e devam etti ve 1940 senesinde mezun oldu. Aynı zamanda Paris Üniversitesi Sorbonne'da Institut D'urbanisme (Şehircilik Enstitüsü) bölümüne devam ederek buradan da mezun oldu. Paris'te bulunduğu yıllarda Profesör Lebeurgeois, Prof. Perret ve Prof. Henri PROST'un ateliyelerinde çalıştı. İstanbul'a dönüşünde Henri PROST'un hazırlamakta olduğu İstanbul Nazım planında, Bursa ve Yalova imar planlarında muavini olarak görev aldı. Bu çalışmalara paralel olarak Türk mimarisi hakkında esaslı bilgi edirmek gayesiyle Devlet Güzel Sanatlar Akademisi'ne girdi ve buradan da 1942 yılında mezun oldu. Henri Prost'un yanında çalışırken İstanbul Vali ve Belediye Reisi Lütü KIRDAR'la tanışarak İstanbul Belediye'sine müsavir olarak atandı ve Henri Prost'un ayrılışına kadar ona muavinitik yapıldı. (1952) Belediyede İstanbulun planlarıyla meşgul olduğu sıralarda İst. Edebiyat Fakültesi Arkeoloji Doktora bölümünde Bizantinoloji tahsil etti (1945).

Belediyeden, nazım planı bürosu başında iken 1952 senesinde ayrıldı. Eminönü Belediyesinde İmar ve planlama danışmanı (1987) Beyoğlu Belediyesi Danışmanı (1990) olarak görev yaptı.

Burada şehir plan-cısının ilk endişesi, Eski İstanbul'un eşsiz silüetini korumak için bir çözüm bulmaktı. Planının ana çizgileri, yalnızca büyük anıtların etrafını açmak değil, daha çok onları uzaktan tüm ifade bütünlükleri ile beraber görür hale getirmekti.

HENRİ PROST ve İSTANBUL'UN İLK NAZİM PLANI

Aron ANGEL

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ve ilk devlet başkanı olan Atatürk, dünyanın en güzel ve tarihi şehirlerinden İstanbul'un imar planının hazırlanması için, Fransa'nın önde gelen şehirçilerinden Henri Prost'u Türkiye'ye davet etmişti.

Atatürk, ünlü evreni kaplamış şehir plançıları arasında titiz bir inceleme sonunda Prost'u seçmişti. Neden Prost, kimdi, ne yapmıştı?

Henri Prost 24 Şubat 1874'de Paris'te doğdu. Gençliğinden beri tüm yaşamına yön veren Plastik (Algılama) duyumu, dakik bir zeka, sabır, özveri ve profesyonel görev anlayışı ve çalışma sevgisi ile içiçe yaşadı.

Derinden gelen bir özlemle, bir ana baba sevgisiyle, bu insanın eserlerini O'nu hem alçak gönüllü hem de büyük, nazik, iyiniyetli ve toleranslı yapan niteliği ile gözler önüne sermeye çalışacağım.

Özel mimarlık okulu onun meslek yaşamının beşiği oldu. Bilgisini ve sanatsal becerisini geliştirmek için Ulusal Güzel Sanatlar Okulu'na yazıldı. 1902'deki Roma Büyük Ödülü onundu. Önünde parlak bir gelecek açıldı. Medici Villası'ndaki çalışma günleri (1902-1907) başarılarla onurlandırıldı. Orada, sezgilerinin sınırlarını aşan, sanatsal, tarihsel ve sosyal araştırmalara sıkı sıkıya bağlı Bigot, Tony Garnier, Jean Hulot ile bilgi alışverişinde bulundu. Fakat Prost daha iyi şeyler yapmak istiyordu ve Ayasofya tarafından taçlandırılmış, varlığı Boğaziçi kıyılarından fıskıran bu şehri, Konstantin'in şehri seçerek işe başladı.

Zira ben kirli ve pis yollarla çevriliş Palatin Sarayı'nı Bigot'un maketinde görünce, eşsiz bir konumda olan Boğaziçi'nin kıyılarına neden Roma İmparatorluğu'nun taşındığını anlamadım.

Medici Villası'ndaki ikinci yılından itibaren, Prost, arkadaşı Hulot ile önce Yunanistan'a sonra acınacak bir halde bulduğu Ayasofya'yı görmek için Tür-

kiye'ye gitti. Yerinde yapılacak araştırma ve sondajlara gerekli izni almak için bütün kapıları zorladı. Bizans'la Yapı Sanatı adlı Choisy'nin yapıtı ona Ayasofya'nın inşaatında kullanılan yapı metotları ve strüktürü için yaptığı araştırmada anahtar oldu.

Aylar süren bir bekleme sürecinden sonra, Fransız Büyükelçiliği ve İmparatorluk Mülzesi Müdürü'nün aracılığı ile Osmanlı İmparatorluğu yönetiminden bu çalışmayı olası kılacak bir "irade" elde etti. Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümü Prost'un bu başarısına fazla bir yakınlık göstermedi. Burada Prost Ayasofya'nın mevcut durumuna sadık kalarak yardımcı binaları ve eklentileri (minareler, türbeler, medreseler, çeşmeler vb.), sonra ona bağlı olan İmparatorluk Sarayı'nın kalıntılarını Justinien devrindeki ilk durumuyla göstererek restorasyona başlandı. Bu sırada, Edebiyat Fakültesi araştırmaların devamı için parasal kaynak sağladı. Prost yapının hiçbir gizli yönünün kalmaması için aylar boyunca ölçümler, röleveller, kroki, suluboya ve yağlıboya çalışmaları yaptı. Ona tüm kişisel notlarını veren, çalışmalarından kıvanç duyan ve Prost'a atıldığı büyük Ayasofya mucerasında yol gösteren August Choisy ile yakın ilişkisi kurdu.

Planlar, çizimler, kesitler, perspektifler ve detaylar ile Prost İmparatorluk Sarayı'nın rekonstrüksiyonunu tüm binanın bütünlüğü içinde çözerek gerçekleştirdi ve binayla ilgili olan diğer ünitelerin bağlanulunu vurguladı.

5 Şubat 1975 Prost'un yardımcısı, Jean Royer, Türkiye'nin Paris büyükelçisi İsmail Erez'e 5 cilt tutan Ayasofya Rölevesini veriyordu. Böylece de bu kıymetli eseri Türk Hükümetine geçerek, Arkeoloji Müzesi'nde korunmaya alınıyordu.

1926 yılında, büyük bir yangın farketine uğrayan İzmir'in Belediye Başkanı Prost'ı davet etti. Bu güzel şehirdeki kısa bir çalışmadan sonra,

Nazım planı geliştirdi. Bu eskiz çalışmasının tüm göbeğinde yer alan, önceleri konumu ve niteliği çok tartışılan, daha sonra İzmir Fuar alanı olan, çok geniş bir yeşil leke göze çarpıyordu.

1934 yılında, Paris Bölgesi Planlama Kurulu Başkanı iken, Türkiye Cumhuriyeti tarafından davet edilerek, gençliğini geçirdiği, daıma yüreğinden sevgili, yakınlık gösterdiği İstanbul'a geldi. Yalnız bu sefer Atatürk ta rafından çağırılmış, şehrin resmi plan-cısı olarak oturma izni alıyordu. Prost'un önce planlama çalışmalarını yürüten iki Fransız şehir plan-cısı Lambert ve Agache kavranması zor çözümler üretmişlerdi.

Tezler, varsayımlar iyi irdelenmiş fakat materyaller hemen hemen kullanılamaz durumdaydı, İstanbul birbiri içine girmiş üç ayrı şehirden meydana geliyordu: Sol tarafta Eski İstanbul sağda Haliç kıyıları ve Asya kıyısında Üsküdar ile Kadıköy. Bu her iki kıyıdaki şehircel bölgelerde, Boğaz'ın vı Haliç'in kıyılarını parça parça ele geçirmeye çalışan bir endüstriyel gelişim ile kısmen yolu kesilerek tıkanan konu alanlarının yayılma çabası görülmekteydi. Olabilecek bir şehircel kargaşadan sakınmak için şehrin bütünlüğü hızla gelişmesi, bizden radikal çözümler istemekteydi. Diğer taraftan arkeolojik ve mimari değerlere dayanan evrensel eserlerin yığılması, çözüm daha zor problemleri beraberinde getiriyordu.

Burada şehir plan-cısının ilk endişesi, Eski İstanbul'un eşsiz silüetini korumak için bir çözüm bulmaktı. Planın ana çizgileri, yalnızca büyük anıtların etrafını açmak değil, daha çok onları uzaktan tüm ifade bütünlükleri ile beraber görünür hale getirmekti. Büyük camiler, genelde İstanbul tepelerini üzerinde denizden 40 metre yukarı inşa edilmişlerdi. Prost bu kıyı üzerind yapılacak yapıların üç kat ve 9,50 metre yüksekliğini sınırlayan bir yasak ke yulmasını teklif etti ve kabul ettirdi

Hatta daha da ileri giderek bu yüksekliği geçen kulların yıkılmasını öneren yeni bir istinlak yasasının olu-
şmasını gündeme getirdi. Bu yasanın en
güzel uygulaması, meşhur Sü-
leymaniye Camisi'nin yanında yapılmış
olan Botanik Enstitüsü'nün fazla gelen
3 katının yıkılmasıdır. + 40.00 kotu si-
nırlaması, bazen Çağaloğlu bölü-
mündeki gibi kötü islah olaylarına
meydan verse bile daima varlığını koru-
du ve bu çubandan dolayı İstanbul'un
eşsiz ve harika silüetini korumuş oldu.
Prost'un ana fikri, İstanbul'un tabii do-
kusuna zarar vermeden, anıtların ar-
keolojik ve mimari öğelerini ortaya çı-
kararak şehri modernize etmektir. Bu
nedenle, Arkeolojik Park olarak anılan,
Topkapı Sarayı Surları, Sarayburnu
Parkı, Ayasofya-Hipodrom Alanı ve
Küçük Ayasofya arasında sıkışan Bi-
zan ve Doğu Roma Saraylar Bölgesini
kendii tabii durumlarında korumak için
bu öneriyi ileri sürmüştü.

Bu planın ana hedefi, inşaat yük-
sekliklerinin iki kat ile
sınırlandırılması, bütün hafriyat iş-
lemlerinin Arkeoloji Bölge
Müdürlüğü'nce kontrol edilmesi ve
bodrum katı yapımının keskinleşme ya-
saklanmasıdır. Şehrin Belediye Mec-
lisi'nce alınan bu karar uluslararası bir
önem taşıyordu.

Genelde, işi tam olarak bitirme iş-
levi, oldukça zor ve karmaşıktır.
Prost'un elinde ne doğru dürüst fay-
dalanılabileceği belgeler, ne de geçerli
topografik röleveller vardı. İstatistik
bilgi birikimleri acınacak durumdaydı.
Endüstriyel ve ticari aktiviteler üzerine
alınan bilgiler, demografik ve sosyal
etütler ve arazi vergisi üzerine alınan
veriler eksikti. Daha ileri etütlerle
anahtar olacak bir taban planı yapmak
için ordunun yardımıyla havadan ilgili
arazilerin resimleri çekildi. Ulaşım, sir-
külasyon, gıda erzak temini, pazar yer-
leri, kapalı çarşılar, sanayi alanları, ti-
icaret ve el sanatları, arkeolojik eserler
ve tarihi anıtlar üzerinde yapılan iki
yılı aşkın araştırmalar ışığında, Prost
nazım planının ana hatlarını bir prog-
ram çerçevesinde saptadı. Bunlar; be-
klenmedik irat ve miras olaylarının de-
ğerini vermek ve korumak, SİT alanları
içinde belirli raum noktaları yaratarak
derin mekansal görüntüler veren çok
sayıda caddeler açmak ve şehirsiz olu-
şumu kontrol altında tutmak idi.

Bu yeniden bir şehir meydana ge-
tirmek demek değildi, fakat antik baş-
kentini varoluş şartlarını oluşturan ve
yönlendiren paranın kapitalin mekanik
kalkışmasının, İstanbul'un geleceği
dönük sosyo kültürel evriminde yıkıcı
değil, fakat yapıcı bir rol oynamasını
sağamaktı.

Yasal plan üzerinde, Prost şu ana
premsipleri ortaya attı:

- Toprak (arazi) sahiplerinin yasal haklarını koruyarak ileride oluşacak spekülasyonu önlemek.

- Hisseli arazileri sahipleri ara-
sında ada ve parsellere bölerek, imur
planının tasdik aşamasına kadar mevcut
mülklerin durumlarını dondurmak
ve en çok gayri insani tahliye ku-
rullarından keskinleşme kaçınmak.

- Tarihi niteliği sahip ve gündün şart-
ları ile yeniden yapılması mümkün ol-
mayan binaların yıkılmasını önleyen
bir yasa önerisi getirdi ve sonunda su-
vini herkesce kabul ettirdi.

- Şehir, Boğazın her iki yakasına ya-
yılmasına rağmen, Haliç, şehir çat-
kısının ana beslenme borusuna olu-
ş-

turuyordu. Aslında Haliç'in güneyinde
bu eşsiz şehrin anarionu bulunur.

Eski İstanbul Bizans ve Ro-
malılardan kalan anıtlar ve daha çok
Osmanlı kökenli tepeler üzerine otu-
rulmuş güzel camiler, eski vakfiyeler,
kapalı çarşılar, hanlar, kuzeyde Ce-
nevizliler tarafından kurulan Pera ve
Galata semtlerinin birleşmesinden olu-
şan Beyoğlu. Bu mahallelerin ço-
ğunluğu sağlığı ters düşen evler ve ti-
cari yapılarla bozulmuş pis ve dar
sokaklarla donatılmıştı. Bütün bunlara
zıt olarak, daha sonra Cumhuriyet'in
başkenti Ankara'ya taşınan yabancı el-
çiliklerin kapladığı saray bahçelerini
andıran geniş ve yeşil alanlar etrafa
görüldü.

Beyoğlu aynı bir yelpaze gibi, ol-
dukça yeni oluşan Kurtuluş, Şişli ve
Maçka daha uzakta Beşiktaş'ın mu-
hallerine doğru ve şehrin Avrupa ya-
kasının uzantısını oluşturan ormanlık
Boğaziçi tepelerine kadar yayılır.

Bu kıyının karşısında, Boğazın
Asya sahillerinde, diğer tarafta Anadolu
Kavşağı'na uzanan, diğer tarafta Üs-
küdar'la birleşen geniş bir yerleşim
alanı yer alır. Haydarpaşa limanından
başlayarak arada Kadıköy'ü çıkararak,
Marmara kıyılarında Kartal-Pendik ara-
sında uzanan bir sanayi şeridi bulunur.

Prost İstanbul'a geldiği zaman şe-
hirde yaklaşık 1 milyon insan ya-
şıyordu. İki yılı geçen araştırmalar so-
nunda Prost ilk önce iki bölüme ayıran
1/5000 ölçeğinde bir nazım planı öner-
di; Bu iki kısım Beyoğlu ve eski İs-
tanbul'du. Planın ana bölümleri şun-
lardı. Liman, mevcut iskan bölgeleri ve
köprüyle birlikte işlev gören sir-
külasyon arterleri. Bütün bunlar ileriye
dönük tasarlanan işlemlerin zamanına
göre sınırlandırılması. Eski İs-
tanbul'un silüetinin korunması, bi-
naların ön yüzlerinin değişen ar-
monilerini, estetik ve hijyenik
olgularını, inşaatların (yeni yapılan bi-
naların) yüksekliklerini ve onların par-
sellerinin sınırlandırılmasını hassas bir
rapor halinde ortaya koymaktadı. Prost
bu şehrin yaşayan parçalarının ni-
telik ve niceliklerini tam olarak ko-
ruyarak Haliç'in kuzey ve güney böl-
gelerini birbirlerine kaynaştırma
eğiliminde bulundu. Boğaziçi için Ga-
lata Köprüsü'nden başlayarak Kabataş
Feribot İskelesi'nden geçen, Boğaziçi
boydan boy katederek burada yer alan
tüm iskan bölgelerini birbirine bir-
leştirme için Sarıyer ve Büyükdere'ye
uzanan yeni bir sahil yolu planlamıştı.
Bu yolun önemli kısmı istenen gü-
zergahta gerçekleştirildi.

Diğer taraftan Boğaza hakim te-
peleri bağlayıcı ve Taksim-Büyükdere
semtlerinin arasındaki trafik sir-
külasyonunu yoğunlaştırıcı ikinci bir
korniş yolu daha önerdi. Bu güzel
cadde, uygulamada iyi neticeler verdi.
En sonunda, orta seviyeden geçen bir
korniş yolunu oluşturan üçüncü bir yol
ağı, daha önce yapılar iki yolun ara-
kunda yer alarak, çevresinden geçtiği
tüm iskan alanlarına hizmet eder ve
dünyanın en güzel SİT alanını boydan
boya katederek mevcut büyük parkları
birbirlerine bağlayarak eşsiz bir gezi
yeri oluşturabiliirdi. Bu yolun yapımı
henüz gerçekleştirilmedi.

Bu yollardan ilk ikisi, Taksim
Meydanı'na varır, üçüncüsü sahil yolu
olarak Galata Köprüsü'nde son bulur;
aynca iki önemli arter (ana trafik yolu)
Taksim Meydanı'na uğrayarak Be-
yoğlu'na, Eski İstanbul'a bağlamak için

oluşturuldu. Tünel ve viadük halindeki
birinci yol, Taksim Meydanı'nı Galata
Köprüsü'ne irtibatlayarak köprüyü
geçip Beyazıt'da son bulur ve daha
sonra geniş bir avenü halinde Topkapı
Surlarına dek uzanır. Galata Köp-
rüsü'nün 100-150 metre kadar Haliç ta-
rafına kaydırılması, köprü'nün her iki
ucunda bulunan Karaköy ve Eminönü
meydanlarının daha geniş bir şekilde
düzenlenmelerine imkan verir. Taksim
Meydanı'ndan çıkan ikinci bir arter, kıs-
men yol, kısmen viadük halinde olu-
şarak Pera'nın pis ve sağlık koşullarına
aykırı mahallelerinden geçip bu bölgeyi
islah edip kalkındırarak Atatürk Köp-
rüsü'ne varır. Bu trafik bandı Haliç'i
Marmara Denizi'ne bağlar ve bundan
böyle Beyoğlu ile Eski İstanbul bir araya
gelmiş olur. Marmara Denizi ile Ata-
türk Köprüsü arasındaki geniş caddede
Atatürk Bulvarı adı verilir. 50 metre ge-
nişliğinde olup güzergahı üzerinde bu-
lunan Seleymaniye, Şezadebaşı ve
Fatih Camileri ve Valans Su Ke-
merleri'nin değerlerini bir bütün olarak
yaşatıp, çarpıcı armonilerini muhafaza
ederek bu yerlerden geçer, gider.

İstanbul tepelerinin sırt kı-
sımlarından geçen iki ana yol pro-
jelendirilmişti. İlki Beyazıt Mey-
danı'nda başlayarak Topkapı Sarayı'na
ve Ayasofya'ya değeri ise gene Üni-
versite Meydanı'ndan Topkapı'ya uza-
narak bölgenin aynı eksen üzerindeki
yolların oluşturmuyordular. Bu iki bulvar
gerçekleştirildi. Daha az önemli olan
Aksaray-Yedikule yolu, inşaat çizgisini
defalarca ihlal eden yeni binalara rag-
men mümkün mertebe genişletildi. Ata-
türk Bulvarı bitiminde, bulvara eklenen
geniş bir avenü (gezi alanı) yapılması
öngörüldü, bu yol Bukalemion Sa-
rayı'nın kögesinden Teodosyus Sur-
larına dek gider ve buradan Bakırköy'e
sonra daha az yoğunluktaki yerleşme
ünitesi olan Yeşilköy ve Havaalanına
kavuşur.

Bu sahil yolu tünel ve asma yol
olarak Marmara Denizi kıyısında
devam eder ve denize gezinti alanları
arasında yeşil alanlar oluşturarak ticaret
ve iskan bölgeleriyle plaj ve eğlence
alanlarının bağlantılarını vurgulamak
için demiryolu boyunca gitmesi zo-
runludur. Mualesef bu yol deniz ke-
narında inşaa edildi ve acınacak caddeler
yanışlarla dolu olan bu ölem, sadece
kıyıda faydalanılmasını ve bu böl-
genin denize bağlanmasını önlemekle
kalmayıp, yol üzerinde herhangi bir
yeşil alanın oluşmasına olanak bir-
akmaksızın, geceleri insan gözünü ra-
hatsız edici bir ortam yaratarak, pers-
pektifsiz, tek düze bir görüş alanı
meydana getirmiştir.

Prost ayrıca Sirkeci-Ayasofya yo-
lunun açılmasını, Sultanahmet ve vi-
layet meydanının genişletilmesini, Top-
kapı Sarayı ve Sarayburnu çevresindeki
duvarların yıkılmasını etütlerine aldı.
Bu işlemler tam olarak gerçekleştirildi.
Eski İstanbul'un tam kalbinde ya-
pılması planlanan 1 no.lu Park Valan
Caddesi tarafından ortadan ikiye ay-
rılarak bir botanik ve hayvanat bahçesi
olarak tasarlandı. Ancak bu proje ta-
mamen bir kenara atıldı.

Beyazıt Meydanı anıtsal İstanbul
Üniversitesi'nin kapısı ile caminin su-
basman kotlarında ele alındı. Bu mey-
dan, altından geçmesi gereken Ordu
Caddesi'ne doğru uzanıyordu. Bu hü-
dünlük bir taraftan Marmara Denizi'ne
doğru geliştirilmeli ve bu arada üni-
versitenin güzel bahçesine doğru uza-

Bu yeniden bir şehir mey-
dana getirmek demek de-
ğildi, fakat antik başkentini
varoluş şartlarını olu-
şturan ve yönlendiren pa-
ranın kapitalin mekanik
kalkışmasının, İstanbul'un
geleceği dönük sosyo
kültürel evriminde yıkıcı
değil, fakat yapıcı bir rol
oynamasını sağlamaktı.

narık Boğaziçi'ne tamamlayıcı bir dekor gibi hakim olan Beyazıt Kulesi ve onu fon teşkil eden üniversite binasıyla birleşmelidir.

Asırlar boyu silire gelen ticari aktivitelerle karakterlendirilen Kapalıçarşı-Kubbeli Hanlar ve Osmanlı devri Türk sivil mimarisinin en güzel örnekleri olarak göze batan bu binaları bünyesinde barındıran Eminönü-Beyazıt bölgesinde yapılan islah çalışmaları, tarihsel, sanatsal, turistik ve halk sağlığı yönünden olumlu yaklaşımlar yaratarak kendi kendine yelen yüksek bir değere sahip olduğunu kanıtlamıştır ve aynı anlayış Eminönü Valide Sutan Camisi'nin etrafının açılması ve Kapalıçarşı'da olduğu gibi, buzi semtlerde yeniden gözler önüne serilmiştir. Hal binalarının önünden geçerek Unkapanı ve Eminönü arasında yer alan ve iki köprüyü trafik akımı bakımından birleştiren yol gerçekleştirilmiştir. Ayrıca bunlara ek olarak Eyüp ve civarının sahip olduğu plastik bütünlük tam ve mükemmel bir dizi istiklakle gerçek değerlerine kavuşmuştur.

Beyoğlu bölümü nazım planında Maçka, Harbiye, Taksim ve Dolmabahçe arasında 20 hektarı aşan büyük bir park öngörülmekteydi. Taksim Meydanı da bu bölünün bir parçası olarak 20 no'lu Park adını aldı. Bu park gelişme sürecinde olan yeni iskan ünitelerinin rekreasyon bölgesi olacaktı. Açık hava Tiyatrosu, Spor Sergi Sarayı, Cumhurbaşkanlığı Köşkü, Dolmabahçe Sarayı'nın güneye bakan ucunda parıldayan saygın ve seçkin misafirlerin karaya çıkması için deniz kenarında bir alan ve öğrencilerin spor yarışmaları yapmaları için geniş bir yeşil alan planlanmıştır. Bu alan, sarayın silüetini bozar gerekçesiyle tribünlerin yüksekliğini sadece sınırlayabilen ama standın yapımına engel olamayan çabaların sahibi Prost'un sürekli karşı koymasına rağmen yüksek organlar tarafından futbol sahasına dönüştürüldü. Ancak daha sonra tribünler oldukça fazla yükseltildi. Bütün bunlara rağmen bu park, Taksim Meydanı ve uzunluğu iki kilometreye ulaşan gezi yolu Harbiye'ye doğru gider. Dünya devletlerinin çoğunun savaşta olduğu bir devrede tüm güçlüklerle karşın, yapılabilen iyi bir uygulama olmuştur.

Ne hazzindir ki, daha sonraları bu gezi alanının tam ortasında Hilton ve Sheraton gibi otellerin yapımına izin verildi. Bununla beraber, Pera'nın nabızı İstiklal Caddesi yeni yapıların oluşmasıyla dolaylı olarak genişletildi. Mevcut imar çizgisinden 5 metre içeri çekilerek yayalar için portik (üstü kapalı yaya yolu) bırakıldı. Bu plan tam olarak uygulanmadı. Sıraselviler Caddesi'nden tünel şeklinde geçerek daha sonra asma yol haline gelen Taksim Galata Köprüsü aksı ve Pera-Galata bağlantısını oluşturan yol yeni cılıdleri rafa kaldırıldı. Diğer taraftan Taksim Meydanı'nı Atatürk Köprüsü'ne bağlayan yolun aksı da yer değiştirmiştir. Nazım planın bir bölümünü teşkil eden yolun eskiz çalışması, aynı zamanda hijyenik bir işlev olarak daha sonra yapılacak etüdlere temel teşkil edecektir. Örneğin mevcut Tarlabası Caddesi'nin tek yandan genişletilmesi gibi. Ayrıca Beyoğlu İççe Beediyesi, İstiklal Caddesi'ni araç trafiğine kapatarak sadece yayalara hizmet veren bir yol olmasını gündeme getirdi.

Bir yolu araç trafiğine kapatmak

olağan bir olaydır ama insanı üzen nokta, kırk yıl önce İstanbul'un nüfusu daha milyonu bulmamışken Prost'un geleceğe dönük bir algılayarak, mevcut iki yola Tarlabası Caddesi ve İstiklal Caddesi iki yeni arter ilave etmeyi önermiş olmasıdır. Bunlar zaten bugün İstanbul'un nüfusu 5 milyonu çoktan aşmıştır. Mevcut yolun bir tanesini araç trafiğine kapat ve diğerlerinin genişliğini birkaç metre artırarak tüm trafiğin yoğunluğunu sonuncusuna yükley. Bu oldukça çığdışı bir metoddur.

Galata Köprüsü'nün yer değiştirilmesi ve Prost tarafından önerilen büyük istiklakler sayesinde, genişleyerek bünyelerinde göbek oluşmasına olanak tanıyan Karaköy ve Eminönü Meydanlarının bu durumu yoğun araç trafiğini geniş bir ölçüde rahatlatacaktı. Ne var ki son olarak köprü'nün yüz metre kadar Eminönü tarafına kaydırıldığı gözlemlenmiştir. Galata kıyısında ise sadece on metreye varan bir öteleme söz konusuydu. Uygulama tamamen yanlış.

Eski İstanbul'u içiren imar planında, Prost kara ve deniz surlarını muhafaza ederek, kara surlarının dışında 500 metre genişliğinde inşaat yasası olan bir bölge önerdi ve içinde yaya gezinti yollarına bezemiş yeşil alanlar planladı. Bu alan neyse ki titizlikle kuruldu. İçinde esaslı bir yapılaşmaya izin verilmedi.

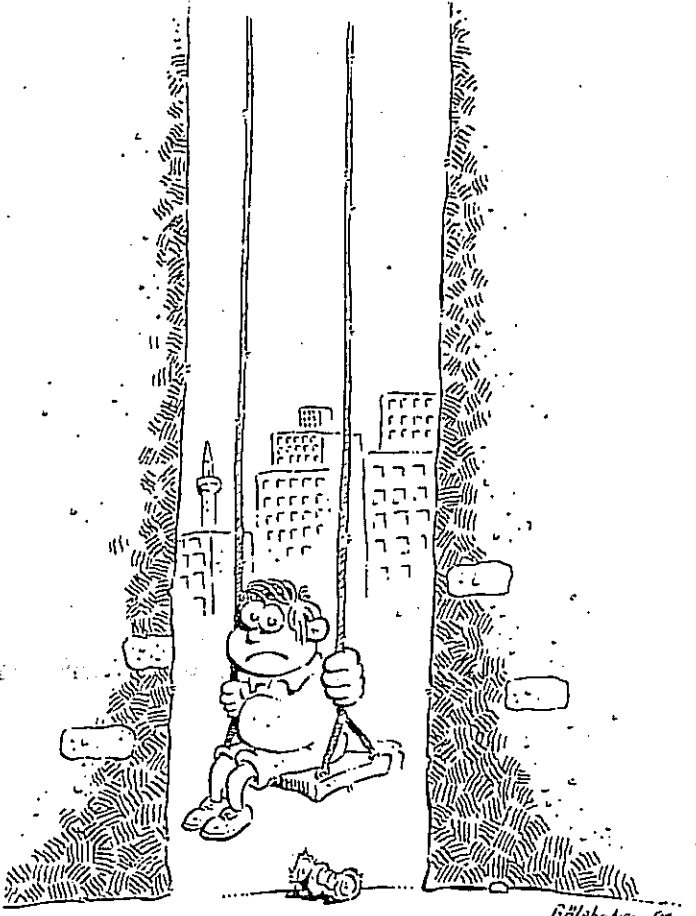
Diğer taraftan Prost, yukarıda görüldüğü üzere, Topkapı Sarayı, Sultan Ahmet ve Marmara Denizi arasında kalan üçgende yer alan tarihi binaların restorasyonunu ve bu eski anıtların korunmasını taahhüdünü dini anlamı yitirmemelerini ve etraflarını sarın purkın arkeolojik bir alan olarak islah edilmesini savundu. Bu bölgede konulan yapı yasası daima güncelliğini korudu.

İstanbul limanının düzenlenmesi ivedi olarak çözüm bekleyen bir sorundu. Liman, Boğazın her iki yakasında da uzanıyordu. Üç adet yaklaşıma rihumi vardı. İlk ikisi Avrupa yakasında, Sirkeci ve Galata'da, üçüncüsü Asya yakasında Haydarpaşa'da idi. Birinci fikir, limanı Marmara Denizi üzerinde, Yedikule ile Bakırköy arasına yerleştirmekti. Bu bütün içinde yer alan hipodrom alanı kurulması ve hepsi liman bölgesini altın bir tünelle katedecek ve daha sonraları elektrifikasyona geçebilecek olan demiryolu ile tam bağlantılı olmalıydı.

İkinci etüd ise, Küçük Asya'ya hizmet veren demiryolu şebekesinin başlangıç yeri olan Haydarpaşa bölgesinde bir liman yeri geliştirmek ve düzenlemektir. Bu fikir sonraları gerçekleştirildi. Daha önce 600 metre boyunda bir mendirek yapılmıştı. Onun yanına 2 kat uzunluğunda yeni bir mendirek eklendi. Yeni araç ve gereçler monte edilerek, liman Selimiye Kış-

Öldüğüm gün de kalbim seveda
Sanmam düşüncemden uzaklaşsın
Bulutlar ilk yaz yağmurları İstanbul
O güzelim yüzünü kolay kolay
unutamam

Sabahatünn Kudret AKSAL



Gölebetmez 92

İstanbul'un bulunduğu kısmın altına, Harem'e kadar uzatıldı. Bu bölge İstanbul-Ankara karayoluna doğrudan bağlıdır.

1943 yılından sonra, şehrin büyük bir hızla büyüdüğünü görerek bir metro projesi yapmaya karar verdi. Bu tünel ağı iki ana bölgeye hizmet verecekti. Beyoğlu ve Eski İstanbul.

İlk uygulamaya alınacak hatlardan biri Karaköy-Taksim arasında yer alıyordu. Zaten 1878 yıllarında bir Fransız şirketi tarafından yapılan 600 metre uzunluğunda bir metro mevcuttu. Birinci etap, bu tünelin eğimini azaltarak uzatmak ve bir dönüş yeri oluşturmak için Taksim Meydanı'na gelmekti. İkinci etap ise, bu hatı birbirini takip eden üç ayrı noktaya doğru geliştirmekti: Şişli, Maçka ve Kurtuluş. Üçüncü etapta ise Haliç'i geçmek gerekiyordu, bu da Karaköy-Eminönü bağlantısı demekti. Galata Köprüsü'nün altındaki su kesimi 33 metre, iki kıyı arasındaki uzaklıkta 450 metre idi. Bu alanı iki şekilde geçmek gerekirdi: Viadükle aşılırsa mevcut köprüye yeni bir köprü daha ilave etmeli veya suyun altından tünel yapılacaksa, bu metro Haliç'den geçecek gemilerin etkilenmemesini sağlayacak derinlikte kurulmalıydı. Ayrıca Eminönü Meydanı'ndan başlayarak Beyazıt Meydanı'na geldiğinde 3 ayrı yöne dağılımı: Yedikule, Topkapı ve Edirnekapi. Yedikule'ye gidecek yol Topkapı'dan geçerek ve yer altından mevcut demiryoluyla birleşerek Florya'ya kadar uzanacaktı.

Prost diğer taraftan Avrupa-Asya kıtalarının doğrudan bağlantısını sağlayacak bir proje tasarladı. İki ayrı çözüm ortaya koydu: Köprü veya tünelle bu bağlantıyı kurmak. 180 metre yükseklikteki 2 ayrı dev pile üzerinde duracak olan bir asma köprü, sahip ol-

duğu beton kütlelerle Boğaziçi'nin estetik ve panoramik görünüşünü rahatsızlıkla bozabilir. Bu proje büyük istiklakler ister ve çevre yollarının düzenlenmesi için oldukça yüksek harcamalar gerekir. Diğer taraftan bu köprü sadece araç trafiğine geçit verebilir ama demiryolu bir kenara atılacaktır. Böylece ikinci bir çözümü önerildi. Tünelle geçişi gerçekleştirme. Sirkeci'ye yakın Ahırkapı ile Ankara otoyoluna yakın ve bağlantılı olan Haydarpaşa'nın yakınındaki Harem semti bir tüp yolla denizin altından birleştirilebilirdi. Birbirlerinden yaklaşık 2 km. uzaklıktaki bu iki kıyı şeridi arasında derinlik 25-30 metredir. Tünel ve tüp yol ideal bir çözümdür. Burada tüp yol iki katlı düşünüldü. Alt kat demiryoluna ayrılacak ve aynı zamanda metronun geçişine olanak sağlayacaktı. Üst kat ise yaya kaldırımlarıyla birlikte yayalara ve taşıtlara hizmet verecek biçimde olacaktı. Kırk yılı aşkın bir bekleyiş sonunda metro projesi su yüzüne çıktı.

Buyındırık ve İskan Bakanlığı, çeşitli ülkelerden gelen önerileri inceleyerek bir karara varma ve uygulama safhasına geçmek üzeredir.

Planın üçüncül bölümü aynı zamanda belirgin iki bölgeye ayrılan Asya kıyılarıyla ilgilidir. Üsküdar-Anadolu Kavağı arasında kalan Boğaz kıyısı boyunca uzanan bölge ve Marmara kıyısı boyunca, Haydarpaşa ile Pendik arasında kalan bölge.

Birinci bölge Avrupa kıyısının bir benzeridir. Burada küçük saraylar, köşkler, parklar ve yatılılar göze çarpar. Çoğunlukla ahşap, sultanların eski hizmetkarlarının gizli yaşamlarını, parlak anılarını ve gizemlerini saklayan bu binaları asıllarına sadık kalarak korumak gerekir. Prost burada tek yönlü, deniz

kenarında 2 kademe oluşarak mevcut peyzajın anlatım gücünü artıran, yeşil alanlarla birbirinden ayrılan bir yol ağı teklif etmiştir. Orta korniş yolu ise koruluklarda kaplı arazilerin arasından onları ıslah edip, varlıklarını koruyarak geçecektir.

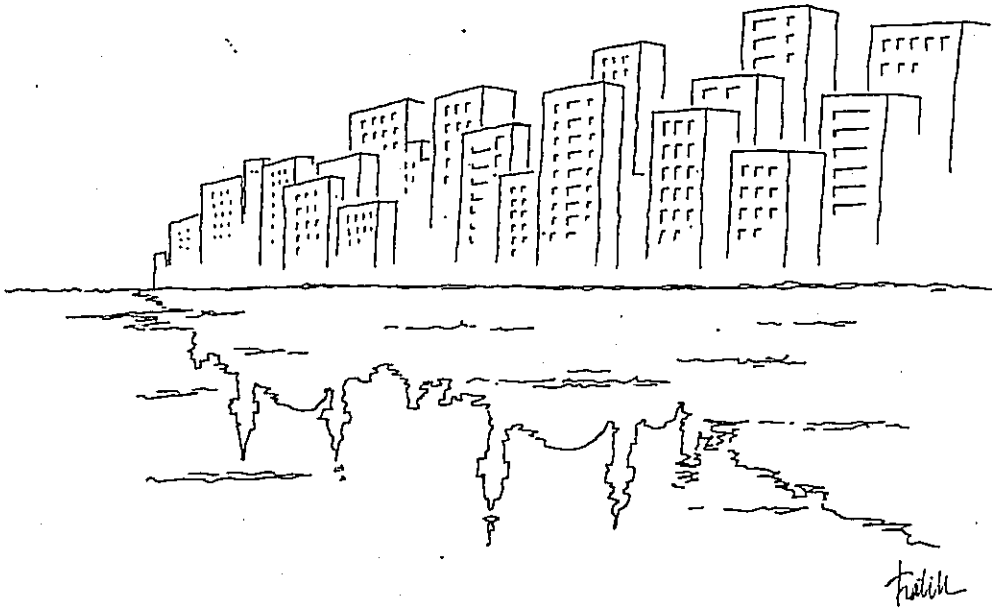
Yüzyılların birikimi olan enkaz ve anıtlarla sınırlı anıtsal bir çeşme ve iki camiyle kuşatılan Üsküdar Meydanı planlanırken sözü edilen bu tarihsel değerler hiçbir zaman gözardı edilmedi. Haydarpaşa Küçük Asya'yı kateden demiryollarının başlama noktası, gelişmekte olan limanın bir bölümüdür.

Muhteşem Bağdat Caddesi'nin son bulduğu Harem, bu bölgenin en uç noktasıdır. Bu cadde demiryolu ile deniz kıyısındaki yolun arasından, bölgenin tam ortasından geçer. İmar planı mevcut genişliğini iki katına çıkararak ve yola yaklaşma mesafesini 10 metreye çıkararak ilerde yolun daha da genişletilmesine imkan tanıdı. Ankara otoyolu bu caddenin tüm işlevlerini yüklenmiştir.

Nazım plan dışında, 1/500 ölçekli uygulama ve detay planları, şehrin büyük bir kısmına uygulandı, üzerinde mevcut açıklama ve raporlara bağlı olarak tamamlandı. Prost'un cilt halinde topladığı daha az etkin notlar ve izahatlar şu anda İstanbul Anakent Belediyesi arşivlerinde saklanmaktadır.

Aradan kırk yılı aşkın süre geçmesine rağmen, bu büyük plancının eseri her zaman güncelliğini korudu.

Bu birkaç sayfayı, Mimarlık Yüksek Okulu'nda yöneticim, Paris Üniversitesi Şehircilik Enstitüsü'nde hocam, İstanbul Belediyesi'nde şefim olan ve onunla neşe içinde birlikte geçirdiğim on beş yılı aşkın zamanı bana veren Henri Prost'un anısına ithaf edirim.



H. Cengiz TÜRKSOY
ODTÜ Şehircilik bölümünden
1978 yılında mezun olduktan
sonra 1983 yılında aynı ün-
versitede yüksek lisans pro-
gramını tamamladı.

1978 - 80 yılları arasında Kö-
yüşleri ve Kooperatörlük Ba-
kanlığında planlama uzmanı ola-
rak çalıştı. 1980 yılından itibaren
Bayındırlık ve İskan Bakanlığında
şehir plancısı olarak ça-
lışmaktadır.

1992 yılında Ş.P.O. Yönetim
kuruluna seçilen H. Cengiz Türk-
soy, yapılan görev dağılımında
genel başkanlığa getirildi. Aynı yıl
mayıs ayında toplanan Genel Ku-
rulda TMMOB yönetim kurulu üye-
liğine de seçilen H. Cengiz Türk-
soy TMMOB İl Başkanı oldu.

H. Cengiz Türksoy'un, kent
planlama, kentleşme, kent plan-
cılığı, gecekondular sorunu, imar hu-
kuku ve yerel yönetimler konu-
larında çeşitli gazete ve
dergilerde yayınlanmış makale,
röportaj ve yazıları vardır. TRT'de
yayınlanan "Damlar" ve "Ankara"
programlarında metin yazarı ve
danışman olarak görev almıştır.

İSTANBUL İÇİN BİR PLANLAMA ve YÖNETİM ÖRGÜTLENMESİ

Cengiz TÜRKSOY

İstanbul'un günümüzde yaşadığı ve
giderek ağırlaşan sorunlarının çözüm
yolları aranırken, konuya kentleşme,
planlama ve yönetsel örgütlenme için
yeni arayışlar çerçevesi içinde bakmak
en akılcı yol olarak görülmektedir.

İstanbul'un bugün ulaştığı bü-
yüklük, içinde yaşanılan sorunların tek
nedeni değildir. Sorunlar, ay-
rıntılı olarak incelendiğinde, büyük
çoğunluğunun ülkemizin hemen her
yerleşmesinde yaşananlardan farklı ol-
madığı görülecektir.

Ancak, bu en büyük kentimizin
gerek büyüklüğü, gerek coğrafi ko-
numu ve gerekse de içinde barındırdığı
kültürel çeşitlilik gözönüne alındığında
içinden çıkılması son derece güç gö-
rülen sorunların, gerçekte ülke ge-
nelindeki sorunlarımızın bir bileşkesi
olduğu görülecektir.

Oyle ise İstanbul için öngörülecek
bir planlama ve örgütlenme modeli
aynı zamanda ülkemizin tüm yer-
leşmeleri için örnek alınacak ve süreç
içinde ülkenin her yerleşmesi için ge-
nelleştirilecek özellikler taşımaktadır.

Planlı olsa da olmasa da kentleşme,
insan istecinden bağımsız olarak ortaya
çıkan ve toplumların yaşamak zorunda
oldukları bir sosyolojik süreçtir. Önem-
li olan, kaçınılmaz biçimde yaşamak
zorunda olduğumuz bu süreci belirli bir
plan disiplini içinde yönlendirmektir.

Bilindiği gibi plan, varılmak isten-
en hedefi tanımlayan ve bu hedefe
ulaşmak için izlenmesi gereken yol ve
yöntemleri belirleyen bir araçtır. Plan-
lama ise, bu aracın elde edilmesi ve
kullanılması için yapılacak her türlü et-
kinliğin yer aldığı eylemler bütünüdür.
Planın başarısı, büyük ölçüde varılmak
istenen hedefin doğru tanımlanmasına,
bu hedef üzerinde toplumun en geniş
biçimde anlaşmış olmasına (consensus)
ve bu nedenle de kendisi için plan ya-
pılan toplumun planlama eylemine, pla-
nın üretilme ve uygulama sürecine doğ-
rudan katılımına bağlıdır.

Planın başarısı, bir de uygulama
araçlarının varlığı ve güçlülüğüne bağ-

lıdır. Uygulama araçlarının en başında
hiç kuşkusuz örgütlülük ve parasal kay-
nak geliyor. "Kıl kaynakların en akılcı
kullanımı için bir araç olan planın" uy-
gulanmasında kullanılan parasal kay-
nağı da kendi içinde gösterebileceği
varsayılırsa, birincil önceliği olan uy-
gulama aracı örgütlülük oluyor.

Devletin kuruluşundan beri kamu
adına hemen her kararın bürokrasi eli-
yle alındığı, sivil toplum örgütlerinin ilgi
ve yetki alanlarının sürekli kısıtlandığı,
toplum kesimlerinin örgütlenmesinin
önüne bir yığın engel konulduğu ve
böylece örgütlenme düzeyi son derece
düşük bir toplumun yaratıldığı ül-
kemizde bu sorun nasıl aşılabılır?

Bunun için öncelikle ele alınması
düşünülen İstanbul bir örnek olay ola-
rak çalışılacaksa, kavranması gereken
temel halka bu kentimizin yönetimi ile
ilgili örgütlenmenin yeniden oluş-
turulması olmalıdır.

Herşeyden önce İstanbul'un bir
kent olmaktan çok hinterlandı bütün
Türkiye olan bütünlüklü bir planlama
bölgesi olarak ele alınması ge-
rekmektedir. Bu anlamda İstanbul var
olan potansiyeli, kaynakları kendine ye-
terliliği, fazlalıkları ve ge-
recsinimleriyle bir planlama bölgesinin
bütün niteliklerine sahiptir.

Bu nitelikleriyle kendi başına bir
planlama bölgesi olan İstanbul'un eski
ve eskimiş karar süreçleri işte ilereye yö-
netilmesi olası değildir. Bölgede yer
alan en küçük yerleşmeden (örneğin
mahalleden) bölgenin bütününe değin
her düzeydeki yönetim birimi, bu-
rarlarda yaşayan insanların özgür ist-
encini yansıtacak süreçler içinde oluş-
turulmalıdır. Bunun birincil koşulu
kuşkusuz demokratik seçimidir. Ancak
bu yönetim birimlerinin seçime oluş-
turulması yeterli değildir. Seçilenler,
göreve getirildikleri süre içinde -bu sü-
recin herhangi bir anında- yine halkın
özgür istenci ile görevden ali-
nabilmelidir.

Öte yandan yöre insanlarını doğ-
rudan ilgilendiren planlama ka-

rarlarının, onların doğrudan söz ve
karar yetkisi olan bir süreç içinde alın-
ması gereklidir.

Böylece en küçük mahalle bi-
riminden en büyük kenti/bölge yö-
netimine değin bir yönetim piramidi
oluşturularak yönetilecek olan İs-
tambul'da piramidin her düzeyinde (ma-
hülle, semt, ilçe, Anadolu yakası, Ru-
meli yakası ve kent bütünü/bölge)
görev ulacak olan seçilmiş yöneticiler
her zaman kendilerini seçenlerin ve ba-
ğımsız yargının denetimine açık bir
saydamlık içinde çalışacaklardır.

Bu model içinde, seçenler ve se-
çilenler sürekli ve sağlıklı bir iletişim/
bilgilendirme ortamı içinde ola-
caklardır. Bu amaçla oluşturulacak ve
izlenecek yöntemlerdeki bilgi akışı kar-
şılıklı ve iki yönlü olacaktır. Ancak
saydamlık bir yönetim tarafından en geniş
biçimde bilgilendirilen toplumdan ali-
nan bilgilerin sağlıklı olacağı ve plan-
lama eyleminde kullanılabilir nitelikte
veri oluşturacağı deneyimlerin doğ-
ruladığı bir gerçekliktir.

Ana başlıklarıyla tanımlanan bu
yapılanma, var olan durumu iki temel
ögesiyle değiştiriyor:

*Kent/bölgenin yönetsel bü-
lündenmesi köktenci biçimde de-
ğişiyor, bu bölümlenmede merkezi yö-
netimin temsilcisi valiliğin
(bürokrasinin) etkinliğini pekiştirici si-
yasal ölçüler değil, planlı gelişmeyi
buna dayalı kentleşmeyi öne çıkaran ik-
tisadi ve toplumsal ölçütler temel ali-
nıyor, en geniş halk katılımının sağ-
landığı demokratik bir yapılanma
içinde, valilik gereksiz bir kurum du-
rumuna indirgenerek kaldırılıyor.

*Bugün karar verme süreçlerine
güçleri oranında katılan toplumsal ke-
simler yerine halkın bütün kesimlerinin
örgütlü katılımı sağlanıyor, böylece
toplumdaki edilgen yapı kırılıyor ve de-
mokratikleşmenin önündeki engeller,
halkın kendine güveni artırılarak kal-
dırılmış oluyor.

Kuşkusuz bu iki temel öge gö-
zönüne alınarak oluşturulacak yönetsel

Planın başarısı, büyük öl-
çüde varılmak istenen he-
defin doğru tanımlanmasına,
bu hedef üzerinde toplumun
en geniş biçimde anlaşmış
olmasına (consensus) ve bu
nedenle de kendisi için plan
yapılan toplumun planlama
eylemine, planın üretilme ve
uygulama sürecine doğrudan
katılımına bağlıdır.

Planın başarısı, bir de uy-
gulama araçlarının varlığı ve
güçlülüğüne bağlıdır.

örgütlenme, günümüzün hantal bürokratik yapısının tümüyle değiştirilmesi anlamına da geliyor.

Türkiye'nin şimdiki yönetsel bölünüşünün en geniş dairesini oluşturan ilin başında bulunan valiyeye tanınan, KAMU GÜCÜNÜ KULLANMAK, UYGULAMAYA YÖNELİK KARARLAR ALMAK VE KENDİLİĞİNDEN HAREKET EDEBİLMEK yetkisi, onun, ilde devleti ve hükümeti temsil etme özelliğinden kaynaklanıyor. Despotik Osmanlı geleneğinin uzantısı bir anlayışın ürünü olan yapılanma içinde vali, merkezi yönetimin il düzeyindeki uzantısı konumundadır. Alacağı kararlarda ve uygulamalarında halk adına değil, devlet yada hükümet adına davranmak durumunda olan bir kamu görevlisi/bürokrattır. Dolayısıyla yönetmekte olduğu yöre halkına karşı bir sorumluluğu yoktur.

Önerilen modelde ise, planlama temelinde oturtulacak bölgesel örgütlenmenin her düzeydeki yöneticileri halkın özgür istenci ile seçilip görevlendirildikleri için her türlü çalışmalarında bağimsız yargı denetiminin yanı sıra yöre halkına karşı da sorumlu olacaklardır.

Kentin/bölgenin her düzeydeki yönetim birimi (mahalle, semt, ilçe, Anadolu ve Rumeli yakaları ve kent bölünüşü/bölge) kendi içinde özerk olmakla birlikte, planlama bölgesi yönetiminin, eşdüzeydeki yönetim birimleri arasında sağlayacağı eşgüdüm altında çalışacaklardır.

Her yönetim birimi, bir alt düzeydeki yönetim biriminin temsilcileri ve halk oyu ile doğrudan seçilen üyelerin oluşturduğu bir yönetim kurulu ve kurulun yine doğrudan halkoyu ile seçilmiş başkanından oluşacaktır. Çeşitli alanlarla ilgili kamu görevlileri/uzmanlar bu kurula bağlı alt birimlerde görevlendirileceklerdir.

Her düzeydeki planlama kararları halkoyuna sunulup kabul edilmedikçe yürürlüğe girmeyecek, plan değişikliklerinde de aynı süreç izlenecektir.

Önerilen yönetsel örgütlenme altındaki tüm birimler gibi planlama birimi de konusunun uzmanı görevlilerin çalışacakları bir organdır.

Planlama birimi iktisadi, toplumsal ve fiziksel planlama etkinliklerini, önceden hazırlanmış ve halkın onayını almış temel stratejilere uygun olarak, bölgeyi kendine yeterli olmaya doğru koşturacak ve çevre değerlerini koruyacak bir anlayışla yürütecektir. Planlamanın iktisadi, toplumsal ve fiziksel bütünlüğü olacak, bu bütünlüğün bir yönünü ilgilendiren kararların öteki alanları nasıl etkileyeceği, ne gibi sonuçlar doğuracağı bütün yönleriyle irdelenecektir.

Bu çalışma biçiminin gerçekleştirilmesinin teminatta saydamlık ve demokratik halk katılımıdır. Hazırlanan planlar, gerek hazırlık aşamasında, gerekse de bitirildikten sonra halkın en geniş katılımının sağlanacağı ortamlarda tartışılacak, karşılıklı bilgilendirme/bilgilendirme süreçlerinden sonra halk oyuyla sunularak onaylandıktan sonra yürürlüğe girecektir.

Bu süreç içinde tek tek bireyler kadar onların özgürce oluşturdukları sivil toplum örgütleri de yer alacaklardır. Sivil toplum örgütlerinin, örgüt olarak kendi politikalarına uygun dilek ve önerileri doğrultusunda ku-

muoyu oluşturma çabaları bu süreçteki demokratik işleyiş daha da etkinleştirilecektir.

SONUC:

Görüldüğü gibi İstanbul'un sorunlarından yola çıkılarak önerilen yönetsel örgütlenme modeli ve bu model içine oturtulan planlama süreçleri, gerçekte, ülke genelinde uygulanabilecek özellikler içermektedir.

Bugün artık açıkça görülmektedir ki, ülkemizin var olan yönetsel örgütlenme biçimi yaşadığımız sorunların çözümüne için kolaylıklar sağlamamakta, bu yapı içinde sağlıklı bir planlama eylemi gerçekleştirilmemekte, çevre değerleri korunamamakta ve hepsinden önemlisi demokratikleşme yolunda hızlı, köklü ve kalıcı adımlar atılamamaktadır.

Kendileri için, kendi yararları için haklarında karar verilenler, bu kararların alınma süreçlerine her aşamada katılmadıkça, yönetenlerin/karar vericilerin kendi kendilerine aldıkları kararların uygulanma şansı çok azdır. Uygulamayı sağlamak için getirilen yasaklamaların, caydırıcı yaptırımların çok fazla önemi yoktur. Gecekonduların varlığı, bir yönüyle bunu en açık göstergelerinden birisidir.

Planlama iktisadi, toplumsal ve fiziksel bütünlüğü olan bir eylemler bütünü olarak ele alınmak durumundadır. Bu nedenle de planlama, herşeyi bilen ve en doğru kararları üreten politikacılar, uzmanlar ve bürokratları (!) bütünüyle bırakılamayacak kadar

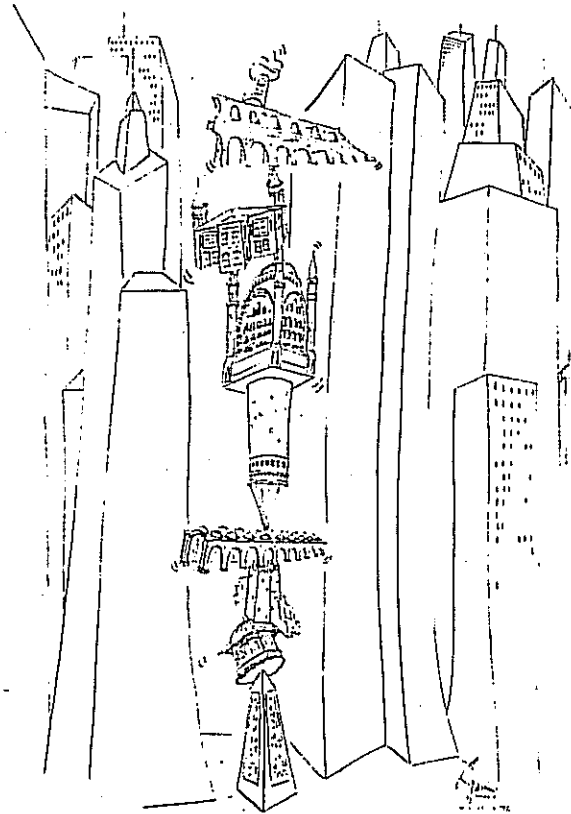
önemlidir. Bunun böyle olduğunu, 60 yıllık imar planı ve 30 yıllık kalkınma planı deneyimleri göstermiştir.

Tek tek insanların özel yaşamlarında olsun, toplumların yaşamlarında olsun boş bırakılan alanlar ve hiç istenmeyen biçimde doldurulmaktadır. Bunun sonucunda ise, gerek insanlar gerekse de toplumsal kesimler bulunmaları gereken yerden çok daha farklı konumlara yerleşmektedir. Nitekim, İstanbul'da günlük yaşamın kimi alanları "mafya" diye adlandırılan oluşumların etkinliğinde ise bunun nedeni, devlet otoritesindeki boşluk değil gereğinden güçlü olan bu otoritenin büyük ve sessiz halk çoğunluğunu bu alanların denetiminden uzaklaştırmış olmasıdır.

Kedilerin yokedildiği yerde farelerin, kurbağaların yokedildiği yerde sivri sineklerin, örümceklerin yokedildiği yerde sineklerin vb., vb. hızlı çoğalması aynı işleyişin doğadaki örnekleridir.

Toplum yaşamında olduğu gibi doğa da gösteriyor ki, çözüm ortaya çıkan boş alanların istenmeyen oluşumlarca doldurulmasına daha güçlü bir otorite kurarak engel olmaya çalışmak değil bu boş alanların ortaya çıkmasına yol açmamak, varolan boşlukların ise gerçek sahiplerince doldurulmasını sağlamaktır.

Sorunlara bu biçimde yaklaşılmaması durumunda en köktenci çözümlere demokratik yapılanmalar içinde ulaşılabileceği kendiliğinden ortaya çıkmaktadır.



Zekai GÖRGÜLÜ
Doç. Dr.
Tülin GÖRGÜLÜ
Dr.
Sırma RAMAZANOĞULLARI
Arş. Gör.

Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi
Şehir Bölge Planlama Bölümü
Öğretim Üyeleri

BİR DÜNYA KENTİ OLARAK İSTANBUL'UN DEĞİŞEN KİMLİĞİ

Zekai GÖRGÜLÜ
Tülin GÖRGÜLÜ
Sırma RAMAZANOĞULLARI

Kent bir yandan ülke ekonomisine yadsınamaz lerecedeki katkılarıyla, diğer yandan ise uluslararası arenadaki rolü ve kendi bünyesinde yaşamakta olduğu hızlı dönüşüm ve değişim süreci içinde ikili yapılarla, büyük ilişkilere sahne olmaktadır.

20. yüzyıl başlarına kadar Osmanlı ve Bizans İmparatorluklarına başkentlik yapan İstanbul, 2600 yılı aşan tarihiyle Asya ile Avrupa'nın kavuştuğu noktada iki kıtanın eşsiz doğal ve kültürel zenginliklerini barındıran bir dünya kenti olagelmıştır.

Kentteki imar faaliyetlerine tarihsel süreç içerisinde kısaca bir göz atıldığında ise bu alanda ilk yaklaşımların, Tanzimat döneminden sonra olduğu ancak bunların da kentin yeniden düzenlenmesinde çok belirleyici olmadığı izlenebilmektedir. Cumhuriyet dönemine dek en önemli kararlar, çıkarılan ebnîye nizamnamesi ve ilk belediye teşkilatını kurulmasıdır.

Cumhuriyet döneminden sonra ise demografik yapı oldukça değişmiş ve 30'lu yıllarla birlikte tüm sistemdeki yenilikçi tavır kenti de etkilemiştir. İstanbul'un da Ankara gibi modern bir kent görünümüne kavuşmasını sağlayabilmek amacı ile kent planlanmasına yönelik yarışmalar açılmış, yurt dışından uzmanlar davet edilmiş ve imar programları hazırlanmıştır. 1937-1951 yılları arasında Prost'un yapmış bulunduğu plan kentin gelişimini etkilemiştir. 1950 yılından sonra ülkenin içinde bulunduğu ekonomik yapı ve kente başlayan hızlı göç İstanbul'u bugüne dek içinden çıkamadığı sorunlarla karşı karşıya bırakmıştır. Bu sorunları 4 ana başlıkta toplamak mümkündür.

1- Konut arzı sorunu (oluşan gecekondu dokusu)

2- İstanbul Belediye sınırları dışında kalan tarım arazilerinin parcellenerek iskana açılması ve bu spekülâtif hareketlerin o günkü yasayla engellenememesi

3- Hızlı ve kontrolsüz sanayi gelişimi

4- Özel araç sahipliğinin artması, ulaşımda dar boğazların oluşumu.

1950'li yıllarda Türkiye'de yaşanan hızlı kentleşme İstanbul'un da ya-

	1950	1970	1980	1985
İstanbul	1.538.822	3.190.032	4.741.890	7.309.000
Türkiye	20.947.188	35.609.176	44.736.826	56.473.000
İstanbul'un payı	5.7	9.5	11.4	12.9

TABLO-1

	1950/60	1960/70	1970/80	1980/85	1985/90
İstanbul	6.1	6.0	5.7	4.7	2.5
Türkiye	3.2	2.8	2.6	3.0	1.0

TABLO-2

Kaynak: DİE 1950-90 Nüfus istatistikleri

yılmasına, yoğunlaşmasına ve giderek kimliğinin transformasyonuna neden olmuştur.

İstanbul Metropoliten Alanı günümüzde Batıda Tekirdağ ilinden, doğuda İzmit'e kuzeyde Karadeniz kıyılarından, güneyde Yalova ilçesini de içine alacak şekilde 65.000 m²'lik bir alana yayılmıştır.

1950 yılında 1.538.822 olan İstanbul nüfusu, 1990 yılı sayımlarına göre 7.309.000'e ulaşmıştır. (TABLO 1). Bugün bu rakamın 10 milyon'a yaklaştığı tahmin edilmektedir.

1950 ile 1990 yılları arasındaki 40 yıllık bu dönemde ortalama nüfus artış hızı % 6.3'dür. Bu artış hızı aynı dönemde % 2.9 olan ülke geneli değerinin çok üzerindedir. 10'ar yıllık dönemler itibarıyla karşılaştırma yapıldığında da İstanbul'un değerlerinin yine ülke ortalamasının üzerinde olduğu gözlemlenir. (TABLO 2).

Kentin yaşamakta olduğu bu gelişimin, yapılanmada bir dizi yenilikler getirirken, kentin bekleni ve gereksinimleri de değişmiştir. Bir başka deyişle yaşamakta olan ve gerek

sosyo-kültürel, gerek demografik, gerekse ekonomik yönleriyle kente etkileyen süreç giderek İstanbul ve İstanbul'un kimliğini yaşantı ve gereksinimlerini değiştirmektedir.

Kent bir yandan ülke ekonomisine yadsınamaz derecedeki katkılarıyla, diğer yandan ise uluslararası arenadaki rolü ve kendi bünyesinde yaşamakta olduğu hızlı dönüşüm ve değişim süreci içinde ikili yapılarla, büyük çelişkilere sahne olmaktadır. Kent bugün orta ölçekli bir sanayi kenti olmaktan çıkmış, gerek sosyal, gerekse ekonomik açıdan uluslararası platformda rol alacak ticaret, turizm, finans ve kültür merkezi kısaca hizmetler merkezi olma yolunda önemli adımlar atmıştır.

Kentte özellikle 80'li yıllardan itibaren yaşanmaya başlayan imar hareketleri, yönetsel politika ve uygulamalar kentin makroformuna olduğu kadar sosyo-ekonomik yapısına da yansıyan önemli değişiklikleri motive etmiştir.

Bugün yaklaşık 10 milyon üzerinde nüfusu olan 2000'li yıllarda 20 milyona ulaşacağı kestirilen kentin

Daha önce masum naçlarla yapılan ge-ekonomikondular giderek, kent inde spekülâtif amaç-ra yönelik biçimde or-ya çıkmaktadır.

aynı zamanda bir yönetim merkezi olması hedeflenmektedir.

Hızlı nüfus artışı, kentte oluşmaya başlayan karmaşık yapı, bir yandan gelecek on yılların kentlin makroformunu belirleyecek şekilde büyümesini ve dönüşmesini sağlamıştır. Bir yandan da tarihsel ticari merkez ağırlığını korumakla birlikte önemli büyümeler ve bu bağlamda yeni merkezler oluşmasına neden olmuştur. Burada bir önemli konu da büyümenin, tarihi kentsel özellikleri gerek doku, gerekse tek bina ölçeğinde tahrir ederek gelişmesini sürdürmesi olmuştur.

Gelişmekte olan ülke metropollerinde izlendiği gibi İstanbul'da da egemenliğini koyan farklı iki toplumsal ve gelir yapısı mekanda ana bir plana bağlı olmadan serbest yereşimi kriterleri içinde bir yandan gelecek on yılların, bir yandan da büyük iş merkezleri ve otelleri sergilemeye başlayan bir kimliği taşımaya başlamıştır.

Bir başka yönüyle de ülkenin yakın çevresinde meydana gelen uluslararası sınırlarda yaşanan transformasyonlar, bu doğrultuda yeni Türk Cumhuriyetleri oluşması Karadeniz Ekonomik İşbirliği gibi projelerin ortaya çıkması, bir yandan zaten var olan batı ülkeleriyle olan ilişkilerin giderek yoğunlaşmasına neden olmuştur.

Tüm bu süreç içerisinde giderek dünya metropolü olan İstanbul'un oluşan yeni kimliğinin bağlamındaki temel işlev alanları incelendiğinde; bu işlev alanlarının bir kısmının hala tarihi merkezlerde yer almakta olduğu, bir kısmının da gelişme alanlarına yönlendirilmiş bulunduğu izlenmektedir.

Gelişme alanları da,

1) Yerel veya merkezi yönetimlerin kararları doğrultusunda belirlenmiş yasal gelişme alanları

2) İstanbul'un büyük göç alması ve artan nüfus baskısı sonucunda yerel yönetim denetimi dışında oluşan alanları olarak iki bölüme toplanmaktadır.

İ.M.A. içinde yer alan temel işlev alanları konut, çalışma, sosyal, turizm alanları ve ulaşım ana başlıkları ile toplanabilir.

Kentin sürekli olarak artan nüfusu ve devam eden göç sonucunda kentte konut sorunu oldukça büyük boyutlara ulaşmış durumdadır.

Kentteki konut sorunu yerleşik alanlar bazında ele alındığında, tarihi yapımada üzerinde bulunan konut alanları, merkezi iş alanlarını etkilemesi sonucunda işyeri imalathane, turizm vb. işlevlere dönük olarak kullanılır hale gelmekte, ya da yeni yerleşme eğilimlerinin gelişme alanlarına doğru yönelmesi sonucunda, göç eden nüfusun barındığı köhneleşme alanlarına dönüştürmekte olduğu izlenmektedir.

Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş gibi eski konut alanlarının da İstanbul'un büyüyen ticari potansiyeli paralelinde iş alanlarına dönüşmesi sonucunda oldukça yüksek değerlere ulaşan bina fiyatları da bu bölgelerde konut kullanımını son derece az oranlara indirmektedir. Süreç içerisinde insanları İstanbul'un gelişme alanlarına doğru yönlendirmektedir. Kentin yerleşik alanlarından biri olan Boğaz kıyıları da son derece yüksek rant değerlerine sahip olmasına rağmen, denetlenemez bir biçimde kıyından başlayarak sirtlara dek farklı gelir gruplarının sahip olduğu binalarda veya gecekondularla dolmuştur.

Kent içi yerleşik alanlarının son derece pahalı bir düzeye erişmesi, artan nüfus İstanbul'un gelişme alanlarının da konuta açılması sonucunu doğurmuştur. Bu alanların bir kısmı yerel yönetimlerin kararları doğrultusunda yasal tabana oturmakta, bir kısmı da göç eden nüfusun gecekondularla mahalleler oluşturması ile yaşadığı bir biçimde kendini göstermektedir.

Gelişme alanlarındaki yerleşmelerde de gelir düzeyine göre farklı eğilimler gözlenmektedir. Yerel yönetimlerin belirlediği toplu konut alanlarında ya kooperatif kurma ile, ya da özellikle konut üretmeye yönelik olarak çalışan bankaların finansmanı ile büyük çapta yerleşimler oluşturulmaktadır.

Üst gelir düzeyine sahip kişiler için de yerleşmelerde farklı eğilimler gözlenmektedir. İstanbul'un çevre bağlanmasını güçlendiren yeni çevre yollarının tamamlanması ile ulaşımın kolaylaşması sonucunda İstanbul'un gelişme alanlarında, yeşili bol köy yerleşmelerinde bahçe içinde tek ev sahibi olma arzusu ağırlık kazanmaktadır.

Yasadışı gelişen konut alanlarına göz atılacak olursa, daha önce masum amaçlarla yapılan gecekondular giderek, kent içinde spekülasyon amaçları yönelik biçimde ortaya çıkmaktadır. Özellikle çıkartılan imar afları ile tek odadan oluşan gecekondular, üç dört katlı niteliksiz apartmanlara dönüşmekte, bir bütün halinde kentin çevresinde veya içinde yaşadığı yerleşmeler boy göstermektedir. Süreç içerisinde belediye hizmetlerinin de zorunlu nedenlerle bu bölgelere götürülmesi sonucunda olumsuz koşullardaki yerleşmeler yasallaşmaktadır.

Yine gecekondular olgusunu engellemek için devlet eliyle göç eden nüfusu barındırmak ve kent dokusunun olabildiğince az zarar görmesini sağlamak amacı ile gecekondulara ölümce bölgeleri oluşturulmuş ve bu alanlarda ucuz ve çok sayıda konut üretilmiştir.

Yine İstanbul Metropoliten Alanı içerisinde yer alan önemli işlev alanlarına göz atılacak olursa, bu alanları ticaret, hizmet, sanayi, küçük sanayi, organize sanayi vb. olarak özetlemek mümkündür.

Sanayi alanları genelde daha önce alınan imar kararları ile kentin dışındaki gelişme bölgelerine kaydırılmıştır.

Ancak İstanbul'un hızlı büyümesi, sonucunda kent dışı gelişme alanları olarak tanımlanan bölgeler kentin içerisinde kalmıştır. Yeniden belirlenen organize sanayi bölgeleri ile kentin içinde kalan fabrika vb. yerler başlatılmakta buralarda yeni işlevler üngörülmektedir. Bunlara verilecek en önemli örnekler Kazlıçeşme'de Marmara denizi kenarında kurulmuş olan deri fabrikalarının boşaltılması, Haliç çevresinde yer alan tersane, fabrika vb. binaların bölgeden taşınmalarıdır.

Küçük sanayi için yine kent dışı alanlarda, ulaşım ağlarına kolayca ulaşılacak bölgelerde küçük sanayi siteleri kurularak, uzmanlaşmaların bölgesel ölçeklerde toplanmasına çalışılmaktadır (ikitelili, ümraniye vb.)

Ticaret alanlarına baktığımız zaman İstanbul'da birden fazla ticari merkezin bulunduğu gözlenmektedir. Özellikle tarihi yapımada üzerinde bulunan Kapalıçarşı, Mısır Çarşısı, Han-

lar Bölgesi, Eminönü'nden başlayarak Beyazıt, Aksaray'a kadar uzanan banita canlılığını ve işlevliğini eski mekânlarında hala sürdürmektedir. Bunun yanı sıra Kadıköy-Beşiktaş, Karaköy-Beyoğlu, Şişli giderek Etiler ve Maslak yoluna dek yeni bir ticaret bandı oluşmuştur. Özellikle Zincirlikuyu'dan başlayarak Maslak yolu boyunca uzanan banita, yüksek katlı büro hizmetlerine yönelik bir yapılaşma sözkonusudur. Kentin gelişen iş potansiyeli doğrultusunda kaçınılmaz bir şekilde ortaya çıkan gökdelenler kentin silüetinde algılanmayacağı düşünüldükçe bu konuda yönlendirilmiş, ancak bu yapıları besleyecek altyapı sorunları çözümlenmemiştir. Halihazırda büyük oranda inşaatı süren merkezlerin tümü hizmete girdiği zaman kente getirecekleri yükler oldukça fazladır.

Yapılan tahminlere göre, halen inşaatı süren veya faaliyete geçmemiş olan bu işyerlerinde yalnız çalışacak nüfus 200 bine ulaşacak, gelecek ziyaretçi sayısı da bu rakam 500 binlere ulaşacaktır. Gerek yaya, gerekse araç trafiğine büyük yükler getirecek olan bu artışlar alt yapı sisteminde önemli değişiklikler doğuracaktır.

Ticaretin bir bölümü batı örneklerinde olduğu gibi rekreasyonel amaçları birarada taşılanmaya başlamış, bu bağlamda büyük ölçekli alışveriş merkezleri kent içinde boy göstermiştir. Bu tür binalarda yer seçimlerinin yanlış olması nedeniyle özellikle trafik açısından kenti çözümlü zor sorunlarla karşı karşıya bırakmıştır.

İstanbul bugünkü kimliği ile, ticaret, sanayi ve turizm kenti olmasının yanı sıra Avrupa ölçeğinde önemli bir kültür ve eğitim merkezidir. Her yıl düzenlenen kültür ve sanat festivalleri, özellikle dünyadaki önemli festivallerden biri olan İstanbul Kültür ve Sanat Festivali, kentteki önemli üniversiteler, binlerce yıllık geçmişli sonucunda sahip olduğu kültürel değerlerin sergilendiği müzeler ve sanat galerileri bu özelliği vurgulayan en önemli olgulardır.

İstanbul daha önce de sözü edildiği gibi binlerce yıllık bir geçmişle sahiptir ve bu birikim kenti adete bir açık hava müzesine dönüştürmüştür. Bizans döneminden, Osmanlı İmparatorluğundan son yıllarına dek yapılan saraylar, kasırlar, askeri binalar, medreseler, kiliseler, camiler, kütüphaneler yeniden hayata döndürülmekte, müze, konser salonu, kültür merkezi gibi amaçlarla restore edilmekte, tarihi mekânlarda kültürel etkinlikler sürdürülmektedir.

Özellikle tarihi yapımada da bulunan yapıların pek çoğu elden geçirilmekte, yeniden yapılan çevre düzenlemeleri ile kiltürün ve turizmin hizmetine sunulmaktadır.

Kentte genç nüfusun büyük bir oranda bulunduğu düşünülecek olursa, bu genç kesimin artan istekleri doğrultusunda, kültür merkezleri, konser salonları yetersiz kalmış durumdadır. Özel kuruluşlar ve devlet eliyle bu konuda yatırımlar yapılarak bu konudaki boşluklar doldurulmaya çalışılmaktadır. Eğitim konusunda da ülkenin önemli bir yükünü omuzlayan İstanbul'da kurulmuş bulunan üniversiteler kentin çeşitli bölgelerine dağılmış durumdadır. İstanbul Üniversitesinin tarihi yapımada üzerinde Beyazıt'ta bulunan kampüsüne Üniversitenin oldukça büyümesi, üg-

Bir başka yönüyle de ülkenin yakın çevresinde meydana gelen uluslararası sınırlarda yaşanan transformasyonlar, bu doğrultuda yeni Türk Cumhuriyetleri oluşması Karadeniz Ekonomik İşbirliği gibi projelerin ortaya çıkması, bir yandan zaten var olan Batı ülkeleriyle olan ilişkilerin giderek yoğunlaşmasına neden olmuştur.

Kentin halihazırda yönetim modeli ile sorunlarının üstesinden gelmek olarak dışı görünmektedir. Sorunlar bellidir ve bu sorunlar doğrultusunda üretilecek yeni bir yönetim modeli ile giderek kontrolden çıkan bu çok başlı dev durdurmak eski diziniğine kavuşturmak için de kaybedilecek zaman yoktur.

renci sayısının artması, yeni yerlere gerek duyulması nedeni ile Avcılar'da (kentlin gelişme alanı içinde) yeni bir kampüs ilave edilmiştir.

Yine benzeri bir örnek olarak İ.T.Ü. İstanbul'da oldukça dağınık bir konumda bulunduğu için merkeze uzak, ancak oluşan yeni ücret bandı içinde kalan Maslak'ta yeni bir kampüs oluşturmuştur. Ulaşım ve trafik konusunun kentte çok önemli bir sorun olduğu düşünülecek olursa, öğrencilerin üniversitelere ulaşabilmeleri için zamanlarının büyük bir bölümünü harcamaları gerekmektedir.

Daha önce de değinildiği gibi İstanbul binlerce yıllık geçmişi ile önemli bir kültür ve turizm kentidir. Dış dünya ile bağlantıların artması dış pazarlarla gelişen ticaret ve iş potansiyeli sonucunda kentin turizm kimliği de giderek öne çıkmaktadır. Bunun bağlamında son 10 yıl içerisinde İstanbul'da yatak kapasitesi katlanarak

büyümüş daha da büyümeye devam etmektedir. Dünya çapındaki otel zincirleri de İstanbul'da otel sahibi olmak istemektedirler. Bunlardan pek çoğu hizmete açılmış, veya açılmak üzeredir. 5 yıldızlı otellerin yanı sıra özellikle tarihi yarımada ve Beyoğlu bölgesindeki kaliteli küçük kent otelleri yaygınlık kazanmış, kent bütününde her türlü gelir grubuna göre standartları yükseltilmiş konaklama olanakları sağlanmıştır.

Bu aynı zamanda ülkenin turizm gelirlerini artırmaya yönelik olan politikanın kente yansımalarıdır. Yine kentin tarihi bölgeleri içerisinde yer alan Türk kültürünü ve eski İstanbul'u yansıtan binalar restore edilerek, küçük özel statüdeki oteller biçimine dönüştürülmüştür.

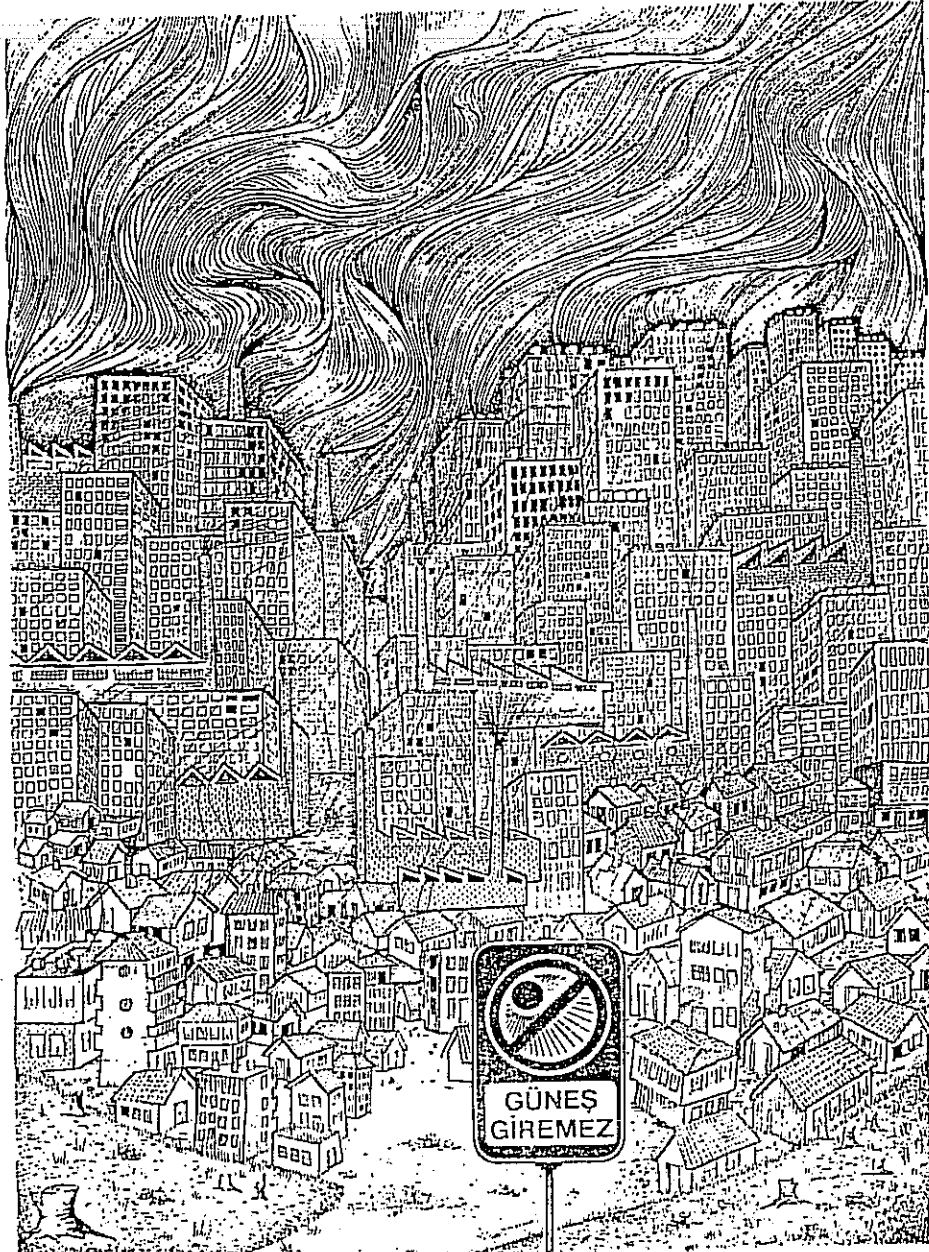
Ancak kentin çok önemli alanları, silüetleri etkileyen noktaları, büyük otellerin ahlakası altındadır. Her biri otellerin İstanbul manzarasını ve

Boğaz'ı göstermek uğruna kendilerinin nasıl göründüğüne aldırmadan kent yöneticilerinden elde ettikleri tavizler sonucunda Boğaz silüetindeki yerlerini almış, tüm alt yapı eksiklikleriyle bugün kilit noktasına ulaşan sorunlar dizisini 3-4 katına çıkarmaya aday olmuşlardır. İstanbul 2000'li yıllara doğru turistik kimlikleri ile adete sürekli büyüyen, yasa dinlemeyen ve çevresini yiyip ağrıtan çok başlı bir dev görünümündedir. Ancak çok başlı dev içi içi açısından son derece zengin ve görkemli değerlere sahiptir.

Kentin halihazırdaki yönetim modeli ile sorunlarının üstesinden gelmek artık olanak dışı görünmektedir. Sorunlar bellidir ve bu sorunlar doğrultusunda üretilcek yeni bir yönetim modeli ile giderek kontrolden çıkan bu çok başlı dev durdurmak eski dincinliğine kavuşturmak için de kaybedilecek zaman yoktur.

İstanbul'u dinliyorum, gözlerim kapalı,
Başında eski alemlerin sarhoşluğu,
Loş kuyukhaneleriyle bir yalı,
Dinmiş İodosların uğultusu içinde
İstanbul'u dinliyorum, gözlerim kapalı

Orhan VELİ



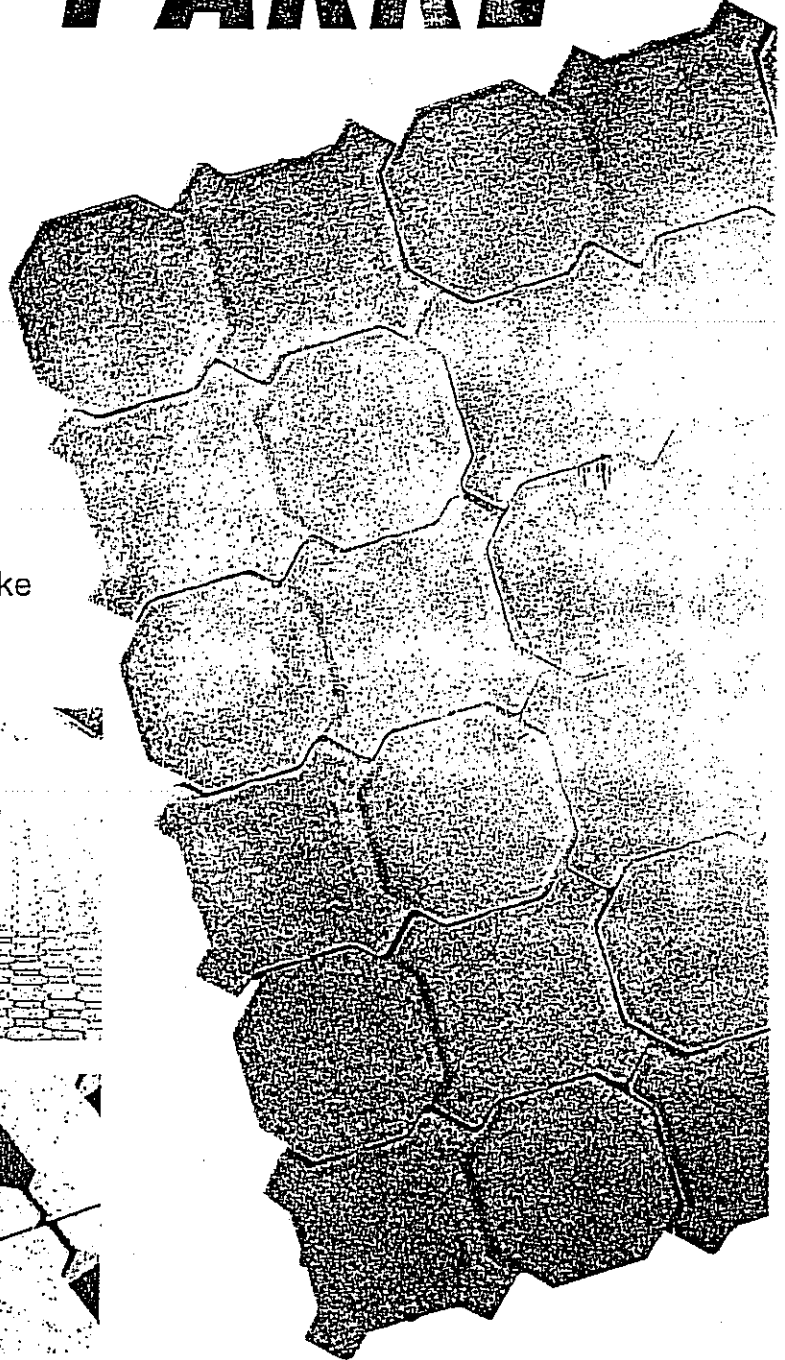
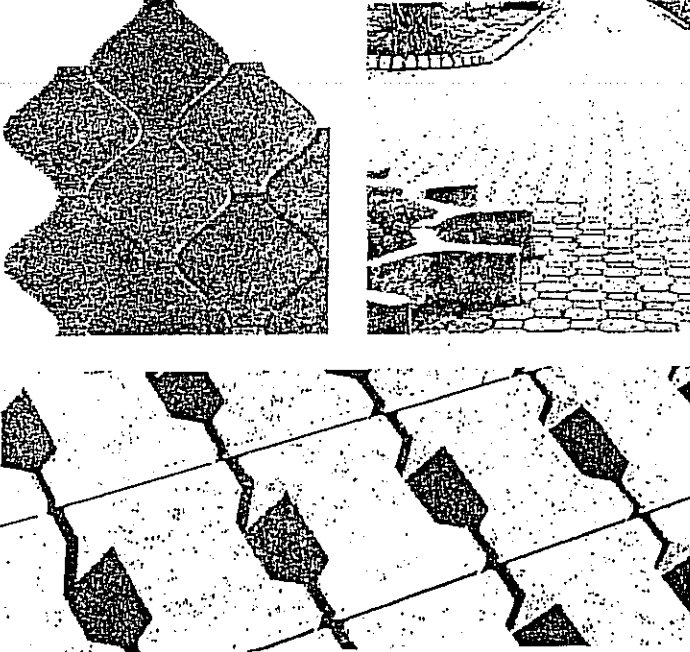
00ORHAAAN...

Çevre tasarımlarında yaratıcı ve doğal bir çözüm...

KİLİTLİ BETON PARKE

- 60-80 mm kalınlıklarda, değişik tip ve renkte üretilir.
- Hızlı ve kolay döşenir.
- Asfalttan daha ekonomiktir.
- Çok uzun ömürlüdür.
- Buzlanma yapmaz, kaymayı önler.
- Hammaddesi tamamen yerlidir.

Caddeler, sokaklar, park ve meydanlar, otoparklar, otobüs durakları, bahçeler, kaldırımlar, yürüyüş parkurları ve limanlarda pırıl pırıl, akılcı ve çağdaş mekanlar yaratmak için kilitli beton parke geniş olanaklar sunuyor.



Kilitli Beton Parke, Yapı Merkezi'nin kalite anlayışı ve çevre bilinciyle üretilir.

**yapı
merkezi**
ARAŞTIRMA PROJE PREFABRİKASYON A.Ş.

Merkez: H. Rağıt Paşa Cad. 13
Çamlıca, 81180 İstanbul
Tel: (1) 321 90 00 (8 hat)
Faks: (1) 321 90 13 Tlx: 29124 ypmz tr
Fab: (1) 398 01 59 Faks: (1) 398 75 07

YAPI MERKEZİ



üyesidir



Doç. Dr. İsmet Kılınçaslan İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nden mezun olmuştur. (1968) Daha sonra Michigan State Üniversitesi ve King Faisal Üniversitesi Şehir Planlama Bölümlerinde öğretim üyeliği yapmıştır. (1982-1992). Halen İTÜ'de görevini sürdürmekte ve ilgi alanı olan "Kent Ekonomisi", "Gelişmekte olan Ülkelerde Planlama" ve "Kentsel Tasarım" konularında birçok araştırma ve yayını bulunmaktadır.

İSTANBUL METROPOLÜNDE YAPISAL DEĞİŞİMLER

İsmet KILINÇASLAN

1. KENTLEŞME

Kalkınmanın hareket noktası olarak sanayinin gelişmesi, belirli bir nüfus büyüklüğü ve yoğunlaşmasına gereksinim olduğu bilinmektedir. Türkiye kentleşmesinde genel eğilim göçlerin az nüfuslu çok sayıda kente yayılmak yerine belirli büyüklükteki kentlerde yoğunlaşma yönünde olmuştur. Kentleşme ve yığılma düzeyi ölçek ekonomilerinin boyutunu verir ve her tür dışsal ekonomilerin kaynağını oluşturmaktadır. Nüfus yoğunluğu ve fiziksel yerleşme koşullarının elverişliliği sanayinin gelişmesi için önkoşul olmaktadır. Bu nedenle diğer benzer ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de sanayi her zaman büyük nüfuslu yerleşmeleri seçme eğiliminde olmuştur. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde azman nüfuslu yerleşmelerin az olması ve sanayinin kuruluş yerini seçerken maliyetlerin dengesine çok önem vermesi nedeniyle sanayi firmaları sayılı kentlere yönelmişler ve metropolitenleşme sürecini kamçulamışlardır.

Kentleşme herşeyden önce doğrudan veya dolaylı olarak hızlı nüfus artışının ürünü olmuştur. İstanbul kent nüfusunun 1945-1950 arasında artış hızı %8 olurken, 1965-1970 arasında bu oran dört misli daha fazla olarak %31'e çıkmıştır. 1985-1990 yılları arasında ise nüfus % 25 oranında artmıştır. Aşağıdaki tablo İstanbul nüfusunun değişimini ve genel ülke nüfusuna oranını göstermektedir. 1950'lerde %5.5 olan oran 1990'larda %13 mertebesine erişmiştir. Bu değişim ülke nüfus artışından çok daha baskın olarak İstanbul'un büyüdüğünü göstermektedir. Bu trend sürdürüldükçe metropoliten alanın çok daha büyüyeceği kesindir. Son beş yılda beliren artış hızı devam ederse 2010 yılında nüfus 18 milyona dayanacaktır.

	İstanbul Nüfusu (milyon)	Türkiye Nüfusu (milyon)	Türkiye Nüfusuna oranı %
1945	1.07	18.80	5.7
1950	1.16	20.95	5.5
1955	1.53	24.10	6.3
1960	1.88	27.75	6.7
1965	2.30	31.40	7.3
1970	3.02	35.60	8.4
1975	4.74	40.35	9.6
1980	5.85	44.74	10.5
1985	7.30	50.66	11.5
1990	9.13	56.47	12.9

TABLO -1 Türkiye ve İstanbul Nüfusunun Değişimi 1945-1990

2. SANAYİDE FARKLILAŞMA

Türk Ekonomisi'ndeki 1950'lerde başlayan gelişme kısa sürede İstanbul'da çok yönlü ve yapısal değişmeyi ortaya çıkarmaya başlamıştır. Bireysel girişimciye öncelik veren ve dış piyasalara açık ekonomi politikasının izlenmesi 1930'ların ekonomik durgunluk içine soktuğu İstanbul'u hızlı bir gelişme süreci içine sokmuştur. Sanayileşme bölgesi olarak önceliğini kabul ettiren İstanbul ulusal bütünlük kazanan ekonomik yapının merkezi olmaya başlamıştır.

Avrupa ülkelerinde sanayi işletmeleri büyüklüklerine bakıldığında 1968 yılında Almanya'da on işçiden az çalışanı olan birimlerin oranı %11 dir. Aynı tip sanayi Fransa'da %16 dolayındadır. 500 işçiden fazla çalışanı olan büyük ölçekli birimlere bak-

tığımızda Almanya'da %45, Fransa'da %40 oranındadır. Türkiye'de 1968 sanayi işyerleri sayımında aşağıdaki dağılım görülmekte idi. Küçük sanayi birimleri büyük birimlere göre kıyaslanmayacak ölçüde kabarcık sayıdadır. Toplum birimlerin % 96.6 sını küçük sanayi oluşturmaktadır. 1968 yılında İstanbul'un payı ise %68 dir. Bu oranlar küçük birimlerin Anadolu'da da yaygın olduğunu büyük tesislerin ise yarısına yakınının İstanbul'da yer aldığını göstermektedir.

	Türkiye'de Firma Sayısı	%	İstanbul Payı %
Büyük Sanayi	3012	3.3	41
Küçük Sanayi	87759	96.6	68

TABLO-2 Türkiye ve İstanbul'da Sanayi Dağılımı 1968

Gelişmekte olan ülkelerde azman nüfuslu yerleşmelerin az olması ve sanayinin kuruluş yerini seçerken maliyetlerin dengesine çok önem vermesi nedeniyle sanayi firmaları sayılı kentlere yönelmişler ve metropolitenleşme sürecini kamçulamışlardır.

Yerleşme eğilimleri görece olarak daha kolaylıkla izlenebilen örgütlü kesimdeki büyük sanayi yanında bu gruba yapısal bağları olan küçük sanayi farklı işlevsel alanlarda yerleşmektedir. 1968 yılında merkezi iş bölgesinde yer alan birçok küçük sanayi birimlerine rastlanılmaktaydı. Temelde aile işletmeciliğine dayanan küçük sanayi geleneksel kesimi temsil etmekteydi. İş kuralları, çalışma biçimi toplumsal geleneklere dayanan bu kesim yanında modern yasalarla korunmuş, ileri teknoloji kullanan büyük sanayi kuruluşları da bulunmakta ve diğer kesimlerde olduğu gibi ikili yapılar biçiminde az gelişmiş metropol özelikleri göstermekteydi.

	Firma Sayısı 1968	Firma Sayısı 1992
Büyük Sanayi	1234	1832
Küçük Sanayi	59636	4121

TABLO-3 İstanbul'da Sanayi Firmaları 1968 ve 1992

1992 yılında İstanbul'da yapılan araştırmalarda küçük ve büyük sanayi arasındaki büyük farkın ortadan kalktığı ve belirli bir denge olduğu saptanmıştır. Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi 1841 büyük firma yanında 4121 küçük firma yer almaktadır. Yaklaşık olarak her büyük sanayi işletmesi başına 2.5 küçük işletme düşmektedir. Bu oran Batı Pasifik bölgesinde hızlı sanayileşme süreci içinde olan birçok ülkede beliren oranlara yakındır. Sanayide işbölümü çerçevesinde firmaların birbirini tamamlayacak işlevleri bulunmaktadır. Üretimde verimlilik, belirli sayıda ihtisaslaşmış küçük birim büyük üreticiyi desteklemesi sonucu artış kaydetmektedir. İstanbul'da 1992 yılına ilişkin veriler bu oranların varlığını göstermektedir ve gelişmiş bir sanayi kentine doğru bir yapının oluştuğu ileri sürülebilir.

3. SANAYİ FİRMALARI YER-SEÇİMİ VE YAPISAL DEĞİŞİM

Son yirmi yılda İstanbul'da yer alan büyük sanayi firmalarının yerleşim kriterleri önem taşımaktadır. Çünkü her geçen gün yoğunluğu artan bir düzeye sanayi birimlerinin sayısı çoğalmakta ve çevre değerlerinin giderek yitirildiği bir kent oluşmaktadır. Yerleşimi kuramında en önemli uygulama alanı sanayi firmalarının yerleşimleridir. Bu firmaların çok sayıda girdiye ihtiyaç duyması ve hesaplanabilir öğelere sahip olması nedeniyle yerleşimi oldukça önemli olmaktadır. Yazının bu bölümünde İstanbul Sanayi Odasına kayıtlı 100 büyük sanayi kuruluşunun yaptığımız araştırmalara göre yerleşme veya yerleşimi kriterlerini sıralamak isyonuz.

İstanbul Sanayi Odası (İSO)'nın 1991 kayıtlarına göre yurtdışı yer alan 414 özel kesim firması içinde odaya üyesi olan 230 sanayi firmasının ülke içinde toplam üretimdeki payı %67.3, ihracattaki payı ise %61.4 olarak gerçekleşmiştir. İSO'ya bağlı bu firmalar sekiz alt sanayi koluna ayrılmaktadır: 1. Gıda ve İçki, 2. Dokuma, 3. Kağıt ve Basım, 4. Kimya, Petrol Ürünleri ve Lastik, 5. Taş ve Toprak Ürünleri, 6. Metal Ana Sanayi, 7. Madeni Eşya ve Makina, 8. Otomotiv Sanayi.

Yerleşim Nedenleri	%
Pazar avantajı nedeniyle	47
Hammaddeye bağımlı olarak	29
Yasalara bağımlı olarak	14
Tarihsel süreç içinde gelişerek	10

TABLO-4 İstanbul'da Sanayi Firmalarının Yerleşim Nedenleri

Yapılan bir anket çalışmasında 100 firma içerisinde alt sanayi kollarındaki dağılımlar gözönüne alınarak firmalar arasında bir örneklem yapılmış, ortaya 21 firma çıkmıştır. Bu firmalara "yönetim ve üretim birimlerinin nerede yer aldıkları ve özellikle üretim birimlerinin yerleri seçilirken hangi etmenleri gözönüne aldıkları" sorusu yöneltilmiştir. Bu sorulara çeşitli sanayi dalları kendi koşullarına uygun yanıtlar vermişlerdir. Üretim birimlerinin yer seçimini etkileyen faktörler yukarıdaki tabloda toplu olarak gösterilmektedir.

Görüldüğü üzere firmalar arasında en büyük payı pazar avantajı nedeniyle yerleşenler almaktadır. Metropoliten alanda pazara bağımlı olarak yer seçimi yapılması ekonomik hesapların yoğunluğunu göstermektedir. En düşük pay %10 ile tarihsel yerleşme yeri olanlara aittir. Bu guruba giren firmalar üretim yerlerini ya miras aldıkları alanda kurmuşlar veya bir rastlantı eseri olarak şimdiki yerlerinde gelişmişlerdir. Bu guruba girenlerin rekabet güçlerinin yüksek olmasının kanıtı tarihsel yerlerinde gelişmeye devam edebilmeleridir.

Yönetim ve üretim birimlerinin beraberliği bakımından firmalarda iki eğilim görülmektedir. Yönetim birimini merkezi iş alanında bulunduranlar ve üretim birimiyle birlikte toplu olarak yerleşenler. Birinci grup firmaların yönetim birimleri İstanbul içinde eski merkezi iş alanı (Eminönü-Karaköy-Beyoğlu) veya yeni merkezi iş alanında (Şişli-Mecidiyeköy-Maslak) yer almaktadır. Bu bölgelerde yer alan yönetim birimlerinin üretim birimleriyle aralarında oldukça uzun mesafeler bulunmaktadır ve ayrı olarak yerleşen bu birimlerin firma büyüklüğü değerlerine göre daha fazladır.

İkinci grupta yer alanlar metropoliten alanın yoğunluk bölgelerinin dışında üretim ve yönetim birimleriyle beraber yerleşmekte metropoliten merkezde ancak bir iribat bürosu bulundurmaktadır. Bu firmalar Anadolu yakasında yeni gelişen sanayi bölgesi Çayırözü-Gebze-İzmit şeridinde, Avrupa yakasında ise Merter ve Yeni sanayi bölgesi olan Yenibosna-İkitelli çevresinde yer almaktadır.

Türkiye'de en büyük beş ilde gayrisafi yurtiçi hasılasının dağılımı incelendiğinde yukarıda çözümlemesini yaptığımız sanayi yerleşimindeki yönetim ve üretim birimlerinin ayrışımı doğrulanmaktadır. İstanbul'da sanayi hasılası 1965'de toplam hasılanın %31'ini oluştururken bu oran 1985 yılında %25'e düşmektedir. Büyük ve ör-

gütlü sanayinin bu süre içinde İstanbul'u her bakımdan tercih ettiği bilinmektedir.

Bu oranlar ancak yönetim ve üretim yerlerinin ayrışımını göstermektedir. Sanayi üretimi 1960'lı yıllarda olduğu gibi metropoliten alanın içinde değil dışında yerleşmekte yönetim ve pazarlama birimleri kent merkezlerinde yer almaktadır. Bu yapısal değişimi ücret katma değerinin artışı da izleyebiliriz. Ticaret hasılası 1965'de toplam hasılası %39'unu oluştururken bu oran 1985 yılında %41'e çıkmaktadır.

İstanbul metropoliten alanının yurtdışı hasılasındaki paylarını diğer illerle karşılaştırarak sanayi ve ticaretle Ankara'nın beş misli, İzmir'in de üç misli olduğunu görürüz. İzmir 1965-1985 arasında sanayi katma değerini iki misline çıkarmıştır. Dolayısıyla İzmir'in hala sanayileşme sürecini tamamlamadığı ve sanayi yapısından hizmet kapısına geçmediği görülmektedir.

Ulaştırma kesiminde telekomünikasyon yatırımlarının yurt dışına yayılmasıyla İstanbul hasılasında bir azalma görülmektedir, fakat yine sayısal olarak kendinden sonraki kentlerin üç misline yakın bir katma değer göstermektedir. Bilgisayar hizmetleri, haberleşme, mali kurumlar da çalışanların kentte toplam işgücüne oranı 1980'de %11'den 1990'da %13.5 oranına değişmiştir.

Yukarıdaki sayılar en büyük metropolis olarak İstanbul'un kendisini takip eden diğer kentlere kıyasla açık üstünlüğünü kanıtlamaktadır. Küreselleşme akımlarının çok güçlü olduğu günümüzde İstanbul, yabancı sermaye yatırımlarını kendine çekmekte, az gelişmiş metropol yapısından ayrılarak "dünya kenti" olmaya hak kazandığını göstermektedir.

Dipnotlar:

1. U.Tunca İstanbul Küçük Sanayi Etüdü, İSO (Çoğalma Rapor) 1976, s.4
2. Murat Güvenc "Metropol Değil Azman Sanayi Kenti", İstanbul Dergisi, Sayı 5, Nisan 1993 s.77

3. y.a.g.e.

4. Small Industrial Enterprises in Korea and Taiwan, World Bank Report Washington D.C. Nisan 1984 s.34

5. İstanbul Sanayi Odası Dergisi, Özel Sayı ISO Ağustos 1992

6. Banu Şentürk, İstanbul'da Büyük Sanayi Firmalarının Yerleşim Kriterleri, İTÜ Mim. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Y. Lisans Programı Çalışması (Çoğalma) Kasım 1992.

7. Dinçer, İclal S., Türkiye Ekonomik Mekân Oluşumunda Farklılaşma Eğilimlerinin Saptanması ve Planlama Kavramına Aktarılması Üzerine Bir Deneme, (Doktora Tezi), Yıldız Üniversitesi, İstanbul 1991.

Erdoğan Özütün, Türkiye'de Gayrisafi Yurtiçi Hasılasının İler İtibariyle Dağılımı 1979-1986, İstanbul Sanayi Odası Yayını 1988/8. s.49-82, s.100-133.

8. Murat Diren, "İstanbul'unun Birinci Belirleyici Olacak", İstanbul Dergisi, Sayı7, Ekim 1993, s.49

	Tarım		Sanayi		Ticaret		Ulaştırma	
	1965	1985	1965	1985	1965	1985	1965	1985
İstanbul	0.98	1.50	31.82	25.65	39.60	41.34	25.21	23.86
Ankara	3.84	3.25	5.64	5.24	7.78	7.76	7.34	8.61
İzmir	3.40	3.76	4.63	9.23	6.82	10.16	4.82	6.79
Bursa	2.89	3.08	4.18	4.71	2.88	2.15	3.08	3.86
Adana	3.52	3.42	2.90	3.87	2.82	2.97	2.42	2.44

TABLO-5 Gayrisafi Yurtiçi Hasılanın En Büyük Beş İlde Dağılımı

Ulaştırma kesiminde telekomünikasyon yatırımlarının yurt dışına yayılmasıyla İstanbul hasılasında bir azalma görülmektedir, fakat yine sayısal olarak kendinden sonraki kentlerin üç misline yakın bir katma değer göstermektedir.

Cengiz GİRİTLİOĞLU
Prof. Dr.
Fulin BÖLEN
Prof. Dr.
Gülden ERKUT
Doç. Dr.
Nilgün ERGUN
Y.Doç. Dr.
Funda YİRMİBEŞOĞLU
Ar. Gör.

İTÜ Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlaması
Bölümü Öğretim Üyeleri

METROPOLİTEN ŞEHİR MERKEZLERİNDE DEĞİŞEN İŞLEVSEL VE MEKANSAL İLİŞKİLER- İSTANBUL METROPOLÜ ŞEHİR ESKİ MERKEZİNİN YENİDEN ORGANİZASYONU

Cengiz GİRİTLİOĞLU
Fulin BÖLEN
Gülden ERKUT
Nilgün ERGUN
Funda YİRMİBEŞOĞLU

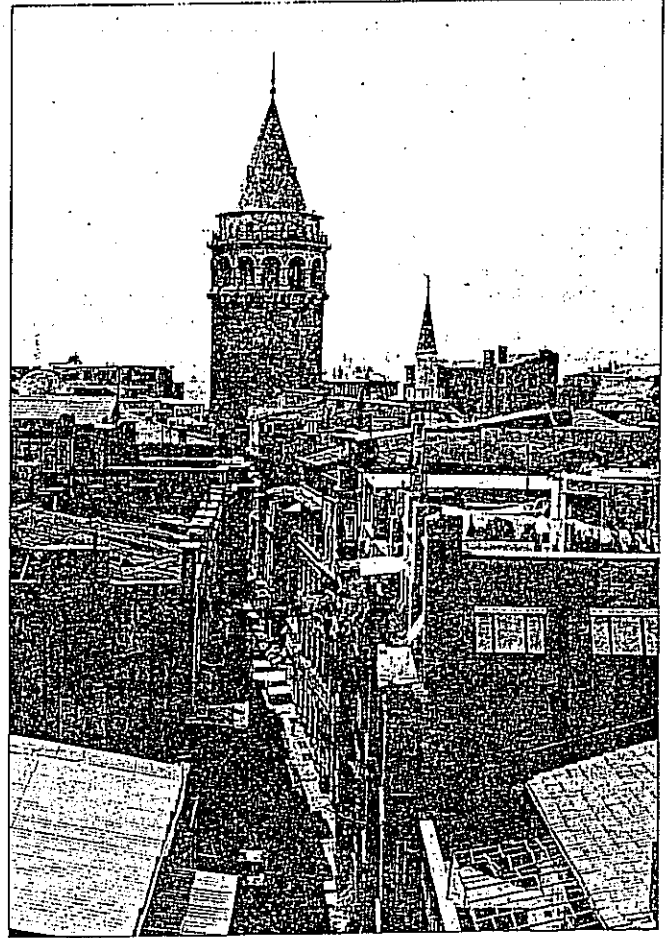
GİRİŞ

Gelişmekte olan Türkiye'de artan nüfus ve kalkınma hızı arasında kapatılamayan farklılık, şehrsel yerleşmelerde sosyal, kültürel yapının işlevsel ve mekansal ilişkiler sisteminin farklılaşmasının temel nedenlerinden-
dir.

Büyükşehir niteliğini kazanmış yerleşmelerde sorunların boyutları daha da büyüktür. Kısır koşullarla da olsa ulaşım sistemi tercihlerinin yönlendirdiği yayılma ve büyüme sonucu konut işyeri ilişkilerinin belirli oranda bozulması şehir içi konut-işyeri arazi kullanımı karar ve tercihlerinin farklılaşmasını beraberinde getirmiştir.

Konut sorunu, gecekondulaşma, sosyal konut üretimiyle doğal yapının yıpratılması ve bozulan ekolojik dengeler yanı sıra, şehir eski merkezi olarak tanımlanan alanlarda da bu paralelde, sosyal kültürel farklılaşmalar, yeni arsa ve yapı değerlerinde, rant dağılımında görülen değişim, söz konusu dengenin bozulmasında yeni boyutların ortaya çıkmasında rol oynamıştır. Kullanıcı niteliklerinde sürece bağlı olarak gelişen dengesiz ve dinamik yapı farklılaşmaları şehir eski merkezlerinde kullanılmayan bir yapı potansiyelinin ortaya çıkmasına neden olmuş, bu durumun yeniden değerlendirilmesi tartışmaları güncellik kazanmıştır.

Yeni yerleşme alanlarında görülen, kontrol edilemeyen gelişmenin belirli oranda planlı değerlendirilmesinde söz konusu, var olan yapı potansiyelinin ileriye dönük yeniden organizasyonu, bir taraftan tarihi mirasın korunmasına, diğer taraftan da arazi kullanımı ilkelerinin daha rasyonel planlanmasında yararlı olacaktır. Bu çerçevede yapılan araştırmada (Giritlioğlu, Bölen, Erkut, Ergun, Yirmibeşoğlu, 1993) özellikle metropolitenleşme sürecinde bulunan yerleşmelerde konunun irdelenmesi ve yönlendirici olabilecek çıkarımların yapılması amaçlanmıştır.



METROPOLİTEN YERLEŞME MERKEZLERİ VE SORUNLARI

Metropoliten merkezlerin ortaya çıkmasında rol oynayan etkenlerin çeşitliliği yanı sıra bu tür yerleşme mer-

kezlerinin oluşması sonunda toplumsal yapıda görülen farklılaşmalar kadar, yerleşmeler düzeninde görülen değişimler ve özellikle metropollerde çıkan sorunların tanımlanması da yeni

Kullanıcı niteliklerinde sürece bağlı olarak gelişen dengesiz ve dinamik yapı farklılaşmaları şehir eski merkezlerinde kullanılmayan bir yapı potansiyelinin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

düzen ve organizasyonların işlerliğinin belirlenmesinde önem taşır. Sorunlar, metropollerin oluşturan nedenler ve değişimleri kadar çeşitlidir. Tanımlamaların ve tanımlara bağlı çıkarımların yapılabilmesi için temel sorunları, aşağıda sıralanan başlıklar altında gruplamakta yarar vardır.

ÇEVRE SORUNLARI

Metropolitenleşme sonucu ortaya çıkan sorunların en önemlisi, yerleşme yeri ve çevrede görülen olumsuz gelişmelerdir. Yerleşme alanında var olan ve belirli bir çekim gücü yaratan doğal çevre ve verilerinin yeni iş bölümü ve organizasyonu, yeni yaşam biçimi ve gereksinimlerinin karşılanmasına yönelik alan kullanma eğilimleri, doğal yapı verilerinin değişik bir biçim ve ölçekte değiştirilmesine neden olmaktadır. Var olan insan-doğa ilişkilerinin değişmesi yanı sıra, doğanın değiştirilmesi şeklinde görülen alan kullanım eğilimleri doğal sistemde var olan dengeyi bozulmasına ve dolayısıyla yeniden düzenlenmesi güç, hatta imkansız olan değişmelerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Artan nüfusun yeni düzen içindeki alan kullanma ihtiyacı artmaktadır. Artan alan ihtiyacı, yaşam standartları yükselen bireylerin yeni tarif edilen düzene uygun istemleri yanı sıra, nüfus artışına bağlı, yeni kullanıcı sayısının artışıyla, ortaya çıkan alan ihtiyacının toplamı olarak belirlenebilmektedir. Doğal çevrenin bozulması, çevre koşullarının, zararlı gelişmeler sonucu olumsuz yönde değişmesi, hava, su kirliliği, gürültü vb. kirlenmelerle olumsuz yönde gelişmesi, metropoliten merkezlerde görülen ve tekrar düzeltilmesi yüksek maliyetlere bağlı sorunlar arasında sayılmaktadır.

ALTYAPI İLE İLİŞKİLİ SORUNLAR

Büyük metropoliten merkezlerde ortaya çıkan önemli sorunlardan ikincisi, aşırı nüfus artışı ile ilişkili olarak yeni boyutlara ulaşan altyapının gerçekleştirilebilmesinde karşılaşılan teknik ve mali sorunlardır. Var olan altyapı sistemlerinin yeni nüfus artışı paralelinde yeniden organizasyonu hem zaman hem de kaynak temini bakımından ortaya çıkan dar boğazlar nedeniyle gerçekleştirilememekte, bu ise sağlık standartlarının bozulması sonucuna paralel olarak, var olan sistemin de yozlaşmasına neden olmaktadır. Metropolitenleşmenin nedenleri arasında sayılan, bireylerin daha yüksek standartlara sahip bir yerleşmede yaşama istemiyle çelişen bu durumun ortadan kaldırılması, gerekli ancak kolay olmayan bir sorunlar kümesini oluşturmaktadır.

ULAŞIM SİSTEMİYLE İLİŞKİLİ SORUNLAR

Metropoliten merkezlerde henüz çözülmemiş en önemli sorun alanlarından biri de ulaşım ve taşımacılık sistemi ile ilgili sorunlardır. Gerek kişi taşımacılığı gerek hammadde ve ürün taşımacılığı sorun alanı içinde ayrı boyutlarda yoğunlaşan alt sorun grupları olarak çözüm beklemektedir.

Metropolitenleşme süreci başında bulunan yerleşmelerde sorun daha da büyük boyutlarda görülmektedir. Var olan ulaşım sistemi ve bu sisteme hizmet verecek altyapının yeterli ol-

maması yanı sıra, artan nüfusun ilave olarak yarattığı istemler yeni ulaşım sistemlerinin seçim ve uygulamasını zorunlu hale getirmekte ve güçlüğü çeken kaynak temininde dar boğazların oluşmasına neden olmaktadır.

Kamu toplu taşıma sistemlerinin mevcut doku içindeki çıkaracağı sorunlar ve maliyetler, yeni yerleşme alanlarını da kapsayan bağlantıların kurulması için gerekli yüksek maliyetlerin daha artmasına neden olmaktadır.

İSTANBUL ŞEHİR ESKİ MERKEZİ SORUNLARI

Şehir eski merkezlerinin, özellikle metropolitenleşme süreci başlangıcında bulunan İstanbul şehir eski merkezinin var olan işlevsel ve yapısal değerlendirmeleriyle ilgili çıkarımlar yapmak amacıyla araştırma ve incelemelere başlarken, sözkonusu varoluşun nedenlerinin, şehir merkezi mekansal ve işlevsel yapısının farklılaşmasına neden olan gelişmelerin dikkate alınması kaçınılmaz bir aşama olarak kabul edilmelidir.

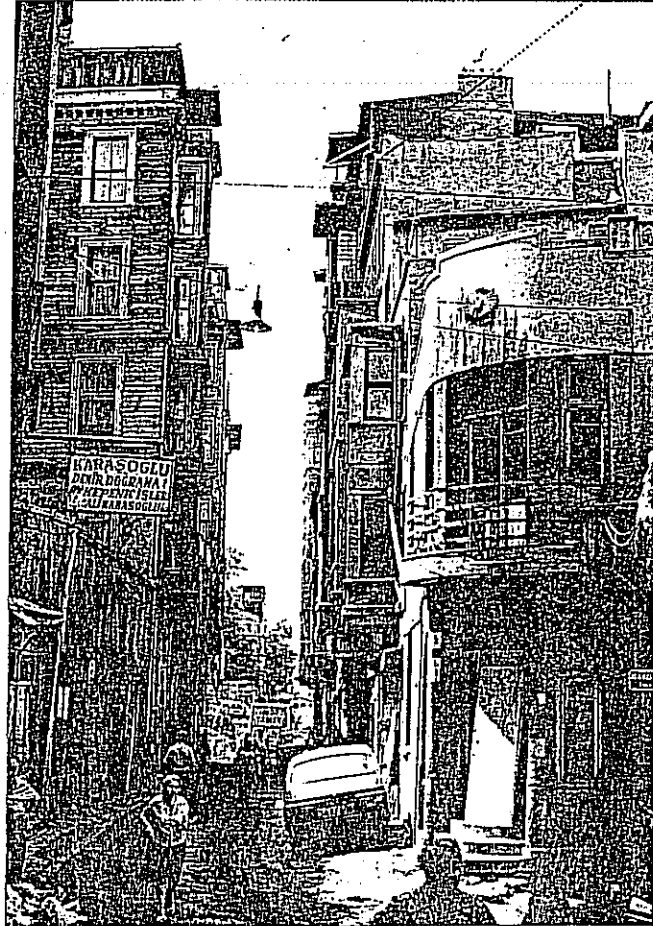
1. Aşama: İstanbul tarihi kuruluş ve gelişmesinin başından bu yana, yakın dönemlere kadar konumu ve buna bağlı olarak sahip olduğu karakteristik nitelikleri bakımından merkez şehir olma özelliğine sahip olmuş ve bu durumunu her dönemde artan bir önemle korumuştur. Mekansal değer kurgusu ve işlevsel organizasyonlar bakımından hem din, hem dünya işlerinin en olgun çözümlerinin bulunduğu, hem dini hem de idari merkez olma ni-

telikerinden kaynaklanan işlevsel kompozisyon ve ilişkilerinin mekana yansımalarıyla biçimlenen ve içerik kazanan eski şehir merkezi, zengin bir kültür mirasının toplandığı mekan bütünü olarak ölçek ve boyut kazanmıştır.

Bu çerçevede konut, imalat, ticaret, yönetim, din ve diğer sosyal, ekonomik ve kültürel işlevler kompozisyonunun oluşturduğu şehir eski merkezi belirli alanlara ve bu alanlarda oluşan belirli sokaklar ve meydanlarla kendi içinde ilişkili ve işlerliği olan bir bütün oluşturmuş ve bu düzen, şehir surları ve diğer sınırlayıcı öğelerle belirli, kontrol edilebilir bir dokuya sahip olmuş, birbirlerinden farklı kullanımlara tahsis edilmiş alanlar arasında bu farklılıklardan kaynaklanan özel sorun alanlarının ortaya çıkmasını gerektirecek ölçek ve boyutta ne yapısal ne de toplumsal bakımdan sorunlarla karşılaşmıştır.

II. Aşama: Cumhuriyet döneminin getirdiği değişiklikler yanı sıra çok partili döneme geçiş süreciyle başlayan toplumsal değişim ve yeniden yapılaşma koşulları çerçevesinde genelde İstanbul ve özel olarak İstanbul eski merkez alanlarında, nüfus hareketliliği, pazar ekonomisi ve yeni ilişkileri, ulaşım ve taşımacılık konularında değişen değer yargıları ve yapılan tercihler sonunda, hem mekansal yapıda, hem de sosyal, ekonomik ve kültürel ilişkiler sisteminde özel olarak da yeni işlevler paralelinde görülen kurumsallaşmalarda ortaya çıkan farklılaşmaların etkileri görülmeye başlanmıştır.

Şehirsiz yerleşme alanının bü-



yümeye başlaması, yeni ulaşım akslarının plansız uygulamaları, yeni kullanım alanlarının ve işlevsel yapıların kontrolsüz dağılımı, şehir eski merkezinde oluşan ulaşım, imalat, ticaret ve tüketim potansiyelinin yarattığı olumlu ve kârı maksimize eden ilişkilerden kaynaklanan bir konstantasyon eğiliminin artırdığı toprak değerlerinin ve buna bağlı olarak değer artışı kazanan yapı ve rant geliri yüksek yapı kullanım olanaklarının neden olduğu, eski, işlerli olan düzenin zamanla kontrol edilemeyen boyutlara ulaşan gelişmesi, bir taraftan ekonomik büyümenin sağlanmasını, fakat diğer taraftan da mekansal standart ve niteliklerin kaybolması sonucunu doğurmuştur.

Şehrsel alan kullanımında görülen yeni gelişmeler, yasal ve yasal olmayan yollarla oluşan, yeni yerleşme alanlarında konut ve işyeri ilişkilerine bağlı olarak büyüyen şehir ve artan kullanıcıların yeni dağılım ilişkisi ve tercihlerine rağmen şehir eski merkezlerinde, var olan ve yeni farklılaşmalara bağlı olarak değişen, değer yargıları, yeni yerleşme alanları ile karıştırmayacak ölçekte artmış ve önem kazanmıştır.

III. Aşama: Ekonomik büyüme, pazar ilişkileri, haberleşme olanaklarının genişlemesi ve yapılan ekonomik tercihler, sanayileşme yatırımlarının yönlendirilmesi ve oluş-turulan tüketim potansiyeli, uzmanlaşma, kurumsallaşma ve benzeri gelişmelerin büyüme paralelinde yadsınmayacak boyutlara varan etkileri, iş olanak ve

organizasyon, üretim ve üretimin dağılım düzeninin kontrolü, kaynak temini ve kullanma olanaklarının yönetimi ve benzeri gelişmelerinin yoğun olarak kullanma olanaklarının arandığı şehir eski merkezinde eski doku ve tarihi mirasın sınırlı sunusu, bozulan çevre koşullarının kontrol edilemeyen boyutlara ulaşan sorunları, söz konusu alanlarda bir yerinden değerlendirme gerekliliğini zorlayan sonuçların nedeni olmuştur. Ancak İstanbul şehir eski merkezinde var olan toprak altı ve toprak üstü kültür mirasının sadece Türkiye ve İstanbul'un değil, dünya tarihi ve kültürü çerçevesinde öneme sahip olması, bu baskılar sonunda ortaya çıkan sorunların çözümü için kaynak ve çözüm önerilerinin bulunması kaçınılmaz, tarihi bir görev olarak kabul edilmesini gerektirmektedir.

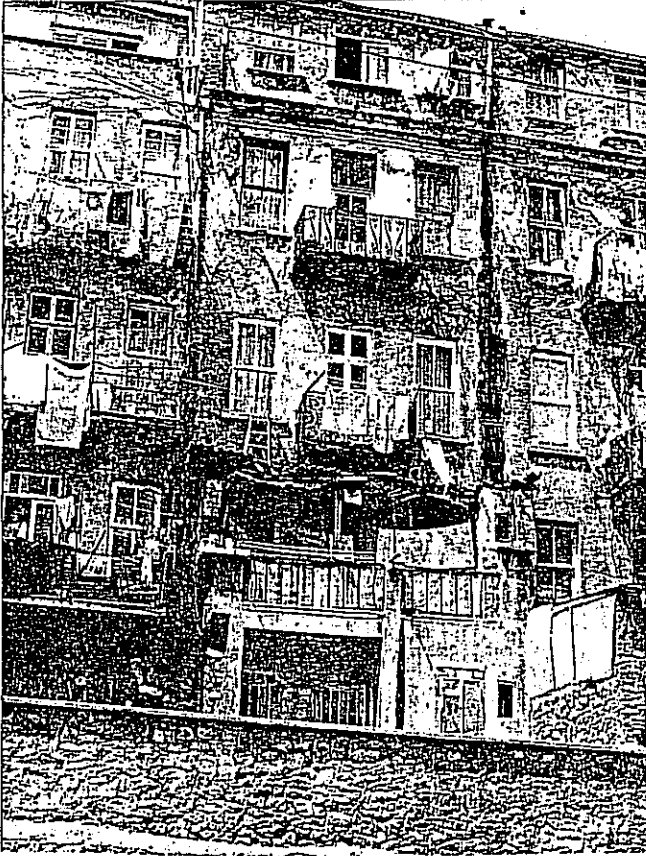
Metropolleşen İstanbul şehir eski merkezinde yoğunlaşan alan ve yapı kullanma isteminin, tüm gelişmeler ve bu çevrelerin söz konusu edilen değerlerine rağmen, artması paralelinde metropol olma nitelikleri ile özdeşleşen gelişmeler İstanbul bütününde de yeni organizasyonlar, yer de-ğiştirmeler (Baransü, 1989) ve yeni yoğunluk alanlarının oluşması ve şehir eski merkezi işlevlerinin yeni, nüfus potansiyeli yüksek alanlara doğru yerleşme tercihleri, son dönem gelişmeleri paralelinde görülmektedir. Yeni alt merkez alanlarının güncellik kazanması, tüketim potansiyelinin dağılım düzenine bağlı olarak yeni odak noktalarında; ulaşım sistemi ana arterleri yakın çevrelerinde, toprak re-

zervlerinin bulunduğu yeni yerleşme alanlarında görülen yeni yapılaşmalar ve işlevsel organizasyonlar, ortaya çıkan zorunlulukların öncül uygulamaları olarak kabul edilebilirler. Bu tür düzenlemeler ve alan kullanma tahsislerinin güncellik kazanması, dokusal ve mekansal bozulmalar ve işlevsel, yapısal, çevresel eskime alanları haline dönüşmüş şehir eski merkezlerinde var olan ancak rasyonel kullanılmayan veya boş bırakılarak yok olmaya terk edilen yapı ve çevre değerlerinin kurtarılması ve rasyonel kullanılması fırsatının kaçırılmaması için bir araç olarak kullanılmalıdır. Bu çerçevede yapılacak araştırmalar sonunda sadece var olan ve kullanılmayan yapı potansiyelinin tekrar değerlendirilmesi değil, ancak bunun yanı sıra şehir eski merkezlerinin yeniden topluma, toplum kültürüne süreklilik kazandırılacak değerlerin korunmasına da hizmet edecek olanakların elde edilmesi sonucu sağlanabilecektir. Şehir eski merkezlerinde var olan potansiyelin, yeniden değerlendirilmesine yönelik ip uçları elde etmeyi amaçlayan bu çalışmada şehir eski merkezinin fiziksel, sosyal, kültürel dokusu ile ilgili bazı varsayımlar üretilerek bu varsayımların belirli bir örnek alanda geçerliliği araştırılmıştır.

Yapılan değerlendirmeler, şehir eski merkezleri, özellikle İstanbul eski şehir merkezinin, çağdaş teknoloji, üretim ve pazarlamanın tüm dünyada yarattığı bilgi üretme, dağıtma, kullanma, iletişim ve etkileşim sistemi içinde, şehrsel yerleşme mozaikini oluşturan

FONKSİYON ALANLARI (m2)												
MAHALLE ADI	Konut	Ticaret	K. İmal.	Büro	Servis	Depo	İdare	Eğitim	Kültür	Dini Tesis	Yeşil Alan	Toplam
	Alan %	Alan %	Alan %	Alan %	Alan %	Alan %	Alan %	Alan %	Alan %	Alan %	Alan %	Alan %
Eminönü Yavuzsınan	6912.5 % 0.5	94675 % 6.6	437.5 % 0.03	2525 % 0.2	4572.5 % 0.3	330 % 0.02	-	-	-	-	-	113275 % 7.8
Eminönü Hoca	49195 % 3.4	11880 % 0.8	16710 % 1.2	1950 % 0.1	3750 % 0.3	1725 % 0.1	-	1650 % 0.1	19050 % 1.35	1240 % 0.8	-	103390 % 7.5
Eminönü Eminsinan	55812.5 % 3.9	28415 % 2	24890.5 % 1.7	59983 % 4.2	1125 % 0.1	100 % 0.07	275 % 0.02	2500 % 0.2	1400 % 0.10	1200 % 0.8	-	175691 % 12.2
Eminönü S.İshak	48520 % 3.4	25377 % 1.8	65630 % 4.6	89050 % 6.2	3570 % 0.3	-	-	4050 % 0.3	750 % 0.05	-	-	235947 % 16.5
Eminönü Süleymaniye	137540 % 9.6	9000 % 0.6	5170 % 0.4	6070 % 0.4	6820 % 0.5	1945 % 0.1	1050 % 0.07	110540 % 7.7	-	275 % 0.02	94491 % 6.6	372901 % 26.1
Beyoğlu E.Çelebi	16615 % 1.2	9902.5 % 0.7	300 % 0.02	45102.5 % 3.2	2475 % 0.2	2187.5 % 0.1	5800 % 0.4	3080 % 0.2	-	-	-	85462.5 % 6
Beyoğlu Tomtom	26712.5 % 1.9	4225 % 0.3	2400 % 0.2	16825 % 1.2	2400 % 0.2	400 % 0.03	4450 % 0.3	-	4100 % 0.3	-	-	61512.5 % 4.4
Beyoğlu K.Çelebi	43600 % 3.1	24280 % 1.7	2165 % 0.1	56020 % 3.9	19075 % 1.3	1650 % 0.1	900 % 0.06	13200 % 0.9	-	900 % 0.5	-	161690 % 11.3
Beyoğlu Şaltıkulu	43112.5 % 3	16850 % 1.2	10325 % 0.7	30320 % 2.1	1200 % 0.1	2160 % 0.2	2915 % 0.2	5250 % 0.4	-	-	-	112132.5 % 7.9
Toplam	428020 % 30	224604.5 % 15.7	128018 % 8.95	306845.5 % 21.5	44237.5 % 3.3	14740 % 1	15720 % 1.1	140270 % 9.8	25300 % 1.8	3515 % 0.25	94491 % 6.6	1425761.5 % 100

Tablo-1 Araştırma alanında arazi kullanışı.



sosyo-kültürel ekonomik ilişkiler düzeni ve insan ilişkileri çerçevesinde farklılaşmaya başlayan işlevler, iş bölümü ve organizasyonlarına bağlı olarak biçimlenecek alan gereksinimi ve kullanım değerlerinin korunması ve yeniden irdelenmesinde yararlı olacaktır.

Kısaca ifade edilen ve şehir eski merkezi niteliklerini sayısal değerlere bağlayarak daha somut öneriler üretmek amaçlanan araştırmada, değinilen değerlerin yoklanmasını dönük olarak bir alan araştırması yapılmıştır.

Yapılan kuramsal değerlendirmelerde, metropolleşme sürecinde bulunan İstanbul büyükşehir eski merkez sorunlarını tartışmak, genelde geçerli uygulamaları görülmüş gelişme ve sonuçlarını dikkate alarak toplanan bilgileri bir alansal tesbit uygulamasıyla karşılaştırmak amacıyla araştırma alanının sınırları belirlenmiş ve öncelikle İstanbul yerleşme alanı şehir eski merkezi olma niteliğini kazanmış ilçelerin seçimi yapılmıştır.

Tarihi süreç içinde merkez niteliklerini her dönemde kapsamış olan EMİNÖNÜ ve BEYOĞLU ilçelerinin bu amaca uygun ilçeler olduğuna karar verilmiştir. Ayrıca merkez niteliğini kazanmış, korumuş ve içinde bulunan zaman diliminde de koruyan bu iki ilçe ve aynı zamanda Nazım İmar Uygulama Planı kararlarına göre MİA (Merkezi İş Alanı) sınırları içinde yer alan bölgeler tesbit edilerek ilçe sınırları ile belirlenmiş alan içinde kalan, ancak belirli sayıda mahalle ile (47 mahalle) tanımlanabilen bir araştırma alanı saptanmıştır. Örneklem büyüklüğü olarak yapılan yoklamalar sonunda, tüm sözkonusu mahalleler içinde, belirli

özellikleri nedeniyle elenebilecek mahalleler araştırma alanı dışına alınarak, araştırmanın amaçları, zamanı ve maliyet sınırlamaları çerçevesinde geriye kalan mahalleler arasında rasgele sayılar tablosu (Wayne, 1963) kullanılarak Eminönü'nde beş (104 Emin Sinan Mahallesi, 113 Yavuz Sinan Mahallesi, 121 Süleymaniye Mahallesi, 127 Sarıç İshak Mahallesi, 115 Hoca Gıyasettin Mahallesi), Beyoğlu'nda ise dört mahalle (110 Şahkulu Mahallesi, 111 Evliya Çelebi Mahallesi, 114 Tom Tom Mahallesi, 126 Kutip Mustafa Çelebi Mahallesi) seçilmiş ve tüm mahalle alanlarında tesbit çalışması yapılmıştır.

Metropol merkezlerle ilgili olarak sözü edilen sorunlar İstanbul metropol merkezinde de yoğun olarak yaşanmaktadır. Kültür farklılaşması, geleneksel düşünce ve davranış alışkanlıkları, kısacası geçiş dönemi niteliklerini taşıyan kullanıcıların yaşadığı bu alanlarda, çeşitli ve her zaman mantıksal yorumu kurulamayan ilişkiler sisteminin, eski doku üzerinde, yeni teknoloji ve çağdaş standartlarla çıkışmayan yansımaları olarak, mekandaki olumsuz izleri artmaktadır.

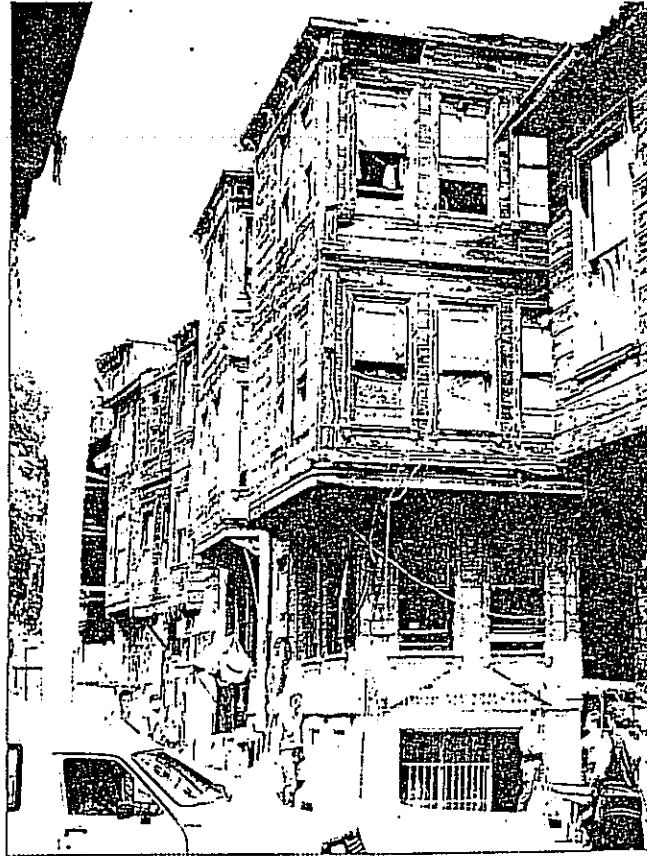
Bu çerçevede, yukarıda sözü edilen problemlere yaklaşım amacıyla şehir eski merkezlerinde sorunlar değişik boyutlarıyla incelenerek, bulgular değerlendirilmiş ve sonuçlar çıkarılmaya çalışılmıştır.

İSTANBUL'DA ŞEHİR ESKİ MERKEZİNDE UYGULANAN ANALİTİK ARAŞTIRMALAR

İstanbul'un eski merkezi olmaları özellikleriyle araştırma alanı olarak be-

Başbaşa kalmış iki ihtiyar Hisar
Beklemekte sönük sahilleri
Artık eski harpleri anlatır taş duvarlar
Kıyılarından geçen balıklara
O balıklar ki, dedeleri
Şarkılarla beslenmişli geceleri.
Şimdi sulara düşen çürümüş tahtalar
Dalgalarda son olanın yemleri

Özdemir ASAF



lirlenen Eminönü ve Beyoğlu ilçelerine bağlı bulunan 47 mahalle içinde rastgele örnekleme yöntemi ile belirlenen 9 mahallede yapılan tesbitlerde aşağıdaki bulgular elde edilmiştir.

ARAZİ KULANIŞI

Araştırma alanı olarak seçilen bölgede yapılan arazi kullanım biçimi incelendiğinde Tablo 1'den de izlenebileceği gibi bölgede yer alan 2291 adet binanın % 30'unun Konut, %15.7'sinin Ticaret, % 8.9'unun Küçük İmalat, % 21.5'inin Büro, % 3.3'ünün Servis, % 1'inin Depo, % 1.1'inin İdare, %9.8'inin Eğitim, % 1.8'inin Kültür, % 0.25'inin Dini Tesis fonksiyonlarında kullanıldığı, alanın %6.6'sının ise yeşil alan olarak ayrılmış olduğu görülmektedir.

Fonksiyon alanları içerisinde %30 oranında bir paya sahip bulunan konut alanlarının %20.8'i Eminönü, %9.2'si Beyoğlu, % 15.7 oranında olan Ticaret alanlarının ise % 11.8'i Eminönü, % 3.9'u Beyoğlu ilçelerinde yer almaktadır.

Eminönü ve Beyoğlu ilçelerindeki Arazi Kullanış durumları karşılaştırıldığında Eminönü ilçesinde Konut, Ticaret, Küçük İmalat ve Büro fonksiyonlarında görülen yoğunlaşmaya karşılık, Beyoğlu ilçesinde yoğunlaşma Konut ve Büro fonksiyonlarında ortaya çıkmaktadır.

Konut dahil olmak üzere bu kadar çeşitli fonksiyonun bu bölgede ortaya çıkmasının nedeni, tamamen işyeri özelliği gösteren bölgelerin araştırma alanı dışında tutularak, özellikle geçiş bölgesi olarak adlandırılan ve merkezin büyüme alanı içinde kalmaları ne-

deniyle konut alanlarının fonksiyon değiştirerek işlerine dönüştüğü bölgelerin seçimidir ki, yukarıda görülen sonuç bu değişim sürecinde bulunan bölgelerin önemli bir göstergesi olarak kabul edilebilir.

KAT YÜKSEKLİKLERİ

Tablo 2'de görüldüğü gibi araştırma alanında bulunan binaların kat yükseklikleri % 11.2 oranında 1 katlı, %14.3 oranında 2 katlı, %27.7 oranında 3 katlı, %23.0 oranında 4 katlı, %15.1 oranında 5 katlı, %5.7 oranında 6 katlı, %2.4 oranında 7 katlı %0.6 oranında 8 katlı, %0.4 oranında 9 katlı, ve %0.16 oranında 10 katlı olarak dağılım göstermektedir.

Başka bir deyişle İstanbul eski merkezinde yer alan binaların kat yükseklikleri %50.2 ile 3-4 kat ve %25.5 ile 1-2 kat arasındaki yüksekliklerde yoğunlaşmaktadır.

Eminönü ilçesinde 3-4-5 katta sahip binalar %47 ile en büyük oranı kapsarken, Beyoğlu ilçesinde en büyük oran %27.6 ile 3-4-5 ve 6 katlı binalarda ortaya çıkmaktadır.

Eminönü ilçesinde 9 ve 10 katlı bina bulunmamasına karşılık Beyoğlu ilçesinde çok az sayıda bu kat yüksekliğine rastlanmıştır.

Bir Metropol Şehir Merkezine göre kat yüksekliklerinin oldukça düşük olarak tesbit edilmesinin nedeni bu bölgelerin şehrin eski merkezi olmaları ve tarihi bir çevre içinde yer almaları nedeniyle yükselmelerinin yasalarla engellenmiş olmasıdır.

BİNA YAŞI

Araştırma alanında bulunan bi-

naların yaşı ile ilgili olarak yapılan tesbitlerde 2291 adet binadan sadece %9 gibi küçük bir oranın son 10 yıl içinde inşa edildiği, buna karşılık %47.5 oranındaki binanın 10. ile 50 yıl, % 36.8'inin ise 50 ile 100 yıl arasında bir zaman kesitinde yapılmış olduğu görülmektedir. (Tablo 3). 100 yıllık olan daha eski olan binaların oranının %6.7 olması ise yörenin eskiliği konusunda önemli bir gösterge olmaktadır.

BİNA CİNSİ

Araştırma alanında bulunan 2291 binanın %42.1'i Betonarme, %47.7'si Kagit ve %10.2'si Ahşaptır. Bu oranların araştırma yapılan iki ilçe içinde dağılımları incelendiğinde Betonarme binaların %35.54'ünün Eminönü, % 23.4'ünün Beyoğlu, ahşap binaların ise %10.16'sının Eminönü, %0.04'ünün Beyoğlu ilçelerinde yer aldığı görülmektedir (Tablo 4).

BİNA DURUMU

Tablo 3'den de izlenebileceği gibi bölgedeki binaların %37.8'i iyi, %40'ı orta, %11.2'si kötü, %11'i ise harap durumdur.

50 yıllık ve daha yaşlı binaların oranının %43.5 gibi yüksek bir değere sahip olduğu bölgede %22.2 oranında kötü ve harap durumda bina bulunması olağan bir sonuç olarak görülmektedir.

Eski bina oranına karşılık %40 oranında binanın orta durumda bulunması, binaların yapımında kullanılan malzeme ile ilgili bir sonuçtur ve araştırma alanı kapsamına giren ilçelerdeki betonarme ve kagit bina oranları bu durumun nedeni olmaktadır.

MAHALLE ADI	1. KAT		2. KAT		3. KAT		4. KAT		5. KAT		6. KAT		7. KAT		8. KAT		9. KAT		10. KAT		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%
Eminönü Yavuzsınan	16	0.7	41	1.8	7.6	3.3	18	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	151	6.6
Eminönü Hoca	45	1.9	91	4	256	11.2	60	2.6	3	0.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	455	19.9
Eminönü Eminsinan	13	0.6	30	1.3	58	2.5	132	5.8	93	4	14	0.6	4	0.17	-	-	-	-	-	-	344	15.1
Eminönü S.İshak	4	0.2	42	1.8	74	3.2	85	3.7	33	1.4	16	0.7	11	0.4	4	0.17	-	-	-	-	269	11.6
Eminönü Süleymaniye	131	5.7	39	1.7	52	2.3	24	1	1	0.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	247	10.8
Beyoğlu E.Çelebi	3	0.16	1	0.04	13	0.6	23	1	16	0.7	20	0.9	13	0.5	3	0.16	8	0.4	3	0.16	103	4.5
Beyoğlu Tontom	1	0.04	7	0.3	17	0.7	21	0.9	25	1.1	13	0.6	3	0.16	1	0.04	-	-	-	-	88	3.8
Beyoğlu K.Çelebi	31	1.4	35	1.5	47	2.1	85	3.7	107	4.7	32	1.4	24	1.03	3	0.16	-	-	-	-	364	15.9
Beyoğlu Şahkulu	12	0.5	43	1.9	30	1.3	80	3.5	68	2.9	34	1.5	1	1.14	2	0.07	-	-	-	-	270	11.8
Toplam	256	11.2	329	14.36	623	27.2	528	23	346	15.1	129	5.7	56	2.4	13	0.6	8	0.4	3	0.16	2291	100

Tablo-2 Araştırma alanında kat yükseklikleri

DOLULUK-BOŞLUK DURUMU

Araştırma alanı olarak belirlenen dokuz mahallede doluluk-boşluk oranları incelendiğinde toplam 589041.5 m2 yapı adası alanı bulunmasına karşılık, dolu alanın 343222 m2 olması, bölgede Taban Alanı Katsayısının (TAKS) 0.58 olarak kullanıldığını göstermektedir.

KULLANILMAYAN BİNA DURUMU

Tesbit yapılan alandaki 2291 adet binada toplam 7382 adet daire yer almakta ve bu dairelerin %3'ünü oluşturan 340 adet daire tamamen boş durumda bulunmaktadır.

Bu bölgede bina alanı ve bina sayısı ile orantılı olarak ortalama 80 m2 olarak tesbit edilen daire büyüklüğünün 340 adet boş daire sayısı ile çarpılması sonucunda 27200 m2 bir yapı potansiyelinin kullanılmadığı ortaya çıkmaktadır.

Bu kullanılmayan alan büyüklüğünün Beyoğlu ve Eminönü ilçelerinde yer alan 47 mahalle arasında rastgele seçilen 9 mahalledeki büyüklük olduğu düşünüldüğünde, gerçekte 47 mahalledeki boş yapı potansiyelinin yaklaşık 142044 m2'ye ulaşabileceği görülmektedir.

Bu büyüklüğe kötü ve harap durumda bulunan binalar ile yanlış kullanılan binaların alanlarının da eklenmesiyle şehir eski merkezinde kullanılmayan yapı potansiyelinin ulaşacağı boyut kolayca tahmin edilmektedir.

Bütün bu bulgular değerlendirildiğinde bölgenin konut bölgesi olma özelliğini hızla kaybederek ticaret böl-

gesi olmaya doğru fonksiyon değiştiren, ortalama 4-5 katlı, oldukça eski, betonarme veya kagir binaların oluşturduğu değişen fonksiyonlara binaların cevap verememesi sonucunda kötü veya yanlış kullanıldığı veya hiç kullanılmayarak boş bırakıldığı bir bölge olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır.

SONUÇ

Büyükşehir yerleşmelerinde toplanan nüfusa bağlı olarak görülen büyüme, var olan ve belirli toplumsal değerlerin oluşturduğu dengelerin bozulması sonucunu doğurmuştur. Sonucun olumsuz boyutlara ulaşması, gelişmenin sadece ekonomik değerlerin ön planda tutulmasından kaynaklanmaktadır. Gelişme ve kalkınmada önemli ivmenin ekonomik değerlere bağlı olması ve tüm sorunların bu açıdan değerlendirilmesi, yerleşme niteliklerinin, toplumsal alışkanlık ve yaşam tercihlerinin, kültürel farklılaşmanın, üretim koşulları ve teknolojisinin, ulaşım araç ve sistemlerinin, arazi değer ve kullanımının, yeni ilişkiler ve değer yargılarına bağlı dengelerin aranmasını kaçınılmaz bir zorunluluk haline getirmiştir. Yerleşmelerde görülen işlevsel farklılaşmalarla şehrsel yerleşme mekanlarının, hem alan olarak, hem de alanların kullanımlara bağlı ilişkilerinin yeniden içerik kazanması sonucu, çözümleri henüz bulunamamış sorunlar, özellikle büyük şehirlerin en karakteristik göstergeleri olmuştur. Şehir merkezî işlevleri, alan kullanım alışkanlıkları, iskan alanları, ve diğer temel işlev alanlarının, kullanımlarını

ve kullanım yoğunluklarının yarattığı olumsuz sonuçlar, değişimi kısa süreli olmayan hareketsiz doku elemanlarının yapı, altyapı elemanlarının, yetersiz hale gelmesine ve hem niteliksel hem de niceliksel standart kayıplarının sağlık koşullarını olumsuz yönde etkilemesine ve çözümü gittikçe zorlaşan darboğazların oluşmasına neden olmaktadır.

İstanbul şehir eski merkezi kullanılmayan yapı potansiyelinin belirlenmesi ve yeniden organizasyonu önerilerinin yapılabilmesinde, bu araştırma ile ilgili bilgilerin değerlendirilmesi kadar, bu bölge ile ilgili yapılmış araştırma, plan vb. çalışmaların uygulamayı yönlendirici, sınırlayıcı, koruyucu olmaları ve diğer önemli kararları içirmeleri dolayısıyla dikkate alınması gereklidir. Bu bağlamda II. Mahmut zamanında Moltke'ye yaptırılan ilk plandan son yapılan plana kadar üretilmiş plan, araştırma ve kararların bir bütünlükten, süreklilikten ve değişen koşullara bağlı olarak değerlendirilme ve yeniden üretilme olasılığını yakalayamamış olmasından, istenen düzeyde bir sonuca ulaşamadığını söylemek mümkündür, (Özdeş 1988).

Metropolitenleşme süreci içinde bulunan İstanbul Büyükşehir yönetim düzen ve organizasyonunun zaman yitirmeden yeni gelişen merkezler, alt merkezler kademelenmesi çerçevesinde yeniden yapılması sağlanmalıdır. Saptanacak merkezler ve alt merkezler kademelenmesi çerçevesinde yeniden yapılması sağlanmalıdır. Saptanacak merkezler ve alt merkezlerin hizmet vereceği ve hizmet

MAHALLE ADI	İYİ DUR.		ORT. DUR.		KÖT. DUR.		HAR. DUR.		0-10		10-50		50-100		100+	
	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%
Eminönü Yavuzsınan	26	3	-	-	125	48.4	-	-	31	15	117	10.8	3	0.4	-	-
Eminönü Hoca	117	13.5	185	20	29	11.2	124	49.4	127	61.3	185	17	137	16.2	6	3.9
Eminönü Eminsinan	178	21	123	13.4	37	14.3	6	2.4	7	3.4	308	28.4	26	3.1	3	1.9
Eminönü S.İshak	66	7.6	174	19	21	8.1	8	3.2	20	9.7	114	10.5	116	13.7	19	12.3
Eminönü Süleymaniye	151	17.3	65	7.1	-	-	31	12.4	5	2.4	46	4.2	79	9.4	117	75.5
Beyoğlu E.Çelebi	43	4.8	20	2.2	26	10.1	14	5.6	3	1.4	41	3.8	59	7	-	-
Beyoğlu Tomtom	50	5.7	38	4.2	-	-	-	-	1	0.5	14	1.3	68	8.1	5	3.2
Beyoğlu K.Çelebi	177	20.5	146	15.9	4	1.7	37	14.7	1	0.5	186	17.1	172	20.4	5	3.2
Beyoğlu Şahkulu	57	6.6	166	18.2	16	6.2	31	12.3	12	5.8	75	6.9	183	21.7	-	-
Toplam	865	100	917	100	258	100	251	100	207	100	1086	100	843	100	155	100

Tablo-3 Araştırma alanında bina yaşları ve bina durumları

Metropolitenleşme süreci içinde bulunan İstanbul Büyükşehir yönetim düzen ve organizasyonunun zaman yitirmeden yeni gelişen merkezler, alt merkezler kademelenmesi çerçevesinde yeniden yapılması sağlanmalıdır.

sunacağı alanlar yeni merkezlerin hizmet vereceği ve hizmet sunacağı alanlar yeni gelişme stratejileri çerçevesinde yönetimsel, işlevsel ilişkiler saplanarak mekan organizasyonları, alan tahsisleri ve kullanım kapasiteleri, ulaşım sistemleri ve seçenekleri belirlenmelidir. Yönetimsel yeniden yapılanma yanı sıra, tüm yerleşme alanı ile ilgili gelişme program, plan ve uygulamaları için kaynak yaratma, kullanma, kontrol ve organizasyonunun bütüncül bir yaklaşımla sağlanması, kademelendirilmesi ve bir sistem yaklaşımı çerçevesinde alt ve üst merkezlere sorumluluk ve yetki verilmesi gerçekleştirilmelidir. Bu bağlamda gerekli olacak koordinasyonun kurulabilmesinde, var olan düzen, var olan program ve planlar yeniden değerlendirilerek (üst düzey kararlarının tutarlılığını, sürekliliğini koruyacak, kaynak yaratma, kullanma yetki ve sorumluluğunu belirleyecek, süreklilik ve bütünlük yaklaşımı içinde) gelişme dinamiklerini dikkate alarak esnek kararlar ve uygulamalara olanak sağlayacak kurumsal, yönetimsel ve yasal düzenlemeler yapılmalıdır. Bu tür bir temel reorganizasyon sistemi içinde;

- Temel gelişme kararları, stratejileri ve söz konusu reorganizasyona bağlı olarak, şehir eski merkezi niteliğini taşıyan merkez alanın, özel konumu, sosyo-kültürel ve ekonomik yapısı, ulaşım sistemi, mekan organizasyonu, yapı potansiyeli ve kullanımı ile ilgili vd. kararları yürütecek uygulamaları yönlendirecek ve kontrol edecek değişik kullanıcı, değişik değer yargılarına sahip kurum, kuruluş ve güç odaklarının katılımının sağlanabileceği

bir kurumsallaşma gerçekleştirilmelidir.

- Genel ulaşım sistemi içinde şehir eski merkez alanı yapı potansiyelinin rasyonel değerlendirilmesine yönelik alınacak önlem ve önerileri ana başlıklar altında aşağıda belirtilen düzende sıralamak olasıdır.

Ulaşım problemi bir sistem yaklaşımı içinde alt ve üst sistemler arasında ilişkiler kurularak ele alınmalıdır. Bu çerçevede şehir eski merkezlerindeki ulaşım sorunlarına çözüm yaklaşımları geliştirilirken, şehir çevre yerleşmelerinin nüfus işgücü potansiyelleri dikkate alınarak konut-işyeri ilişkileri değerlendirilmelidir.

Bu çerçevede alınacak önlemler:

- Yapılaşma koşullarının ve yoğunlukla ilgili imar yönetmeliklerinin çevre verileriyle uyumlu olarak tekrar düzenlenmesi,

- Şehir eski merkezinde işlevsel ilişkilerin yeniden düzenlenmesi, işlevsel eskime ve çevresel eskimeye neden olan işlevlerin şehir dışına taşınmasının zaman ve kaynak temini yoluyla yeniden organize edilmesi,

- Servis trafiğinin transit trafik akslarının yeniden organize edilmesi, deniz ulaşım sistemi ile ilgili yeniden değerlendirme ve düzenlemenin gerçekleştirilmesi,

- Yaya alış-veriş yollarının belirli bir sistem yaklaşımıyla belirlenmesi,

- Toplu taşıma sisteminin ve çevreden gelen özel taşıtların kullanılabileceği yakın çevre ringlerinden ulaşılabilirliği olan otopark ve katlı garaj alanlarının belirlenmesi ve uygulamaları olanaklarının yaratılması,

- İç servis yollarının, yaya yollarının, trafik düzenlenmesinin sis-

tematik olarak yeniden düzenlenmesi, yol üstü kaplamalarının ve diğer donatıların standartlarının iyileştirilmesi olarak sıralanabilir. Tüm bu ve buna benzer önerilerin gerçekleştirilebilmesi için ise, en önemli önlemler arasında yer alması gereken hususun, bu yörelerin gündüz ve gece kullanan ve her türlü beklentisi ve bu çevre için feda edebilecekleri farklı alan kullanıcılarına belirli bir amaç etrafında "şehir eski merkezi imkan ve niteliklerini koruyarak kullanma" alışkanlığı, bilincine sahip olma özelliğinin kazandırılması için, tarafsız, dengeli, sürekliliği olan plan kararlarının oluşturulması ve uygulama olanaklarının elde edilebilmesi için yeni bir işbirliği ve organizasyonun kurulması olarak özetlenebilir.

Yeni organizasyona bağlı artıma gösterecek alan-yapı kullanma maliyetleri dikkate alınarak, uygun işlevlere yer verilmesi kaçınılmazdır. Bu kapsamda emek ve çağdaş teknoloji kullanarak üretim yapan birimlerin öncelikle seçilmesi yanı sıra, düşeyde alan kullanma gereksinimi olan yoğun taşıma trafiğine yol açmayacak, çevre koşullarını olumsuz yönde etkilemeyecek, çoğunlukla özel ürün, uzmanlaşmış eleman kullanımı ile değerli mallar üreten sıkı pazar ve tüketici ilişkisine yönelik türleri (Giritlioğlu, 1975) öncelikle korunması, bu bölgelerdeki aktivite yoğunluğunun sağlanması ve kullanılabilen yapı potansiyelinin değerlendirilmesinde yararlı olacaktır.

İstanbul şehir eski merkezinde, araştırma alanı ve yakın çevresinde var olduğu ve potansiyeli belirlenen yapıların yeniden kullanımı, metropol üst

Yapılaşma koşulları ve yoğunlukla ilgili imar yönetmelikleri çevre verileriyle uyumlu olarak tekrar düzenlenmelidir.

MAHALLE ADI	BETONARME		KAG-YIĞMA		AHŞAP		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
Eminönü Yavuzsinan	90	4	58	2.5	3	0.1	151	6.6
Eminönü Hoca	179	7.8	153	6.7	123	5.4	455	19.9
Eminönü Eminsinan	276	12.04	-	-	68	2.96	344	15
Eminönü S.İstak	222	9.7	40	1.7	7	0.3	269	11.7
Eminönü Süleymaniye	46	2	169	7.4	32	1.4	247	10.8
Beyoğlu E.Çelebi	33	1.4	70	3.1	-	-	103	4.5
Beyoğlu Tomtom	5	0.2	83	3.6	-	-	88	3.8
Beyoğlu K.Çelebi	69	3.06	294	12.8	1	0.04	364	15.9
Beyoğlu Şahkulu	45	1.9	225	9.9	-	-	270	11.8
Toplam	965	42.1	1092	47.7	234	10.2	2291	100

Tablo-4 Araştırma alanında bina cinsleri

merkezi niteliğine kavuşturulacak iş merkezine servis, konut ve konaklama olanakları sağlayacak bir yapı potansiyeli olarak değerlendirilmelidir. Bu düzenlemede ortaya çıkacak mülkiyet sorunları yeni reorganizasyon çerçevesinde kurulacak kamu-özel sektör ortaklıkları yoluyla çözümlenerek yaratılacak kaynakların kullanımı ve sağlanacak yararların dengeli ve yasal paylaşılması gerçekleştirilmelidir.

Bu tür uygulamaların yönlendirilmesi amacıyla kamu kuruluşları yatırımları yeniden organize edilerek özel yatırımcılara teşvik olanakları sağlanmalıdır. Kullanılmayan yapı potansiyeli mülk sahiplerinin bu ilişkiler sistemi içinde, düşük faizli uzun süreli kredi kullanma olanaklarına kavuşturulması yararlı olacaktır.

Yaşadığı çevrenin, yaşadığı eski köhnemiş yapının onarımı ve modernizasyonu ile ilgili "ilk yatırımcı olmama" eğiliminde (Westphal 1974) olan mülk sahiplerinin, bu tür bölgelerde yaratmış olduğu kaynak kullanmada görülen statik durumun yukarıda bahsedilen önemler çerçevesinde daha dinamik bir yapıya kavuşturulması sağlanmalıdır.

İstanbul şehir eski merkezinin yeniden organizasyonu ve var olan yapı potansiyelinin kullanılabilir duruma dönüştürülmesine bağlı olarak kullanıcı yapısı ve davranış kalıplarında farklılaşmaları olacağı açıktır (Stadtumbau, 1975). Ancak bu tür gelişmelerin cins ve yoğunluğunun tanınması ortaya çıkacak sakıncaların kontrol edilebilmesi bakımından yararlı olacaktır. Bu bağlam içinde yeniden düzenleme çalışma, plan ve uygulamaların aşamalı olarak yürütülme koşulu unutulmamalı ve karşılaşılan direnç ve değişimlerin, mekansal ve yaşamsal atmosferi birden yok etmeyecek bir boyutta gerçekleştirilmesi ve çözüm yollarının aranması kaçınılmaz bir yaklaşım olarak kabul edilir.

Tüm yapılan önerilerin ütopye öneriler olarak kalmaması için ise, bilgi birikimi, değer, anlayış ve düşünce yapısı, rasyonel, uzun süreli yararları önem veren kadrolara ve bu kadrolarla kullanıcıların ortak çözümler bulması yolunda işbirliğine gerek vardır.

KAYNAKLAR

• Baransü B., "Şehir Yenileme", Reyo Basımevi, İstanbul, 1989, pp: 54-

56

• Giritlioğlu C., Bölen F., Erku G., Ergun N., Yirmibeşoğlu, F., Metropolitan Şehir Merkezlerinde Kullanılmayan Yapı-Konut Potansiyelinin Yeniden Değerlendirilmesi, TUBİTAK Araştırma Projesi İNTAG 402, İstanbul, 1993.

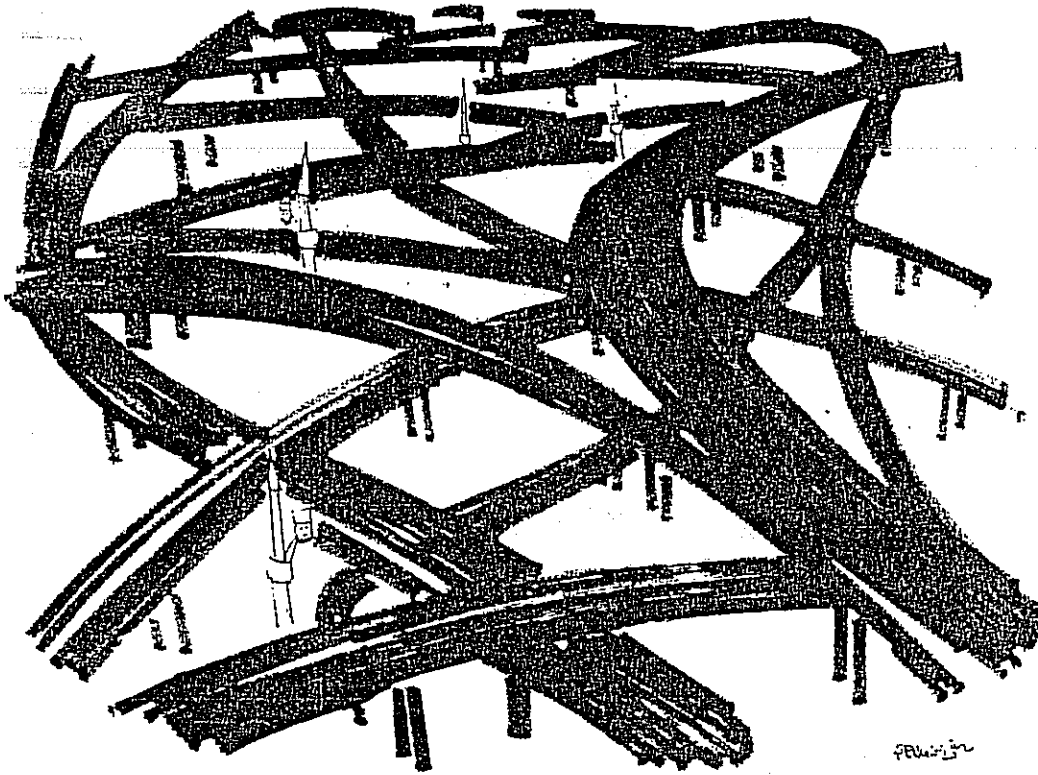
• Giritlioğlu C., "Theorie und Praxis der Entwicklung von Industrie gebieten in Ausgewählten Stadtmodellen, AM Konkreten Beispiel Münchens und Schlussfolgerungen für Die Industrielle Stadtentwicklung in der Türkei", Fotodruck Frank, München, 1975, pp: 60-63

• Özdeş G., "İstanbul Tarihi Yarımadada Koruma İmar Planı Raporu", İstanbul, 1988, pp: 192.

• Stadtumbau, "Aufgaben Instrumente, Verfahren", Jahrestagung Düsseldorf, 1975, pp: 7.

• Wayne W.D., "Bio-statistics; A Foundation For Analysis, in the Health Science", New York, 1963.

• Westphal H., "WWachstum und Werfall der Städte", Campus Verlag, Frankfurt, 1975, pp: 44-60, 65, 67.



Vedia Dökmeci
Prof. Dr.

1962 yılında, İTÜ Mimarlık Fakültesinden Diploma, 1969'da Columbia Üniversitesinden (New York) Master ve 1972 yılında Ph.D. derecelerini almıştır. 1975 yılından beri İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde öğretim üyesi olarak çalışmaktadır. İstanbul'un sağlık planı, Kütüphane ihtiyacı, ve konut ihtiyacı üzerine çeşitli araştırma projeleri ve uluslararası dergilerde yayınları vardır. Beyoğlu ve İstanbul'un şehir merkezinin transformasyonu ve büro binaları konusunda iki kitabı vardır. Beyazıt Meydanı Yangınında birincilik kazanmıştır. Altırsa, P.E.O. ve Josephine von Karman mükafatlarını kazanmıştır.

Lale Berköz Akkal
Y. Doç. Dr.

1959 yılında İstanbul'da doğdu. Orta öğrenimini Şişli Lisesi'nde tamamladı. 1982'de İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi'ni bitirdi. 1984'te İ.T.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Şehircilik Anabilim Dalı'nda Y. Lisans eğitimini tamamladı. 1982-1985 yıllarında çeşitli Mimarlık Şehircilik Bürolarında mimar, 1985-1986'da Sarıyer Belediyesi Başkanlığı Planlama Müdürlüğü'nde Mimar-Şehir Plancısı olarak çalıştı. 1986'da İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü'ne Araştırma görevlisi olarak atandı. 1991 yılında İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlaması Anabilim Dalı, Şehir Planlama Programı'nda doktor ünvanını aldı. Mayıs 1992'de Yardımcı Doçent kadrosuna atandı.

İSTANBUL ŞEHİR MERKEZİNİN DİNAMİZMİ

Vedia DÖKMECİ
Lale Berköz AKKAL

ÖZET

Şehir yapısını inceleme modelleri daha çok gelişmiş olan ülkeler için geliştirilmiştir. Şehir merkezinin nasıl desantralize olduğunu inceleyebilmek için arazi değerlerinin, trafiğin ve iş gücünün şehir merkezinden şehir çevresine doğru nasıl dağıldığının araştırılmasına ihtiyaç vardı. Bu çalışmada, İstanbul'un merkezinin tek merkezden çok merkeze nasıl dönüştüğü incelenmiştir. Firma sayısı, nüfus, kira değerleri ve vergi miktarları altı merkezleri tayin etmek için değişken olarak kullanılmıştır.

Araştırmanın sonuçlarına göre, Şişli'nin en fazla firma sayısına, kira değerlerine, kurumlar vergisine sahip olması nedeniyle diğer merkezlere nazaran üstün olduğu anlaşılmıştır. Eminönü ve Beyoğlu 1960'larda şehrin en önemli merkezi olmalarına rağmen bugün için bu özelliklerini kaybetmiş bulunmaktadır. Bir yandan, tarihi merkezlerin vakit kaybetmeden restore edilmesine ihtiyaç vardır, diğer taraftan yeni merkezin planlı bir şekilde geliştirilmesine zorunluluk bulunmaktadır. Bu hem yeni merkezlerin kişilik kazanması ve hem de şehrin sağlıklı gelişmesi için çok önemlidir.

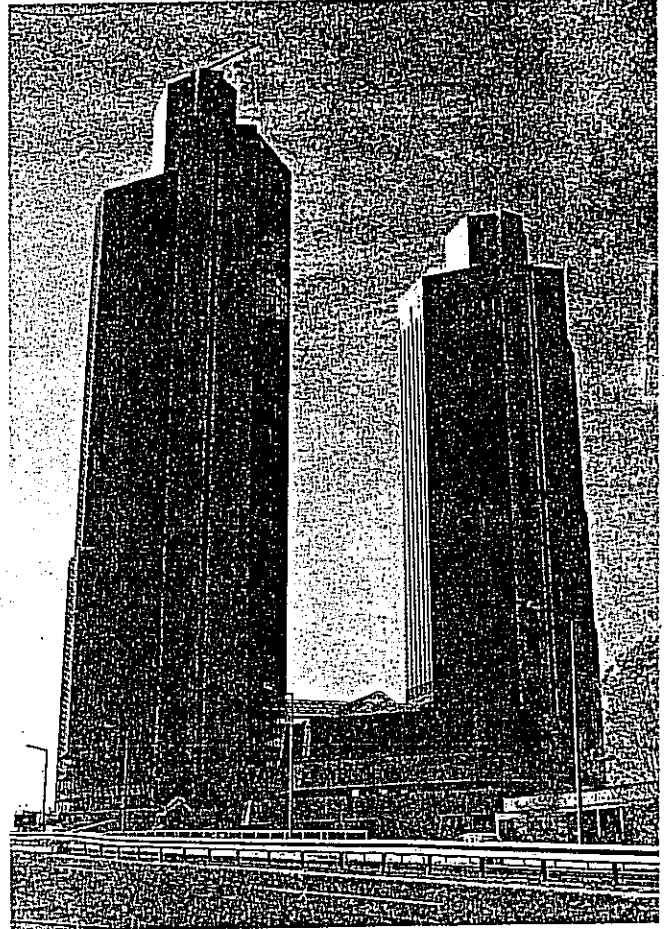
1. GİRİŞ

Gelişmekte olan ülkelerin kendilerine özgü bir dinamizminin olup olmadığı eskiden beri ilgi çeken bir konudur. Bunun yanı sıra, gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelerin sürecini izlediğini savunanlar da bulunmaktadır (Dowall ve Treffeisen (1990)). Halbuki, dünyada her şey devamlı surette değiştiği için ve bu ülkelerin gerek teknolojik şartları ve gerekse büyüme hızları farklı olduğu için aynı gelişme sürecini izmeleri imkansızlaşmaktadır. Bununla birlikte, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin şehir merkezlerinin gelişme süreçlerinin bazı benzer sonuçlar ortaya koyduğu görülmektedir. Bir örnek olarak, bu çalışmada İstanbul şehir merkezinin dinamizmi incelenmiştir.

Gelişmiş ülkelerde, şehir yapısını

incelemek için çeşitli modeller geliştirilmiştir. Bunlar, klasik Alonso-Mills-Muth tipinde modeller olabileceği gibi daha yeni formülasyonları da içermektedir. Buna ilaveten, ge-

nellikle tek merkezli şehir modeli esas alındığı için çok merkezli gelişmelerin incelenmesi ihmal edilmiştir. Şehir merkezinin nasıl desantralize olduğunun incelenmesi için, arazi de-





gerlerinin, trafiğin, ve iş gücünün şehir merkezinden şehir çevresine doğru nasıl dağıldığının araştırılmasına ihtiyaç vardır. Bu çalışma, İstanbul'un tek merkezden çok merkeze dönüşümü kısaca incelenmiştir.

Tek merkezli şehir modellerinin artık şehir yapısını inceleme konusunda yetersiz kaldığı bilinmektedir. Bütün dünyada, şehir merkezinin hakimiyeti diğer alt merkezlerle paylaşmak zorunda kaldığı bilinen bir gerçektir. Buna rağmen, hala tek merkezli modellerin kullanılması insanların gerçeği anlamaktan çok kolayca kaçuklarını göstermektedir. Şehir merkezlerinin karmaşık yapısını anlayan pekçok araştırmacı çok merkezli şehir yapısının nasıl geliştiğini incelemektedirler. Bunların bazıları Fales ve Moses (1967), Lave (1970), Solow ve Vickery (1971), Papageorgio (1971), Echenique ve diğerleri (1974), Romanos (1975), Von Boverter (1976), Greene (1978), Odland (1978), Miron (1978), Ogawa ve Fujita (1980), Gordon, Richardson ve Wong (1986), McDonald (1987), Richardson (1988) ve Heikkilä, Richardson ve diğerleri (1989) dir.

Çok merkezliliği açıklayan en genel prensibe göre alt merkezler birbirini dengeleyen iki gücün sonucunda ortaya çıkmaktadır. Merkezleşmeyi "yığılma ekonomileri" sağlamakta ve yayılmaya ise ulaşım maliyeti neden olmaktadır. Grene (1978) çok merkezliliği üç senaryo ile açıklamaktadır:

1. Arazi değerini veya ulaşım maliyetini minimum yapmak isteyen firmalar alt-merkezlerde yerleşirler. Çalışanlar da ulaşım maliyetini minimum yapmak çabasıyla alt-merkezin çevresinde yer alırlar.

2. Yüksek konut kirası vermek istemeyenler alt-merkezlere taşınırlar. Bunları alış-veriş merkezleri ve dolayısıyla ofisler takip eder.

3. Küçük merkezler büyük merkezlerin çevresinde yer alırlar.

Bir alt-merkez, çevresinde daha yoğun nüfus, iş gücü veya ticari faaliyetler olan bir yer olarak tarif edilmektedir. İş yerine yakın oturmak arzusu, iş yerinin çevresinin nüfusunun

yoğun olmasına neden olmaktadır. Bu eğilim, arazi değerlerini yükseltmekte ve dolayısıyla alt merkezlerde yüksek arazi değerleri oluşmaktadır.

Bu çalışmada, firma sayısı, nüfus, kira değerleri, vergi değerleri alt merkezleri tayin etmek için değişken olarak kullanılmıştır.

2. İSTANBUL'DA MERKEZLER

Bu çalışmada, 1960-1990 yılları arasında, firmaların yer seçimi alt merkezlerin yerlerini tayin eden faktörlerden biri olarak ele alınmıştır. Şişli, firmaların %17.3'üne sahip olup, bugün İstanbul'un en önemli merkezi durumundadır. Bu oran 1960'da Şişli'de %14.2 idi. 1960-1990 yılları arasında, Şişli'nin nüfusu 181.402'den 250.478'e yükselmiştir. Çevre yollar ve köprülerin yapılması, Mecidiyeköy'e ulaşılabilirliği artırmış ve burası yerleşme açısından mukayeseli üstünlük kazanmıştır. Mecidiyeköy, aynı zamanda merkezden gelen radikal yol ile çevre yollarının kesim noktasında bulunmakta olup, tarihi merkezin bir uzantısı halindedir. Bu gelişme, 1970'lerde, Avrupa ve Amerika şehir merkezlerinin gelişmesinde de benzer bir biçimde izlenmiştir. (Dökmeçi, Dülger ve Berköz (1993). İstanbul'da en yüksek ofis kira değerleri yine Şişli-Mecidiyeköy'dedir. Ayrıca, bu bölgede yapılan gökdelenler de buranın yapısal ve fonksiyonel olarak şehrin modern merkezi olduğunu vurgulamaktadırlar. Ancak, bu bölgede bu yoğun yapılaşma için gerekli alt-yapı yoktur. Şimdiden trafik tıkanıklığı olmaktadır. Bu nedenle, en kısa zamanda, bu bölgenin planlı olarak gelişmesinin yönlendirilmesine ihtiyaç vardır.

Modern merkezin bu gelişmesine karşın, tarihi merkez Eminönü her geçen gün biraz daha bakımsızlıktan köhnemekte ve nüfusu azalmaktadır. Eminönü'nde yapılan anket çalışmaları göre, bugün hiçkimse Eminönü'nde oturmak istememektedir. Dolayısıyla, nüfusu 1960'da 134.852 iken 1990'da 83.444'e düşmüştür. Eminönü, 1960'da İstanbul'daki firma sayısını %26.3'üne sahip iken, bu oran 1990'da %13.6'ya inmiştir. Toplanan kurumlar

vergesi, Şişli'de toplanan verginin 1/5'i kadardır. Binalar köhnemiş olduğu için kira değerleri Şişli'deki değerlerin 1/7'si kadardır. Tarihi değerleri ve hala çok önemli bir ulaşım kavşak noktası olması (tren, otobüs, hızlı tramvay ve metro) Eminönü'nün çok büyük bir potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. Binaların en kısa zamanda restore edilerek turistik potansiyelin değerlendirilmesi gerekmektedir. Aynı zamanda, şehir merkezinin sosyo-ekonomik açıdan sağlıklı olması bütün şehrin sağlıklı olarak gelişmesini yakından ilgilendirmektedir.

Beyoğlu, 19. Y.Y. da, İstanbul'un modern merkezi olarak gelişmiştir. Avrupa ülkeleri ile olan ticari ve sosyal ilişkilerin artması sonucu mevcut şehir dokusu bu ihtiyaçlara cevap verecek şekilde yenilenmiştir. İş hanları, okullar, klüpler, tiyatro ve kafevler, sigorta ve banka binaları inşa edilmiştir. Tünel ve tramvay ile ulaşım ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Beyoğlu'nun İstanbul'un en modern merkezi olması 1970'li yıllara kadar devam etmiştir. (Dökmeçi ve Curacı (1990)). Şehrin büyümesi ve çevre yollarının yapılması, çevrede yeni modern iş yerlerine olan ihtiyacı artırmıştır. dolayısıyla, yeni merkez geniş ve ucuz arsaların bulunduğu çevreye doğru kaymıştır. 1960'da, Beyoğlu, İstanbul'daki firmaların %30.4'üne sahip iken bu oran 1990'da %15.5'e düşmüştür. Nüfus çok az artmıştır. Kira değerleri Şişli'den daha azdır. Şehrin gelişmesine rağmen, Beyoğlu hala merkezde bulunmaktadır ve bu nedenle gelişme potansiyeline sahiptir. Metro'nun Beyoğlu'nu Mecidiyeköy'e bağlaması, sahip olduğu potansiyeli daha da artırmıştır. Ancak bu potansiyelin değerlendirilmesi mevcut dokunun restorasyonuna ve yenilenmesine bağlıdır. Bu amaçla, İstiklal Caddesinin yayalaştırılması için Tarlabası Caddesi genişletilmiştir. Bu müdahale, İstanbul'un önemli bir trafik düğüm noktasını çözerek diğer yandan çok sayıda tarihi değeri olan 19. Y.Y. binasının yıkılmasına neden olmuştur. İstiklal Caddesinin yayalaştırılması, yaya sayısının artmasına neden olmuştur ve bunun sonucu olarak yeni mağazalar, lokantalar, sinema ve

• Tek merkezli şehir modellerinin artık şehir yapısını inceleme konusunda yetersiz kaldığı bilinmektedir. Bütün dünyada, şehir merkezinin hakimiyeti diğer alt merkezlerle paylaşmak zorunda kaldığı bilinen bir gerçektir.

• Bugün yatırımcıların arzularına tabi olarak tesadüfi olarak gelişen şehir merkezinin alt yapısı ile birlikte planlı olarak gelişmesine ihtiyaç vardır.

tiyatrolar açılmıştır. Lebon gibi eski kafeler yeniden açılmakla birlikte ancak gençler ve orta tabakadan halk buraya çekilebilmiştir. Şehrin gelişmesi ve satın alma gücünün yaygınlaşması, yeni merkezlerin ortaya çıkmasını teşvik etmiştir. Örneğin, Bakırköy, Kadıköy, Kartal ve Pendik gibi. Bakırköy bugün en çok oturulmak istenen semtlerden biridir. Ataköy gibi modern yerleşim birimleri, Galeria gibi lüks alış-veriş ve eğlence yerleri ve geniş yeşil alanlar bu tercihin yapılmasında rol oynamaktadır. Toplanan kurumlar vergisi Şişli'de toplanan miktarın 1/4'ü ve ofis kira değerleri ise Şişli'deki kira değerlerinin 1/5'i kadardır. Bu ilçe, nüfusunun büyük olması nedeniyle en büyük servis nüfusuna sahiptir. Yeni yapılan lüks hastane ve turistik tesislerle merkezin cazibesi bir kat daha artmış bulunmaktadır.

Yapılan araştırmalara göre Kadıköy, İstanbul'un zengin tabakasının en çok oturmak istediği semttir. Bağdat Caddesi üzerinde gelişen perakende ticaret tesisleri ve satukları lüks mallar ile eski İstiklal Caddesinin çekiciliğine sahiptir. Geniş sahil düzenlemeleri, iskanın yoğunlaşmasına rağmen yeşilin korunabilmesi ve seçkin sosyal çevre, buranın diğer semtlere göre daha fazla tercih edilmesine neden olmaktadır. Nüfus 1960'da 131.328 iken, 1990'da 648.282 olmuştur. 1975'de köprü'nün yapılmasından sonra, şehir merkezine olan ulaşılabilirliğin artması arazi değerlerini yükseltmiştir. Toplanan kurumlar vergisi Şişli'deki miktarın 1/5'i kadardır, ofis kiralari ise Şişli'deki değerden %20 daha azdır. Yeterli ofis alanı olmaması nedeniyle alt merkez dağınık olarak gelişmektedir. İlçeye kişilik kazandıracak yeni bir merkezin planlanmasına ihtiyaç vardır.

Üsküdar, bir zamanlar çevre ilçelerinden sayılırken, Boğaziçi Köprüsünün yapılmasından sonra daha merkezi bir konuma gelmiştir. Ayrıca, Boğaziçi sahilinde olması görsel çekicilik kazandırmaktadır. Bu nedenlerle Altunizade'deki arsa değerleri bugün Mecidiyeköy'deki değerlerle yarışmaktadır. Nüfusu 1960'da 11.821 iken 1990'da 395.623'e yükselmiştir. Toplanan kurumlar vergisi, Şişli'de toplanan miktarın 1/6'sı kadardır.

Bu ilçe, şehir merkezine ulaşılabilirliğin artması nedeniyle gerek modern işyerleri gerekse yeni alış-veriş merkezleriyle hızla gelişmektedir. Diğer çevre ilçelerinde de alt-merkezler çevrenin artan ihtiyaçlarına cevap verebilmek için hızla büyümektedirler.

Modern telekomünikasyon sis-

temlerinin şehir merkezinin de-santralizasyonuna hizmet edebilmesi için bu sistemlerin kurulabilmesi için uygun modern binalara ihtiyaç vardır. Bu yeni binalarla yeni alt-merkezler çevre yolu üzerinde planlanabilir.

3. SONUÇ

İstanbul'un 1950'den sonra hızla gelişmesi, çevre yollarının yapılması ve telekomünikasyon sistemlerinin gelişmesi, şehir merkezi için olan talebi azaltmıştır. Yeni merkezin de-santralizasyonunu sağlamıştır. Kapitalin büyümesi yeni büyük ofis binalarına olan ihtiyacı artırmıştır. 1980 ve 1990'larda, yeniden yapılanmanın el-kisi ile büyük şirketler büyüklüklerini simgeleyen gökdelenler inşa ettirmeye başlamışlardır. Servis sektöründeki gelişme, sigorta, banka, reklamcılık ve danışmanlık şirketlerinin artmasını ve bunların binalarının yeni merkezde yer almasını teşvik etmiştir.

İstanbul'un tarihi merkezinin limana dayalı gelişmesine karşın II. Dünya Savaşından sonra karayollarının gelişmesi, hem havaalanı ve hem de karayollarına bağlantıyı sağlayan çevre yollarına doğru yeni merkezin kaymasına neden olmuştur.

1970'lerde, çevrede büyük ve ucuz arsa bulunması, ulaşım ve otopark kolaylığı olan geniş ve modern ofis binalarının yapılması için imkan sağlamıştır. Halbuki, tarihi merkezin gerek küçük parselleri ve gerekse dar yolları modern ofis binalarının ihtiyaçlarına cevap verecek durumda değildi. Her iki tarihi merkez içinde metro yapılması ulaşılabilirliği artıracığı için kalmaya hizmet edecektir. Ancak, bugün yatırımcıların arzularına tabi olarak tesadüfi olarak gelişen şehir merkezinin alt yapısı ile birlikte planlı olarak gelişmesine ihtiyaç vardır. Planlı gelişme, hem yeni merkezlerin kişilik kazanmasına ve hemde şehrin sağlıklı kalkınmasını sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

1. Dökmeci, Y. ve H. Çıracı (1990) Beyoğlu, Turing, İstanbul.
2. Dökmeci, V., Y. Dülger ve L. Berköz (1993) İstanbul şehir merkezinin transformasyonu ve büro binaları, Literatür, İstanbul.
3. Dowal, D.E. ve P.A. Treffeisen, "Spatial Trasformation in cities of the developing world: Multinucleation and Land-capital substitution in Bogota, Colombia," "Working Paper: 525, University of California at Berkeley. 1990
4. Echenique, M.et. al. (1974) "A disaggregated model of urban spatial

struture: theoretical framework," Environment and Plannig A, 6, s. 33-63.

5. Fales, R. and L.N. Moses (1967) "Land-use theory and the spatial structure of the nineteenth-century city," Papers of the Regional Science Association, 28, s.48-80

6. Gordon, P., H.W. Richardson, and H.L. Wong (1986) "The distribution of popluation and employment in a plicentric city: the case of Los Angeles," Environment and Plannig A, 18, s.161-173.

7. Greene, D.L. (1978) Multinucleation in urban spatial structure, Ph. D. Dissertation, Johns Hopkins University.

8. Heikkilä, E., H.W. Richardson, et.al. (1989) "What happened to the CBD distance gradient? and vauzes in apoliceentric city," Environment and Plannig A, 21:2, s.221-232

9. Lave, L.B. (1970) "Congestion and urban locaion," Papers of the Regional Science Association, 25, s.133-150

10. McDonald, J.F. (1981) The substitution of land for other inputs in urban areas," Papers of the Regional Science Association, 48, s.39-55

11. Miron, J.R. (1978) "Nucleated subdivisions in a competitive market economy," Urban Studies, 15, s.223-229

12. Odland, J. (1978) "The conditions for multi-center cities," Economic Geography 54, s. 234-244

13. Ogawa, H. and M. Fujita (1980) "Equilibrium land use patterns in a monocentric city," Journal of Regional Science, 20, No.4, s.455-475

14. Papageorgiou, G.J. and E. Cassetti (1971) "Spatia equilibrium and residential land values in a mil-tienter setting," Journal of Regional Science, 11, No.3, s.385-389

15. Richardson, H.W. (1988) "Monocentric vs. policentric models: the future of urban economics in regional science," The Annals of Regional Science, 22, No. 2(July), s.1-12

16. Romanos, M.C. (1975) "Theories and models of residential spatial structure in multi-center urban areas," Ph.D. dissertation, Corne University.

17. Solow, R.M. and W.S. Vickrey (1971) "Land use in a long narrow city," Journal of Economic Theory, 3, s.430-447.

18. Von Boventer, E. (1976) "Transportation costs, accessibility, and agglomeration economies: center, sub-centers, and metropolitan structures," Papers of the Regional Science Association, 37, s.167-183



Faruk Nafiz Çamlıbel
1898-1973

GÖKSU

Gönlüm ne zaman Göksu'da isterse dolaşmak
Kapılar hem en etrafı hayalimdeki bahçe
Aksam gömülmüş eller uzaktan baka yasmak
Hüsnâ'nın oturduları maslahatlar için

Yalınca süren sığınaklar kömlerde
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Halâde vâkıfın müdâvîsine kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış

Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış

Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış

Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış

Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış

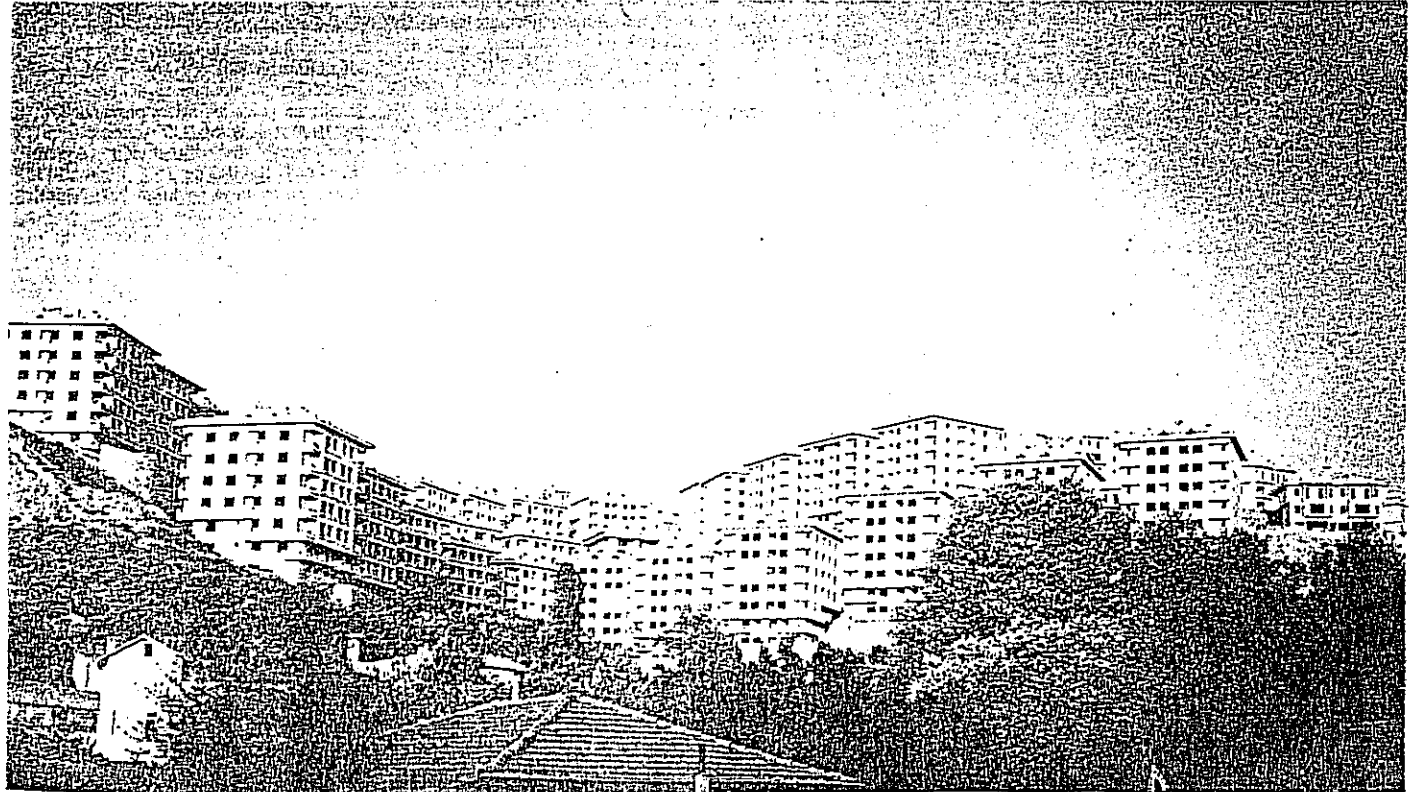
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış

Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış

Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış

Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış

Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış
Büyük bir ismi bir devin kılınmış



İSTANBUL METROPOLÜNDE DEPREM TEHLİKESİ VE BİR DEPREM SENARYOSU

Betül Sayın ŞENGEZER

Genel anlamıyla geleceğin önceden kestirilmesi, geleceğin kontrol altına alınması ve rasyonel düzenleme çabası olan planlama çalışmalarında gelecekte olabilecek bir deprem olma ihtimalini de dikkate almak, doğabilecek sorunları bugünden kestirmek ve afetlerin azaltılması yönünde önlemleri geliştirmek kaçınılmaz bir gerektir. Dünya'nın incisi, ülkenin kalbi ve bir dünya metropolü olarak kabul edilen İstanbul'un deprem tehlikesi altında bulunması nedeniyle, doğal olarak depreme karşı hazırlıklı olma konusu gündeme gelmekte ve büyük önem taşımaktadır. Bu yazıda geçmiş depremlerde karşılaşılan problemler ve hasar analizleri bağlamında, İstanbul için bir deprem senaryosu oluşturulmuştur.

GİRİŞ

Ülkemiz dünyanın aktif kuşaklarından biri olan Alp-Himalaya deprem kuşağı üzerinde yer almakta, ülke topraklarının %95'i, 1985 nüfus istatistiklerine göre nüfusun %98'i farklı seviyelerde deprem tehlikesi altında bulunmaktadır. 9 ve 8 şiddetinde depremlerin beklendiği 1. ve 2. deprem kuşakları ülke alanının %44'ünü oluştururken, nüfusun %53'ü bu bölgede yaşamaktadır. (Şengezer, B.). Ülkemizin en büyük metropollerinden, İstanbul'un 2. İzmir'in 1. deprem bölgesinde bulunması nedeniyle söz konusu tehlikeli deprem bölgelerinde nüfus daha hızlı artmaktadır. 2010 yılı için yapılan projeksiyonlara göre, nüfusun %56'sının 1. ve 2. derece tehlikeli deprem bölgesinde ve bu bölgedeki nüfusun %80'ninin kentlerde yaşayacağı tahmin edilmektedir. Bütün bu veriler günümüzde deprem risk faktörünün geçmişte olduğundan daha önemli olduğunu göstermekte, deprem afetine karşı hazırlıklı olunmasını gerektirmektedir.

Deprem afetinin nerede ve hangi dönüşüm dönemlerinde meydana gelebileceğinin bilinebilmesi, deprem afeti-

tine karşı hazırlıklı olmamız açısından önemli bir girdidir. Bu veriler ışığında, ülkemizdeki yerleşmelerin sismik risklerinin belirlenmesi, önceliklere göre alternatif risk azaltım plan ve programlarının oluşturulması büyük önem taşımaktadır.

Deprem tehlikesi ve sismik risk birbirine karıştırılmaması gerekli olan iki ayrı kavramdır. Sismik risk, deprem tehlikesine bağlı olarak, yapıların hasar görülebilirlik olasılığı ve toplam değerlerin (yapısal stoklar vs.) bir fonksiyonu, başka bir deyişle kayıp ihtimalidir. Deprem tehlikesi yüksek dahi olsa, yapıların hasar görme olasılığı '0' sismik risk sıfır olmaktadır. Ya da tersine yapıların hasar görülebilirlik olasılığı yüksek iken, yerleşmede sismik tehlike yoksa, alandaki risk yine sıfır olacaktır. İstanbul metropoliten alanında 8 şiddetinde bir deprem beklenmesi, sahip olduğu tarihi, ekonomik ve sosyal değerlerin büyüklüğü yanısıra, ülkemizde meydana gelen depremlerde gözlenen hasarların yüksekliği nedeniyle, İstanbul ülkemizin sismik riski en yüksek olan ilidir. Bunun yanı sıra, 6.8 magnitudündeki 1992 Erzincan depreminde meydana gelen hasarlar uyarı olarak değerlendirildiğinde, ülke nüfusunun %13'ünü oluşturan, ülkede yaratılan katma değerlerin %30'nun üretildiği İstanbul metropoliteninde deprem olursa doğabilecek tehlikeler üzerinde yoğunlaşmıştır.

Bu yazıda da İstanbul'da 8 şiddetinde bir deprem olma durumunda, Gediz, Denizli, Malatya-Doğanşehir ve Erzincan depremlerinde yapı sistemlerine göre gözlenen hasarlar doğrultusunda geliştirilen hasar dağılım modelleri kullanılarak metropoldeki kayıp tahminleri yapılarak, deprem anında ve deprem sonrasında doğabilecek sorunlar ortaya konmaktadır.

İSTANBUL'DA DEPREM TEHLİKESİ

Tarihsel verilerden, İstanbul'un tarih boyunca önemli hasarlara yol açan yıkıcı depremlere maruz kaldığı anlaşılmaktadır (Harita 1, Şekil 1) (Ambrose, N., Finkel, C.F., 1991). Kataloğlardaki bilgiler, yaklaşık 2500 yıllık geçmişi içinde İstanbul'un, şiddetleri 8 ve daha büyük olan en az 50 depreme sahne olduğunu göstermektedir. (Sipahioğlu, S., 1991) (Şekil.2). 10 şiddetindeki 1509 İstanbul depremi kıyamet olarak tanımlanmakta, İstanbul'da 109 mescit 1070 binanın yıkıldığı ve kentte suğlam minare kalmadığı belirtilmektedir. Ayrıca 5000 kişiyi öldüğü, Topkapı Sarayı'nın büyük hasar gördüğü, devrim padişahının bir süre için ayrılıp Edirne'de yaşadığından ve depremde İstanbul'da meydana gelen hasarları onarmak içinde 3000 usta ve 66.000 işçinin çalışmış olduğundan söz edilmektedir. (Ayhan, E., 1983) Şekil 3'de 1509 depreminde hasar gören veya yıkılan bazı önemli yapılar görülmektedir. (Ambrose, N., Finkel, C.F., 1989). Bu depremde Fatih caminin gördüğü hasarı yansıtan minyatür, caminin deprem öncesi tahmini çizimi ile karşılaştırıldığında minare ve kubbelerin yıkıldığı izlenebilmektedir. (Şekil 4) İstanbul şehrinde büyük hasara sebep olmuş en son deprem 9 şiddetindeki 1894 depremi olup, hasar kayıp tahminlerinde söz konusu depremin eş şiddet eğrilerinden yararlanılmıştır (Harita 2) (Ansari, A. 1991) Harita 2'de görüldüğü gibi, Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih, Etiler, Eminönü, Beyoğlu, Kadıköy, Kartal, Adalar ve Yalova birinci derece hasar gören bölge içindedir. Üsküdar, Şişli, Silivri, Sancı, Gaziosmanpaşa, Çatalca, Beykoz, Beşiktaş ikinci derecede etkilenen bölgede olup, Şile en az etkilenen bölge içinde kalmaktadır.

İstanbul metropoliten alanını etkisi altına alabilecek şiddetli bir depremin kaynağının çizgisel olduğu ve Kuzey Anadolu fay hattının Marmara Denizi

• 2010 yılı için yapılan projeksiyonlara göre, nüfusun %56'sının 1. ve 2. derece tehlikeli deprem bölgesinde yaşayacağı tahmin edilmektedir.

ortasından geçen uzantısı olabileceği belirtilmektedir. (Tezcan, S., 1979). Diğer yandan, noktasal bir kaynak olarak, Romanya'daki Karpatlar veya Ege Bölgesinde meydana gelebilecek 8 manyitüdüdeki bir depremin İstanbul'u etkisi altına alabilmesi söz konusudur. Böyle bir etkilenmede yer ivmesi çok küçük olmakla birlikte, deprem dalgalarının büyük olması ($T=1.5$, $T=2$ sn) nedeniyle, büyük periyodlu çok katlı yapıların bulunduğu İstanbul'da yapacağı etkiler önem taşımaktadır. Meksiko depreminde, kenün deprem kaynağına uzaklığı 350 km. olmasına rağmen, deprem dalga periyodlarının kaynaktan uzaklaşıkça büyümesi yarımsız zemin koşullarının etkisi ile de olay katmerlenmiş, bu nedenle yalnızca yüksek binalarda hasar meydana gelmiştir.

1869-1968 yılları arasındaki deprem verilerine dayalı olarak çıkarılan, İstanbul'un manyitüd-risk ilişkisi Şekil 5'de verilmekte olup, metropolde hangi dönüşüm periyodlarında, hangi manyitüde depremlerin olabileceği izlenebilmektedir. (S.Tezcan, 1979). Bu grafikten izlenebildiği gibi İstanbul'da 10.000 yıllık dönemde 8.33 manyitüdünde (10 şiddetinde), 475 yıllık dönemde 5.92 manyitüdünde (8.5 şiddetinde), 225 yıllık dönemde 8 şiddetinde bir deprem olması beklenilmektedir. (Erdik, M., 1985; Tezcan, S., 1979). Yarı ömrü 50 yıl kabul edildiğinde 8 şiddetinde bir depreme maruz kalma olasılığı %22 olmaktadır. İstanbul ve Marmara bölgesinin uzun dönem sismisitesini inceleyen son 20 yüzyıl için bölgenin ayrıntılı bir katalog çalışmasını tamamlayan N. N. Ambrasey ve C.F. Finkel tarafından da bugün sakin olan bölgede büyük bir depremin meydana gelebileceği belirtilmektedir. (Ambrasey, N. Finkel, C., 1991).

Herhangi bir M veya daha büyük manyitüdü bir depremin herhangi bir yıl içinde meydana gelme olasılığı, yıllık risk veya kabul edilebilir risk olarak ifade edilmektedir. İstanbul için oluşturulan manyitüd risk ilişkisine göre, kabul edilebilir riski %15 olarak alındığı zaman, yapı, yaklaşık 5.75 manyitüdünde bir depreme karşı dayanıklı olacak şekilde tasarlanırken, %0.5'lik bir risk kabul edildiği takdirde, 7.70 manyitüdünde bir depreme dayanacak şekilde tasarlanacak anlamını taşımaktadır. Yapıların ekonomik olması açısından yapıların önem derecesine bağlı olarak kabul edilebilir risk düzeyleri değişmekte, yapı önem derecesi arttıkça, daha küçük risk olasılıkları tercih edilmektedir. Normal yapılar için A.B.D.'de bu oran %10 iken, ülkemizde kabul edilebilir risk düzeyi %15 olarak alınmaktadır. Ülkemizde meydana gelen depremlerde gözlenen hasarlar doğrultusunda, fayda-maliyet açısından yapılan bir araştırmada İstanbul'da normal yapılar için %10 kabul edilebilir risk düzeyinin uygun olacağı görülmüştür (Şengezer, B., Ansal, A. 1991). Bu olasılığa göre İstanbul'da 6 manyitüdünde bir depreme kaya zeminlerde ortaya çıkabilecek ivme değeri %24 g olarak verilmektedir. Ancak 80 km uzunluğunda lineer makroforma sahip metropolde, gerek zemin koşullarına gerekse şiddetin episanırdan uzaklaşıkça azalım ilişkisine bağlı olarak, depremin şiddeti de farklılaşacak, kimi yerde şiddet artışı görüldükçe, kimi yerde az-

lacaktır. 6.8 manyitüdü (9 şiddetindeki) Erzincan depreminde kaydedilen en büyük ivme değeri 0.49 g'dir. Kentin kalın bir alüvyon tabakası üzerinde bulunması nedeniyle, ivme değerinin büyüdüğü belirtilmektedir.

İSTANBUL'DA NÜFUS GELİŞİMİ, YAPI STOKLARI, EKONOMİK YAPISI

İstanbul ilinin ülke toprakları içerisindeki payı %0.7'dir. Buna karşın ülke nüfusunun 1990 nüfus sayımlarına göre %13'ü İstanbul'da yaşamaktadır. Yalnızca İstanbul metropoliten alanında yaşayanların ülke nüfusundan aldığı pay ise %12'dir. İstanbul metropolünün ülke nüfusundan aldığı pay her yıl daha da artmaktadır. 1950 yılında ülkede yaşayan her 15 kişiden biri, İstanbul ilinde yaşıyor, bugün 8 kişiden biri bu ilde bulunmaktadır. İstanbul, ülkemizde en fazla göç alan metropoldür. 1980-85 yılları arasında İstanbul metropolünün aldığı göç 560.000 kişidir, başka bir deyişle sadece göç edenler dikkate alındığında, her 5 yılda bir Bursa kenti İstanbul metropolüne eklenmektedir. İstanbul metropolünün ve ülke nüfusunun 1950'den 1990'a nüfus artış hızlarının gösterildiği Şekil 6 incelendiğinde metropoldeki nüfus artış hızlarının ülke nüfusunun yaklaşık iki katı, hatta bazı yıllarda iki katından fazla seyrettiği görülmektedir.

İstanbul'da çalışan 2.014.350 kişi, il nüfusunun %27'sini oluşturmaktadır. Tarım dışı faaliyetlerde çalışanlar dikkate alındığında, ülke çalışan nüfusunun %20'sinin İstanbul'da çalıştığı görülmektedir. Ülkede yarattan katma değerinin %30'u metropolde üre-

• İstanbul'da 1990 yılı için kayıp tahmini yaklaşık 165.000 yapının ve bunların içerdiği 595.000 konutun ağır ve ötesi hasar görebileceği, 310.000 yapının da az ve orta hasara uğrayacağı şeklindedir.

• Deprem anında ulaşım sorununun boyutu daha da önem kazanacaktır. Erzincan'da kişi başına 30 m² yol düşmektedir, yangınlara ulaşmak sorun olmamıştır. İstanbul'da ise kişi başına düşen yol yaklaşık 5 m² dir.

İLÇE ADI	Nüfus artış hızı 1985-1990	Nüfus 1985	Nüfus 1990	Konut kullan. yapı sayısı 1984	Konut sayısı 1984	İşyeri sayısı 1992	Çalışan sayısı 1992	Katma Değer 1992 milyar TL.	Konut başına düşen kişi sayısı
BİRİNCİ DERECEDE ETKİLENEBİLECEK RÖLGE									
ZEYTİNBURNU	28.10	147849	170148	12389	31380	707	44068	1763	4.71
YALOVA	48.90	90228	114753	-	-	10	4400	386	-
KARTAL	85.2	386864	592388	22423	127501	534	38168	1306	4.49
PENDİK	92.78	185682	295280	-	-	16	580	17	-
KADIKÖY	44.81	577863	722966	21614	152178	170	9490	395	3.79
EATİH	-15.71	497459	459885	23660	142884	139	4381	112	3.48
EYÜP	16.37	199247	216241	20571	79083	704	36159	1222	2.50
EMİNÖNÜ	-23.02	92383	83230	68538	19450	538	16143	428	4.80
BEYOĞLU	-9.59	245999	234479	34209	69885	595	18800	761	3.52
BAKIRKÖY	77.52	889128	1310072	49793	286940	1151	80171	2648	4.27
K. ÇEKMECE	68.77	338778	477809	-	-	61	2389	38	4.27
B. ÇEKMECE	178.09	58365	142187	-	-	11	221	4	-
ADALAR	53.85	14785	19353	1107	14137	-	-	-	-
ARA TOPLAM		3725630	4830971	254304	923438	4636	254970	9080	4.03
		% 63	% 65	% 77	% 62	% 72	% 74	% 70	
İKİNCİ DERECEDE ETKİLENEBİLECEK RÖLGE									
ÜSKÜDAR	94.50	491335	720951	16788	114789	156	8792	333	4.28
ŞİŞLİ	0	526526	520148	29226	132400	1074	51828	2466	3.97
SİLİVRİ	63.98	55625	76595	902	5376	13	1355	21	2.93
SARİYER	43.30	147501	183159	3131	31621	54	3156	121	4.66
G. OSMANPAŞA	78.97	291715	432950	12512	61841	268	7691	153	4.51
RAYRAMPASA	15.77	188176	203831	-	-	66	1432	39	-
CATALCA	24.95	57141	64733	1060	2384	37	4083	306	4.39
BEYOĞLU	38.56	134787	163452	3537	29289	23	6346	173	4.60
BEŞİKTAŞ	-1.65	204911	203224	6031	47826	149	5443	306	4.28
ARA TOPLAM		2097719	2560043	73187	425526	1840	90126	3908	
		% 37	% 35	% 23	% 38	% 28	% 26	% 30	
ŞİLE	56.37	19436	25751	280	132400	-	-	-	-
TOPLAM		5842785	7433765	327771	1481364	6476	345096	12999	

Tablo-1 İstanbul'da ilçelere göre nüfus, konut, imalat sanayi, işgücü, işyeri sayısı ve yarattan katma değerinin dağılımı

İLÇE ADI	TOPLAM	B.A.	AHŞAP	BİRİKET	TUĞLA	TAŞ	KİREÇ
BİRİNCİ DERECEDE ETKİLENEBİLECEK BÖLGE							
ZEYTİNLİ	16798	6899	14	9806	73	5	1
YALOVA	5748	2625	13	342	2760	3	5
KARTAL	52413	30575	790	7886	13008	91	63
KADIKÖY	32390	27169	110	1706	3392	2	11
EATİH	33214	25805	1335	1313	14484	273	4
EYÜP	37333	15748	900	9344	11231	57	43
EMİNÖNÜ	14942	7066	685	302	4692	2187	10
BEYOĞULU	28201	12688	1283	5284	8667	241	38
BAKIRKÖY	88106	60035	436	18438	9133	201	63
ADALAR	5111	2408	1155	71	1451	26	0
ARA TOPLAM	314446	181018	6721	54492	68891	3086	238
İKİNCİ DERECEDE ETKİLENEBİLECEK BÖLGE							
ÜSKÜDAR	64174	49157	30275	1319	10930	6571	44
ŞİŞLİ	49278	24092	160	12725	12196	84	21
SİLİVRİ	2419	1336	101	321	368	116	177
SARIYER	16309	6939	1033	4499	3739	97	2
G. OSMANPAŞA	36948	15174	5	18816	2935	10	8
CATALCA	1980	402	168	275	1033	102	0
BEYKOZ	17624	9884	1472	4990	1223	48	7
BEŞİKTAŞ	11479	6998	718	1952	1750	57	4
ARA TOPLAM	185194	95100	4976	54508	29815	558	237
ŞİLE	780	780	261	38	8	455	14
TOPLAM	500420	276379	11735	109008	99161	3658	479
	1	% 55	% 23	% 21	% 198	% 0.7	% 0.08

Tablo-2 İstanbul'da yapıların yapı sistemlerine göre dağılımı

ılmaktadır. Tablo 1'de imalat sanayinde ücretli çalışan işgücü ve yarattığı katmadegerin ilçeler itibarıyla dökümü izlenebilmektedir. Ancak buradaki döküm 1981 sayımına göre metropolde imalat sanayinde çalışan 612.000 kişinin %56'sını oluşturmaktadır.

1984 yılı itibarıyla yapı ve konut stokları, imalat sanayindeki işgücü ve bu sektörde yarattıkları katmadegerin incelendiğinde nüfusun %65'inin, işgücünün %74'ünün depremden öncelikle etkilenen alanlarda bulunduğu, katmadegerin %70'inde sözkonusu bölgede yaratıldığı görülmektedir (Tablo 1). Nüfus artış hızı %80'lerin üzerinde olan, Bakırköy, Küçükçekmece, Büyükçekmece, Kartal, Pendik gibi metropolün yeni gelişme alanları da depremde birincil derecede etkilenen alan kapsamında kalmaktadır.

Yapı kullanma izin kağıtlarına göre 1985 yılından, 1990 yılına kadar 319.000 konutu içeren 46.000 yapının inşa edildiği anlaşılmaktadır. Bu yapılar da dikkate alındığında, 1990 yılında İstanbul'da yaklaşık 550.000 yapı, 1.800.000 konut bulunduğu tahmin edilmektedir. 1985-90 döneminde nüfus artışı 1.590.600 kişi olup, bu dönemde yapı kullanma izin kağıtlarına göre yapılan konut sayısı 287.000 dir. İstanbul'da ortalama hane büyüklüğü,

1985 itibarıyla 4,25 dir. Buna göre bu dönemdeki konut gereksinimi 387.000 dir ki, yaklaşık 100.000 konutun kaçak yapıldığı istatistik verilerden izlenebilmektedir.

Tablo 2'de 1984 yılı itibarıyla yapıların yapı sistemlerine göre dağılımı verilmektedir. Bu dönemde İstanbul'daki yapıların %55'i betonarme, %21'i biriktirilmiş %20'si tuğla, %2,3'ü ahşap yapılardan oluşmuştur, bununla birlikte, Son yıllarda betonarme yapı sisteminin çok yaygın kullanıldığı, bina inşaatı istatistiklerine göre İstanbul'da inşa edilen yapıların %99'unun betonarme olduğu görülmektedir.

YAPILARIN HASAR GÖREBİLME OLASILIĞI

Depremlerde meydana gelen hasarlarda, yer hareketinin özellikleri önemli bir parametre olmakla birlikte tek sebep olmamaktadır. Yapı sistemi, zemin özellikleri, yapı-zemin etkileşimi, yer hareketi-zemin etkileşimi, kat adetleri, yapı düzenleri, yapılar ilaveler, tadilatlar, yapı malzemesi, işçilik gibi pekçok etken hasarın oluşumunda etken olmaktadır. Geçmiş deneyimler, depremin şiddetine bağlı olarak, çeşitli yapı tiplerinin hasarının belirli olasılıklar dahilinde olduğunu göstermektedir. Ancak bu olasılık sı-

nırlarının güvenlik aralığı yukarıda sayılan faktörlere bağlı olarak ülkeden ülkeye, bölgeden bölgeye, yerleşmeden yerleşmeye değişebilmektedir. Gelişmiş ülkeler 8-9 şiddetindeki depremi hasarsız veya az hasarla atlarken, gelişmekte ve az gelişmiş ülkelerde büyük hasarlar meydana gelebilmektedir. Tablo 3'de çeşitli şiddetlerdeki depremlerde betonarme yapılarda meydana gelen hasarlar izlenebilmektedir. Tablo 3'ten izlenebileceği gibi şiddete bağlı olarak ortalama hasarlar ile karşılaştığı, bununla birlikte diğer ülkelerdeki depremlerde farklı olasılıkların sözkonusu olabileceği izlenebilmektedir. Tablo 4'de de oluşturulan modele göre B.A. yapıların birikimsel hasar dağılımı ve gözlenen hasarlar karşılaştırılmaktadır.

Diğer yandan Erzincan depreminde betonarme yapıların kat adetlerine, yapı düzenlerine, zemin kat kullanımlarına bağlı olarak, hasarların çok fazla değiştiği gözlemlenmiştir. Tuğla yapılar ortalama hasar %5 iken, betonarme yapıların ortalama hasarı %35, 3 katlı B.A. yapıların ortalama hasarı %42, 6 katlı B.A. yapıların ortalama hasarı %54'dür. Diğer yandan 3 katlı köşe bloklarda ortalama hasar %57, 6 katlı köşe blok B.A. yapılarda hasar %100

YER ADI	ŞİDDET	HASARSIZ	AZ HASARLI	ORTA HASARLI	AĞIR HASARLI	KİSMEN YIKIK	YIKIK	ORTALAMA HASAR
GEDİZ	9	35,7	39,3	64,3	25	0	0	37,9
ERZİNCAN	9	25	28	18	15	5	8	35
DENİZLİ	6	48,6	40,5	8,6	0	0	0,05	12
DOĞANŞEHİR	6	36,4	45,5	16,4	1,8	0	0	16,7
PERAPORA	9	0	6	55	20	6	13	53
SPITAK	8	0	2	8	32	0	58	84

Tablo-3 Betonarme yapılarda gözlenen hasarlar

YER ADI	ŞİDDET	HASARSIZ	AZ HASARLI	ORTA HASARLI	AĞIR HASARLI	KİSMEN YIKIK	YIKIK
ERZİNCAN	9	100	74	46	28	13	8
model	9	100	76,6	50,2	27	11,3	3,2
DENİZLİ	6	100	49,6	9,1	0,05	0,05	0,05
model	6	100	48,2	11	1	0	0

Tablo-4 Betonarme yapılar için gözlenen birikimsel hasarlar ve modele göre birikimsel hasar dağılımı

• Günümüzde kentin içme suyunun sağlandığı barajların kirlenmesi, deprem anında da daha büyük tehlikeler yaratabilecektir.

olmuştur. Bu nedenlerle doğru bir kayıp tahmininin yapılabilmesi için yapıların çeşitli özelliklerinin ayrıntılı olarak bilinenmesini gerektirmektedir.

İSTANBUL İÇİN KAYIP TAHMİNİ

Yukarıda belirtilen yapı stokları ve geçmiş depremlerde gözlenen hasarlara göre oluşturulan hasar görülebilirlik modelleri bağlamında, 8 şiddetinde bir depreme maruz kalabilecek İstanbul Metropolitlen Alanı için kayıp tahminleri yapılmıştır. Bu tahminde, şiddet azalımı ilişkisi, 1894 depremi eş şiddet eğrileri dikkate alınmış, depremin episantr ve çevresinde 8 geri kısımlarda 7 şiddetinde hissedileceği varsayılmıştır.

1990 yılı için kayıp tahmini Tablo 5'de verilmekte olup, yaklaşık 165.000 yapının ve bunların içerdiği 595.000 konutun ağır ve ötesi hasar görebiileceği, 310.000 yapının da az ve orta hasara uğrayabileceği beklenebilmektedir. Bu koşullarda depremden doğrudan 6.500.000 kişi etkilenirken, 2.400.000 kişi evsiz kalabilecektir. Üstüp depreminde 100 yıkık yapı başına 1 ölü düşerken, Erzincan'da 1 yıkık yapı başına 1.5 ölü, 1.5 yaralının düştüğü görülmektedir. Erzincan'daki oran dikkate alındığında metropolde 100.000'den fazla kişiyi hayatını kaybedebileceği, 100.000'den fazla kişinin de yaralanabileceği beklenebilir. Bunun ötesinde Metropoldeki yapı başına düşen konut sayısını yükselttiği düşünüldüğünde de rakamların çok yükseltilmesinde olasıdır.

İSTANBUL'DA MEYDANA GELEBİLECEK BİR DEPREMDE DOĞABİLECEK SORUNLAR

Bütün bu kayıp tahminlerinin ötesinde, İstanbul Metropolünde günlük yaşamda süregelen pek çok sorun hasarın boyutunu kat kat arttıracak niteliktedir. Metropoldeki yapıların %50'sinden fazlasını oluşturan depreme karşı hiç dayanağı olmayan ge-

cekondular, yer seçimi açısından da genelde yerleşime açılması yasaklanmış dere yatakları, eğimin çok yüksek olduğu yamaçlar heyelan alanları gibi sınırlı alanlarda konumlanmışlardır. Bu tip yapıların tamamının depremden ağır ve ötesi hasar görmesi çok büyük olasılıktır.

Yanıcı ve patlayıcı birimler, benzin istasyonları, konut ve çalışma alanlarının içinde yer almaktadır. Deprem sonrası çıkacak bir yangının bu birimlere sıçraması veya bu birimlerde yangın çıkması, riski çok büyütecek boyuttadır. Keza doğal gaz sisteminin yangından etkilenmesi durumunda büyük bir facia yaratabilecektir.

Çöp dağlarının deprem esnasında patlama riski çok yükselecektir. Yerinden oynayan çöpler nedeniyle biriken gazların sıkışmasıyla patlamalar meydana gelebileceği gibi, yer hareketi ile çöp dağlarının yıkılmasında söz konusu olacaktır.

Deprem anında ulaşım sorununun boyutu daha da önem kazanacaktır. Erzincan'da kişi başına 30 m² yol düşmektedir, yangınlara ulaşmak sorun olmamıştır, kurtarma çalışmalarında ulaşımın doğan problemler yaşanmamıştır. İstanbul'da ise kişi başına düşen yol yaklaşık 5 m²'dir. Bunun büyük bir kısmında otopark ihtiyacı için kullanılmaktadır.

Yapıların yıkılmasıyla, yapı kenarlarına park etmiş pek çok araç hasar görecektir. Yıkılan bina enkazları yolları kapayacaktır. Bunun ötesinde dar yollarda park eden arabalar ve enkazlar itfaiyenin, ambulansların, kurtarma araçlarının girişine engel olacak, bu araçların gerekli yerlere ulaşmasında mümkün olmayacaktır. Diğer yandan mahalle içlerinde dar sokaklarda kurulan hafiflik pazarları böyle bir tehlike anında geçişleri ve kaçışları engellemesi yanında, panik nedeniyle ezilmelere ve daha pek çok soruna yol açabilecek nitelikte bir olaydır.

Erzincan'da deprem sonrası 17 yangın çıkması anında müdahale edi-

lerek yangınlar kontrol altına alınamamıştır. Erzincan'daki yangın çıkma oranı, İstanbul'a taşındığında bir depremden 1500 den fazla yangın çıkabileceği ortaya çıkmaktadır, bu yangınları kontrol altına alabilmek için itfaiye sayısı yetiştirmeyeceği gibi, yukarıda belirtilen ulaşımın doğabilecek sorunları nedeniyle yangınlara ulaşmada mümkün olmayabilecektir.

Deprem haberinin hemen sonrasında, eş, dost, akrabasını merak eden herkes ülkenin çeşitli yerlerinden Metropol'e akını başlatacak ulaşım aks'larında kilitlenmeler doğabilecektir. Bunun yanı sıra kentten kaçışın getireceği, büyük bir trafik akımına yaşanacaktır. Bu durum metropole gelecek yardım, araç gereç, tıbbi malzeme, itfaiye, ambulans gibi yardımların gecikmesine neden olurken, metropoldeki nüfusun ikiye, üçe katlanmasıyla asayiş ve düzenin sağlanmasında güçleşecektir.

Depremden sonra zincirleme afetlerden biri olan, salgın hastalıkların başlamasında İstanbul metropolünde büyük olasılıktır. Salgın hastalıklar ölümlerin kaldırılabilmesi, kokması, su-suzluk, içme ve kanalizasyon sularının birbirine karışması sonucunda ortaya çıkabilecek bir durumdur. Günümüzde kentün içme suyunun sağlandığı bazarların kirlenmesi, deprem anında da daha büyük tehlikeler yaratacaktır. Depremden hemen sonra, alternatif su kaynaklarının, şebekelerin devreye sokulması, hasar görenlerin devre dışı bırakılması önem taşımaktadır. Çünkü, su borularının patlamasıyla sel afetine yol açılabileceği gibi, zaten suyun zor yettiği metropolde meydana gelen su kaybı nedeniyle susuzluk gelişebilecektir. Doğabilecek tehlikelere karşı bazı şebeke vanalarının kapatılması alternatif şebekelerin devreye sokulması gerekir ki, İstanbul Metropolünün altyapısı buna hazır görünmemektedir. Bütün sistemin kontrol altında tutulabilmesi, müdahalelerin yapılabilmesi için de plan ve projelerin

İLÇE ADI	AZ HASAR	ORTA HASAR	AĞIR HASAR	KISMEN YIKIK	YIKIK	TOPLAM HASAR	AĞIR ve ÖTESİ
BİRİNCİ DERECEDE ETKİLENEBİLECEK BÖLGE							
ZEYTİNBURNU	3177	4748	4360	2094	548	14926	7001
YALOVA	1121	1601	1446	697	187	5053	2321
KARTAL	11065	16718	12020	5869	1706	47378	19595
KADIKÖY	7889	10354	5992	3010	1042	28287	10044
FATİH	6555	10568	8228	3999	1099	30449	13326
EYÜP	3120	11896	9603	4620	1219	34458	15441
EMİNÖNÜ	2775	4496	3721	2074	674	13740	6469
BEYOĞLU	5473	8969	7112	3451	935	25940	11499
BAKIRKÖY	19709	28175	18780	9271	2872	78807	30922
ADALAR	1021	1634	1258	604	164	4681	2025
ARA TOPLAM	65905	99160	72519	35688	10447	283718	118653
İKİNCİ DERECEDE ETKİLENEBİLECEK BÖLGE							
ÜSKÜDAR	16273	16282	7650	1805	209	42420	9665
SİSLİ	15301	16767	8641	2242	282	43233	11165
SİLİVRİ	747	798	421	127	23	2116	571
SARİYER	4900	5585	3015	815	108	14423	3937
G. OSMANPAŞA	11020	12693	6917	1867	240	32737	9024
ÇATALCA	513	687	441	141	23	1805	605
BEYOĞLU	5686	5946	2885	711	87	15314	3683
BESİKTAS	3786	3847	1798	430	52	9914	2280
ARA TOPLAM	58226	62804	31768	8139	1024	161960	40930
ŞİLE	221	269	156	45	7	698	208
1984 itibarıyla	124353	162233	104442	43872	11477	446376	159791
1985-1990	12144	10672	7222	3726	1472	35236	5198
TOPLAM	136497	172905	111664	47598	12949	481612	164989

Tablo-5 İstanbul'da yapıların hasar dağılımı tahmini

• Zengin bir tarihi mirasa sahip metropolde, tarihi mirasın depremden yok olması da telafi edilemeyecek bir kayıp olacaktır.

hazır olması, teknik elemanların sorunundan haberdar olması panik yaşanmaması açısından zorunludur. Erzinan'da içme su şebeke ve kaynaklarının çok alternatifli planlanması, bu tür sorunların yaşanmamasını sağlamıştır. Bunun yanı sıra, bütün şebeke projeleri yıkılan belediye binasının altında kalmasına rağmen, kent şebekesini ezber bilen bir teknik elemanın gerekli müdahalenin hemen yapılmasını sağlamasıda Erzinan için bir şans olmuştur.

Büyük sanayi veya hizmet kuruluşlarında meydana gelebilecek ya-

pisal hasarların, donanım ve ekipman kaybının yanı sıra, elektrik ve su kesintilerinden, işgücü kaybından bu kuruluşlar etkilenecek, ülke için büyük bir üretim kaybı söz konusu olacaktır.

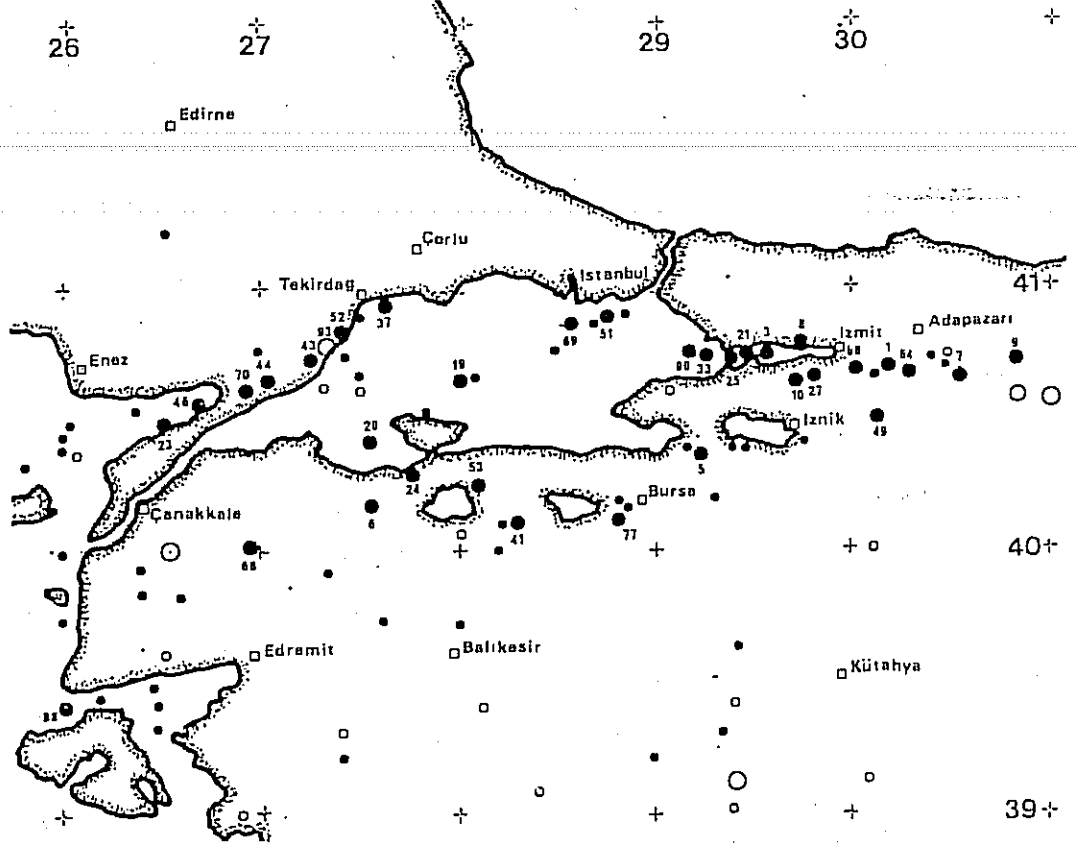
Zengin bir tarihi mirasa sahip metropolde, tarihi mirasın depremde yok olmasıda telefı edilemeyecek boyutta bir kayıtl olacaktır.

Depremden sonra ortaya çıkacak enkazların kaldırılması veya nereye kaldırılacağı sorunlardan bir diğeridir. Bu büyüklükte çadır veya geçici konut temininin güçlüğü yanında, bunların nereye kurulacağı başka bir sorundur. İstanbul'da depremde sonra bu tür

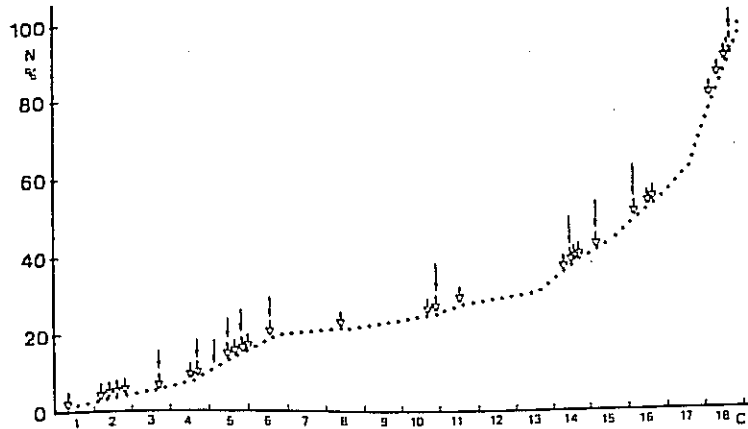
fonksiyonlar için kullanılabilecek yeşil alanlar ne mahalle, ne semt, ne de kent ölçeğinde bulunmamaktadır. Erzinan'da kişi başına 12 m2 yeşil alan düşerken, İstanbul'da koruluklar, orman alanları ve mezarlıklar bir tarafa bırakılacak olursa 2m2'nin altındadır. Mevcut olan yeşil alanlarda genelde eğimli alanlardır, koruluklardır, çadır kurabilecek nitelikte değildirler. Sahillerde yer alan dolgu alanları ise depremde sonra meydana gelebilecek tsunami nedeniyle, riskli ve kullanılmayacak alanlar olacaktır.

Ortalama olarak deprem nedeniyle her yüzyıl açığı çıkan enerjinin cıdeğer

Harita 1:Marmara Bölgesinin uzun dönem sismik aktivitesi. Son 20 yüzyılda depremlerin dağılımı. Büyük daireler manyitüdü 7'den büyük, küçük daireler 6-7 arasındaki manyitüdü depremlerin episantr noktalarını, dairelerin üzerindeki rakamlar depremlerin sıranumlarını göstermektedir. İçi boş daireler ise bu yüzyılda meydana gelen depremleri yansıtmaktadır (Ambrasey, N.N, Finkel, C.F.).



Şekil 1:1770 yılına kadar, Marmara Bölgesinde belirlenen belirli dönemlerdeki deprem olaylarının, toplam deprem olayları içindeki yüzdelerinin kümülatif dağılımı. İçi boş oklar 7 manyitüdünden büyük depremleri, içi dolu oklar sismik dalgaları belirlenen depremleri göstermektedir.



Herşey değişiyor, kalbimiz
bile,
Ama yüzyıllarla besli bir
şehir
İnsan yaşamından
daha da hızla
Bunca çabuk nasıl yok
olabilir?

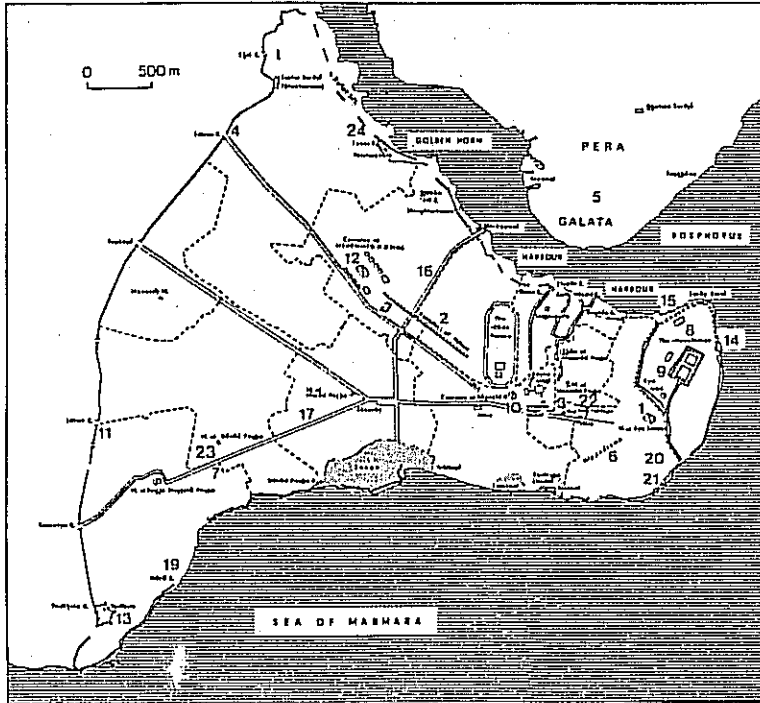
Ahmet Muhip DRANAS

Şekil 2: 10.Mayıs.1556 depreminde İstanbul'da meydana gelen hasarı yansıtan bir minyatür (Ambrasey, N.N, Finkel, C.F.).



Şekil 3: 1509 İstanbul depreminde, hasar gören veya yıkılan önemli yapılardan bazıları.

1.Aya Sofya, 2.Valens Su kemeri, 3.Dikilitaş, 4.Edirne Kapısı, 5.Galata Kulesi, 6.At Meydanı, 7.Isak Kapısı, 8.Topkapı Sarayı, 9.Yeni Saray, 10.Sultan Beyazıt Camii, 11.Silivri Kapi, 12.Fatih Camii 13.Yedikule 14.Odun Kapısı, 15.Kayıklar Kapısı, 16.Karneman Pazarı 17.Suk Elhna 18.Gri Kapısı 19.Narlı Kapi 20.Isak Paşa, 21.Ahur Kapısı 22. Ali Paşa 23.Davut Paşa 24.Fener.



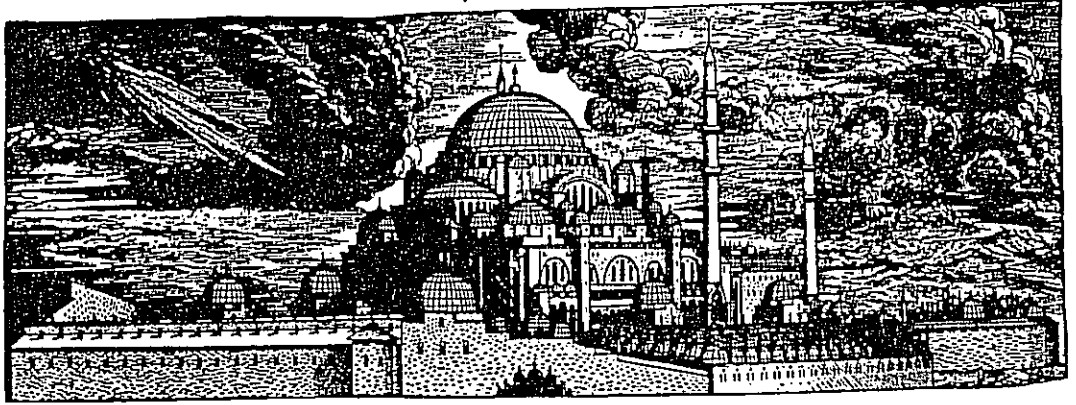
olması ve 20. yüzyılda İstanbul yöresinin sakin olması nedeni ile metropol yakınlarında bir deprem olması olabileceğinin yüksek olduğu belirtilmektedir. Sismik risk zamanın bir fonksiyonudur. Depreme karşı hazırlıklı olmamız için vaktimiz olabilir,

tehlikeyi bilincine varmak ve bu konuda alınabilecek önlemleri almaya vakit geçirmeden başlamak gerekmektedir.

Afelere karşı metropolün zayıf noktalarının üstesinden gelmek, yir-mibirinci yüzyıla doğru güvenli bir

kent oluşturabilmek için, yaşanabilir bir çevre ve boş zamanların değerlendirilebileceği rekreasyon alanları yaratmanın yanısıra, güvenlikle ilgili hedeflerde saptanmalıdır.

Şekil 4: 1509 depreminin sonradan Fatih Caminin gördüğü hasarı gösteren Peter Coecke tarafından yapılan bir minyatür (c. 1529). 16. yy. itibarında Coecke'nin minyatüründeki yıkılan minareleri dikkate alarak Wulzinger tarafından çizilen Fatih Caminin depremden önceki hali.



KAYNAKLAR

Ambrasey, N.N, Finkel C.F. (1989) "The Marmara Sea Earthquake of 1509" ESEE 89/30 Report of Department Civil Engineering, Imperial College of Science and Technology, London.

Ambrasey, N.N, Finkel C.F. (1991), "Long Term Seismicity of Istanbul and Marmara Sea Region", ESEE 91/8 Report of Department Civil Engineering, Imperial College of Science and Technology, London.

Ansal, A. (1991) "İstanbul'da deprem", İstanbul ve Deprem Sempozyumu. TMMOB İnşaat Mühendisliği Odası Yayını, İstanbul.

Ayhan, E. ve Suncaklı, N. (1983) "1971-1975 Yıllarında Batı Türkiye Deprem Etkinliği", Deprem Araştırma Bülteni, Sayı 42 ss 48-128

Erdik, M. Doyuran, V. Gülkan, P. Aktaş, N. (1985) "Türkiye'de Deprem Tehlikesinin İstatistikî Açısından Değerlendirilmesi" Deprem Mühendisliği Araştırma Merkezi, Ankara.

Sipahioğlu, S. (1991) "İstanbul'un Tarihîsel Yapılarında Deprem İzleri" İstanbul ve Deprem Sempozyumu. TMMOB İnşaat Mühendisliği Odası Yayını, İstanbul.

Şengezer, B. Ansal, A. (1991) "Micro-bölgeleme İncelemelerinde Kabul Edilebilir Risk" Türkiye İnşaat

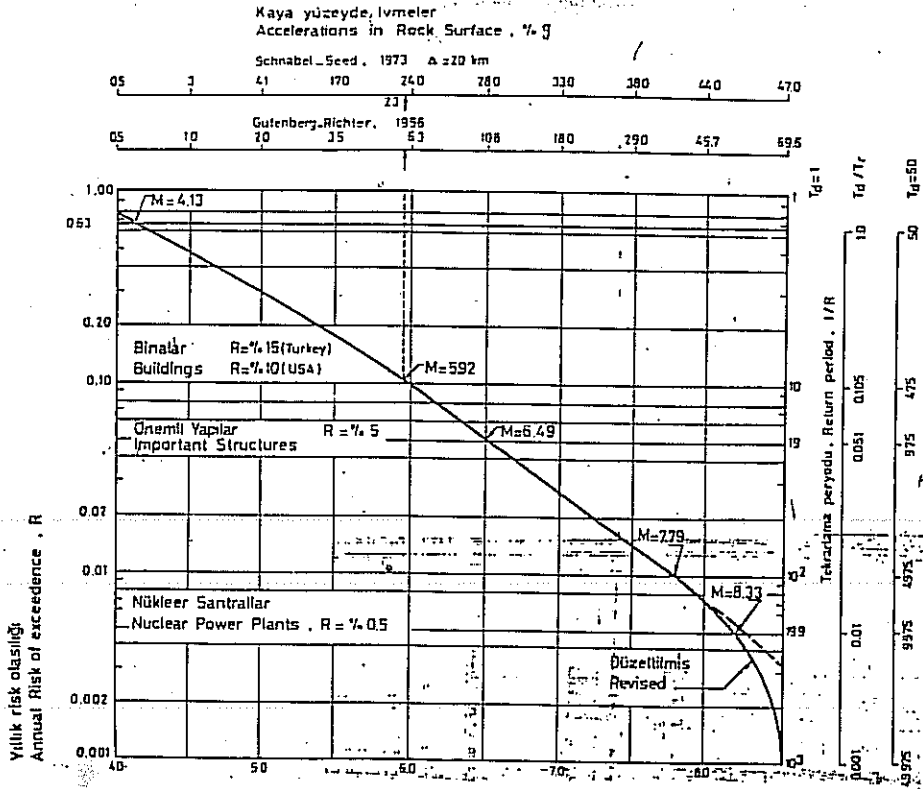
Mühendisliği 1. Teknik Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisliği Odası Yayını, İstanbul.

Şengezer, B. (1991) "Türkiye'de Kentsel Alanlarda Sismik Riskin İncelenmesi ve Afet Etkilerinin Azaltılmasına Yönelik Yeni Planlama Stratejilerinin Geliştirilmesine İlişkin Bir Araştırma" Yıldız Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.

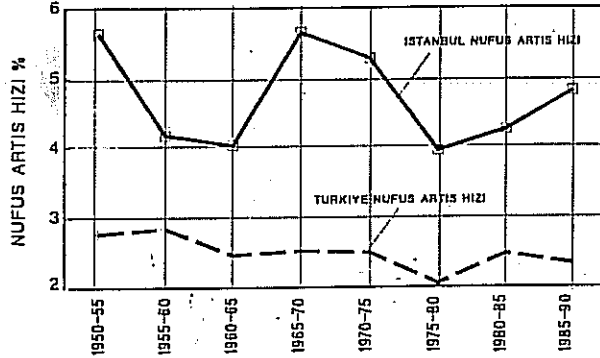
Tezcan, S. Acar, Y. Civi, A. (1979) "İstanbul İçin Deprem Risk Analizi", Rapor, Boğaziçi Üniversitesi, İnş. Müh., İstanbul.

DİE 1984-1985-1986-1987-1988-1989-1990 İnşaat İstatistikleri.

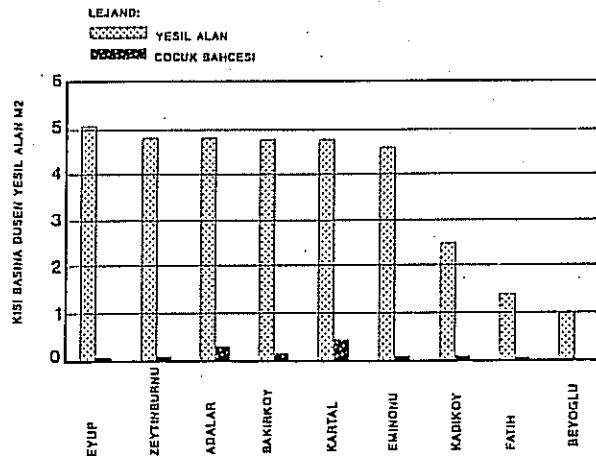
Şekil 4 İstanbul için Manyatid Risk Haritası (Tüzat, S. 1979)



İstanbul metropoliten alanındaki nüfus artış hızları



İstanbul'da ilçelere göre kişi başına düşen yeşil alan



Emre AYSU
Prof. Dr.
Oya AKIN
Arş. Gör.
Hülya Berkmen YAKAR
Arş. Gör.
YTÜ Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama
Bölümü Öğretim Üyeleri

SON 10 YIL İÇİNDE BOĞAZIÇI FİZİK MEKANINI ŞEKİLLENDİREN KURUM VE GURUPLAR

Emre AYSU
Oya AKIN
Hülya Berkmen YAKAR

İçinde bulunduğumuz yüzyıl çok çeşitli ütopyaların ortaya atıldığı, tartışıldığı ve bazılarının belirli oranlarda kabul gördüğü bir yüzyıldır. Buna karşın şehircilik uzmanlık alanında bu görüş pek fazla kabul görememiştir. Çünkü yaşayan ve dinamizm içinde olan toplum bir gerçektir. Ve fizik mezan organizasyonu ile üst üste çakışabilmesi, büyük ölçüde bu gerçeğe dayalı olmasından kaynaklanmaktadır. Yani kaynağını bireylerden ve giderek toplumun değerleri-öncelikleri-tercihlerinden alan planlama politikaları ile, bunları fizik mekana taşıyacak hukuksal-kurumsal örüntünün bütünleşmesi gerekmektedir.
(Şekil 1.)

Ülkemizde 1950'li yıllardan itibaren planlı kalkınma çabaları paralelinde bir kurumsal yapı ve planlama kurumu ortaya konulmuştur. Bu kurumsal yapı ve planlama 1980'li yıllara değin sonuçları bir hayli pahalı olan deneyimler geçirmiştir. Ancak 1980'li yıllar ülke bütününde ekonomik-politik-sosyal değer yargılarındaki değişimler beraberinde "kurumsal ve hukuksal yapılanma değişikliği"de getirmiştir. Yani daha demokratik bir toplum ve planlama anlayışına paralel olarak "planlamanın desanralizasyonu" fikri benimsenmiştir. Bu bağlamda merkezi yönetimdeki 20-25 yıllık birikimi yaşayan kadrolar dağıtılarak, "beldeye sahip çıkma" felsefesi ile güç ve karar yetkisi, merkezi yönetimlerden yerel yönetimlere aktarılmıştır. Ancak yerel yönetimlerin daha demokratik bir yapıya kavuşturulması beklentisi ile;

* Teknik kadroların yeterli olup olmadığı

* Bu politikaların yeterince anlaşılıp anlaşılmadığına bakılmaksızın, yasalar ile uygulamaya konması pek çok sorun ve çözümsüzlükleri beraberinde getirmiştir.

Çünkü, bu çok önemli sorumluluğa karşın günümüzde değin yapılan tek

eylem güçlenerek baskı grupları oluşturan beklentileri (eyleme döktürmüş yasalama bekleyen beklentileri) yatıltmak üzere af yasalarına bel bağlamaktan öte gidememiştir. O halde ortaya çıkan sonuç; yerel yönetimlerin ne kurumsal yapıları, ne de hukuksal dayanakları ile böyle bir sorumluluğu taşımaya hazır olmadıklarıdır. Bu genel girişten sonra son 10 yıllık dönemde her zaman olumlu-olumsuz gelişmeleri ile ülkemize örnek olan İstanbul Metropolünde Boğaziçi Sit Alanına ilişkin oluşumlar, 1980 sonrası yeni yapılanma dönemi içinde ele alınacak ve yasal-kurumsal yapı, planlama-uygulama süreci ilişkileri irdelenmeye çalışılacaktır.

Boğaziçi Sit Alanındaki dönüşümü 5 bölümde incelemek olanaklıdır.

1. 19. YÜZYIL ÖNCESİ;

Boğaziçi'nin geçmişi Bizanslılara kadar dayanmaktadır. Bu devirlerde Boğaz önemli bir geçit yeri olarak tarihi olaylara sahne olmasına karşın, bir kaç balıkçı köyü ve sayfiye evinden, imparator sarayları ve manastırlardan oluşmaktaydı. Fatih'in İstanbul'u alması her iki yakada hisarların kurulması ile Türk mahalleleri kurulmaya başlanmıştır. Özellikle Üsküdar, Türk yaşam biçiminin fizik mekana yansıdığı bir mahalle olmuştur. Daha sonra Bizans Döneminde de etkili olan Beşiktaş'ın geliştiği görülmektedir.

16.yy. başında İstanbul'un nüfusu 200.000 olup, 18. yy. başlarında bu rakam 500.000'e ulaşmıştır. Bu artışın etkisi Boğaziçi'nde de görülmüş ve buradan giderek Türk Mahallelerinin adedi artmıştır.

2. 19. YÜZYIL;

19. yy.'da kıyılarda Boğaz'ın karakteristik yapıları olan yalılar çoğalmaya başlamıştır. Tanzimat'tan sonra zamanın padişahları Boğaz ve kıyılarına saraylar yaptırmışlardır.

Abdülmecit 1853 Dolmabahçe Sarayı
Abdülmecit 1857 Küçüksu Kasrı
Abdülaziz 1865 Beylerbeyi Sarayı
Abdülaziz 1874 Çırağan Sarayı

Kıyı camilerinin yapılması da aynı dönemlere rastlamaktadır. Bu yapılaşmalar Boğaziçi'nde iskanı özendirip, Boğaziçi'nin İstanbul Kenti içinde bir sayfiye yeri olarak önem kazanmasını sağlamıştır.

3. CUMHURİYET DÖNEMİ;

Bu dönemin başlarında Boğaziçi, iskeleleri ile bütünleşen köy yerleşmeleri, kıyıları süsleyen yalıları, yamaçlarda ki köyleri, kıyılardan sırtlara uzanan koruları ile güzel bir silüet vermekteydi. Daha sonraları kamu destekli yatırımlarla, depolama ve dokların yer aldığı, konaklara olan talebin azaldığı bir çöküş dönemine girmiştir.

1950'leri izleyen yıllardan itibaren Boğaziçi; İstanbul bütününde yaşanan kentleşme olgusundan etkilenecek, hızlı gecekondulaşma olgusu ile karşı karşıya kalmıştır.

4. 1960 SONRASI

1960'lar ile gelişen ulaşım olanakları sonucu Boğaziçi yine ilgi çekici bir bölge olmuştur. Kıyı kesiminde deniz gören apartman katlarına olan talep artarken, eski Boğaz Köylerinin gerisinde olağanüstü yığılmalar meydana gelmiştir. 1960'lara kadar birbirinden kesin sınırlarla ayrılmış olarak yaşayan farklı toplumsal sınıflar, bu tarihlerde bir arada (alt-üst gelir grupları, üniversiteler, askeri alanlar) yaşamaya başlamıştır. Yine 1970'li yıllar ve birinci Boğaz geçişi ile Boğaziçi sırtlarında hızlı bir yapılaşma talebi ile karşı karşıya kalmıştır.

5. 1980 SONRASI

Bu dönemde tüm Dünya'da ve Türkiye'de meydana gelen yapısal dönüşümler sonucu mekânı biçimlendirecek güçlerin talebine yunit

1980 sonrası çevrelerini uyarak ve mekan şekillenmesini koşullandırarak bir takım çekim odakları oluşturulmuştur. Bu çekim odakları çevresinde gelişme ve büyümenin olması kaçınılmaz bir hale gelmiştir.

YASAL YAPI KURUMSAL YAPI

vermek üzere (sermaye grubu) strüktürel planlama yaklaşımından uzaklaşarak, eylemsel planlama yaklaşımı benimsenmiştir. Bu bağlamda çevrelerini uyuracak ve mekan şekillenmesini koşullandıracak bir takım çekim odakları da oluşturulmuştur (sahil yolları, Çırağan, Swiss, Conrad, Mövenpick oteller vb., eski yalı ve konakların fonksiyon değiştirilmesi). Tabii ki, bu çekim odakları çevresinde gelişme ve büyümenin olması kaçınılmaz bir hale gelmiştir. Bu olay ön görünüm bölgesinde hızlı bir fonksiyon değişikliği beraberinde konut kullanıcısının standartı-beklentisini hızla değiştirirken, geri görünüm ve et-

PLANLAMA UYGULAMA

kilenme bölgelerinde; bu değerden pay almak isteyenlerin mekanda yer elde etme çabasını da beraberinde getirmiştir.

Ancak bu bölüşüm sadece ön görünüm bölgesinde üst gelir grubunun istediği düzeyde olabilmiş, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri bu bölüşüm içinde farklı bir süreç girerek düşeyde ve yoğun yapılaşmayı doğurmuştur. Bu durum ise, sadece Boğaziçi'nin değerlerini yok etmekle kalmayıp, üst gelir grubunun bu alanı seçme nedenlerini de ortadan kaldırmaktadır (Şekil2).

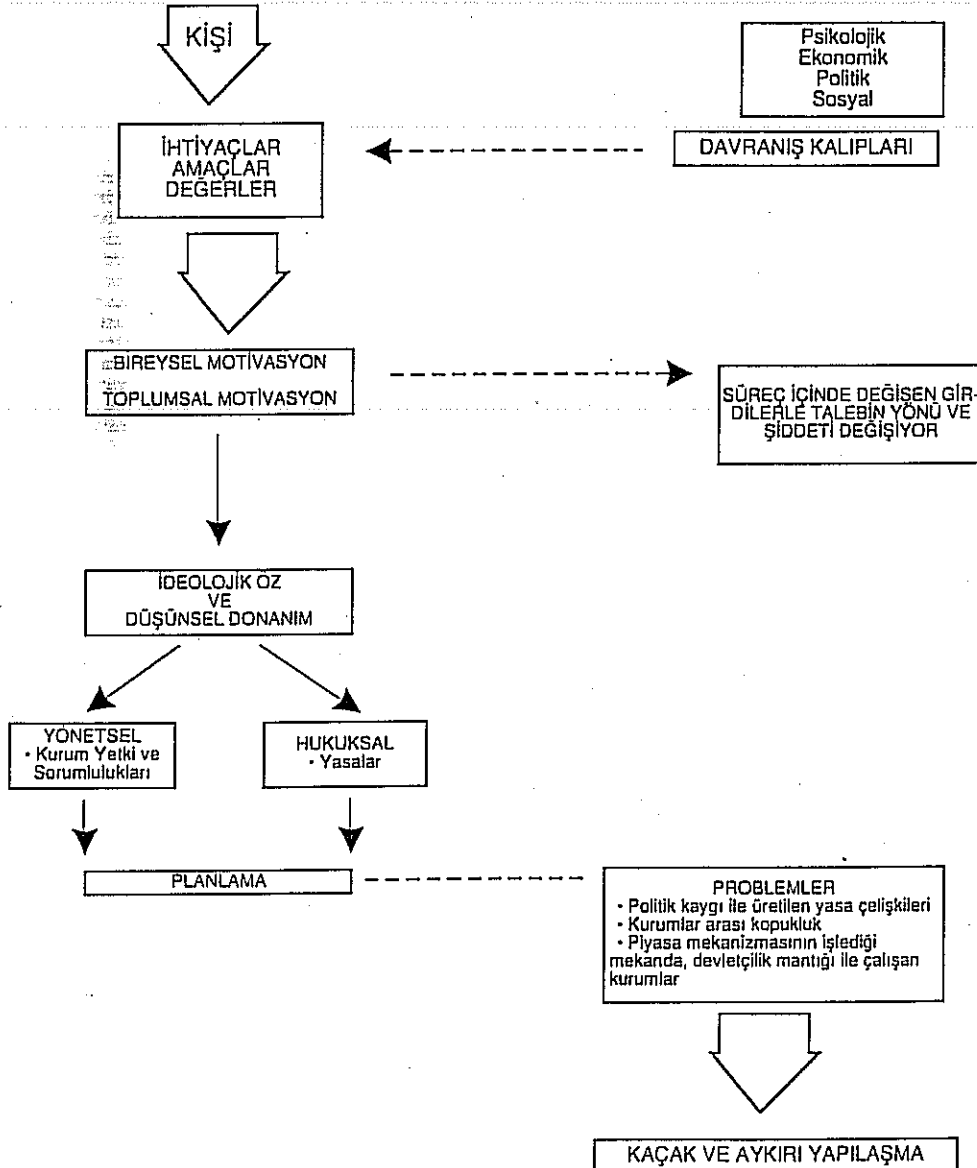
Mekanda yer alma ve bölüşümü çözüm aramak amacı ile, süreç içinde

talebin yönü-şiddetine bağlı olarak çeşitli kurumsal örgütlenmeler ve yasal dayanaklar aracılığı ile planlama-uygulama olanakları aranmıştır. Şöyle ki;

YASAL KURUMSAL YAPI

1983 2863 KTVKK
(yüksek kurul ve bölge kurulları)
1983 3386 (değişiklik)
(bölge ve kurulları)
1983 2960 Boğaziçi sit
alanı yasası (organlar, sınır tanımları ve
yapılaşma koşulları)
1985 3194 İmar Yasası
(çelişkiler)
1985 3030 BŞB.-3290
gecekondu ve imar affı

1980 sonrası, ilk olarak 1983 yılında, 2863 no'lu yasa ile KTVKK kurulmuştur. Bu kurul ve Bölge Kurulu organları bulunmaktaydı.



1984 yılında çıkan 2981 ve 3290 nolu imar affı yasası ve değişikliklerinin Boğaziçi'ni de kapsar hale getirilmesi ile de, üstüste çakışan-çelişen yasalar bir bütün oluşturmaktan çok, karmaşa yaratmışlardır.

	1950	1960	1970	1980	1985	1990
BEŞİKTAŞ	73.0	94.0	136.0	188.0	204.0	192.0
BEYKOZ	26.0	46.0	61.0	99.0	118.0	142.0
SARIYER	26.0	44.0	62.0	110.0	138.0	160.0
ÜSKÜDAR	69.0	109.0	143.0	354.0	467.0	395.0 +301
TOPLAM	194.0	293.0	402.0	751.0	927.0	ÜMRANIYE 891.0 1.192

Tablo-1

Yine 1983 yılında, 2863 no'lu yasanın bazı maddelerini değiştiren, 3386 no'lu yasa ile Bölge ve İl kurulları kurulmuştur.

1983 yılında ayrıca 2960 no'lu yasa ile Boğaziçi yasası oluşturularak, ön görünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri tanımları yapılmıştır. Ön görünüm ve geri görünüm bölgelerine yapı yapma yasağı getirilmiştir. Boğaziçi İmar Müdürlüğü ve bu kurum içinde çeşitli organlar kurulmuştur.

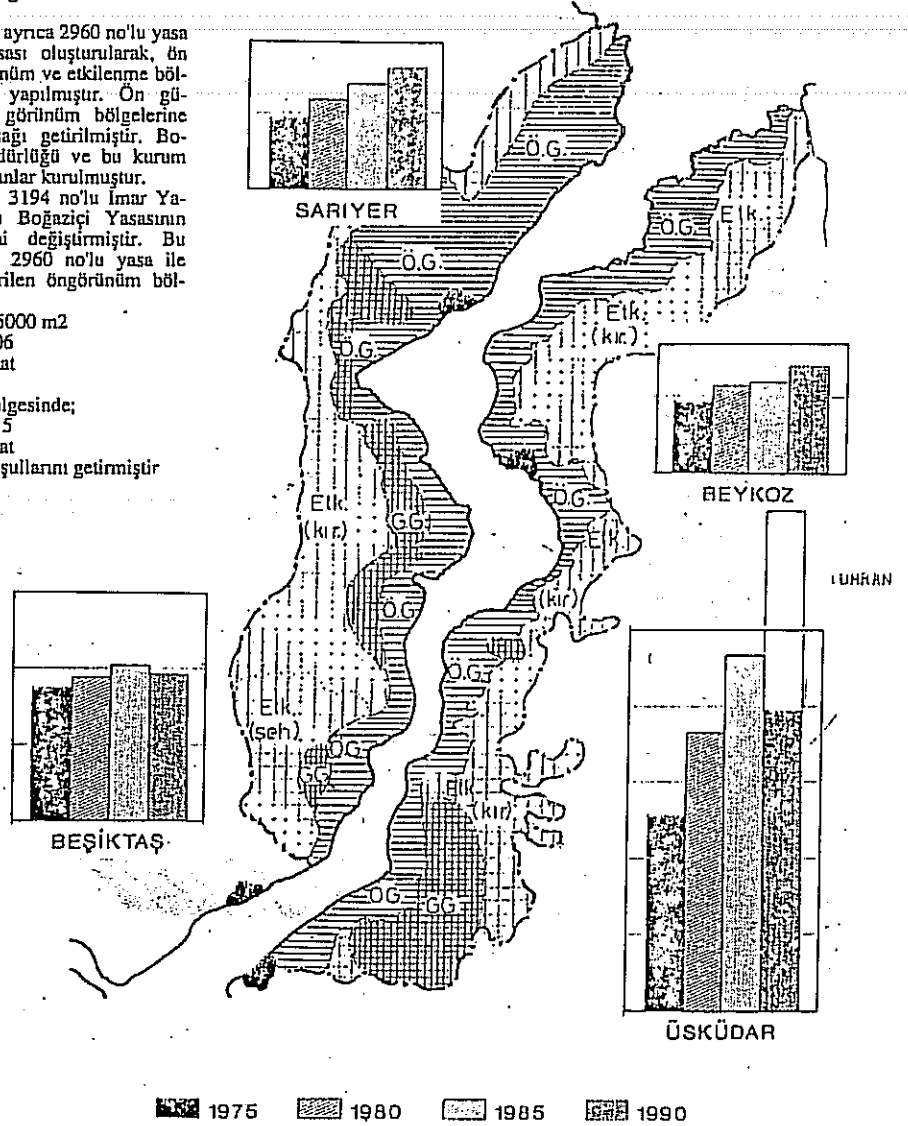
1985 yılında 3194 no'lu İmar Yasası, 2960 no'lu Boğaziçi Yasasının bazı maddelerini değiştirmiştir. Bu yasa, daha önce 2960 no'lu yasa ile yapı yasağı getirilen öngörünüm bölgesinde;

- * Min. ifraz 5000 m2
- * TAKS= 0.06
- * H = 2 kat

- Etkilenme bölgesinde;
- * TAKS= 0.15
- * H = 5 kat

gibi yapılaşma koşullarını getirmiştir

Sarıyer ilçesinde 1985-90 arasındaki beş yılda artan nüfusun yeni yapı talebi ortalama 1380 yapıdır. Ancak bu dönemde belediye yetkilileri 1259'u ruhsatlı, 20.000 kaçak yapı bulunduğunu tespit etmişlerdir.



SEKİL 2

	SARIYER	BEŞİKTAŞ	ÜSKÜDAR	BEYKOZ	TOPLAM
RESTORASYON Ön. Gör. Geri Gör.	142 6	85 59	133 53	111 1	471 119
RESTİTÜSYON Ön. Gör. Geri Gör.	66 3	34 11	22 9	23 3	146 23
ONARIM Ön. Gör. Geri Gör.	28 1	21 11	12 3	2 2	66 15
YOL GENİŞ. Ön. Gör. Geri Gör.	4 0	1 2	2 2	0 22	7 4
YENİ YAPI Ön. Gör. Geri Gör.	3 1	2 21	0 22	0 0	5 44
DUR. YIKIM Ön. Gör. Geri Gör.	2 0	0 6	1 1	0 0	7 7
KAT İLAVE Ön. Gör. Geri Gör.	0 0	2 3	2 2	0 0	4 5
TOPLAM Ön. Gör. Geri Gör.	256 245 11	258 145 113	234 142 92	140 139 1	888 671 217

Tablo-2

Ayrıca yasa, Boğaziçi İmar Müdürlüğü içindeki organları kaldırarak, plan değişikliklerinin yapılabileceği ve hesapları brüt parsel üzerinden yapılacağı değişikliklerini getirmiştir.

1984 yılında çıkan 2981 ve 3290 no'lu imar affı yasa ve değişikliklerinin Boğaziçi'ni de kapsar hale getirilmesi ile de, üstüste çıkışan-çelişen yasalar bir bütün oluşturmaktan çok, karmaşa yaratmışlardır.

1985 yılında 3030 no'lu Büyük Şehir Belediye Yasası ile Nazım İmar Planı yapma hakkı Büyük Şehir Belediyesi'ne, İmar Uygulama Planı yapma yetkisi ise, ilçe belediyelerine verilmiştir.

Sonuçta birbirini yadsıyan yasalar ile, 3 kurumdan oluşan bir örtülü oluşmuştur.

- * Büyük Şehir Bel.
- * İlçe Belediyeleri
- * K.T.V.K.K.

2. PLANLAMA UYGULAMA

Bu yasalar bağlamında 1983 yılında Büyük Şehir Belediyesi tarafından 1/5000 Nazım İmar Planı ya-

pıldı. Daha sonra ilçe belediyeler 1/1000 Uygulama İmar Planlarını tamamladılar. Ancak, bu planlar 1/5000 Nazım İmar Planına uygun olmadığı gerekçesi ile reddedildi. 1985 sonrasında ise revizyon, tadilat, MİP'ler ve otonom kararlarla gelen noktasal plan kararlarının hüküm sürdüğü görülmektedir.

1983 1/5000 Nazım Plan
1984 1/1000 reddedildi
1985 sonrası Revizyon, Tadilat, MİP'ler ve otonom kararlarla gelen noktasal karar hükümleri

SONUÇ "BOZULAN NAZIM PLAN DENGELERİ"

Yukarıdaki şemadan da açıkça görüldüğü gibi sorunlara ya da taleplere yanıt vermek üzere çıkarılan yasalar, kendi içlerinde ve birbirleri ile çelişmektedir. Yine yasalardan gücünü alan kurumsal örtülü içinde, yetki ve sorumluluk karmaşalarının yaşanması, kurumlar arası iletişim kopukluğu ve her kurumun kendi görev alanlarını aşan sahiplenme duygusu ile bü-

rokratik engeller birleşince, plan üretme-uygulama arasındaki süre uzamaktadır.

Sonuçta kaynağını bireysel ve toplumsal motivasyondan alan politik yapı, bu talepleri yanıtlamak üzere yeni kurumsal-yasal örgütlenmeler oluşturmakta ve olay bir kısır döngü halini almaktadır.

Bir diğer olgu da;

- * Büyük Şehir Belediyesi
- * İlçe Belediyeleri
- * K.T.V.K.K.

Bu üç kurumdan her birinin bir diğerini taraf olarak görülüp, yasal dayanaklarını birbirleri üzerinde üstünlük kurmak amacı ile kullanmakta ve bu kurumları çalışmayan mekanizmalar haline getirerek, bugünkü fizik mekanın sorumlusu olarak görmeleridir.

Bu bağlamda, Boğaziçi fizik mekanında yer alan ilçe belediyeleri irdelediğinde;

SARIYER İLÇESİ

1987/92 yılları arasında geri görünüm bölgesinde KTVKK'nın 11 yapıya ilişkin kararı bulunmaktadır (Gra-

Boğaziçi, daha sağken
gömülmek
için dönüşmüş beton
mezarlara,
Bir hippie kız, bir deccal,
şimdi Bebek
Koylarında ilham, arsız,
farfara.

Ahmet Muhip DRANAS

	SARIYER	BEŞİKTAŞ	ÜSKÜDAR	BEYKOZ	TOPLAM	%
RUHSATLI YAPI 6.9	1259	647	-	787	2693	6.9
KAÇAK YAPI	20.000	826	-	3184	36010	93.1
TOPLAM YAPI	21259	1473	-	3971	38703	-
NÜFUS(1990)	340.000	23.568	-	63536	619104	-
NÜFUS ARTIŞ HIZI	% 15	% 6	-	% 5	-	-

Tablo-3

fık 1.2).

Aynı dönemde ilçe belediyesi 1259 yapıya ruhsat verdiğini ve yaklaşık 20.000 kaçak yapı tespit ettiğini belirtmiştir. Kurul kararlarını ve belediye verilerini karşılaştırdığımızda, bu yapılaşma süreci içinde kurul karar oranının son derece düşük olduğu görülmektedir. Bu oran ruhsatlı yapılar içinde %8, toplam yapılar içinde ise %5'dir. Bununla beraber, Sarıyer ilçesinin 1985 yılı nüfusu yaklaşık olarak 140.000, 1990 nüfusu yaklaşık 160.000 olup, beş yıllık nüfus artış hızı %16, yıllık nüfus artış hızı %5'tir. Bu beş yılda artan nüfusun yeni yapı talebi ortalama 1380 yapıdır. Ancak bu dönemde belediye yetkilileri 1259'u ruhsatlı, 20.000 kaçak yapı bulunduğunu tespit etmişlerdir. Sonuçta yeni mekan talebini yaratan artan nüfusun mekan talebi değil, spekülasyon güdüsüdür.

Sarıyer ilçesindeki bu sonucun en önemli nedenlerinden biri, 1983 Nazım Planınca kamu mülkiyetindeki arazilerin, korunacak alan ve orman alanı içine dahil edilmesi ile denetimsiz-kontrolsüz kalan bu bölgelerde, kaçak

yapılaşma için uygun mekanlar yaratılmasıdır.

Bir diğer neden ise; ilçe sınırları içindeki hazine arsalarına ilişkin denetim-karar üretme sorumluluğunun Büyükşehir Belediyesi'ne ait olması, yetki ve sorumluluk karmaşası doğurarak kaçak yapılaşmaya luz kazandırmıştır.

Aynı dönemde Sarıyer ilçesinin plan yapım süreci irdelendiğinde;

1989 meclis onayı
1990 kurul onayı
1991 Anakent onayı
1992 Askı ! (itirazlar)

Sonuç olarak 1989 verileri ile oluşturulan uygulama planlarının 1992'de henüz yürürlüğe girmemiş olması, artan nüfus ve spekülasyonun, MİP ve kaçak yapılaşma ile karşılanmasını getirmiştir.

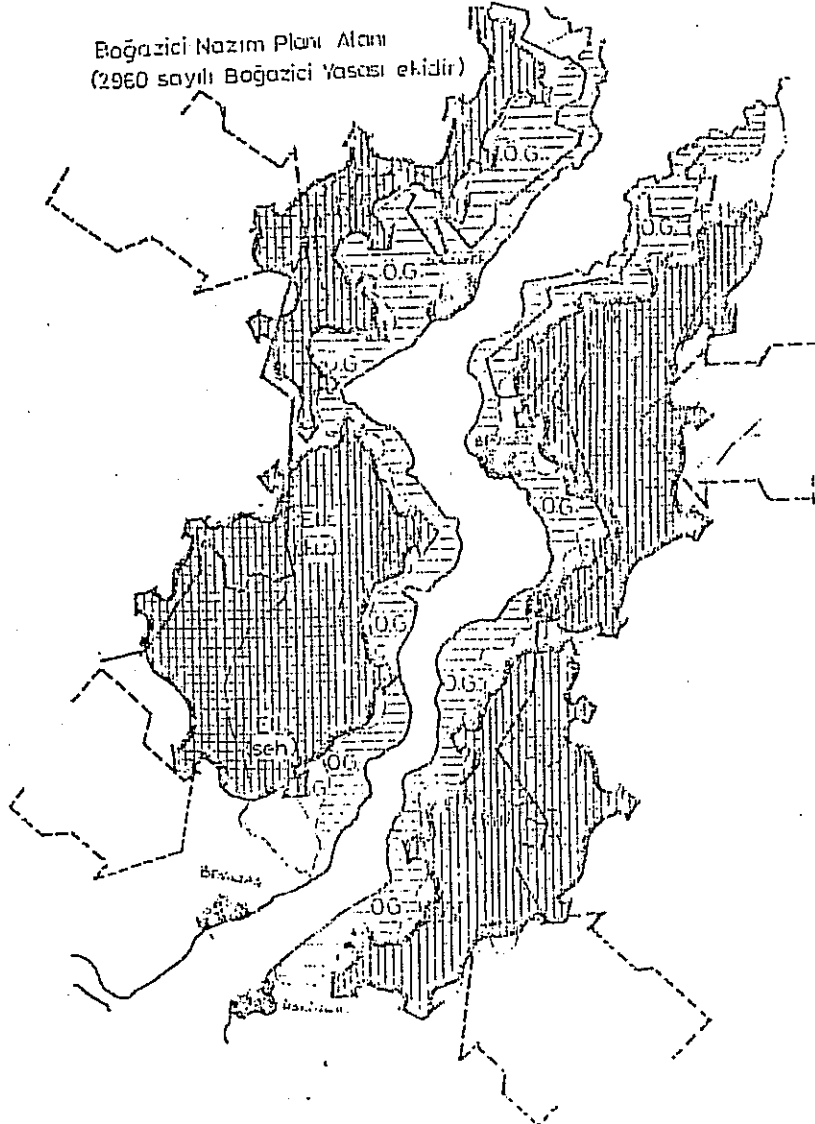
ÜSKÜDAR İLÇESİ

Üsküdar ilçesini aynı doğrultuda inceleyecek olursak; 1987/92 yılları arası geri görünüm bölgesinde Koruma Kurulunun 90 yapıya ilişkin kararı olduğu görülmektedir. (Grafik 3.). Aynı

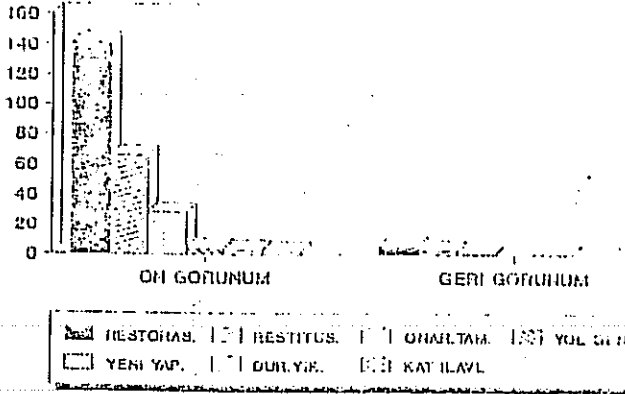
dönemde ilçe belediyesinin verileri incelendiğinde, karşılaşılan sonuç şaşırtıcıdır. Belediye yetkililerinden alınan bilgilere göre, Üsküdar ilçesinde Merkez ve ön görünüm bölgeleri dışındaki alanlarda, bir kooperatif dışında ruhsatlı yapı olmadığı belirtilmiştir.

Üsküdar ilçesinin 1985-90 nüfusları dikkate alındığında, ilçenin yaklaşık 70.000 nüfus kaybetmiş olduğu görülmektedir. Ancak bu sonuç yanıltıcıdır. Çünkü aynı dönemde, Üsküdar ilçesinin ardında büyük bir baskı oluşturan, Ümraniye yerleşmesi belediye olmuştur. 1990 yılı nüfus sayımına göre yaklaşık 400.000 nüfusun yaşadığı ve belediye yetkililerinin yine yaklaşık 100.000'in merkez ve ön görünüm bölgesinde yaşadığını belirtmesi üzerine yapılan hesaplar sonucu; Üsküdar'ın gerçek konut talebi 20.000 olarak belirlenmiştir. Oysa elde edilen verilere göre bugünkü kaçak yapı sayısı 50.000 civarındadır. Böylece, Sarıyer ilçesinde olduğu gibi Üsküdar ilçesinde de yeni mekan talebi yaratılmasının nedeni artan nüfus talebi değil, spekülasyondur.

Boğazici Nazım Planı Alanı
(2960 sayılı Boğazici Yasası ektidir)



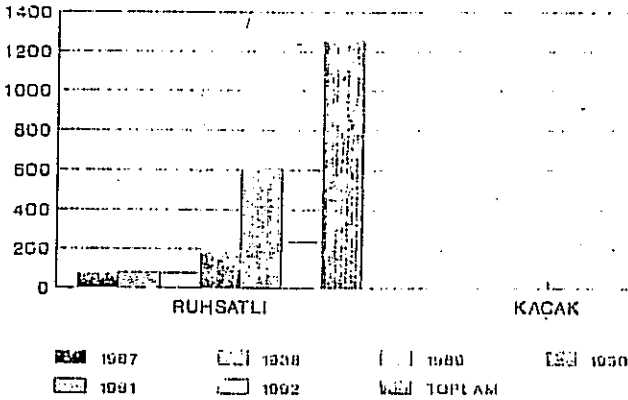
SARIYER



3 NO.KORUMA KURULU KARARLARI (1987-1992)

GRAFİK 1

SARIYER



GRAFİK 2

Bu süreç içinde Üsküdar ilçesinin planları incelendiğinde;

1990 Kurul onayı
1990 Anakent Bel.
1992 Anakent Bel.

Üsküdar ilçesinin yapılaşma talebi, kısmi 1/1000 ölçekli planlar ve birbirinden kopuk MİP'ler ile karşılanmaktadır.

BEŞİKTAŞ ve BEYKOZ Belediye sınırları içinde de benzer problemlerden bahsetmek mümkündür (Grafik 4.5.6.7). Ancak, bu beldelerden Beşiktaş'ın kemikleşmiş bir dokuya sahip olması, yeni gelişme alanlarının açılmasından çok kendi içinde devinim yaşamamasına neden olmaktadır. Yine belde içindeki kamu mülkiyetindeki alanların azlığı, 1988 onanlı uygulama planlarının olması gibi nedenlerden ötürü kaçak yapılaşma oranı görece olarak düşüktür.

Boğaziçi Sit Alanı içindeki yerel yönetimleri, planı olan ve olmayanlar olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür. Bununla beraber her iki durumda da ilçelerde kaçak yapılaşma hızla devam etmektedir.

Yapılmış-onaylanmış-yürürlükte olan planlar, ilçeelerine bir avantaj sağlayamamıştır. Çünkü bu 4 yıl içinde 1987-92 yılları arasındaki yapıların %7'si (2693) ruhsatlı, %93'ü (36010) ruhsatsızdır.(Üsküdar dahil değil...)

Bu kaçak yapıları ek olarak, ruhsatlı ancak doğal yapı ve silüet değerleri ile çatışan uygulamalar da dikkate alınırsa, sorunun yamaçlardan aşağı inen tehlikesi olduğu bir kez daha vurgulanır (Şekil 2).

SONUÇLAR

1. 2863 sayılı Boğaziçi yasası ile belirlenen sınırlar büyük ölçüde yarılmıştır.

* Bu sınırlar yeniden ve kesin ayrımlarla saptanmalıdır. (Geri görünüm olarak belirlenen Rumeli ve Anadolu Hisarı yerleşmelerinin, ön görünümde olması gibi)

2. Bir bütün olan Boğaziçi Sit Alanı içinde davranış biçimleri birbirinden farklı olan 7 kurum dayandıkları yasalar ile birbirlerini yadsıyan bir tavır sergilemektedirler.

* Öncelikle bu 7 kurumun yetki ve sorumluluklarının kesin sınırlarla belirtilmesi ve birbirleri ile olan koordinasyonun sağlanması gerekmektedir.

3. Bu kurumların toplum dinamiğini reddeden planın değişmezliğini savunur bir tutum izlemeleri sonucu yaşanan çatışmalar, problem noktaları olarak karşımıza çıkmaktadır.

* O halde kaynağını toplum dinamiklerinden alan planlama olgusunun, dinamik-esnek ve devamlılık gösteren bir olgu olarak kabul edilmesi gerekmektedir. (yaşayan bir süreç).

4. Daha demokratik olma beklentisi ile yetkileri genişletilen yerel yönetimlerin meclislerinin, kimi ya da toplumun hangi kesimini temsil ettiği de bir tartışma konusudur.

* Meclislerin gerçek anlamda demokratik olabilmesi için toplumun farklı kesimlerinin davranış kalıplarını bünyesinde barındırır bir yapı içermesi gerekmektedir.

5. Bu kurumsal yapı içinde Anakent Belediyesi giderek üstlenmesi gereken rolden uzaklaşıp, plan onayan bir yapıya bürünmüştür.

* Oysa bu kurum Metropol Bakanlığının rolünü üstlenmektedir.

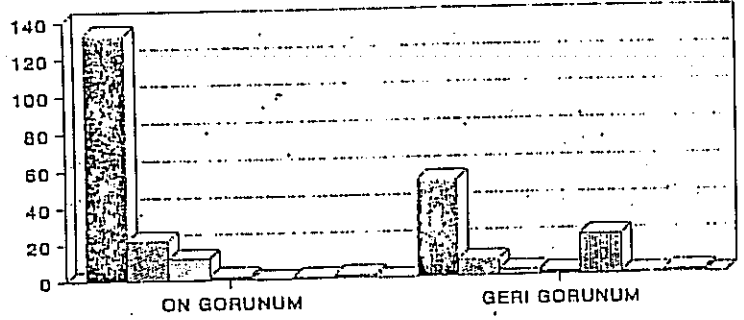
Çalışmanın başlangıcında ve süreç içinde aranan cevap;
"Boğaziçi Sit alanının son 10 yıl içinde geçirdiği evrim ve bugünkü görünümünden kim-hangi kurumsal örgüt sorumludur" sorusuydu.

Çalışmanın sonunda hiç bir kurumun bu durumdan tek başına sorumlu tutulamayacağı, Boğaziçi'nin korumak için olması gereken tüm yasa ve yönetmeliklerin, kurulması gereken tüm kurum ve örgütlerin bulunduğu ve başka hiç bir ülkede olmayan, sadece Boğaziçi Sit Alanını korumak amacı ile özel yasanın dahi olması;

-kurumsal örgütlerin iletişim bозukluğu,
-yasaların çelişkileri,
-yerel yönetimlerin yeterli sorumluluğu almamaları,
-koruma kurullarının denetim ve yaptırım yetkilerinin olmaması, Boğaziçi'nin bugünkü durumuna gelmesine neden olmuştur.

- KAYNAKÇA-1.** 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu. (21.7.1983)
2. 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu. (18.11.1993)
3. 3194 sayılı İmar Kanunu. (9.5.1985)
4. 3386 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu değişikliği. (1987)
5. Boğaziçi Geri Dönüm ve Etkilenme Bölgeleri 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu Notları. (Temmuz 1987)
6. İstanbul 2-3 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulları 1980-92 Yılları Tutanakları.
7. Boğaziçi İmar Müdürlüğü, Üsküdar, Beşiktaş, Beykoz, Sarıyer İlçe Belediyeleri, 1985-92 Yılları Ruhsat Dökümleri.
8. DİE Nüfus Sayım Verileri
9. TANERİ, E.; "Boğaziçi Fizik Mekanının Süreç içindeki Gelişimi" İstanbul 2 No'lu K.T.V.K.K.'na Sunulan Görüş.

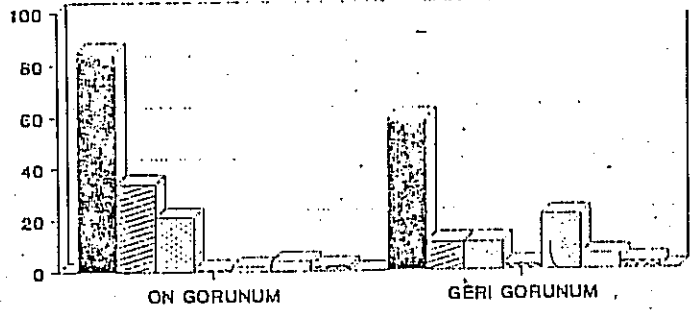
ÜSKÜDAR



2-3 NO.KURUL KARAR. (1987-1992)

GRAFİK 3

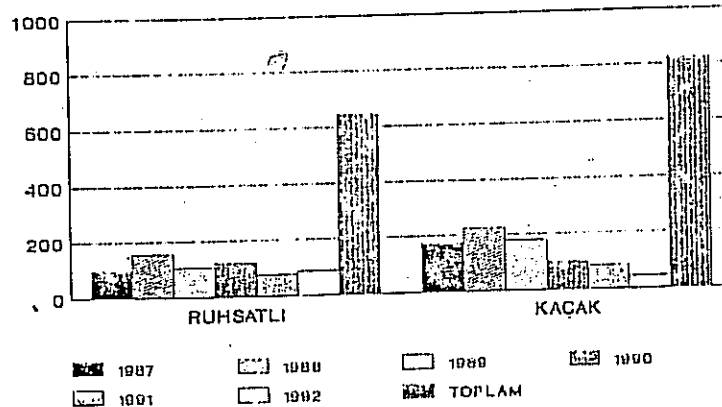
BESİKTAS



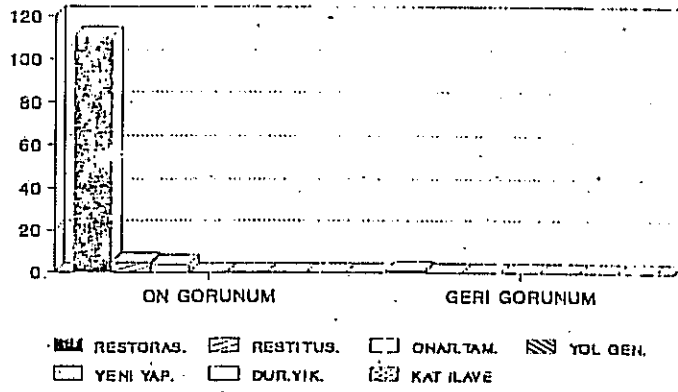
2-3 NO.KURUL KAR. (1987-1992)

GRAFİK 4

BESİKTAS



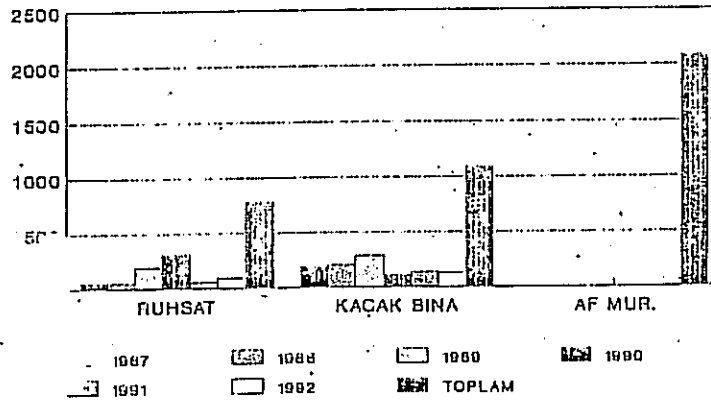
BEYKOZ



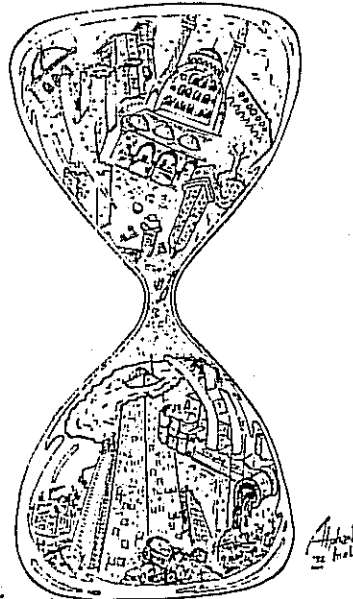
2-3 NO.KURUL KARARLARI

GRAFİK 6

BEYKOZ



GRAFİK 7



Sevim BUDAK
Arş. Gör.
1981'de İ.Ü. Siyasal Bil-
giler Fakültesini ka-
zanmış, 1985'te öğ-
renimini tamamlamıştır.
Aynı yıl İ.Ü. Siyasal Bil-
giler Fakültesi Kamu Yö-
netimi Bölümü'nde Kent-
leşme ve Çevre Sorunları
Anabilim Dalı'nda araş-
tırma görevlisi olarak ça-
lışmaya başlamıştır.

Gül Tüzün
Şehir Planlamacısı

1984'te Yıldız Üni-
versitesi Mimarlık Fa-
kültesi Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü'ne gir-
miş, 1989 yılında mezun
olmuştur. Aynı yıl Y.Ü.
Peyzaj Planlama Yüksek
Lisans Dalı'na girmiş ve
1993 yılında mezun ol-
muştur. Halen Eminönü
Belediyesi'nde görev
yapmaktadır.

1980 sonrası çev-
relerini uyararak ve
mekan şekillenmesini ko-
şullandırarak bir takım
çekim odakları oluş-
turulmuştur. Bu çekim
odakları çevresinde ge-
leşme ve büyümenin ol-
ması kaçınılmaz bir hale
gelmiştir.

İSTANBUL'DA İÇME SUYU HAVZALARI

Sevim BUDAK
Gül Tüzün

GİRİŞ

İstanbul'un içme suyu kaynakları
Terkos, Alibeyköy, Büyüçekmece,
Ömerli, Elmalı ve Darlık olmak üzere
toplam altı adet havzada yer almaktadır.

Ülkemizde içme suyu kay-
naklarının korunmasına yönelik olarak
D.S.İ Genel Müdürlüğü-Sağlık ve Sos-
yal Yardım Bakanlığı-İmar İskan Ba-
kanlığı tarafından 15.12.1976 tarihinde
"İçme ve Kullanma Suyu Temin Edilen
Yüzeysel Su Kaynaklarının Kirlenmeye
Karşı Korunması Hakkında Protokol",
İSKİ tarafından 13.03.1984 -
22.05.1986-1990 ve 11.12.1992 ta-
rihlerinde "İçme ve Kullanma Suyu
Temin Edilen Yüzeysel Su Kay-
naklarının Kirlenmeye Karşı Ko-
runması" Yönetmelikleri ve Çevre
Müsteşarlığı tarafından 04.09.1988 ta-
rihinde kabul edilen "Su Kirliliği Kon-
trol Yönetmeliği" yürürlüğe ko-
nulmuştur.

Bu yönetmeliklere göre su toplama
havzasının tümü koruma alanı olarak
tanımlanmış ve göle olan mesafesine
bağlı olarak mutlak (0-300m), kısa
(300-1000m), orta (1000-2000m) ve
uzun (2000-havza sınırı) koruma alan-
larına ayrılmıştır. Bu koruma alan-
larındaki evsel ve endüstriyel fa-
aliyetler kısıtlanmış olmasına rağmen,
baraj gölünü besleyen derelerden baş-
pılaşma içme suyu kalitesini boz-
maktadır (bkz. Tablo 4).

İÇME SUYU HAVZALARININ KORUNMASINA İLİŞKİN MEV- ZUATTA YER ALAN ÇELİŞKİLİ HÜKÜMLER

Yukarıda da sözünü ettiğimiz içme
sularının korunmasına dair protokol ve
yönetmelikler günümüzün ihtiyaçlarına
cevap veremediği gibi, Çevre Bakanlığı
ile İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
(İSKİ) teşkilatlarının birbirlerinin yetki
alanlarına girmelerinden kaynaklanan
bir dizi idari soruna da yol açmaktadır.

Çevre Bakanlığı ile İSKİ'nin karşılıklı
yetki alanları konusundaki bu ça-
uşmalar içme suyu havzalarının ko-
runması gibi ivedilikle tedbir alınması
gereken bir konuda gecikmelere, bu ge-
cikme dolayısıyla giderilmesi imkansız
kirlenmelere ve kamuoyunun yanlış bil-
gilendirilmesine yol açmaktadır.

Hali hazırda İstanbul'un içme suyu
havzaları, İSKİ'nin (4.8.1993 tarihli de-
ğişiklik ile birlikte yürürlükte olan
İçme ve Kullanma Suyu Temin Edi-
len ve Edilecek Olan Yüzeysel Su
Kaynaklarının Kirlenmeye Karşı Ko-
runması Hakkındaki Yönetmeliği ve
9.1.1991 tarihinde yürürlüğe giren
Havza Yönergesi ile korunmaktadır.
Bu iki düzenleyici işlemin yanında bir
de Çevre Bakanlığı'nın 4.9.1988 ta-
rihinde yürürlüğe soktuğu Su Kirliliği
Kontrolü Yönetmeliği bulunmaktadır.

Bu yönetmeliğin 16 ila 20'inci mad-
deleri havzaların korunması konusunda
İSKİ düzenlemeleri ile çelişen hü-
kümler getirmektedir. Mevzuatta yer
alan bu çelişkili hükümlerden en önemli
olanlarını kısaca irdelleyelim:

* Yapılaşma koşullarına ilişkin
çelişkili hükümler

Havzaları korumayı amaçlayan her
iki yönetmelik de, mutlak, kısa, orta ve
uzun mesafeli koruma kuşakları ge-
türmüş ve bu kuşaklarda belirli ya-
pılaşma koşulları öngörmüştür. Aşağıda
bunların ayrıntısına girilecektir. Ancak
bu noktada İSKİ yönetmeliği'ni Çevre
Bakanlığı yönetmeliği'nden tamamen
ayırarak ve çevre bakanlığı yö-
netmeliği'nde benzeri olmayan bir
hüküm vardır. Bu hüküm İSKİ yö-
netmeliğinin 3-J maddesinde yer al-
maktadır.

GÖLLER	GÖL HAVZASI ALANI (km ²)	KAPASİTE (milyon m ³)	VERİM (milyon m ³)
TERKOS	619	238	142
B. ÇEKMECE	620	162	100
ALİBEYKÖY	160	66	36
ÖMERLİ	621	387	220
ELMALI	81	12	15
DARLIK	297	110	97

Tablo 1: MEVCUT KAYNAKLARIN ALAN VE HACİMLERİ
KAYNAK: II Çevre Komisyonu İçme Suyu Havzalarındaki Çevre Sorunlarının Tespiti ve
Çözüm Önerileri Raporu, İstanbul, 1993, II Genel Meclisine Sunulan Rapor (Yayınlanmamış)

HAVZALAR	KORUMA MESAFELERİ				TOPLAM NÜFUS
	MUTLAK	KISA	ORTA	UZUN	
TERKOS	5.750	4.250	1.000	24.250	33.250
B. ÇEKMECE	18.500	-	8.250	76.750	103.500
ALİBEYKÖY	5.000	7.000	-	50.000	62.000
ÖMERLİ	3.600	2.500	19.250	192.500	217.500
ELMALI	7.500	-	15.000	100.000	122.500
DARLIK	650	-	-	6.300	6.950
TOPLAM	41.000	13.750	43.500	449.450	547.700

Tablo-2 Türkiye'de nüfus dağılımı.

İSKİ yönetmeliği, 3-J maddesi ile, su toplama havzaları içinde atık suları havza dışına taşıyan bir kolektör sistemi olması halinde; kolektörün drenaj havzasındaki yapılaşma koşullarını kendisinin belirleyeceğini ve Havza Koruma Yönergesi'nde belirteceğini hükme bağlamıştır. Bu, kolektörün geçtiği yerlerde (Özellikle Çatalca Sanayi Bölgesi) koruma bantları (mutlak, kısa, orta veya uzun) ne olursa olsun yapılaşmaya izin verilebileceği ve bunun şartlarını da usul görevi imar planı yapmak olmayan İSKİ'nin belirleyeceği anlamına gelmektedir. İSKİ'nin kendi kendisine böyle bir yetki tanımasının yasal dayanağı yoktur. Bilindiği gibi 3030 ve 3194 sayılı Kanunlara göre imar planı yapma yetkisi Büyük Şehir Belediyeleri'nin sınırları içinde Büyük Şehir Belediyeleri'nin, bu sınırların dışında ise Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'ndadır. Ayrıca İSKİ'nin kendisinde böyle bir yetki görmesinin içme suyu havzalarının korunmasıyla nasıl bir ilgisi olduğu anlaşılamamaktadır.

Mutlak koruma bantlarında (0-300metre)

İSKİ Yönetmeliği mutlak koruma sahalarında Bakanlar Kurulu'nca Belde Belediyesi ilan edilmiş yerlerdeki yapıların kalmalarına izin vermektedir; bu yerleşimlerin atık sularının ise mutlak ve kısa mesafeli koruma alanlarının dışına boşaltılmasını istemektedir. Çevre Bakanlığı yönetmeliği ise hiçbir yünün mutlak korumada yer almasına müsaade etmemektedir.

Kısa mesafeli koruma bantlarında (300-1000 metre)

İSKİ Yönetmeliği sosyal tesis ve yönetim binaları orta mesafede kalmak kaydıyla taban alan katsayısı %2, yükseklik 6,5 metre, toplam kapalı alanı 200 metre kareyi geçmemek kaydıyla gübnebirlik spor alanlarına ve rekreasyon sahalarına izin vermektedir. Çevre Bakanlığı Yönetmeliği ise bu tür tesislere sökülüp takılabilir nitelikte, geçici ve tek katlı ve çevre düzeni planı ile uygulama planlarına uygun olmak ve toplam kapalı alanı 100 metre ka-

reyi geçmemek kaydıyla izin vermektedir.

Orta mesafeli koruma bantlarında (1000-2000 metre)

İSKİ Yönetmeliği ifrazdan sonra en az 5000 metre karelik bir arsanın, taban alan katsayısı %5, yükseklik 6,5 metre olmak kaydıyla yapılaşmaya açılmasına izin vermektedir. Çevre Bakanlığı Yönetmeliği ise bu evlerin bağ ve sayfiye evi niteliği taşımasını istemektedir. Bu alanlardaki yapılaşma koşullarının ise %5 taban alan, 6,5 metre yükseklik ve 2 katlı toplam 250 m²'yi aşmamak koşuluyla bağlamıştır.

Bilindiği gibi içme suyu havzalarında bir yapının inşaatına başlanılabilmesi için ilgili belediyenin ruhsat vermesi gereklidir. İlgili belediye bu ruhsat vermeden önce İSKİ'ye müracaat ederek "olumlu" görüş istemektedir. Uygulamada İSKİ, Yönetmeliğinde belirtilen asgari 5000 m² büyüklüğündeki bir arsada toplam taban alanı 250 m²'yi (%5 oranını) geçmemek üzere, tek bir bina yerine, mesela her biri 125'er m²'lik iki bina inşa edilmesine izin verilmektedir. Kanımızca bu uygulama hatalıdır. Çünkü bu alanlardaki yapılaşma sınırlamaları içme sularının ekolojik dengesinin korunması gibi bir kamu menfaatinin gözetilmesi amacıyla konulmuştur. Bu sınırlamaların yorum yolu ile gevşetilmesinin mümkün olmaması gerekir.

Uzun mesafeli koruma bantlarında (2000-havza sınırı)

Bu alanlarda İSKİ Yönetmeliği, orta mesafeli koruma alanlarında öngördüğü %5'lik taban alan katsayısını %10'a çıkarmıştır. Çevre Bakanlığı Yönetmeliğinde ise bu oran %5 olarak muhafaza edilmektedir. Ayrıca Büyük Çekmece Belediyesi sınırları içerisindeki Alarko ALKENT Projesinde de görüldüğü gibi, 500m² taban alanı tek bir bina yerine, yaklaşık 175 m² taban alanı ve 500 m² taban alanına sahip üç binaya izin verilmesinin yerinde olacağına ilişkin bir görüş bildirmiştir. Bu tür bir yoğun ya-

pılaşmanın havzanın yağış rejimi üzerindeki olumsuz etkileri ise orman mühendislerince sık sık ifade edilmektedir.

Bir başka çelişki ise Çevre Bakanlığı Yönetmeliğinden kaynaklanmaktadır. Çevre Bakanlığı Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği uzun mesafeli koruma bantlarında Bakanlığının uygun görüşü alınmak kaydıyla çöp depolama ve imha alanlarının kurulmasına izin verirken; İSKİ Yönetmeliği buna izin vermemektedir.

* Tarım ve Sanayi Tesislerinin Kurulmasına İlişkin Çelişkili Hükümler

Her iki Yönetmelik hükümlerine göre (istisnalar hariç) mutlak ve kısa mesafeli koruma kuşaklarında endüstri tesisleri kurulamaz, tarımsal faaliyetlere izin verilemez.

Bu bantların dışında yani orta ve uzun mesafede tarım ve sanayi tesislerinin inşasının mümkün olup olmadığı konusunda ise iki yönetmeliğin çelişen hükümleri vardır. Orta mesafeli koruma bantlarında İSKİ Yönetmeliği evsel nitelikli atık suyu olan endüstri tesislerinin yerleşmelerine, ayrıca tesisi inşa etmeleri kaydıyla izin vermektedir. Çevre Bakanlığı Yönetmeliğinde ise hiç bir endüstri kuruluşunun orta mesafeli koruma kuşaklarında kurulmasına izin verilemeyeceği öngörülmüştür.

Ancak Çevre Bakanlığı Yönetmeliği orta mesafede entegre tesis niteliğinde olmayan mandra, kümes, ahır, su ve yem depoları, hububat depoları, gübre ve silaj çukurları, arıhançer, balık üretim tesisleri ve un değirmenleri gibi konut dışı yapıların yer almasına izin verirken; İSKİ Yönetmeliği bu tesislerin uzun mesafeli koruma bantlarında yer alabileceğini, mandra hariç tarıma dayalı endüstri kollarından, entegre tesis niteliğinde olmayan yalnız hayvan besiciliği faaliyetinde bulunan yerlere, yeni depolarına, hububat depoları gibi konut dışı yapılara izin verilebileceğini hükme bağlamıştır.

İSKİ Yönetmeliği uzun mesafeli koruma bantlarında tehlikeli hammadde

kullanılan endüstrilerin nasıl yerleşeceğine ilişkin kayıtlar getirmiştir. Bu kayıtlar ise yönetmelikte değil yönergede yer almaktadır. İlgili havza koruma yönergesinin 4.2.2.2'nci maddesine göre hammadde olarak tehlikeli ve zararlı maddeler grubuna dahil olup kirliliği tespit edilemeyen (I) endüstrilere, hammaddeleriyle ilgili gerekli önlemler alındığı takdirde ruhsat için olumlu görüş verilebilmektedir. Akaryakıt satışı ve servis istasyonları yıkama yağlama ünitelerini kaldırdıkları takdirde bu grupta değerlendirilmektedirler. Çevre Bakanlığı Yönetmeliğinde ise kirliliği nitelik taşıyan sıvı, gaz ve kau atıklar üreten yeni sanayilerin kurulmasına hiçbir surette izin verilmemektedir.

* Havzalara Akañ Derelerin Koruma Kuşaklarına İlişkin Çelişkilili Hükümler

Çevre Bakanlığı Yönetmeliğinde su toplama havzalarına akan derelerin korunmasına ilişkin tek düzenleme, "akar ve kuru derelere atık su veya atık deşarjı yapılamaz" ibaresidir. Oysa 1986 tarihinden bu yana İSKİ yönetmeliklerinde dere koruma kuşakları (0-200 metre mutlak koruma, 200-1000 metre kısa mesafeli koruma) getirilmiş; koruma kuşaklarındaki arazilere kamulaştırma şerhleri konulmuştur. Ancak daha sonra 1990 ve 1992 tarihli değişikliklerle derelerin koruma bantları kısıtlanmış (100 metre) ve 100 metrenin dışındaki parsellerde kamulaştırma şerhleri kaldırılmıştır. Derelerin atık eskisi gibi korunmalarına gerek görülmediği anlaşılmaktadır.

İÇME SUYU HAVZALARINDA PLANLI - KAÇAK YAPILAŞMA

İçme suyu gibi canlı yaşamı için en gerekli doğal kaynağın çevresinde herhangi bir fonksiyonun yer alması bile tehlikeli sayılırken bu havzalarda 1990 nüfus verilerine göre 579 bin kişni ikamet ettiği (bkz. Tablo II) ve 1352 adet endüstri tesisinin (bkz. Tablo III) faaliyetinde olması İstanbul'un bugün ve yakın gelecekte büyük bir felaket ile karşı karşıya kalması açısından çok önemlidir.

Havzaların bu hale gelmesinde plan dışı getirilen otonom kararlar etkili

olmuştur. Özellikle I. ve II. Boğaz Köprüleri ve otoyol projelerinin rant değerlerini artırmalarıyla spekülasyonların eline geçen arsaların hızla ve kaçak olarak yapılaşmasına neden oldu. Kamu arazilerinin korunamaması da ikinci bir etken olarak ortaya çıkmıştır.

İçme suyu havzalarında özellikle 1985-1990 yılları arasında %100'ü aşan oranda nüfus artışı gözlenmektedir.

İÇME SUYU HAVZALARINDA MEVCUT YAPILAŞMA DURUMU VE PLANLAMA

Alibeyköy Barajı içme suyu havzası, Gaziosmanpaşa ve Eyüp İlçe Belediyelerinin sınırları içinde bulunmaktadır. Havza alanı içinde toplam 62 bin kişi ve 373 endüstriyel tesis bulunmaktadır. En büyük tehlike metal sanayi (138 adet) ve taş-kum ocaklarıdır (52 adet). Su havzası içinde tamamı Gaziosmanpaşa ilçesi sınırlarında 6 Ha. alanı kapsayan 1/5000 ölçekli Bolluca Çocuk Köyü Planı 05.08.1991 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmıştır. Plan notlarında 1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapılacağına kadar max. TAKS=0.1, max. h=6.50m. koşuluyla ilçe belediyesince avam projeye göre uygulama yapılabileceği belirtilmiştir.

Yine Alibeyköy Havzasında Gaziosmanpaşa Belediyesi Yerleşme Alanları ve Abdi İpekçi Toplu Konut Yerleşmesi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı 09.12.1992 tarihinde onaylanmak üzere İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisine gönderilmiştir. Planlama alanı 93.63 Ha., planlama nüfusu ise 13 bin 380 kişidir. Plan notunda, 23.05.1991 tarih ve 991/771 sayılı İSKİ yönetim kurulu kararı ile atık suların havza dışına çıkarılması (atık su kullama kanalı yapılması şartıyla) uygun görüldüğü belirtilerek, planlama alanı Havza Dışı Alan gibi değerlendirilmiştir. Ayrıca "Gecekondulaşma ihtimalini önlemek amacıyla plan yapıldığı" belirtilerek planlı kirlenmeye neden olacak yapılaşma değerleri önerilmiştir (800 kişi/Ha., TAKS=0.25, KAKS=1.80).

Büyüçekmece Barajı İçme Suyu Havzası, Büyük Çekmece ve Çatalca İlçe Belediyeleri ile Bayındırlık ve

İskan Bakanlığı yetki sınırları içindedir. Barajda sanayi atıkları ile tarım kirliliği çok üst düzeydedir. Toplam endüstri tesisleri dağılımında Ömerli ve Alibeyköy'den sonra üçüncü sıradadır (208 adet endüstri tesisi). 31.10.1992 tarih ve 90/1102 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Çatalca Serbest Bölgesi olarak kabul edilen alan, havzanın kısa ve orta koruma alanı içinde kalmaktadır. Organize sanayi bölgesinin inşasına 19.07.1992 tarihinde başlanılmıştır.

Büyüçekmece havzası nüfus açısından da Ömerli ve Elmalı havzalarından sonra üçüncü sırada yer almaktadır (103 bin 500 ki.). Mutlak koruma alanı içindeki nüfus, açısından ise ilk sıradadır (18 bin 500 ki.). Ancak onaylanan üç plan ile havza içindeki nüfus değeri artırılmaktadır: 1/1000 ölçekli Çatalca İmar Planı'nda planlama nüfusu olan 40 bin kişinin orta ve uzak koruma alanında yerleşmesi önerilmektedir. Plan 04.11.1985 tarihinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. 1/5000 ölçekli Hadımköy Nazım İmar Planı ise 30.10.1986 tarihinde İller Bankası Bölge Müdürlüğü tarafından onaylanmıştır. Tüm yerleşme uzak koruma alanı içindedir. 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Alarko 2000 Mevzi İmar Planı ise Büyüçekmece Belediye Meclisi tarafından 05.02.1993 tarih ve 19932-35 karar no. ile İSKİ Genel Kurulunun 22.5.1990 gün ve 398 sayılı kararına göre onaylanmıştır. 380 Ha.lık planlama alanı içinde kalmakta olup TAKS=0.50, KAKS=1.50 max. h=6.50 m yapılaşma şartı getirilmiştir.

Ömerli İçme Suyu Havzası, Kartal, Pendik, Ümraniye, Şile, Gebze ilçe sınırları içerisinde kalmakta olup başta Sultanzeyli, Sarıgazi, Samandıra, B.Bakkalköy, Yenidoğan, Alemdağ, Paşaköy, Emirli, Kurnaköy yerleşmeleri; doğusunda Esenceli ve Kurdoğmuş yerleşmeleri; kuzeyinde Gökçebeyle, Biçildere, Kervansaray, Oruçoğlu ve Kömürlük yerleşmeleri bulunmaktadır. Bu yerleşmelerde özellikle Sultanzeyli'de kaçak yapılaşma TEM otoyolunun inşasına başladığı 1984 yılında başlamıştır. Havza içinde en fazla nüfus yaşayan (217 bin 500

SEKTÖRLER	ÖMERLİ	ELMALI	TERKOS	B.ÇEKMECE	SAZL.	ALİBEYKÖY	TOPLAM
METAL	82	52	2	13	19	138	305
HAYVANCILIK	78	10	8	67	38	32	233
AKARYAKIT	11	13	2	7	3	7	43
AĞAÇ İŞL.	29	9	-	2	7	18	65
KİMYA	32	4	1	2	11	23	73
MERMER	22	4	-	-	1	6	33
TEKSTİL	16	3	-	24	11	26	80
DEPO	23	4	-	13	1	5	46
TAŞ OCAĞI	11	2	2	13	5	52	85
MEZBAHA	4	1	1	4	3	1	14
GIDA	14	2	2	22	7	6	53
İNŞAAT	22	4	-	3	8	10	387
PLASTİK	14	3	-	3	8	10	387
DİĞER	96	32	4	35	23	46	246
TOPLAM	454	143	22	208	145	380	1352

Tablo-3 Su toplama havzalarında endüstri tesislerinin dağılımı

zalarını sanayiye açtığını söyleyemeyiz. Havzalarda yerleşimi ve sanayiye teşvik eden başka kararlar alınmıştır. Mevcut sanayi planlarını bozan ve revize (1) eden pekçok gelişme yaşanmıştır. Bunlardan ilki 1956 yılında İmar İskan Bakanlığının kararıyla ilan edilen Dudullu Organize Sanayi Bölgesi (İMES)'dir. Elmalı Havzası içinde bulunan bu sanayi bölgesi plan kararıyla içme suyu havzalarının kirlenmesinin ilk örneğidir. 843 işyerine sahip bu sanayi bölgesi, özellikle 1980'li yıllardan sonra etrafındaki kaçak sanayilerle beraber Elmalı Havza'sını büyük ölçüde kirlettiğinden, havzanın ozonla temizleninceye kadar kapatılmasına yol açmıştır. Bunun faturası ağırdır.

İkinci bir revizyon Büyükçekmece Havzası'na Çatalca'dan gelmiştir. Çatalca sanayi bölgesindeki yapılaşma 1984 yılında İller Bankası kararı ile dondurulmuş fakat buna karşılık 1986 yılında mevzii planlarla sanayiye (özellikle tekstil sanayiine) açılmıştır. Bu sanayiye açılmayı İSKİ kollektör çalışmaları (yapılma amacı içme suyunun korunması dahi olsa) istemeden desteklemiştir. Çatalca'da bir başka gelişme ise İstanbul-Trakya Serbest Bölgesinin ilanı ile olmuştur. Bu sanayi bölgesinin kurulmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı 1990 yılında alınmış; ilgili yönetmelik ise 1991 yılında yürürlüğe girmiştir. Ancak bu dü-

zenemeler ile ilgili olarak Mimurlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından bir idari dava açılmış olup, bir yürütmeyi durdurma kararı da alınmış bulunmaktadır.

Üçüncü revizyon hem Elmalı'yı hem Ömerliyi hem de Büyükçekmece'yi bıçak gibi kesecek şekilde planlanmış olan TEM (Trans European Motorways) Otoyolu'nun işletmeye açılması kararıdır. İkinci Boğaz Köprüsü ve bağlantılarından oluşan TEM otoyolu, Karayolları Genel Müdürlüğü'nce, bu yolun geçeceği arazileri ucuzla kamulaşmak ve hazine arazilerinden istifade etmek için (İSKİ ve ilgili kuruluşların itirazlarına ve olumsuz görüşlerine rağmen) orman alanları ile içme suyu havzalarının içinden geçirilmiştir. TEM Otoyolu'nun ucuzla getirilmesi çalışmaları İstanbul halkına pahalıya malolmuştur. Otoyol bağlantısı doğrudan doğruya kirlletici bir rol oynadığı gibi, dolaylı olarak da kaçak sanayiye teşvik ederek havzaları tehdit etmektedir. (bkz. HARİTA).

Havzalardaki endüstri tesisleri 1980'li yıllardan sonra artış göstermiştir. 1989 yılında 848 tane olan tesisler (1) 1990 yılında 950'ye yükselmiştir. (2). 1993 verilerine göre ise endüstri tesisi 1352'ye ulaşmıştır. (bkz. Tablo 3).

Havzalarda dere yatağı çoktur. Sanayiler bu yatakları hem su kaynağı

hem de alıcı ortam olarak kullanıldıklarından derelerin civarları cazip yerler olmuş ve kaçak sanayiler dere etrafında kümelenmişlerdir. Buradaki endüstri tesislerinden derelere doğrudan deşarjlar yapılmaktadır.

Havzalara dökülen derelerde 1980-1993 yılları arasında yapılan ölçümlerde bulunan maksimum değerler (bkz. Tablo 4) görüldüğü gibi, İSKİ ve DSİ tarafından yapılan analizlerde, içme suyu elde edilen tüm baraj göllerine akan tüm derelerde biyolojik, bakteriyolojik ve kimyasal kirlilik tespit edilmiştir. Ancak yukarıdaki tabloda gösterilen değerler, analizler sistematik olarak yapılsa ve incelenebilse daha da yüksek çıkacaktır. Gerek bölgedeki planların ve nüfusun incelenmesi sırasında, gerekse arazide yapılan incelemeler sonucunda edinilen bilgilere göre, mevcut kirlenme bu resmi kuruluşların analizlerinde yansıtılan değerlerden çok fazladır.

Burada bir noktaya daha değinmek yerinde olacaktır. İstanbul'un içme suyu havzalarına akan dereler "kuru dereler"dir, yani kış aylarında yağın yağmurlarla baraja yüksek debide su getiren derelerdir. Yaz aylarında ise mevcut durum dikkate alındığında bu derelerden sadece evsel atıklarla sanayi atıkları birleşerek baraja dökülmektedir. Seyrelme oranı da düşük olduğundan yazın dereler çok daha kirlil

Parametreler	BOİ5 mg/lt		KOI mg/lt.	Top Khejda Azotu		Top Fosfor 0-P04		Amonyak NH3-N		Nitrat NO3-N		Toplam Koliform	Fekol Koliform
Değerler	(1) 4-8	(2) <3<5	(1) 25-50	(1) 0.5-1.5	(2) 1.0-2.0	(1) 0.002-0.16	(2) 0.00-0.70	(1) 0.20-1	(2) 0.05-1	(1) 5-10	(2) 0.1-0.7	(1) 400-20bin	(1) 10-200
	DSİ	İSKİ	İSKİ*	İSKİ*	DSİ	İSKİ	DSİ	İSKİ	DSİ	İSKİ	DSİ	DSİ**	DSİ**
ELMALI HVZ.													
Budak Dere	10	3	15	1	8	0.6	20.4	2	15	-	-	1100000	730000
Kemer Dere	-	62	700	44	-	2	-	18	-	0.25	-	-	-
Değirmen Dere	-	38	141	37	-	0.3	-	10	-	0.3	-	-	-
Çiftlik Dere	-	5	26	2	-	0.25	-	0.15	-	-	-	-	-
Karanlık Dere	7.6	3	61	3.7	1.7	1	2.2	-	12	-	-	47000	8000
Çengel Dere	-	4	75	4	-	0.2	-	0.15	-	-	-	-	-
ÖMERLİ HVZ.													
Ozan Dere	4.6	11	65	4	0.12	0.1	2	-	-	-	-	1900	800
Göçbeyli Dere	4.5	2	45	4	0.4	0.2	2.4	0.3	-	-	-	6000	2800
Paşaköy Dere	7.8	20	248	42	0.51	2.5	1.12	25	9.7	1	-	33000	21000
Şalgam Dere	7.0	40	40	8	1.7	5.5	3.55	5	10.	0.42	-	860000	180000
Köy Dere	9.8	13	67	6	8	1.8	15.6	0.4	8.2	-	-	920000	240000
B.ÇEKİRME HVZ.													
Sarısu Dere	8	-	23	3	5.2	0.4	5.8	2	9.4	-	-	47000	8600
Karasu Dere	7.2	11	68	14	4	1	7.6	0.3	9.7	0.6	-	1160000	480000
Akalan Dere	5.4	5	75	4.1	2.7	0.5	1.2	0.2	9.5	0.6	-	70000	92000
Çakıl Dere	8.2	11	48	6.7	4	0.4	4.3	0.2	21.8	0.45	-	860000	350000
ALİBEY HVZ.													
Halova Dere	9.8	-	-	-	1.1	-	2.8	-	14.4	-	-	50000	14000
Ayvalı Dere	-	1	26	13.4	-	0.9	-	-	-	0.05	-	-	-
Sıdan Dere	-	12	32	7	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-
Güllü Dere	-	2	10	2.3	-	0.1	-	-	-	0.06	-	-	-
TERKOS HVZ.													
Sivas Dere	8	-	-	-	0.4	-	1.7	-	19.4	-	-	16000	14000
İstranca Dere	8.7	-	-	-	0.9	-	2.4	-	15.8	-	-	4700	1900
Köy Dere	5.4	-	-	-	0.4	-	1.6	-	1.7	-	-	30000	13000

Tablo-4 İçme suyu havzalarına dökülen önemli derelerde max. kirlilik yükü (1980-1992)

* DSİ verileri mevcut değil ** İSKİ verileri mevcut değil (1) Türkiye standartları (2) AT standartları

HAVZALAR	BARAJ MUTLAK/KISA	ZARARLI ATIKSU	DERE MUTLAK	BARAJ ORT. KONV.	BARAJ ORTA TAŞ OCAKLARI	TOPLAM
ÖMERLİ	13	30	27	1	-	71
ELMALI	2	8	2	1	-	13
B. ÇEKMECE	35	3	6	1	3	48
ALİBEYKÖY	12	15	21	-	13	61
SAZLI DERE	27	13	4	3	-	47
TERKOS	9	-	4	-	-	13
TOPLAM	98	69	64	6	16	253

Tablo-5 Havza Dışına Çıkacak Tesisler

HAVZALAR	BİYOLOJİK ARITMA	FİZİKSEL ARITMA	DİĞER	İNCELEMEDE VE KAPALI OLAN.	TOPLAM
ÖMERLİ	15	10	129	36	190
ELMALI	6	1	72	5	84
B. ÇEKMECE	14	4	54	32	104
ALİBEYKÖY	9	10	172	49	240
SAZLI DERE	12	1	38	9	60
TERKOS	-	-	2	-	2
TOPLAM	56	26	467	131	680

Tablo - 6 Havza İçinde Önlem Alarak Kalabilecek Tesisler

akmaktadır.

Bu nedenlerle havzadaki sanayi kuruluşlarının havza dışına çıkartılması gerekmektedir. İSKİ tarafından 1990 yılında yapılan bir araştırmaya göre havza dışına çıkartılması gereken tesisler ile tedbir olarak havzadan kalabilecek tesislerin havzalara dağılımı Tablo-5 ve Tablo-6'daki gibidir.

Kanaatimizce bu tesislerin yalnızca bir bölümünün değil tümünün havza dışına çıkarılması hem içme sularının ekolojik dengesinin korunması hem de kamu sağlığı bakımından çok daha yerinde olacaktır.

SONUÇ

Bir yandan insanlara anayasal hak olarak temiz ve sağlıklı bir çevre vaat edilirken, diğer yandan bu çevreyi olumsuz etkileyen yapıları ve uy-

gulamaları onaylayan "imar affı" tehlikeli bir ikilem yaratmaktadır. Bu ikilemi ortadan kaldırmak için devlete düşen görev; havza korumasına yönelik yasal düzenlemeler arasındaki koordinasyonsuzluğun kaldırılması, "İSKİ görüşü"nü ilgili belediyelerce "imar izni" gibi değerlendirilmemesi, kaçak ve imarlı yapıların ve tarımsal faaliyetin en kısa zamanda havza dışına çıkarılması, su kalitesinin standart değerlere ulaşması için gereken gözlem-ölçüm ağıının ve arıtma tesislerinin kurulması, havza çevresinde yağış rejimini düzenleyecek toprak kaybını azaltacak ağaçlandırma çalışmasının yapılması ve havzalardaki hazine arazilerinin satışının durdurulması olarak ifade edilebilir. Bu çalışmaların gerçekleştirilmesi için ise mali kaynak yetersizliğinde öncelik tanınması ge-

rekmetedir.

Bu konuda vatandaşa düşen görev; havzalardaki kirliliği gözardı etmeden havza örgütlerini koruma yönünde harekete geçirmeleri, bir başka deyişle "vatandaşlık" bilinci ile sorunun çözümü konusunda ilgilileri uyarak çalışmalarına yardımcı olmaları gerekmektedir.

* İ.Ü. SBF. Kentleşme ve Çevre Sorunları Anabilim Dalı Mevzuat ve Sanayinin Gelişimi konuları yazara aittir.

** Planlı ve Kaçak Yapılaşma konuları yazara aittir.

KAYNAKÇA : (1), (2) ve (3)

İl Çevre Komisyonu İçme Suyu Havzalarındaki Çevre Sorunlarının Tesbiti Ve Çözüm Önerileri Raporu, İstanbul, 1993 (İl Genel Meclisi'ne Sunulan Raporlar)

Müjgan Şerefhanoglu,
Profesör,
Yıldız Teknik Üniversitesi Mi-
marlık Fakültesi Mimarlık Bölümü
Başkanı "Yapı Fiziki" ve "Ay-
dınlatma Çevre Planlama" ko-
nularında uzmandır.

Zekiye Yenen,
Y.Doç.Dr.
Lisans ve Yüksek Lisan öğ-
renimini Orta Doğu Teknik Üni-
versitesi Mimarlık Fakültesi'nde,
doktora öğrenimini İstanbul Tek-
nik Üniversitesi Şehircilik Bölü-
mü'nde tamamlamıştır. 1980'den
buyana Yıldız Teknik Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü'nde çalışmakta
olup, "Türk Kenti" ve "Kentsel Ta-
sarımlar" konularında uzmandır.

GÖRSEL İZLENİM YÖNÜNDEN İSTANBUL VE REKLAM ÖGELERİ

Müjgan ŞEREFHANOĞLU
Zekiye YENEN

Kentlerde reklam, duyuru, ilan vb. öğelerin kullanımı son yüzyılın ikinci yarısından sonra yaygınlaşmaya başlamış ve baskın bir görüntü oluşturarak adeta görsel izlenim açısından reklam kenterinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu durum özellikle İstanbul gibi doğal, tarihsel, kültürel değerlerin ağırlık taşıdığı kentlerde kimlik yitirilmesine neden olmuştur ve olmaktadır. Bu yazıda, İstanbul'da kullanılan reklam öğelerinin görsel izlenim yönünden etkisine yer verilecek, olumlu ve olumsuz yönleri sergilenmektedir.

KENTLER VE REKLAM ÖGELERİ

Kentlerde yapılaşmanın ve varolan doğal değerlerin dışında her türlü kentsel tasarım öğeleri kent kimliğinin algılanmasında önemli yeri olan unsurlardır. Gelişmiş ülke kenterinde reklam, duyuru, yol gösterme, bilgi verme vb. gibi türlü amaçlarla yer alan öğelerin son yüzyılın ikinci yarısından sonra kullanımları yaygınlaşmaya başlamıştır. Bunun temel nedeni reklamcılığın gelişmesi ve bu konuda

medya olarak türlü ürünlerin çağdaş teknolojiye dayalı bir biçimde üretilmesi ve topluma sunulmasıdır.

Ülkemizin pazar ekonomisine geçmeye çalıştığı bilinmektedir. Pazar ekonomisinde ise reklam üretimin vazgeçilmez bir parçasıdır. Nitekim Türkiye'de reklam yatırımları son yıllarda önemli boyutlara ulaşmıştır (1). Bu nedenle ülkemizde de ticari amaçlı reklam öğelerinin kent içinde yerleşmesi, yaygınlaşması ve etkili olması son yıllarda belirgin bir biçimde kendini göstermeye başlamış ve özellikle büyük kenterde baskın görüntüler ortaya çıkmıştır.

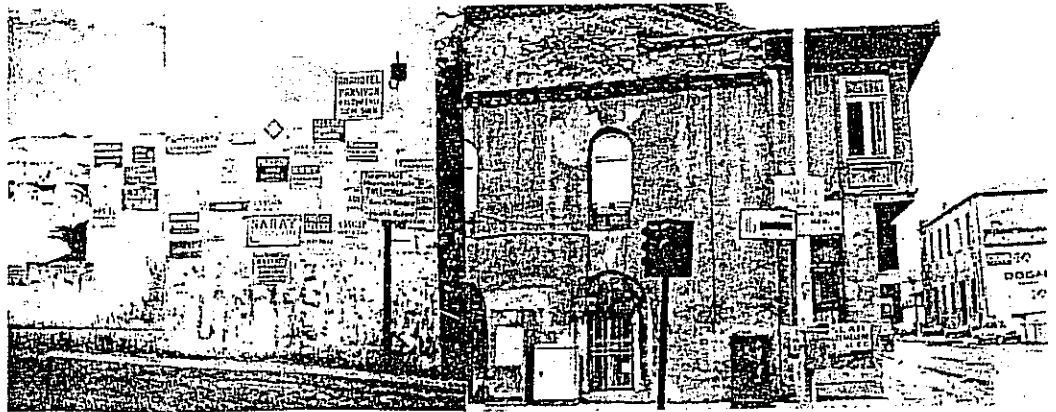
- Posterler,
- Billboardlar,
- Reklam kulçeleri,
- Elektronik reklamlar,
- Elektrikli gösteriler,
- Dükkan vitrinleri,
- Araç üstü reklamları,
- Yapı üstü (yapı yüzü, çatı üstü, vb.) reklamları,
- Direklere asılan reklamlar, ve benzerleri gibi kullanılmaktadır.

Yapı yüzlerine asılan/boyanan ya da

çatı üstlerine yerleştirilen reklamlar ve ötekilerin çoğu kent mekanları içinde yer almaktadır. Tüm bu reklam öğeleri boyutları, biçimleri ve içerikleriyle kent görüntüsünü ve kullanımını etkilemektedir. Kimi zaman olumlu etkiler oluşturan bu kullanım çoğu kez, gittikçe artan sayıda yer alan reklam panoları ve duvar reklamları ile, doğa güzelliklerini olumsuz etkileyerek kargaşa yaratan, kenti adeta bir reklam, tabela panayırına dönüştüren görüntüler sergilemekte, kent plastisini etkileyerek bir çeşit "çevre kirlenmesi" yaratmaktadır.

Örneğin, eğlence ağırlıklı bir kentte ya da kent bölgesinde ışıklı-ışısız, renkli devinimli vb. ilgi çekici reklam öğelerinden fazlasıyla yararlanılabilir, hatta yararlanılmalıdır. Çünkü, bu tür bir biçimleniş oraya özgü, bir nitelik kazandırır, ön plana çıkarır, başka bir deyişle, bir kimlik oluşturur.

Ancak, tarihsel kimliği olan bir kent ya da kent bölgesinde bu denli etkileyici, özellikle çağdaş tekniği yansıtan öğeler kullanılması varolan kim-



Kentlerdeki yapılaşmanın ve varolan değerlerin dışında her türlü kentsel tasarım öğeleri kent kimliğinin algılanmasında önemli yeri olan unsurlardır.



liği zedelemekte ve ortaya uyumsuz görüntüler çıkarmaktadır. Reklamcılık yönünden olumlu sayılan çarpıcı, etkileyici, doymuş renklerin, büyük boyutların kullanılması, ayrıca bunların ışıklı ya da aydınlatılmış olmaları, özellikle eski kent ya da yapıları daha kötü duruma düşürdüğü için çevrenin algılanmasını olumsuz etkilemekte, "kültürel kirlenme"ye de neden olabilmektedir.

İSTANBUL VE REKLAM ÖGELERİ

Tarihsel ve kültürel varlıkları, doğal güzellikleri, kıtalararası konumu, özellikle su kenti olma niteliği ve uluslararası türlü ilişkileriyle önemli bir dünya kenti olan İstanbul kullanılan reklam öğeleri yönünden üzerinde özenle durulması gereken bir kenttir. Tarihi yapıları, yarısıra gecekondu ile kendine özgü bir sürecin yansıdığı, çelişkilerle dolu bu önemli eski kent son onuz yıldır aldığı göçler ve önemli boyutlardaki yapısal dönüşümler nedeniyle sosyal, ekonomik yapı değişikliklerinin tüm yansımalarını mekanda açıklıkla ve kentsel tasarım açısından yaşamsal boyutta içeren bir büyüktür. Kültür mirasının mekansal çevre ile etkileşiminin çok zengin ürünler yarattığı İstanbul'da da değişen koşullarda kentsel mekanların oluşumunda geçmişle geleceği bağlamak, kültürel sürekliliği sağlamak güncel bir sorumluluk olarak ortaya çıkmaktadır.

Günümüzde kent mekanlarında çağdaş iletişim araçları olan türlü reklam öğelerinin kullanılması kaçınılmazdır. Ancak, denetimsiz ve gelişigüzel kullanılan reklam öğeleri çağdaş bir görüntü yaratmak yerine çoğu kez bir kaos oluşturmakta ve kent kimliğini zedeleyerek olumsuz etkiler yaratmaktadır. Bu olumsuzlukların yanında çatı üstlerine, yapı yüzeylerine, binalara konulan ya da asılan, ayrıca yol ve meydanlarda yer alan reklamlar billboardlar, reklam panoları v.b. gibi bunların sayıları, boyutları ve içerikleri artmaktadır. Örneğin, billboardların çok fazla sayıda yanyana ve üçüncü gözetimsiz her yerde kullanımını ya da üzerine konulduğu yüzünün mimarisine, oran ve taşıyıcı sistemi olarak, hiç uyumlayan çatı reklamları ya da tüm yapıyan yüzeyini kaplayan büyük boyutlu reklamların kullanılması gibi.

İstanbul, reklam olgusu yönünden incelendiğinde, yukarıda değinilen

olumsuzluklarla sıkça karşılaşıldığı görülmektedir. Reklam öğelerinin kullanımında temel amaç mal ve hizmet tanıtım ve iletişimi sağlamaktır. Ancak bu kentin her tarafında türlü türlü reklam öğeleri kullanarak bir "reklam kenti" oluşturmak anlamını taşımamalıdır.

Kente yabancı olan bir başka konu reklamların içeriklerinden kaynaklanmaktadır. Sigara reklamları bu konuda olumsuz örnekler sergilemekte, ayrıca büyük boyutlarda ve çok sayıda kullanılmaları nedeniyle biktıncı olmaktadır. Unutulmamalıdır ki reklamların toplum bireylerini etkileme yollarından biri de toplumda geçerli ahlaki değerleri göz önünde bulundurarak tüketiciye bıkıcılık, dayanılmazlık, hoşnutsuzluk ve moral bozukluğu uyandırmamaktır. Türlü reklam öğeleri yerinde ve dozunda kullanıldığı zaman hoşya giden, çekici, kenti süsleyen elementler biçiminde algılanabilir ve bir tür kent mobilyası biçiminde değerlendirilebilir (2).

SONUÇ

Günümüzde tüm dünyadaki uluslararası ilişkilerin ve serbest ekonominin yaygınlığı ve bunun giderek arttığı, ayrıca teknolojinin getirdiği yeni olanakları ve ürünlerin kullanımını davet eden medya ortamının varlığı göz önünde tutulduğunda, kentlerde reklamla ilgili türlü öğelerin yer almasının kaçınılmaz olduğu açıkça görülmektedir. Doğayla uyumlu, önemli bir dünya kenti olan İstanbul'da da türlü niteliklerde reklam öğelerinin kullanılması doğaldır. Ancak, kentin görüntüsünü kötü etkileyen, bir başka deyişle, kentin oluşmuş ya da olması gereken imajını zedeleyen ve kimliğini bozan biçimde reklam kullanımına izin verilmemelidir. Boyut, renk, içerik, konum, tasarım, kullanılan gereç gibi özelliklerinin ayrıca sayılarının, yakın ve uzak çevre içindeki görüntülerinin, tarihi, arkeolojik, doğal sit alanları ile fiziksel ya da görsel ilişkilerinin iyi düzenlenmemiş yani, gelişigüzel olması durumunda, reklam öğeleri kent görünümünde "görsel kirlilik" yaratan bir durum sergileyeceği için de bu konu üzerinde önemle durulması gerekmektedir.

Amaç, uzun erimde kentlilerin yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkıda bulunmak olduğuna göre, zaman geçirmeden, çevre temizliğine yönelik çalışmalar sürecine girilmelidir.

Örneğin, tarihi, arkeolojik, doğal sit alanlarında reklam kullanımı yasaklanmalı ya da sınırlandırılmalıdır. Ayrıca, özellikle Boğaz ön görünümünde ve silüeti etkileyen tepeler, yüksek yapılar, manzara seyir terasları, sahil yolları gibi imaj noktalarında kent görünümündeki yönlendirici özellikler gözardı edilmemeli, bu alanlarda yapı üstlerinde ve yüzlerinde reklam kullanılmamalıdır. Buluşma noktalarında, yaya ya da araç dolaşımının ağırlıklı olmasına göre, kullanılacak reklam türleri boyut, biçim, renk, taşıyıcı sistem vb. yönlerden kent kimliğini zedelemeyen, çevre ve yapılarla uyumlu olan ve sık tekrarla insanı yormayan, kente yönlenme açısından kargaşa yaratmayan, araç trafiği yönünden sakınca oluşturmayan uygun düzenlerde ve konularda yer almalı, öteki kentsel öğeler ile birlikte düşünülmelidir.

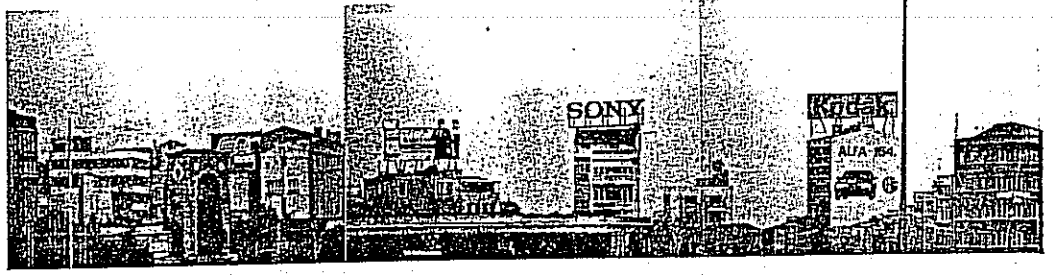
Örneğin, konum belirleyici, yön gösterici özelliklerle kent yaşamında, reklam dışında, yer alan tabelaların her türlü imar etkinliği ile birlikte düşünüldükçe düzenlenmesi sağlanmalıdır. Kentin belirli bir kodlama sistemi içinde ele alınacağı bu yeni düzenleme ile, halen gelişme halindeki kentsel organizmaya duyarlı ve planlı bir sistem bulunmadığı için çoğalan duyurular ve tabelalardaki fazla bilgiler ortadan kaldıracağından, fiziksel çevrenin temizlenmesinde önemli bir aşama kaydedilecektir. Bu aşama tabelaların yapımı üzerindeki ya da parsel içindeki konumları imar izni sırasında denetlenerek pekiştirilmelidir.

Bugün İstanbul'da, her türlü reklam, tabela, duyuru öğeleri ve benzerlerinin kullanımında, kent bütünü içinde uygun koşulların yaratıldığı genel olarak söylenemez. Bu yüzden çok yerde bir karmaşa yaşandığı izlenmektedir. Oysa, bu tür kentsel tasarım öğelerinin kullanılması kaçınılmaz olduğuna göre kentin tümü için genel koşulları, doğal, arkeolojik ve tarihsel bölgeler için özel koşulları kapsayan bir yönetmelik hazırlanması ve belirli bir süre içinde kentin niteliksiz uygulamalardan arındırılması, hazırlanacak reklam ve benzeri öğelerin her yönden uygun olup olmadığının araştırılarak izin verilmesi, uygulamaların ilk yapımında ve kullanım aşamasında denetimlerinin yapılması, bakım ve onarımlarının gerçekleştirilmesi, tamamen terk edilmiş olanların da kaldırılması gerekir.

İstanbul giderek önemli bir uluslararası merkez işlevini üstlenmektedir.

Tarihsel kimliği olan bir kent ya da kent bölgesinde bu denli etkileyici, özellikle çağdaş tekniği yansıtan öğeler kullanılması varolan kimliği zedelemekte ve ortaya uyumsuz görüntüler çıkarmaktadır.

Amaç, uzun erimde, kentlilerin yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkıda bulunmak olduğuna göre, zaman geçirmeden, çevre temizliğine yönelik çalışmalar sürecine girilmelidir.



Böyle dinamik toplumlarda fizik çevrenin değişim, süreklilik, esneklik dengesinin kurulması ve denetimin sağlanması durağan kentsel çevrelere kıyasla çok daha yaşamsal önemdedir. Değişim ve süreklilik ise yeni teknolojilerin kente ve kentlinin yaşamına yaratıcı katkısının sağlanması ile olasıdır. İstanbul'un yaşadığı hızlı kentsel değişim sürecinde;

- kentsel tasarım yaklaşımları ile reklam olgusunu bağdaştırmak,
- kentimizi daha fazla çirkinleşmekten kurtarmak,
- kentsel değerleri daha fazla yok olmaktan korumak,
- kentin kimliğini korumak, yenilenen ve gelişen kısımlarına kimlik

kazandırmak,

Bu dünya şehrinin kültürel değerlerini yasa/yönetmelik düzeyinde koruma altına alacak düzenlemelerle olasıdır. İstanbul'un geçmişte yaşanarak çağdaş koşullarda geleceğe yönelmesi kentin olumlu bir iletişim alanı olarak kentlilere hizmet etmesini sağlayacak, kent-kentli bütünleşmesinde önemli bir adım olacaktır.

GÖNDERMELER

(1) 1977 yılında reklamlar için yapılan harcama GSMH'nin %0.24'ünü oluşturmakta (Türkiye bu reklam harcamalarıyla GSMH açısından dünyada 27. sırada, kişi başına reklam harcamaları yönünden ise 44. sırada yer al-

maktadır) iken 1986'da reklam harcamalarının GSMH içindeki payı kişi başına yıllık 3 dolar ile %34'e yükselmiştir. B. TENEKECIOĞLU (1988), "işletmelerde reklam", dünyada ve Türkiye'de reklamcılık, s.24; A. MATTELART (1991), reklamcılık, s.44 O. GÖNENSİN (1991), "reklam ve gelişmişlik" bayram gazetesi, 18 Nisan, s.8.

(2) Bu konu ile ilgili ayrıntılı çalışmalar Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Kentsel Tasarım Çalışma Grubu tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesi için 1991-1992 döneminde hazırlanan İSTANBUL KENTSEL TASARIM KILAVUZU'nda yer almıştır.



AHMET ERKANLI

KENT AYDINLATMASI ve İSTANBUL 2000

Müjgan Şerefhanoglu,
Prof. Dr.
Yıldız Teknik Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü Başkanı
"Yapı Fiziki" ve
"Aydınlatma Çevre Planlama"
konularında uzmandır.

Müjgan ŞEREFHANOĞLU

Aydınlatma tekniği, yaşadığımız çağın ikinci yarısından sonra gelişmeye başlamış ve bu gelişim özellikle ışık kaynaklarının (lambaların) gelişmesine koşut olarak hızlı bir biçimde sürmüştür ve giderek daha da hızını artıracak bir niteliğe ulaşmıştır. Bu tekniğin gelişmesi, uygulama alanında yapı içinde, işleve ve içmimarisi oluşturma uygun, gerekli aydınlatma düzenlerinin getirilmesine olanak sağlarken aynı zamanda yapı dışını da türlü yönlerden çekici ve güvenli kılan ve kente geceleri ayrı bir yaşantı getirecek düzenlerin oluşturulmasına da olanak vermektedir.

Görsel algılamayı sağlayan ışığın oluşturduğu aydınlık, gün boyunca doğal olarak elde edilirken günışığının yetersizleştiği ya da ortadan kalktığı zaman onun yerini almak amacıyla kullanılan yapay ışık kaynakları ile sağlanır.

Kentler, gündüzleri sürekli değişim gösteren, güneş ve gök ışığından oluşan günışığı altında algılanır. Bir doğal olgu olan bu ışığı denetlemek, değiştirmek genelde olanaksızdır. Çoğu kez hoşla giden ve türlü etkiler yaratan bu değişim kentlerin görüntüleri olarak değişik izlenimler bırakmasını getirir. Bu görüntülerin çekiciliğinde özellikle güneşin varlığını ve devinimi büyük rol oynar ve belleklere yerleşir. Örneğin, güneş batarken Topkapı Sarayı ve çevresinin pitoresk görüntüsü gibi.

Doğal ışığın ortadan kalkmasıyla devreye giren yapay aydınlatmanın, aydınlatma tekniğine dayalı olarak, kent aydınlatmasındaki amaçlar doğrultusunda ve getireceği yararlar iyi değerlendirilerek çözümlenmesi gerekir. Çünkü burada enerji kullanımı ve türlü yönlerden yapılacak harcamalar, üzerinde önemle durulması gereken konulardır.

KENT AYDINLATMASINDA AMAÇ

Kent aydınlatmasında temel amaç, kentin gece kullanımına olanak sağlayacak düzenleri getirmektir. Bunun için de:

- * İyi görme koşullarının yaratılması,
- * Yaya ve araç trafiğinin güvenliği,

- * Kentle ilgili, kimi kamu hizmetlerinin geceleri de sunulması,

- * Kentsel değerlerin ortaya çıkarılması,

- * Kentlerin estetik yönden çekici bir görüntü oluşturmaları,

- * Açık hava etkinliklerinin (spor, eğlence, dinlence gibi) geceleri rahatlıkla yapılabilmesi,

- * Hırsızlık, yankesicilik, sarıkanlık ve benzeri tür olayların önlenmesi,

gibi konular önem taşır. Bunların bir bölümü doğrudan doğruya aydınlatma tekniğine dayalı olarak yapılan dış aydınlatmalar oluşturur. Örneğin trafik ile ilgili yol, kavşak, meydan ve bunlarla bütünleşen iskele, durak, istasyon, havalimanları ve benzeri ulaşım ağına aydınlatılması gibi... Bu tür teknik aydınlatmalarda, özellikle taşıt kullanıcıları yönünden, ışığın doğrudan göze gelmesi, görüş alanı içine çok ışıklı yüzeylerin (ışıklı reklamlar, çıplak lambalar gibi) girmemesi, yol yüzeylerinde büyük aydınlık ya da ışıksızlık ayrımları olmaması, yani aydınlığın düzgün yayılması gibi konular yer alır. Yine iyi görme koşulları yönünden aydınlık düzeyleri (aydınlığın azlığı çokluğu) önemlidir. Tekniğine uygun aydınlatılmış yollarla bu yönden kaza olasılığı ortadan kalkar.

Kentsel değerlerin ortaya çıkarılması ve kentlerin estetik yönden çekici bir görüntü oluşturmaları için ya-

pılan aydınlatmalar, özellikle turizm yönünden de çok önemlidir. Bu tür aydınlatmalarla kentlerin gece görüntüleri, gündüz görüntülerinden bütünü ayrı bir nitelik taşır. Ayrıca değişen düzenlerle (ışık rengi, ışığın azalılıp artırılması, değişik aydınlatma ve ışıklandırma yapılmaması gibi) birbirinden ayrı değişik görüntüler elde edilebilir.

Kent aydınlatmasının bu yönü, konunun gereği, teknikle birlikte estetik ve sanatsal değerler taşınmalıdır. Örneğin, bir saray aydınlatmasıyla bir trafik yolu aydınlatması arasında büyük ayırım söz konusudur. Yol aydınlatmasında teknik yönden yol düzeyinde oldukça düzgün yayılmış aydınlık gerekirken saray aydınlatmasında ise, sarayın üç boyutunu, mimari özelliklerini (giriş çıkıntıları, rengi, süslemeleri gibi) ve görkemi ortaya çıkartacak bir aydınlatma gerekir.

KENTLERİN KENDİNE ÖZGÜ NİTELİKLERİNE GÖRE KENT AYDINLATMA KONULARI:

- * Tarihsel ve sanatsal değeri olan eserleri (saraylar, kasırlar, dinsel yapılar, köprüler, surlar ve benzeri),

- * Ören alanları,

- * Sosyal ve kültürel amaçlı yapı ya da yapıları ve çevrelerini (tüneller, kültür merkezleri ve benzeri),

- * Uluslararası ilişkiler yönünden önem taşıyan yapıları,

- * Çağdaş mimarlık özellikleri olan yapıları,

- * Önemli kamu kurum ve kuruluşlarına ait yapı ya da yapıları,

- * Açık hava etkinlikleri, fuar ve benzeri alanları,

- * Yaya alanları, gezi yolları, alışveriş merkezlerini,

- * Yeşil alanları, gezi yolları, alışveriş merkezlerini, havuz, göl, gölet,

heykel, değerli ağaçları ve benzerlerini kapsar.

Tüm bu konuların aydınlatılmasında, olaya tek tek konuların özelliklerine göre ve kent bütünü içinde bakmak gerekir. Ancak bu durumda çekici ve başarılı görüntüler elde etmek olanaklıdır.

Gece aydınlatılmasında tüm çevre karanlık olduğu için ışıklılığı fazla olan yüzeylerden ve çok ışıklı çıplak lambalar kullanılmasından kaçınmak gerekir. Çünkü bu gibi durumlar göz kamaşması oluşturduğu için çevrenin algılanmasını zorlaştırır. Bu tür aydınlatmalar kimi zaman ve yerlerde doğanın güzelliğini bozmakta, özellikle, ay ışığı ve görüntüsünün büyüleyici etkisini yok etmekte, adeta lamba ya da aydınlatma aygıtları ile ay görüntü olarak birbirine karışmakta ya da yarışmaktadır. Bu nedenle, kent aydınlatması geliştiregelim lambaları ya da aydınlatma aygıtlarını dizerek ve bunları çokça kullanarak yapılan bir aydınlatma olmayıp tamamen uzmanlığı dayalı ve tüm konuların özelliklerine göre çözümlenmesi gereken önemli bir alanı kapsamaktadır.

IŞIKLI, AYDINLATILMIŞ REKLAM VE TABELALAR

Işıklı veya da aydınlatılmış olan reklam ve tabelalar bir tür ışık kaynağı gibi doğrudan göze geldikleri ve aynı zamanda dolaylı olarak kent aydınlatmasına katkıda bulundukları için, her türlü reklam ve tabelaların gündüz kent görüntüsü içindeki kullanımlarının iyi belirlenmesi, ışıklı ya da aydınlatılmış olmaları durumunda ise, gece görüntüleri aydınlatma tekniğine dayalı olarak yapılması önem taşır.

Gündüz kent içindeki görüntüleri yapı ve çevre ile uyumsuz olan reklam ve tabelalar bir tür görsel kirlilik ve kargaşa yaratır, gece ışıklı ya da aydınlatılmış olmaları durumunda ise, bu uyumsuzluk daha belirgin bir biçimde sergilenir. Ayrıca aydınlatma tekniği açısından uygun olmayan koşullar görsel açıdan rahatsız edici hatta kimi zaman zarar verici nitelik taşıyabilir. Örneğin, karanlık çevrede çok ışıklı reklamların araç sürücülerinin gözüne gelmesi gibi. Oysa, kentsel tasarımda türlü yönlerden yerini bulmuş olan reklam öğeleri ve tabelalar tekniğine uygun bir biçimde ışıklı ya da ay-

dınlatılmış olmaları durumunda kent canlılık getirir. Ayrıca yol, yön gösterici ve bilgi verici tabelalar kent kullanımında önemli rol oynar.

Reklam ya da levhaların ortalama ışıklılık değerlerinin belirli sınırlar içinde tutulması, çevre ile uyumlu olması aydınlatma ışık kaynaklarının göze gelmemesi gibi koşullar tasarımda üzerinde durulması gereken etkenlerdir.

VİTRİN AYDINLATMALARI

Aydınlatılmış vitrinler de reklamlar gibi kent aydınlatmasını dolaylı olarak etkiler. Özellikle alışveriş merkezlerinde yaya kullanımına açılmış olan alanlara bakan vitrinlerin iyi aydınlatılmış olması ve kullanım süresine bağlı olarak ışıkların yakılması, bu bölgelerin geceleri iyi bir biçimde yaşanmasına olanak sağlaması yönünden olumludur. Ayrıca, turizmin ağırlık taşıdığı bölgelerde ticari yönden de üzerinde önemle durulması gereken bir konudur.

YAPILARIN KULLANIMI İLE İLGİLİ AYDINLATMA

Geceleri yapıların kullanımı sırasında aydınlatmalar yine, dolaylı olarak kent aydınlatmasını etkiler. Bu, yapı içinden dışarıya giden ışıklarla sağlanır. Özellikle yapıların giriş katlarında ortak kullanılan lokanta, pastane, çayevi ve benzerleri gibi mekanların olması bu açıdan olumludur.

Kimi yabancı kentlerde olduğu gibi, yapıların balkon, teras vb. dışı bakan alanlarının tümünde geceleri belirli saatlere kadar ışık yakılması veya özellikle iş yapılarında tüm yapıda belirli düzeyde aydınlatma yapılması yani, dışardan bakıldığı zaman yapının içinin aydınlık görünmesi gibi uygulamalar kentsel tasarım yönünden de ilginç yaklaşımlardır.

AYDINLATMA VE İSTANBUL 2000

Özellikle değerli ve eşsiz tarihsel, kültürel varlıkları, doğal güzellikleri, katalar arasındaki konumu, ulusal ve uluslararası türlü ilişkileri ve etkinlikleriyle önemli bir dünya kenti olan İstanbul'un, yukarıda açıklanan amaçlar doğrultusunda incelendiğinde çok sistemli, planlı ve tekniğine uygun bir biçimde aydınlatılmadığı göz-

lenmektedir. Her ne kadar son yıllarda geçen yıllara oranla oldukça fazla yer ve konu aydınlatma yönünden ele alınmışsa da bunun yeterli olduğu söylenemez. Ayrıca, kentin bütünü içinde konuya yaklaşılmadığı da bilinmektedir. Bunun temel nedeni ise, kente Yerel Yönetimler, Vakıflar Genel Müdürlüğü, Türkiye Elektrik Kurumu (TEK), Kültür Bakanlığı gibi değişik kurum ve kuruluşların sorumluluk ve yetki alanlarının olmasından kaynaklanmaktadır. Örneğin, kente elektrik sağlanması büyük ölçüde TEK'e bağlıdır, camilerin çoğu Vakıfların, sarayların kimisi Kültür Bakanlığı'nın kimisi ise TBMM'nin sorumluluğunda altındadır. Dolayısıyla tüm bu değerlerin ve hizmet göreceği yol ya da yapıların aydınlatılması söz konusu olduğunda karmaşık durumlarla karşılaşmakta, aydınlatma ile ilgili yapım, bakım, onarım konuları çoğu kez ortada kalmakta ya da zorlanmaktadır. Oysa, yukarıda da değinildiği gibi kent her türlü kullanımı ve görüntüsüyle bir bütündür. Bu nedenle kent aydınlatma konusunun da bu bütün içinde yer alması ve yerel yönetimlerin hizmet kapsamına girmesi kaçınılmazdır. O zaman ayrıntılı bir planlama ile konuya tek elden yaklaşılmaması, sözü edilen değişik tür aydınlatma alanlarında uzmanların katılımıyla çözümler getirilmesi olanaklıdır. Bu da İstanbul'un varolan değerlerini ortaya çıkaran hatta onun daha belirgin bir biçimde çekici kılan olumlu görüntüler sergilemesini sağlayacaktır. Bu nedenle, 2000'li yıllara doğru giderken, yani 21. yüzyılın eşliğinde, bilyesine önemli olan bu dünya kentinin her türlü sorununa önemle ve özenle yaklaşılması gerektiği gibi, aydınlatma konusuna da gereken destek ve ağırlık verilmelidir.

Çağdaş aydınlatma tekniğine dayalı bir kent aydınlatması, çağı ve çağdaş yaşamı yansıtan bir gösterge olduğu gibi, kentin gece kullanımını kolaylaştıran, her türlü kötü, ahlak ve yasadışı davranışları ve olayları önemli ölçüde önleyen, ayrıca karanlığın korkunç, ürküntü veren etkisini kaldıran ve kente ilgili olumlu, ilginç izlenimlerin belleklerde yer etmesini sağlayan yararlar getirecektir.

PLANLAMADA YENİ EĞİLİMLER VE ŞEHİR PLANCISININ DEĞİŞEN ROLÜ VE KONUMU ÜZERİNE

Hale ÇIRACI
Doç. Dr.
İTÜ Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlaması
Öğretim Üyesi

Hale ÇIRACI

Planlama kuramlarında ağırlık, zaman içinde "öz"den "sürece" kaymış, planlama, sürece ilişkin düşüncelere dayalı bir karar verme yöntemi olarak giderek daha fazla kabul görmüştür (1) (2).

"Öz"e ilişkin analitik tartışma, arazi kullanış planlamasının toplumsal ve politik rolünü tartışarak, planlamanın toplumsal bir uygulama olarak doğasını keşfetmeye çalışmaktadır (3). 1960'lar "öz"e, planlamanın hangi çıkışı, hangi faydayı ürettiğinin araştırılması yerine, planlamanın nasıl yapılması gerektiğinin araştırıldığı yıllar olmuştur. Bu eğilim planlamada artan bürokratikleşmeye bağlanabilir. Planlamanın profesyonelleşmesinde, bürokratikleşme çerçevesinde artış göstermiştir. Max Weber'e göre bürokrasi, sürece ilişkin ya da formel rasyonelliği talep etmekte, bu çevrede öze ilişkin rasyonellik ikinci planda kalmaktadır.

1970'lerin esas konusu, sürekli değişen bir politik çevrede şehir yöneticileri olarak planlamanın rolü olmuştur. Şehirsel problem, temel olarak bir yönetim problemi olarak ele alınmış, yönetim; aksaklıkların şehirsel yapı üzerindeki etkisini azaltarak şehirsel sistemin devamını sağlamada bir araç olarak kabul edilmiştir. Bu görüşe göre plancı istenen yönde gelişmeyi sağlayacak, yeterli araç ile donatılmış, spesifik hünarları olan kişi olarak değerlendirilmektedir. Şehir burada, biçim ve dinamikleri iç ve dış güçler tarafından tayin edilmekte olan verilen bir yapı olarak ele alınmakta, bu güçlerin karakteristikler birçok çalışmanın konusunu oluşturduğu halde bunların tabii planlama kapsamında değerlendirilmemesinde, en azından planlamanın operasyonel alanını aşığı düşünülmektedir (4).

Bu dönemde şehrin sosyal ve ekonomik bir doku olarak göz önüne alınması profesyonel planlılar, akademisyenler ve politikacılar arasında

bir tartışma başlamıştır. Sosyo ekonomik koşullar, planlama faaliyet alanının çerçevesini tayin ederek operasyon alanını sınırlamakta, planlıların çabalarını yapılaşmış çevrenin genel koşullarını yönlendirme üzerinde yoğunlaştırmaktadır.

Burada planlamanın toplum içindeki rolü için bir yorum yapmak gerekirse; yukarıdaki perspektif kabul edildiğinde planlama "uyarlanabilir bir süreç" olarak tanımlanabilir. Diğer bir deyişle ekonomik koşullara bağlı olarak yeni ortaya çıkan yapısal süreçlerin zorunluluklarına göre fiziksel, sosyal ve kurumsal koşullara biçim veren bir faaliyetler. Bu açıklamadan, planlamanın, fonksiyonunun yalnızca kontrol edilemeyen ekonomik gelişmenin olumsuz sonuçlarını düzeltmek ya da ekonomik büyüme için çevresel koşulları optimize etmek olduğu sonucu çıkarılmamalıdır. Bu tezin savunucuları ekonomik gelişme sürecinde ekonomik faktörlerin spontane gelişme eğilimi olduğunu varsaymaktadır. Planlama bir noktaya kadar bu spontane gelişmenin sosyal olarak istenmeyen sonuçlarını fiziksel ve kurumsal ortamı uyumlandırarak değiştirebilir. Bu noktada planlama, planlı müdahaleyi gerektiren problemlerde sorunu ortaya çıkaran nedenlerden dominant olanları dikkate alırsa etkin olur sonucu çıkmaktadır. Böyle bir perspektif planlamanın faaliyet alanını yalnızca sınırlamakla kalmamakta, planlıların konumuna aykırı karşı bir konum ortaya çıkarmaktadır (5).

PLANLAMAYA İLİŞKİN DEĞİŞEN GÖRÜŞLER

1980'lerde kuramsal ve politik ilginin değişmesi toplumun organizasyonu konusundaki görüşlerin değişmesine neden olmuştur. 1970-1980'lerde etkin olamayan ve maliyeti çok yükselen planlama, geç 1970 ve 1980'lerde pazar mekanizmasının iş-

leyişini engelleyen bir faaliyet olarak görülmeğe başlanmıştır. Bu dönemde sosyo-ekonomik yapıyı veri olarak almak yerine planlama eyleminin merkezine yerleştirmek düşüncesi hakim olmuştur. Problemlerin ve çözümlerinin sürekli değişken karakteri ile uğraşmak, planlamanın en önemli sorunlarından biri olduğundan, plancı yönünden değişimlerin sonuçlarını anlamak yeterli olmamakta, devam eden süreçlerin dinamiklerini anlamak esas olmaktadır.

Müdahaleye dayanan yaklaşımın sınırlamaları tarihsel deneyimle bilinmektedir. Bu nedenle teşvik sistemi yerine, plancı ve planlamanın sosyal dokuyu teşvik ettiği başka bir sistemi getirmek düşüncesi ortaya çıkmıştır. Bu yeni yaklaşımdaki kapital için planlama yerine toplum için planlama yapılmaktadır; pragmatik bir değişim söz konusudur. Politik güç ve araçları olmayan planlıya atfedilen bu yeni rol, batı toplumlarının planlamaya bugüne kadar verilen rolü aşmaktadır.

1980'lerin ikinci yarısında kapitalin dünya ölçüsünde hareketli hale gelmesiyle yerel iş ikliminin cazibesini artırmak ve bu amaca altyapı, işgücü ilişkileri, çevre kontrolü ve vergi politikalarının düzenlenmesi önemli hale gelmiştir. Ulaşım maliyetlerinin azalması sonucu enformasyon, para, insan ve mal akımlarında mekansal bariyerlerin azalması yer kalitesinin önemini artırmış ve şehirler arasında rekabet artmıştır. Yer seçimine ilişkin kararlarda pazar ya da ham maddeden uzaklık eski önemini kaybederken, serbest dolaşan kapitali çekmede yerel kurumsal, fiziksel, altyapısal çerçeve önem kazanmıştır.

Şehirlerin kapitali çekmede kendi adlarına girişimci olarak yarışmaları için Harvey dört neden saymaktadır. (6):

1. Şehirler uluslararası işbölümünde belirli fonksiyonlara sahip olmak için yarışmaktadır. Pazarları ha-

rekete geçirmede sunu, talepten daha önemlidir. Bu nedenle yere ve kaynaklara dayalı klasik üstünlükler dışında şehrsel bölgenin cazibesini artıran ve ekonomik temelini güçlendiren kamu sektörü ve özel sektöre ait fiziksel, sosyal ve altyapı yatırımları yoluyla bazı üstünlükler elde etmeye çalışmaktadır.

2. Şehirler arasında daha fazla tüketiciyi çekme konusunda yarış söz konusudur. Tüketicileri çekmek için yapılan yatırımlar "yaşamın kalitesi" üzerinde odaklanmaktadır. Şehrsel mekanın geliştirme; şehrsel çevrenin fiziksel kalitesini yükseltme ve kültürel yenilikler sunma önem kazanmaktadır. Tüketicileri çeken spor tesisleri, alışveriş merkezleri, marinalar ve eğlence yerleri planlanarak şehri daha yenilikçi, yaratıcı, heyecan verici kılarak yeni bir imaj yaratılmaktadır.

3. Finans, yönetim, enformasyon toplama ve işleme faaliyetlerinin kumanda ve kontrol işlevleri için şehirlerarası yarış önem kazanmıştır. Bu işlevlerin özel ve genellikle pahalı altyapı gerektirmesi, bu alanda rekabeti pahalı kılmaktadır. Bu konuda yığılma ekonomileri önemli olduğundan mevcut büyük metropoliten merkezlerin monopol gücünü kırmak zordur. Kumanda işlevlerinin güçlü bir büyüme sektörü olmaları, son yirmi yılda "alun yol" kabul edilmelerine neden olmuştur.

2000'li yılların endüstri sonrası şehri, yalnızca kumanda ve kontrol işlevlerinin yer aldığı, finansal, enformasyonel ve bilgi üreten hizmetler dışı sisteminin ekonomik temel'i oluşturduğu bir enformasyon şehri olacak gibi görünmektedir.

4. Şehirler artı ürünün yeniden dağılımı için yarışmak zorundadırlar. Pek çok merkezli hükümet şehirlerarası yatırım desteğini kesme eğilimi içinde olmakla birlikte sağlık ve eğitim gibi konular kesinti kapsamı dışında kalmak zorundadır.

Son yıllarda şehirler arasında artan bölgesel ve ülkelerarası ölçekte rekabet, yerel yönetimleri, şehri fiziksel ve sosyal çekim merkezleri haline getirme ve

daha iyi bir iş iklimi yaratma konusunda daha gayretli olmaya yöneltmiştir.

PLANCI İÇİN YENİ BİR ROL

1980'lerde üretim modunda değişme ile geleneksel endüstriye dayalı şehrsel gelişme, büyük ölçüde hizmetlere dayalı ekonomi ile yer değiştirmiştir. (7). Coğrafi olarak çok daha açık ve pazara dayalı yeni üretim modunda amaçlar ve sonuçlar artan bir şekilde pazar mekanizması tarafından saptanır hale gelmiştir. Plancıların bu mekanizmanın olumsuz dışsallıklarını azaltabilmeleri, geleneksel rollerinde güçlü oldukları yönlerde daha fazla güçlendirilmeleri ve zayıf yönlerinin ortadan kaldırılmasına bağlıdır.

Mekansal ve sosyo-ekonomik planlamada yerel ve merkezi yönetimlerin rolleri farklıdır. Plancının karar vericiler ve amaç grupları ile çok yakın bir işbirliği içinde olması gerekmektedir. Plancı, yapısal değişimleri teşvik ederse, politik rolü, önerilen politikaları gerçekleştirmek için gerekli toplumsal güçleri harekete geçirmek olarak tanımlanabilir. Plancının, değişikliği başlatıcı, harekete geçirici ve aynı zamanda katalizör rolü, değişiklik sürecinin moment kazanarak gelişmesini sağlayacaktır. Bu süreçte lobi ve müzakerelerden başka, çeşitli projeleri gerçekleştirmek amacıyla araç ve destek sağlamak üzere aktif araştırma yapmak, planlama işi kapsamında yer almaktadır.

Plancı, uygulanabilir planlar yapmak için gelecekteki olası gelişmelerle ilgili araştırmaların içinde olmalıdır. Bunun dışında plancının problemlere cevap olarak, belirli toplumsal seçenekleri tasarlamak yeteneğinde ve yaratıcılığında olması beklenmektedir. Verilen bir toplumsal yapıda, bu seçenekleri bütün bir öneri halinde şekillendirebilmeli ve projelerin ilgili konulardaki yansımalarını ve toplumun bütün üzerindeki etkisini değerlendirebilmelidir. Plancının teknik hüneri, politika önerilerini operasyonel hale getirmek yeteneğinden ibaretir (8).

Planlamanın artan bir biçimde eyleme yönelik hale gelmesiyle geleneksel planlama uygulaması, bu eyleme yönelik stratejiyi somutlaştırmada sahip olduğu olanaklar yönünden zorlanmaktadır. Önerilen eylemleri uygulamak için gerekli ve yeterli araçları tahsis edecek, güç ve teknik hünerler farklı sektör ve kurumlara yayılmıştır. Bu yapı entegre bir yaklaşımı zor hale getirmektedir. Bu yönden plancı, aktif ve önemli bir rol oynayarak kuruluşların program ve bütçelemeleri arasında uyum sağlamalıdır.

Kamu sektörü ve özel sektör arasında ve aynı zamanda bilgi ile eylem arasında köprü olma rolünü üstlenerek bağlantı sağlayabilmelidir. Firmalar, finansal kaynaklar, bilgi merkezleri, kişiler ve halk arasında bağlantı kurmalı ve bunun için gerekli, telekomünikasyon ağıları, yeterli derecede kalifiye işgücü, kapital, sosyal ve kültürel teçhizat gibi altyapıyı sağlamalıdır. Bunların hepsi plancının yönetici rolünün bir parçası olarak görülmektedir.

KAYNAKLAR

1. Camhis, M., Planning Theory and Philosophy, Tavistock Publications, 1979, pp. 1-10
2. Yiftachel, O., Towards a New Typology of Urban Planning Theories, Environment and Planning B, Planning and Design, 1989 V. 16, pages 23-39
3. Albrechts, L., Changing Roles and Positions of Planners, Urban Studies, V. 28, Number 1, Feb. 1991, pages 123-137
4. a.g.e., s.124
5. a.g.e., s.
6. Harvey, D., From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in late Capitalism, Geographiska Annaler, 71 B, 1989, pp.3-17
7. Coffey, W.I. and Barilly, A.S., (1990) "Service Activities and the Evolution of Production Systems: An International Comparison" Environment and Planning A, Vol. 22, pp. 1607-1620.
8. Yiftachel, O., a.g.e., sh. 30-39

GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE BEYOĞLU

Tijen TEOMAN

BEYOĞLU, İstanbul'un Avrupa yakasında İstanbul Boğazı'nın kesim noktasıyla Haliç arasındaki iki yamaç ortasında konumlanmıştır. Tarihi yarımadasında kuzeyinde kalan BEYOĞLU, 14 büyük tepeye yayılmıştır. BEYOĞLU MÖ 146 yıllarında ROMALILAR tarafından "SYCENA" adını almış ve MS 330 yılında ise İstanbul'un 13. İdari bölgesi olma görevini yüklenmiştir. 15. yüzyıl sonlarında İstanbul'un nüfusu 100.000'e ulaşırken, BEYOĞLU'nun çekirdeğini oluşturan Galata'nın kozmopolit bir yapıya sahip olduğu ve özellikle Osmanlı döneminde Bab-ı Ali'de yerleşmelerine izin verilmeyen Hristiyan ülkelerin elçilerinin bu bölgede konumlandığı da bilinmektedir. 16. yüzyılda Fransız elçiliğinin BEYOĞLU'na gelmesi BEYOĞLU Diploması tarihinin ilk önemli olayıdır. Fransızların ardından Hollanda ve İngiliz büyükelçiliğinin gelmesi ile BEYOĞLU'nda azınlık nüfusu bu nedene bağlı olarak artmıştır.

17. yüzyıla gelindiğinde diğer elçiliklerinde buraya gelmesiyle, BEYOĞLU Galatasaray'a dek uzanmış ve dört yol merkezini oluşturmuştur. İstiklal caddesi ise etrafında elçilikler, kiliseler ve bahçeli konutların yer aldığı dar bir toprak yol olmuştur.

BEYOĞLU'nun gelişmesi 18. yüzyılda hızlanmış, Tünel-Taksim caddesinin iki tarafı, Balıkpazarı ve Topkapı kesimlerinde konut alanları yoğunlaşarak, Fındıklı ve Ayazpaşa mahalleleri oluşmuştur.

1719'da Fransız elçiliği, Taksim'de bugünkü yerine taşınmıştır. Bu dönemde BEYOĞLU Avrupa etkisi olan bir yerleşme görünümündedir. 19. yüzyılda BEYOĞLU uluslararası bir ticaret merkezi konumuna gelmiştir. Galatasaray ile Taksim arasında oteller, tiyatrolar, gazinolar, pastaneler, görkemli konutlar ve yabancı kuruluşların binaları ile dolmuştur. 1880'li yıllar kentin özellikle azınlıkların yaşadığı

bölgelerde batıya bağımlı iş örgütlerinde çalışanların oturduğu apartmanların ortaya çıktığı dönemdir. BEYOĞLU'nda apartmanlaşma 1882'de başlamıştır.

20. yüzyıl başlarında Galata ve BEYOĞLU geniş mağazaları ve bankalarıyla Avrupa kentlerine benzer bir görünüm almaktaydı. Perakende ticaretin ve ithalat, ihracat, sigorta ve bankacılıkla uğraşan şirketlerin büyük çoğunluğunun yer aldığı Galata ve BEYOĞLU'nun çevresinde yeni ve modern semtler gelişmeye başlamıştı. Ancak Ankara'nın protokol kenti (başkent) olmasıyla birlikte Konsolosluk binalarının buraya taşınması, buna bağlı olarak azınlıkların oturduğu binaların hızla boşaldığı görülmektedir. Konsolosluk binalarının yerine okullar, azınlık konutlarına ise İstanbul'un yeni zenginlerinin yerleştiği gözlenmiştir.

1950'li yıllarda BEYOĞLU, geleneksel merkezin uzantısı konumunda eğitim, kültür, eğlence, oteller alanı ve lüks tüketime dayalı fonksiyon alanları konumundadır. Cumhuriyet döneminde bir başka dönüşüm daha yaşanmış, azınlıkların yerine gelen zengin halkın kente oluşan yeni prestij alanlarına kaymasıyla bu mekanlara göçle gelenlerin iş alanları çevresinde oturma isteği ile BEYOĞLU etrafında konumlanmaları gerçekleşmiştir. Bölge mülkiyetinin cumhuriyet döneminde burayı terk eden azınlıkların elinde olması ve bu mülkiyetleri satma haklarının olmaması nedeniyle konutlar oda oda kiraya verilmeye başlanmıştır. Bunun sonunda mekanda fiziksel ve sosyal değişime ortaya çıkmıştır. 1960-65 yıllarına dek seçkin bir semt olan BEYOĞLU bu yıllardan sonra hızlı bir çöküş dönemine girmiştir. Bu çöküşün nedenleri azınlıklardan kalan binalardaki mülkiyet sorunu, BEYOĞLU'nun iş alanına dönüşmesi, konutların giderek azalması, bölgedeki seçkin kültürün yerini tuşradan gelen

kişilerin kültürlerine göre biçimlendirmeleri yeni ara bir kültürün oluşması şeklinde özetlenebilir.

1980'li yılların başından başlayarak BEYOĞLU yeniden gündeme getirilmeye başlanmış, eski saygınlığını ve dokusunu kurtarma çabalarına gidilmiştir. İstanbul'da günümüzde kent bütünü içinde kentin tarihini yansıtan dokular giderek azalmakla beraber, BEYOĞLU'nda hala inşa edildiği günlerdeki gibi bütünlüğü ile ayakta kalan birçok bina bulunmaktadır. 1980'lerde BEYOĞLU'nun gündeme gelmesinde ve çalışmaların bu konuda yoğunlaştırılmasında en önemli hareket

Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 14. Temmuz 1978 tarihli 10538 sayılı kararıdır. Ayrıca Beyoğlu Belediyesi'de bölge için uygulama projesi hazırlanmış ve yürürlüğe koymuştur. İstiklal Caddesinin araç trafiğinden arındırılarak yayalara ayrılması ve bölgenin turizm amaçlı kullanılması projenin ana prensibidir. İstiklal Caddesinin ana trafiğinin yönlendirilmesi için bu caddeye paralel Tartaşaşı Bulvarı açılmış, mevcut yol 36 metreye çıkarılmıştır. 1988'de hizmete açılan bu yol bugün en önemli arterlerimizdendir.

Bugün BEYOĞLU'ndaki sosyal ve ekonomik yaşamının (1990 itibarıyla) analizini sayısal değerlere dökerssek,

-Nüfusun % 48'inin kadın, % 52'sinin erkek.

-Çalışan nüfusun % 77'si hizmetler sektörü, % 19'u sanayi sektörü, % 4'u de iyi tanımlanmamış sektör. -Sanayide çalışanların imalat, inşaat-bayındırlık, küçük sanayide çalışmaları.

-Nüfusun % 75'inin mülk sahibi oldukları, göçle gelenlerin 1965 yılından itibaren büyük bir kısmının mülk edinmiş olduğunu,

-Fiziksel ve sosyal mekanın yansımalarına bölgeler olarak bakıldığında: Tartaşaşı bulvarının kuzey kesiminin

Tijen TEOMAN 1967'de İstanbul'da doğdu. İlk ve orta öğrenimini İstanbul'da tamamladı. 1985 yılında Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümüne girdi. Buradan 1991 yılında mezun oldu. Halen aynı fakültenin Şehir Planlama bölümünde yüksek lisans öğrenimini sürdürmektedir. Aynı zamanda Şişli Belediye Başkanlığında çalışmaktadır.

Cumhuriyet döneminde Beyoğlu'nda yaşanan mülkiyet sorunu, mekanda fiziksel ve sosyal değişim yol açmıştır.

yoğlu'nun eski say-
lığını ve dokusunu kur-
ma çabaları 1980'li yıl-
da başlamıştır.

fiziksel ve sosyal çöküntü alanı ol-
duğunu, konut fonksiyonunun ağırlıklı
olarak yer aldığını ve bu alanda içiçe
geçmiş küçük imalathanelerin bu-
lunduğunu görmekteyiz.

Taksim-Talimhane kısmında ise
daha çok büro ve yedek parçacıların yo-
ğunlaştığını, konutun az olduğunu gör-
mekteyiz. BEYOĞLU, -İstiklal Cad-
desi ise ticaret fonksiyonunun geldiği
bununla beraber eğlence yerleri, si-
nema, tiyatroların yoğunlaştığı tarihi ve
tescilli binaların yoğun olduğu ve BE-
YOĞLU'nun en hareketli bölgesi ola-
rak tanımlanabilir. Galatasaray Li-
sesi'nin alt bölgesi ise alt düzey gelir
grubuna hitap eden mağazaların bu-
lunduğu kısımdır. Konut fonksiyonu
burada daha yüksektir. Tepebaşı böl-
gesi ise otellerin ve büroların yo-
ğunlaştığı alan olarak göze çarp-
maktadır. Galatasaray Lisesi ile Tünel
arasındaki güney kısımda da kon-
solosluk ve eğitim alanları yo-
ğunlaşmıştır. Galata Kulesi meydanı ve
Karaköy'e uzanan kesimde toptan ve
perakende ticaret yoğunlaşmış olup,
tüm metropolün hatta ülkenin toptan ti-
caret merkezi sayılabilir. Özellikle
elektrikli aletler, avizeciler gibi bir-
imler ihisaslaşmıştır. Ayrıca sağlık ve
eğitim kurumlarının ve Bankalar Cad-
desi adıyla anılan cadde üzerinde finans
kuruluşlarının toplandığı göze çarp-

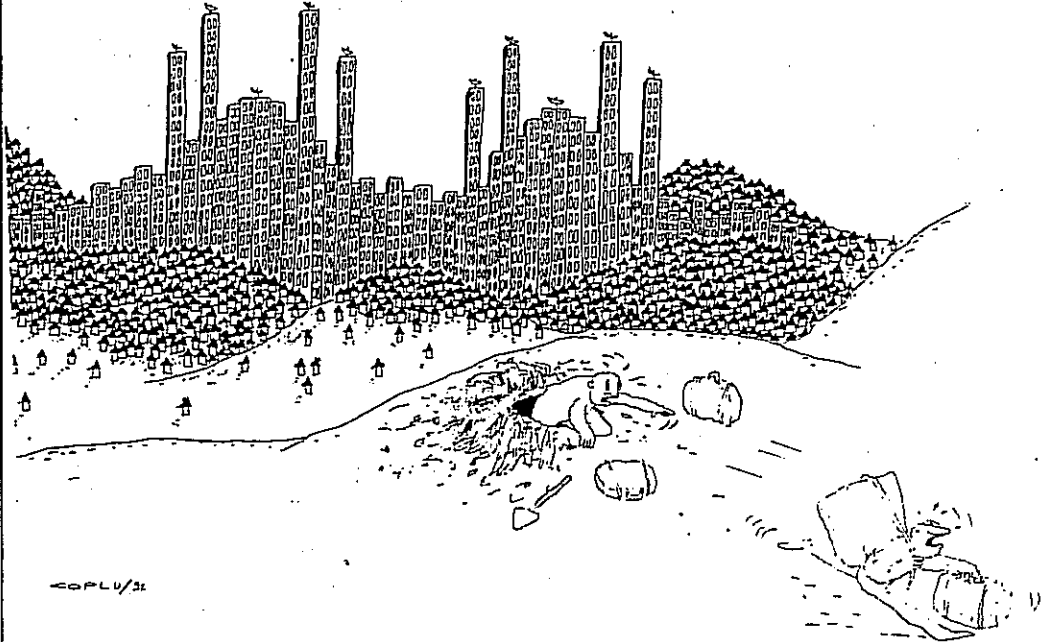
maktadır.

Son yıllarda gerek Büyükşehir Be-
lediyesinin gerek Beyoğlu Be-
lediyesinin çalışmaları ve eski Be-
yoğlu'nun yeniden canlandırma
amacıyla kurulmuş olan Beyoğlu Ko-
ruma Güzelleştirme Derneği'nin fa-
aliyetleriyle ortaya çıkan yeni Beyoğlu
tablosu gerçekte umut verici ça-
balar olarak görülmektedir. Bu konuya
sahip çıkan diğer bir kesim de üni-
versitelerimizin şehircilik bölümleridir.
BEYOĞLU'nun yeniden düzenlenmesi
konusunda bugüne kadar ger-
çekleştirilmiş projelendirme ça-
lışmalarından olan Profesör Mehmet
Çubuk'un BEYOĞLU için en önemli
prensibi "Beyoğlu bütünüyle ilgili kent-
sel ölçekte restorasyon (iyileştirme)
projesi yapılmasını savunmakta ancak
böyle bir plan bütününe kavuşmayı
beklemeden plan yapıldığı takdirde de
herhangi bir sorun yaratmayacak şe-
kilde operasyonel uygulamaların yap-
ılabileceğini ilke olarak kabul et-
mektedir."

Bir başka plancı Prof. Kemal
Ahmet Aru'nun BEYOĞLU için ol-
duğu gibi bu tarz bölge planları için dü-
şünceleri şöyle: "Bir şehrin tüm plan
uygulamasını kamu yararına yönelten,
teşvik eden, organize eden ve be-
lirlenmiş hedeflere doğru sevk eden
klasik planlama ve uygulama yön-

teminden farklı yeni bir metot bu-
lunmalı ve aktif hale geçirilmelidir.
Buna 'action planning' deniyor." Ayrıca
kısımlar olarak planlamanın ger-
çekleşmesinin daha akılcı olduğunu sa-
vunan Prof. Aru'ya göre: "Birbirini ta-
mamlayan planlama ve uygulama
hedeflerinin bir mantık ve öncelik sırası
içinde ele alınması, yerel yönetim,
planlayıcılar, geliştiriciler, iş adamları
ve diğer bütün tatbikatçılarıyla birlikte
operasyonel şehircilik anlayışı ile ha-
reket edilmelidir."

Diyebiliriz ki son yıllarda BE-
YOĞLU, yeni düzenlemeler ve iyi-
leştirme çabaları ile gün geçtikçe İs-
tanbul'un kozmopolit ruhunun en uygun
modellerinden biri halini almaktadır.
70'lerde iyiden iyiye bozulmaya baş-
layan BEYOĞLU'nun 90'larda gü-
leşen yeni bir yüzü var artık... Sun-
duğu zengin kültür ve eğlence
olanaklarını yaşamı ve sanatı sevenlerin
büyük ilgi gösterdikleri yüzyılların kül-
tür mirasını bugüne taşıyan BE-
YOĞLU... Ara sokaklarında kafelerin,
meyhanelerin, barların, kitapçıların, ga-
lerilerin, sinema ve tiyatroların me-
rakısına hizmet sunduğu BEYOĞLU...
İşte hep birlikte yeniden yarattığımız
bu güzelliği koruyalım ve geleceğe ta-
şyalım.



ün Beyoğlu artık, zen-
kültür, eğlence ve
at olanaklarını sun-
maktadır.

PLANLAMA 93/1-4

7 AĞAÇ ORMANLARI



Yapılan araştırmalara göre, dünya üzerinde her insan, kullandığı kağıt, ahşap eşya, yaktığı odun için yılda 7 ağaç tüketiyor. ÇEKÜL olarak "93 ORMANI" kampanyasıyla her yıl bu 7 ağacı yerine koyalım, doğada bozulan dengeyi yeniden kuralım diyoruz. Bunun için sizin adınıza biz her yıl 7 ağaç diktiriyoruz. Sizleri, yakınlarınıza, sevdiklerinize teşekkür etmek, doğum günü ve özel günlerini kutlamak için 7 ağaç armağan etmeye davet ediyoruz.

ÇEKÜL / ÇEVRE VE KÜLTÜR DEĞERLERİNİ KORUMA VE TANITMA YAKFI İstiklal Cad. 87 Beyoğlu 80060 İstanbul Tel: 251 54 44 - 251 54 45
Hesap No: İş Bankası Beyoğlu Şb. 136 18 78 (Havale ücreti alınmaz. 7 ağaç karşılığı 150 bin TL)

Yaşanacak Mekanlar...

SÖĞÜT PİRAMİK

SÖĞÜT PAZARLAMA A.Ş.

İnönü Cad. Miralay Sahik Bey Sok. Z/ 80090 İskim/İstanbul Tel: (212) 245 14 40 (PBX) 231 47 94 (PBX) faks: (212) 245 14 41

İSTANBUL ve OLİMPİYATLAR

Ali CAN
Yük. Makina Mühendisi
Söğüt Seramik Genel Müdürü

Ali CAN

Bilindiği gibi İstanbul'un 2000 olimpiyatlarına ev sahipliği yapması için resmen müracaat edildi. Bu konuda meclisten kanun çıkarıldı. Başta Türkiye Olimpiyat Komitesi olmak üzere diğer yetkili organlar bir yıla yakın bir süredir yoğun bir çalışma içine girdiler.

Olimpiyat köyünün yeri ayrıldı. Diğer sportif faaliyetlerin nerelerde yapılacağı saptandı, planlar, projeler, maketler hazırlandı. İstanbul'un Dünya üzerindeki benzersiz konumunda işlenerek yoğun bir propaganda çalışması yapıldı. Çok güzel bir tanıtım filmi hazırlandı. Doğrusu başlangıçta çok ümitsiz olan kamuoyu ve bazı çevreler bile her geçen gün artan bir ümitle İstanbul'un 2000 yılı için Olimpiyat şehri olarak seçilebileceğini düşünmeye başladılar.

Bütün çabalara rağmen 23 Eylül'de yapılan oylamada maalesef hayaller gerçekleşmedi ve 2000 yılı için Avustralya'nın Sydney şehri seçildi.

Alınan menfi sonucu rağmen başta Türkiye Olimpiyat Komitesi Başkanı Sn. Sinan Erdem olmak üzere bu işe gönül verenler, medya'dan takip edildiği gibi olağanüstü bir çalışma gösterdiler ve bu vesile ile en azından İstanbul'un ve ülkemizin tanıtımına katkıda bulundular. Bu gayret ve çalışmayı takdir etmemek mümkün değil.

Bilindiği gibi Olimpiyatlar, 4 yılda bir dünyanın en iyi sporcularını bir araya getirip yarıştıran, ülkeler arasında dostluğu ve kardeşliği pekiştiren bir spor olayı... Bütün bunların dışında yeni yetişen genç nesli spora özendirilen, spora yönlendiren ve kötü alışkanlıklardan uzak tutmaya çalışan bir olay.

Şayet müracaatımız kabul edilse ve Olimpiyatlar 2000 yılında İstanbul'da yapılsaydı, spora yönelmek isteyen gençlerimiz nerede spor yapacaklardı? İçin bu tarafı maalesef hiç düşünülmedi.

İstanbul 1950'de sadece 1 milyon nüfusa sahipken bugün 10 milyon oldu. Aradan geçen 40 yılda şehrin merkezi yap-salçı müteahhitlerce beton yığınına çevrildi. Şehrin dış çevresi de çapı her yıl büyüyen bir okyanus dalgası gibi plansız, programsız, altyapısız derme çatma binalarla sürekli dolduruluyor.

Çevre ormanları tahrip ediliyor. Yakılıp gecekondular bölgeyi yapıyor. Şehrin su havzaları işgal ediliyor, içme suyu rezervleri kirleniyor, şehrin içi de, dışı da herkesin gözü önünde ve bilgisi dahilinde adeta talan ediliyor.

Çocuklarımıza değil spor yapacak, oynayacakları ufaklık bir alan bile bırakılmıyor. Okullarımız kültürel alanlara sıkıştırılıyor. Talebelerin koşup oynayacakları, spor yapacakları alanlar hiç düşünülüyor.

Yaşlıların şehir içinde yürüyüp hava alacakları bir yer yok. Nerede bir boş arsa görsek hemen bina yapmak istiyoruz. Boş arsaları hep para olarak görüyoruz. Yeşilin hayatın devamı için su kadar gerekli olduğunu sanki hiç öğrenmemişiz.

Plansız gelişmenin tabi neticesi olarak trafik tam bir keşmekeş. İstanbul'u sabah, akşam evden işe, işten

eve gidip gelirken tam bir savaş veriyor. Hele bir de yağmur, çamur olursa tam bir cürcana.

Bu kadar sahipsiz, başıboş gelişen bir şehirde olimpiyatları yapsak ne olur, yapmasak ne olur? Biz olimpiyatlardan evvel İstanbul'un bu kötü gidişini nasıl durdururuz onu düşünelim. Önce İstanbul'un kendisi için savaş verelim, sonra da olimpiyatlar için...

Başta Şehir Planlamacıları Odası olmak üzere, bütün plancılar olimpiyat meşalesini İstanbul'da yakmaya gönül verenler, isimsiz kahramanlar, olimpiyatlar için yapılan özveri çalışmaya gelin fazlasıyla İstanbul için yapalım. Bu neslin İstanbul'a sahip çıktığını herkese gösterelim. İstanbul'u medeni bir şehir haline getirmek için fikirler üretelim. Kamuoyu yarutup Hükümetleri, Politikacıları İstanbul'a yardıma çağıralım.

Gelin İstanbul'u sürekli tahrip eden rant düşkünü, para düşkünü zihniyetin karşısına çıkalım. Eğer İstanbul'u sevenler aktif davranmazlarsa biliniz ki bugün olimpiyatlar için ayrılan sahalarda 5-10 yıl içinde zaten çarçur edilecektir.

O zaman da ne İstanbul kalacaktır ne de olimpiyat hayali...

