

tmmob
şehir planlama
mimar ve mühendisleri
odası

HABER
BÜLTENİ

Sahibi : Kemal SARP
Sorumlu Yön. : Yusuf OKÇUOĞLU

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

sayı 47
aralık 1981

bu sayıda :

- PLANLAMA DENEYİMLERİ

Erzurum Nazım Planı Onandı
Alim ÇOPUROĞLU

- TEMSİLCİLİKLERDEN

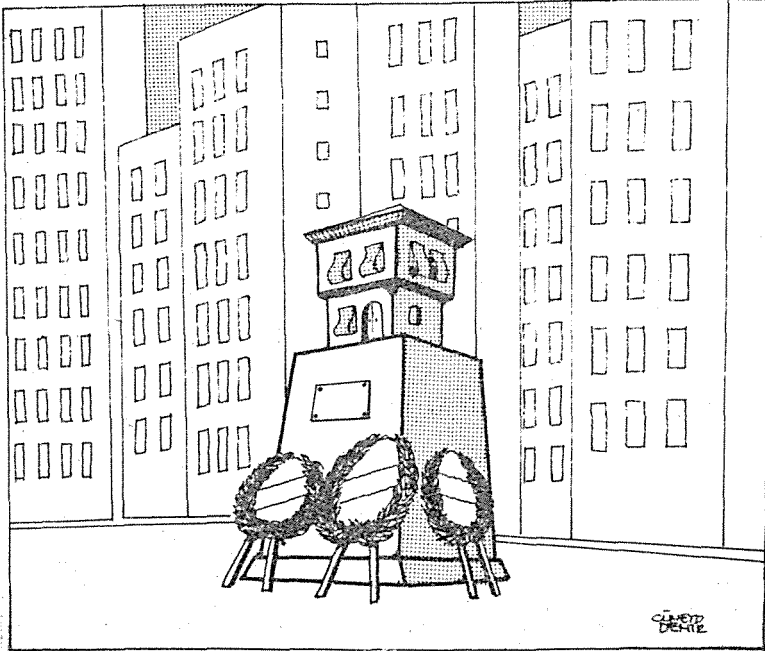
Ankara Belediyesi Kentsel ulaşımında Amaçlar, İlkeler, Politikalar Benimsendi.
N.Mehmet ARSLANTÜRK

- TEZ ÖZETİ

Gecekondu 'Çevre' İşçilerin Mekanı
Tansı ŞENYAPILI

- BASINDAN HABERLER

- ANKARA'DA HAVA KİRLİLİĞİ SORUNU KALMADI
- KENT PLANCILARININ İŞYERLERİNE DAĞILIMI



erzurum nazım planı onandı

Alim ÇOPUROĞLU

İmar ve İskan Bakanlığı, Erzurum Nazım Plan Başkanlığı'nca hazırlanan 1/25.000 ölçekli Erzurum Kent Bütünü ve Yakın Çevresi Nazım Planı Bakanlık Planlama ve İmar Genel Müdürlüğüne uygun görülerek onanmıştır. Bugünden sonra Erzurum Nazım Plan çalışmalarının çerçevesini oluşturacak olan plan 1967 yılında onanmış bulunan 1/20.000 ölçekli Erzurum Ana İmar Planı'nın yerine geçmek üzere hazırlanmıştır.

ŞPMMO Bülteninin geçen sayılarında yayınlanan Erzurum Nazım Plan Deneyimi'nde ayrıntılı olarak belirtildiği gibi, Erzurum için yeni bir çerçeve plan hazırlanmasının gerekçesi eski planın hedeflediği nüfus temelini aşıl-

mış olması ya da eskisinden oldukça değişik yeni bir makroform önerilmesi değildir. Anılan 1/20.000 ölçekli planın bu temel özellikleri hala geçerliliğini korurken, getirilmiş olduğu birdizi planlama kararlarının gerçekleşme olasılığı düşük varsayımlara dayandırılmış olması ile, planda bazı kentsel kullanımlara abartılmış büyüklükte alanlar ayrılmış olması uygulanabilirliğini önemli ölçüde azaltan etmenler olmuştur. Bunun yanında planın gerek sınırladığı alan, gerekse de bu alan içine getirdiği planlama kararları açısından bir çok noktayı açık ve muğlak bırakması uygulama şansını hemen bütünüyle yok etmiştir. Bu durumda kentte sözkonusu planın kararlarına aykırı gelişmeler engellenememiş ve yapılan mevzii planlar ile bu gelişmeler yasallaştırılmıştır.

Kentte yapılmakta olan planlama çalışmalarını yönlendirecek yeni bir çerçeve planını gerekliliği bu noktada ortaya çıkmıştır.

Onanmış bulunan 1/25.000 ölçekli plan Erzurum Kent Bütünü ve yakın çevresini içermektedir. Planlama çalışmaları öncesinde kent bütünü tanımlanırken Erzurum'un çevresindeki kentsel ve kırsal yerleşme birimlerinin Erzurum kenti ile ilişkileri gözönüne alınmış ve özellikle günlük işgücü akımı değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme sonucunda Erzurum kenti dışında, kentsel nitelikli yerleşmelerden kuzeyde Dumlu ile batıda Ilıca Kent Bütünü içinde düşünülmüşlerdir. Ayrıca 9 adet kırsal yerleşim merkezi de toplam 23.000 ha. alanı kaplayan Kent Bütünü sınırları içine alınmışlardır.

Denenen çeşitli projeksiyon yöntemleri sonunda planlama dönemi sonu olarak seçilen 2000 yılında Erzurum Kent Bütünü'nün 465.000 nüfusa erişeceği varsayılmış ve planda bu nüfusa barındırarak yaşama, çalışma ve diğer amaçlı alanlar ayrılması bulunmaktadır. Bu nüfusun mekana dağılımında ise Kent Bütünü sınırları içindeki kentsel gelişimin mevcut eğilimleri ve geçmişte verilen ve bir bölümü gerçekleşen planlama kararları ile yöredeki gelişmeye uygun alanlar gözönünde tutulmuştur.

1/25.000 ölçekli planda mevcut kentsel ve kırsal yerleşimler ile kentsel nitelikli yerleşimlerin önerilen nüfuslarına uygun gelişimleri gösterilmiştir. Kentsel nitelikli konut alanlarında yerleşim yoğunlukları meskun alanlarda ; sık yoğunluk brüt 500 kişi/ha, orta yoğunluk brüt 350 kişi/ha ve seyrek yoğunluk brüt 200 kişi/ha olarak önerilmiştir. İnkişaf alanlarında ise sık yoğunluk brüt 400 kişi/ha, orta yoğunluk brüt 200 kişi/ha. ve seyrek yoğunluk 100 kişi/ha. olarak benimsenmiştir. Hedeflenen nüfus bu yoğunluklarla mekana yerleştirilince Kent Bütünü içinde toplam 750 ha. meskun alan ve 875 ha. inkişaf alanı planlanmıştır. Kırsal nitelikli yerleşmelerde ise sadece mevcut yerleşimler planda gösterilmiş, inkişaf alanları gösterilmemiştir. Bunun yerine bu alanlar için yerleşim ve yapılaşma koşulları getirilmiştir.

Konut alanlarına ek olarak planda 55 ha. idari ve ticari merkez, toplam 700 ha. sanayi, küçük sanatlar ve depolama alanları ve 400 ha. büyük alan gereksinen kamu kuruluşu alanı ayrılmıştır. Plana oldukları gibi işlenen askeri alanlar ise toplam 1650 ha. genişliktedir.

Erzurum kentinde bulunan tarihi tabyalar "Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu"na tescilli olduklarından planda tarihi sit alanları olarak gösterilmiştir. Planda toplam 150 ha. tutan bu sit alanlarının çoğunluğu bugün askeri alanlar içinde olup kentliler tarafından kullanılmamaktadır. Planda bu durum giderilmiş ve mümkün olan yerlerde tabyaların çevresi aktif yeşil alan olarak düzenlenmiştir. Planda düzenlenen yeşil alanların toplam genişliği 1200 ha.dır. Bu değer sadece büyük boyutlu kentsel yeşil alanların toplamı olup, semt parkı, çocuk bahçesi, oyun alanı, gibi daha küçük ölçekli planlamalarda konut alanları içinde düzenlenecek aktif yeşil alanları kapsamamaktadır.

Daha önce Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'na yapılarak onanan "Erzurum-Palandöken Dağı Kayak Merkezleri Çevre Düzeni planı" olduğu gibi nazım plan düzenlenişinde veri olarak alınmış ve plana işlenmiştir. Yeşil alanlarda olduğu gibi yerleşik alan içinde ilerde planlanacak semt spor sahaları katırılmadığı halde planda spor alanları olarak ayrılan alan 2600 ha.dır.

Bu kullanışlardan başka kent bütünü içinde Orman alanı 900 ha., Ağaçlandırılacak alan 1350 ha., Mevcut kullanımı devam ettirecek alan 2900 ha., Yerleşim için sakıncalı alan 350 ha., Mera 1450 ha. ve Tarım alanı 8000 ha. olarak planlanmıştır. Erzurum Kent Bütünü içindeki tarım alanları verimli arazilerden oluştuğu için planda "tarımsal niteliği korunacak alanlar" olarak gösterilmiş ve yeni yerleşim alanı açılmasını engelleyecek bölünme ve yapılaşma koşulları getirilmiştir. Aynı koşullar planda mera ve ağaçlandırılacak alan olarak gösterilen alanlardan özel mülkiyete konu olan yerler için de önerilmiştir.

1/25.000 ölçekli planda Erzurum Kent Bütünü dışında kalan alanlar üzerine de karar getirilmesine gereksinim duyulmuştur. Bu nedenle doğal eşiklere dayalı Erzurum Platosu Yakın Çevre olarak benimsenmiştir. Yakın çevrede hepsi de kırsal nitelikli 44 adet yerleşme bulunmaktadır. Bu yerleşmeler son 40 yıl içinde önemli bir nüfus hareketine konu olmayıp kentsel yerleşmelerle yakın ilişkide bulunmalarına rağmen kırsal yaşamı sürdürmüşlerdir. Kent Bütünü'nün planlanma dönemi içinde artan kentleşme düzeyi ile artan ulaşım olanaklarının yakın çevrede gelişmeleri kısırtabileceği gözönüne alınarak planda bu bölüm için koruyucu kararlar önerilmiştir.

temsilciliklerden

ankara belediyesi kentsel ulaşımda ilkeler amaçlar politikalar benimsedi

ANKARA BELEDİYESİ "KENTSEL ULAŞIMDA AMAÇLAR
İLKELER POLİTİKALAR" BENİMSEDİ

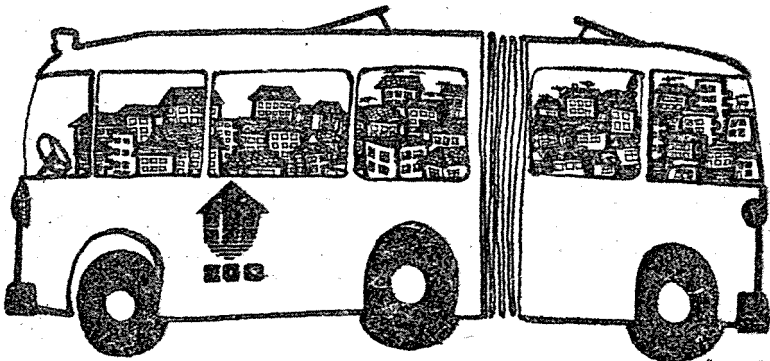
N.Mehmet ARSLANTÜRK
UPD İşyeri Temsilcisi

Ankara Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü Ulaşım Planlama Dairesi Başkanlığı (UPD) tarafından "Kentsel Ulaşım Amaçlar, İlkeler, Politikalar" başlıklı bir çalışma gerçekleştirmiştir. Temmuz 1980'de bitirilen ve Ankara Belediyesi tarafından benimsenen bu çalışma, Toplu Taşıım Kongreleri, Bakanlıklararası İmar Koordinasyon Kurulu çalışmaları sonunda ortaya çıkan görüşlerin bu kuruluşça benimsenen bölümlerinden ve kuruluşça üretilen çapıtlı raporlardan derlenmiştir.

I- GİRİŞ

Ankara Belediyesi, kentiçi ulaşımın gereğince sağlanabilmesi için yoğun uğraş içindedir. Bu amaçla bir yandan varolan olanaklarını daha verimli biçime sokmaya çabalarırken, öteyandan uzun erimli ve köklü çözümlenleri amaçlayan planlama ve örgütlenme eylemlerini başlatmıştır.

Kuşkusuz bu çaba ve eylemlerin Ankara'nın gelecekte ulaşması özlemlenen ulaşım yapısına göre yönlendirilmesi istenir. Ancak böyle bir yapıyı ortaya koyması gereken bir Ankara Ulaşım Planı yoktur. İmar ve İskan Bakanlığı, Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosu tarafından hazırlanmış ve Bakanlık onayı almış olan 1990 Nazım Plan Şeması daha çok bir



KÜBRAO 1980

makro-form arazi kullanım önerisi niteliğindedir. Bu niteliği ile ulaşım alt yapısı yapmakla sorumlu kuruluşların yatırımlarını makro düzeyde yönlendirici bir özelliği vardır. Ancak uygulayıcı kuruluşlar açısından bir çok eksiklikler taşımaktadır. Örneğin, Nazım Plan şemasının etaplanmasının nasıl yapılacağı, kaynak kısıtlamalarının gözetilerek altyapı ile sistem seçimlerinin ne şekilde yönlendirileceği ve, belki de en önemlisi, önerilen şemanın ulaşım açısından maliyetinin ne olduğu konuları belirsizdir. Ayrıca, ülkenin ve özellikle Ankara'nın hızla değişen koşullarında, uygulayıcı yerel yönetimlerin merkezi yönetim tarafından geliştirilen ve bağlayıcı kuralları olan bir planı uygulama zorunda kalmaları, büyük uygulama güçlükleri doğurmaktadır. Bundan ötürü, ülkemizde gerekli kadrolaşmaya elverişli koşulları olan büyük kent belediyelerinin kendi plancı kadrolarını oluşturmaları ve uygulayacakları planın üretiminde etkin rol almaları gerektiğine inanıyoruz.

Uygulayıcı kuruluşlarca geliştirilen kısa erimli yerel, kesimsel veya parçacı çözümlerin anlamlı olabilmesi için uzun dönemli amaç, ilke, politika ve stratejiler ışığında düşünülmesi zorunluluğu vardır. Geliştirilen çözümler belirli bir bütünselliğe oturtulabildiğinde ve uzun erimli ereklerle ulaşmaya engellemedikleri veya onlara ulaşmayı kolaylaştırdıkları ölçüde başarılı olabilirler. Ülkemiz ve kentlerimizin bugün karşılaştıkları dev sorunların büyük bir bölümü uzun yıllar salt kısa erimli, geçici düzenlemelere ağırlık verilmesi nedeniyle ortaya çıkmıştır.

Burada ele alınan ilke ve politikalarından birçoğu Belediyemizin düzenlediği veya katıldığı değişik ortamlarda tartışılmış ve önerilmiştir. Uygulayıcı, planlayıcı, araştırmacı ve karar verici kuruluşlar arasındaki kopuklukların giderilebilmesi için zorunlu olan bu tartışmalar uygulamayı yönlendirebildikleri ölçüde verimli sayılabilirler. Bu ise söz konusu kuruluşların üstlerine düşeni yapmaları ile sağlanacaktır. Uygulayıcı bir kuruluş olarak savunduğumuz ilke ve politikaları ortaya koymamızın ve tartışmaya açmamızın bir diğer nedeni budur.

II- KENTSEL ULAŞIMDA AMAÇ VE İLKELER

A- ARAZİ KULLANIM-ULAŞIM BÜTÜNLÜĞÜ İLKESİ

Ulaşım çeşitli ekonomik ve toplumsal eylemlerin birbirleriyle ilişkisini sağlayan eylemdir. Kentsel ulaşım aracılığıyla arazi kullanma eylemleri (işyerleri, konut, okul,

v.b.) arasındaki ilişkiler kurulur.

Kentsel ekonomik gelişme arttıkça, bu ilişkilere duyulan gereksinme de artar. Kentsel ulaşım planlaması, artan ulaşım istemlerini karşılama zorunluluğundan doğmuştur. Sunulan ulaşım hizmetinin kullanıcılar açısından daha bulunabilir, ucuz, rahat, hızlı ve güvenli olması için yapılan düzenlemeler ulaşım planlamasında temel amaçlardır.

Ancak, ulaşım istemi artışı ekonomik gelişmelerin her zaman tüm bir göstergesi değildir. Örneğin, birbirleri ile ilişki kurma zorunluluğu olan eylemlerin mekansal konumları öylesine ters seçilmiştir ki sonuçta gereğinden fazla ulaşım istemi yaratılmış olabilir. Bu durumda ulaşım olanakları daha akılcı planlamanın ötesinde, sözkonusu eylemlerin mekansal konumlarının planlaması önemlidir. Bu sayede ulaşım sorunlarını daha köklü olarak çözmek olanağı doğmaktadır. Ayrıca, ulaşım döngü önlemlerle, önerilen arazi kullanım kararlarının gerçekleşmesi de hızlandırılacak, böylece karşılıklı yararlanma ilişkisi doğacaktır. Buradan çıkan sonuç ilk ilkemizi tanımlamaktadır. Arazi kullanım ve ulaşım planlaması birbirleriyle bütünleştirilmelidir.

B- ARAŞTIRMA-PLANLAMA-UYGULAMA BÜTÜNLÜĞÜ İLKESİ

Türkiye uzun yıllar araştırma, planlama ve uygulama eylemlerinin birbirinden kopuk, birbirini beslemeyen bir biçimde yürütülmesi nedeniyle ortaya çıkan sorunlarla karşılaşmıştır. Örneğin çok yönlü ve bütünsel planlara ulaşma amacı ile başlatılan geniş çaplı araştırmaların değerlendirilmesi yıllar almış, planlar üretilinceye kadar veriler eskimiş bu arada plansız uygulama tüm hızı ile sürmüştür.

Ülkemizde sağlıksız yerel yönetim-merkezi yönetim ilişkisi ve onun uzantısı olan araştırma-planlamanın uygulama ile kopukluğu olgusu, üzerine gidilerek düzeltilmesi gereken önemli bir noktadır. Bütün olumsuz etmenlere karşın bu sorunu çözmek olanaklıdır. Böylece planlama eyleminin yanı sıra kısa dönem için bir takım önlemler alınabilecek ve bu esnek uygulama anlayışı içinde, yapıldığı anda geçerliliğini yitiren planın elde edilmesi ve ayrıca genel plan kararlarına karşı uygulama yapma durumu tümden giderilebilecektir.

C- HALKIN KATILIMI İLKESİ

Ülkemizde ulaşım, kamusal ve özel kuruluşlarca sağlanmaktadır. Ancak bu örgütlerin karar

verme eylemlerine halkın doğrudan katılımı yoktur. Bu nedenle, gerçekleştirilen uygulamalar zaman zaman halktan uzaklaşabilmekte, bu örgütlerin kurumsal çıkarları ile geniş halk kitlelerinin çıkarları çelişebilmektedir. Halk için hizmet üretmekle sorumlu örgütlerin daha sağlıklı uygulamalar yapabilmeleri için bu örgütlerin karar verme mekanizmalarına halkın doğrudan katılımının sağlanması gerekmektedir. Kuşkusuz bugün ulaşım kesiminin çeşitli yönlerinden sorumlu örgütlerin kendi aralarındaki eşgüdüm gözeltildiğinde bunun sağlanması kolay değildir. Halk katılımı ulaşım kesiminin içinde gerçekleştirilmesi gereken kurumsal eşgüdüm ile birlikte düşünülmelidir. Kısa dönemde, özellikle halkın önemli bir kesimini etkilemesi söz konusu olan projelerin halkın değerlendirmesine açılması bir toplumsal sorumluluk olmalıdır.

D- EKONOMİK ETKİNLİK İLKESİ

Ulaşım hizmetlerinin sunuluşunda "ucuz" ve "etkin" hizmet üretimi esastır. Ucuzluk bir yandan kullanıcılar ve kullanıcı olmayanlar, öte yandan hizmeti üretenler ve kaynak sağlayıcılar açısından sağlanmalıdır. Bu ise yalnızca kısa dönem için değil, uzun bir dönemde düşünülmelidir. Kısa dönemde ulaşım altyapı ve olanakları daha verimli kullanılırken, varolan olanakların tıkanması veya yüksek maliyetli olması durumunda yeni ve daha büyük kapasiteli yatırımlara geçilmelidir.

E- TOPLUMSAL EŞİTLİK İLKESİ

Ulaşımında değişik toplumsal kesimler arasında "eşitlikçi" ve ulaşım aracılığı ile "eşitleyici" tavrı alınmalıdır. Bu, büyük sosyal eşitsizliklerin bulunduğu bir toplumda, "fırsat eşitliği" sağlamanın ötesinde (yani eşit tahsisler yapmak) düşük geliri ve çaresiz kesimler yararına farklı tahsislerin yapılması demektir. Bunun sağlanabilmesinde etkin halk katılımının alınması bir araç olarak düşünülebilir. Yatırım ve hizmetlerin kent mekanında dağılımı ve ücretlendirme konularında özellikle gözeticilmesi gereken bir nokta budur.

F- DIŞA BAĞIMLILIĞIN AZALTILMASI İLKESİ

Ülkemizin içinde bulunduğu ödemeler dengesi sorunu çok ciddi boyutlara ulaştığından özellikle petrol tüketimini ve teknoloji bağımlılığını azaltan türden ulaşım hizmetleri üretme gereği vardır. Yerli enerji türlerini (özellikle elektrik) ve yerli teknolojiyi temel alan ulaşım hizmetleri için yoğun çaba harcanmalıdır.

H- ULAŞIMDA İLKELER BÜTÜNÜ

Yukarıda sözü edilen ilkeler kendi içlerinde tutarlı olabilmelerine karşın, belirli konularda birbirleri ile çelişmektedir. Örneğin, toplumsal eşitlik ilkesinin sağlanması ekonomik etkinlik ile çelişebilir. Her ilke kısa ve uzun dönemde yapılması gerekenler arasında çelişkiler olabilir.

Sosyal içerikli her karar verme konusu gibi ulaşım da bu çelişkilerin varlığından ortaya çıkan sorunlarla karşı karşıyadır. Ulaşım planlaması ve uygulamaları bu çelişkileri uzlaştırabildiği veya dengeleyebildiği ölçüde başarılı olacaktır.

III- KENTSEL ULAŞIM POLİTİKALARI

A- SİSTEM SEÇİMİ

Kentiçi yolcu taşımalarında değişik istem düzeylerinde değişik kapasiteli ulaşım türlerinin kullanılması gerekmektedir. Verimlilik açısından, istemin düşük olduğu alanlara düşük kapasiteli sistemlerin, istemin yüksek olduğu alanlara da yüksek kapasiteli sistemlerin hizmet götürebilmesi gerekmektedir.

Kent ulaşım sistemi değişik ulaşım türlerinin dengeli olarak kullanıldığı bir yapıya kavuşturulmalıdır. Sistem seçiminde yapılacak çalışmalar çok ölçütlü (ekonomik, teknik, çevresel, sosyal) bir değerlendirmeye dayandırılmalıdır. Bu sistemler, raylı toplu taşıma sistemleri, otobüs ve trolleybüsler, dolmuş türleri, taksi, özel oto, bisiklet v.b. türleri ile yayadır. Anılan sistemlerin birbirleriyle bütünleşecek bir biçimde belirlenmesi gerekmektedir.

B- ALTYAPI PLANLAMASI VE YAPIMI

Altyapı yatırımlarında imar planlama ile bütünlük sağlanarak, kısa ve uzun dönemde olabildiğince az maliyetli çözümlere gidilmelidir. Varolan alt yapının en verimli bir biçimde kullanımına öncelik verilmelidir. Ancak, varolan yapıdaki düzenlemelerin fiziksel ve ekonomik açılardan yetersiz kaldığı durumlarda yeni yatırımlara yönelinmelidir. Yatırım ve planlayıcı kuruluşlar arasında eşgüdüm sağlıklı olarak kurulmalıdır. Çarek toplu gerekse bireysel ulaşım sistemleri tarafından ortaklaşa kullanılan kentsel karayolu altyapısında toplu taşıma lehine ve özel oto aleyhine fiziksel düzenlemelere (toplu taşıma ayrılmış yol ve şeritler ile yaya bölmeleri) gidilmelidir. Kentlerarası bağlantıların kentiçi geçişleriyle sorumlu

kuruluşlarla yerel yönetimin işbirliği yapması için girişimlerde bulunulmalıdır.

C- ÖRGÜTLEME

Bugünkü kamusal görev dağılımındaki belirsizliğin yerine, kent planlama-uygulama birlikteliğini sağlayan ve yerel yönetimi daha etkili kılan ulaşım örgütlerinin oluşturabilmesi metropoliten ölçeğin gereğidir.

Yerel yönetimlerin veya birliklerinin olanaklarını aşan araç üretimi konusunda ülke düzeyinde örgütlenmenin amaçlanması gerekmektedir. Merkezi yönetimin planlayıcı ve kaynak dağıtıcı birimleri toplu taşıma yönündeki seçmelerini açıkça uygulamalıdır.

Gerek araç üretimi, gerekse yedek parça üretiminde ülkenin tüm gereksinmesi gözetilerek, istemin karşılanmasına yönelik olarak seferberliğine başlanmalıdır. Bu çalışmaların sürdürülmesine koşut olarak, kentiçi ulaşımına uygun toplu taşıma araçlarının sağlanması için gerekli önlemler ivedilikle alınmalıdır.

Öğretim kuruluşlarının ulaşım konusunda toplu taşıma bilincinin geliştirilmesine ve uygulamaya yönelik daha etkin eğitim vermeleri sağlanmalıdır. Ulaşım ile ilgili uzmanlık konularında (planlama, işletme, ekonomi, mühendislik) kapasiteleri arttırılmalıdır. Bu kuruluşlarla yerel yönetimler bünyesinde staj ve hizmet karşılığı burs olanaklarının sağlanmasına çalışılmalıdır.

Ayrıca, geniş halk kitlelerinin toplu taşıma bilincinin geliştirilmesi ve ulaşım kararlarına halk katılımının örgütlü olarak sağlanabilmesi için kamu oyu oluşturma çalışmalarını yapılmalıdır.

Yerel yönetimin ulaşım ile ilgili başarılı uygulamaları yapabilmesi için nitelikli planıcı ve uygulayıcı kadrolara gereksinimi vardır. Bunun için gerekli kadrolar sağlanmalı ve hizmet içi eğitim ile hızlı üretime yönelinmelidir.

D- İŞLETME

Farklı toplu taşıma sistemlerinin güzergah ve zamanlamasında eşgüdüm sağlanmalıdır. Düşük kapasiteli sistemlerin yüksek kapasiteli sistemleri besleyici olarak çalışması ile bu türler tamamlayıcı nitelik göstereceklerdir. Farklı toplu taşıma türleri arasındaki aktarmalı yolculuklar, fiziksel ve parasal önlemlerle özendirilmelidir.

Belediye sınırları içinde çeşitli kamu kuruluşlarınınca verimsiz olarak işletilen servis araçlarının belediyelerce işletilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır.

Trafik önlemlerinde toplu taşıma araçlarına öncelik verilmelidir.

İşletmenin ücret, güzergah sıklık gibi özellikleri belirlenirken dar ve düşük gelirli kitlelere götürülen ulaşım hizmetlerinin düzeyinin arttırılmasına öncelik verilmeli, işletme özellikleri toplu taşıma araçlarının kullanımını özendiricek bir düzeyde saptanmalıdır.

Araçlara iniş ve binişlerde zaman ve enerji kazancı sağlayacak ücret ödeme, hareket memurluğu ve durak düzenlemelerine ilişkin yeni yöntemler uygulanmalıdır.

Kentiçi toplu taşıma kuruluşlarının verimliliklerinin arttırılması amacıyla yenileştirme, iyileştirme ve düzenleme çalışmalarına yönelilmeli, bu amaçla araç parkının standartlaştırılması ve kentiçi kullanımını için özgün araç tasarımına gereken önem verilmelidir.

Özel otomobilin kullanımını kısıtlamak ve verimliliğini arttırmak amacıyla fiziksel ve doluluk oranlarını yükseltici önlemler alınmalı bu konuda yerel yönetimlere gerekli yetkiler sağlanmalıdır.

E- FİNANSMAN

Yerel yönetimin parasal açıdan kendine yeterli duruma gelmesi temel amaçtır. Toplu taşıma kuruluşlarının en büyük kaynağının yolcu ücretleri olduğundan hareketle, ücretsiz ve indirimli yolculuk yapanların sayısının azaltılmasına çalışılmalıdır.

Tarifelerin belirlenmesinde toplu taşıma araçlarının daha çok kullanımını sağlayıcı ve yolcuların daha düşük kapasiteli türlere geçişini engelleyecek ancak işletmenin maliyetini karşılayabilecek bir ücretlendirmeye ulaşabilmek amaçlanmalıdır.

Kısa dönemde uygulanması uygun görülen büyük ulaşım altyapısı yatırımlarını yalnızca yerel yönetim kaynakları ile karşılamak olanaksızdır. Bu konuda yatırımın yapılması ile sağlanacak ülkesel kazançlardan hareketle merkezi yönetim finansmanı istenmelidir.

Özel oto kullanımının getirdiği altyapı ve diğer maliyetlerin, özel oto sahiplerinden elde edilecek kaynaklarla karşılanması gerekmektedir.

İMAR PLANLARI yapım ve uygulama süreçleri

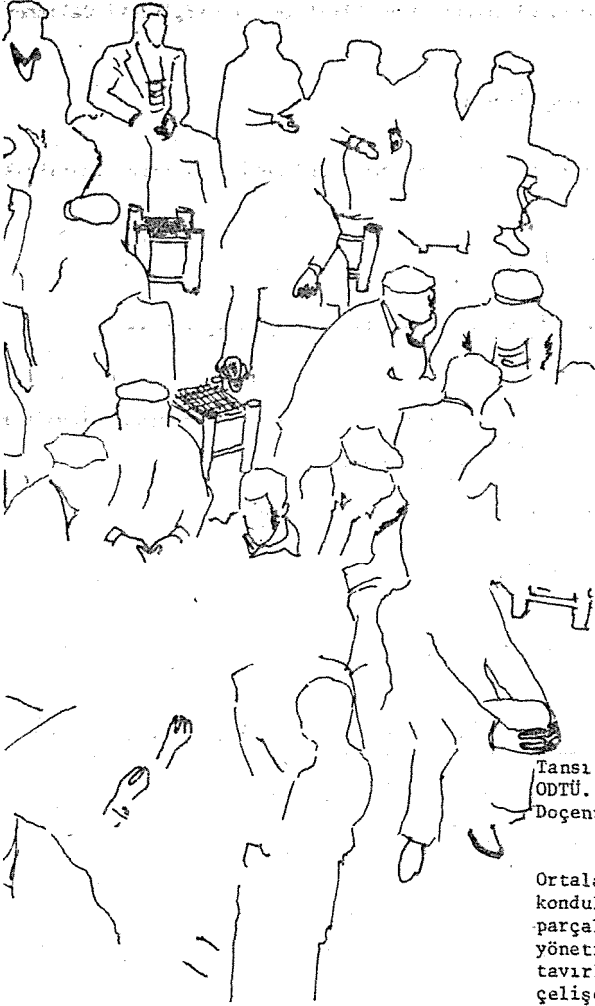
ŞPMNO

İMAR PLANLARI
yapım ve uygulama süreçleri

ödemeli gönderilir

BİLDİRİLER

- 1- II.Dünya Savaşı sonrasında Türkiyenin Kent Planlaması Pratiğindeki Gelişmeler.
Sunan: İlhan Tekeli
- 2- İmar Mevzuatının Değerlendirilmesi.
Sunan: Tamer Gök
- 3- İmar Planlarının Yerini Alabilecek Sistemleri Önermekte Gözlenen Tıkanıklık.
Sunan: Tuğrul Akçura
Tartışma: Tankut Ünal
- 4- 42. Madde ve Uygulama Örnekleri.
Sunan: Ömer Kırıl
- 5- İmar Planlarının Elde Ediliş Yöntemlerine Karşılaştırmalı Bir Bakış.
Sunan: Dumlul Yavaş
Tartışma: Özcan Altaban
- 6- Kent Planlamasında Merkezcil ve Yerel Yönetimler Dengesi Açısından İngiltere ve Fransa'daki Deneyimlerin Sergilenmesi.
Sunan: Sefâ Erkün, Esin Küntay, Haydar Karabey.
- 7- İmar Planı ve İklim Elemanları,
Sunan: Azmi Tavlı, Ali Aydemir.
- 8- Türkiye'de İmar Planı Ön Çalışmalarının Tarihi Gelişimi, Çıkmazları.
Sunan: Perihan Kiper, Selçuk Yener.
Tartışma: Ayça Bilsel, Sefâ Erkün.
- 9- Bugünkü Sistem İlişkileri İçinde Planlamada Yatay-Dikey İlişkilerin Kurulması ve bir Planlama Örgütü Şeması Üzerine.
Sunan: Güven Bilsel
Tartışma: Özcan Altaban, Selçuk Yener, Aydan Bulca, Ayça Bilsel, Sefâ Erkün, Yusuf Develioğlu
- 10- Planlamada Halk Katılımı (Deneyimler, İzmit Örneği)
Sunan: Aydan Bulca



gecekondu 'çevre' işçilerinin mekanı

Tansı Şenyapılı
ODTÜ. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Doçentlik Tezi, Kasım 1981, XVII+349 sayfa

Ortalama 30-35 yıl önce ortaya çıkan gecekondu bugün büyük kentlerimizin yapısal parçalarını oluşturmaktadır. Bu süre içinde yönetimler, bu olguya karşı olumlu, olumsuz tavırlar alır ve bunların koşutunda çoğu kez çelişen önlemler getirirken, çeşitli bilim dalları da kendi açılarından konuyu irdelemişlerdir.

Bugün gereksinilen, artık, kentlerimizin ayrılmaz parçalarını oluşturan bu dokunun farklı yaklaşımları özümleyen çok boyutlu çerçeveler içinde incelenmesidir. Bu çalışma, gecekonduyu mekansal bir olgu olarak

le alıp yalnızca bu boyuttaki özelliklerini incelemek yerine, bu olguyu gecekodu nüfusunun kentte girdiği ekonomik ve sosyal ilişkilerin bir türevi olarak yorumlayıp, bu oyutları kullanarak mekansal bir çözümlemeye varmayı amaçlamaktadır. Böyle bir yaklaşım, olgunun, mekan dışı boyutlardaki kontrol değişkenlerinin de planlama süreci kapsamına alınmasını sağlayacaktır.

u çalışmada mekansal bir doku türü olan gecekodunun ortaya çıkışı ve zaman perspektivi içindeki değişim ve gelişimi incelenmiştir. Bu incelemedeki ele alışın özelliği, gecekodu oluşumunun nedensel ilişkilerinin, olgunun izlendiği mekansal boyut içinde eğil, gecekodu yaratılan ve yaşayan nüfusun kentte girdiği ekonomik ve sosyal ilişkiler boyutunda aranmasıdır. Geçmiş yıllardaki yönetimlerin gecekodu olgusunu mekansal boyut içinde yorumlayarak önlemler alıştırmaları sonucu, gecekodulaşmanın yarattığı sorunlara bu önlemlerin yarattığı sorunlar da eklenmiştir. Örneğin; 'yıkım'ın gecekodu olgusunu önlememesi, ortaya aşı sorunlar çıkartması yanısıra 'yıkılıyorsa kentin öteki konutlarına benzesin' düşüncesiyle girişilen sosyal konut projeleri de olguya çözüm getirmemiştir.

gecekodulu nüfusun kentteki yerini belirleyen en önemli işlevinin emeğini koyduğu üretim ortamı olduğu, mekansal verilerin bu ekonomik ve sosyal ilişkiler boyutunda türediği varsayımı ile gecekodulu emekçinin entin diğer kesimlerinden farklı ekonomik işlevlerinin varlığı araştırılmıştır. Bu yaklaşım koşutunda toplumdaki üretim biçimi incelendiğinde, emekçilerin, ekonomik ilişkilerinin biçimsel özellikleri değil, üretim ortamlarına göre üç ayrı kategoride toplanabilir; 'merkez', 'çevre' ve marjinal işler. 'Merkez' işler, üretim araç ve tekniklerinin kapital yoğun olduğu üretim ilişkilerinin gelişmiş, iş bölümünün hiyerarşik düzeyleri içinde gerçekleştiği bir üretim ortamında yürütülür. Buna karşın aynı iş koşullarının önemli bir bölüm işleri ise farklı bir üretim ortamı içinde gerçekleşir. Bu şekilde araç ve teknikler emek yoğunudur, iş bölümü ilkel ve yataydır. Kent ekonomisindeki üçüncü kesim ise, 'merkez' ve 'çevre' işler altında yüzüp-gezerek arz ve talep boşlukları dolduran marjinal işlerdir.

Gecekodu dokusunda yaşayan emekçiler, çalıştıkları üretim ortamına göre geliştirilen bu genel gruplarda içinde nerede durmaktadır. Gerek bu çalışmada sunulan saha verileri, gerekse diğer çalışmalar incelendiğinde gecekoduda 'merkez' nitelikli emekçilerin çok az temsil edildiği izlenmektedir.

tedir. Bu emekçilerin iş yerleri; arzı çok sınırlı olan bu tür emeği bağlayabilmek için lojman, toplu konut kredisi, konut kooperatifleri türünde yan hizmetler sunmakta, emekçiler zaman içinde, gecekodu ortamından çıkmaktadırlar. Marjinal işlerde çalışan emekçiler ise gecekoduda % 14-20 oranında temsil edilmektedir. Kalan nüfus, genelde, küçük çaplı 'çevre' işlerde çalışmaktadır.

Gecekodu türü konutların, özellikle, kişinin ekonomik işlev ve özelliklerinden kaynaklanması ve 'çevre' işler arasındaki devingenliğin, konunun eklentilerle zaman içinde gelişmesi olgusuna dönüşmesine ilişkin tartışmalar, plancıya ne tür çözüm yolları düşündürür. Böylesi tartışmalar, öncelikle, 1960'lı yıllarda denenen ve yatırım yapılan sosyal konut olgusunu çözüm seçenekleri arasında çıkarmaktadır. Sosyal konut, kentin öteki kesimleri için gerçekleştirilmiş, yapımı bir aşamada tamamlanan ve donan bir çözümdür. 'Çevre' emekçilerinin ise, barınaklarını, olanak ve gereksinimleri ile dengeleyerek zaman içinde gelişen bir süreçte dönüştürüp geliştirdikleri izlenmiştir.

Önerilen; plancının, temel araştırmasını, "kimin, ne zaman, nerede ve hangi koşullar altında" konutlandırma programına katılacağını saptama koşutunda geliştirerek, gecekodu kesiminin değinilen potansiyellerini, kesimin farklı nitelikleri ve ödeme gücü düzeyinde 'esnek' programlar içinde düzenlemesidir. Değinilmesi gereken bir öteki nokta da, mekanda yerleşmede ve yerleşmelerin niteliğinin iyileştirilmesinde önerilen ekonomik ve yönetsel örgütlemelerin ve uygulamaların maliyetlerinin, yalnızca kamu değil, ucuz emekçi kitlesinden büyük kârlar sağlayan sanayici ve iş adamları tarafından da paylaşılmasıdır ki, bu, gerçekte, toplumun bir kesimini 'çevre' ve marjinal işlerde tutma maliyetinin paylaşılması demektir.

Bu çalışmadan uygulamaya yönelik öneri ve araştırma konuları türetebileceği gibi, kavramsal sorunları da tartışmaya açmak olasıdır. Mekansal biçimlenmeyi tanımlayan mekansal verilerin yanısıra, yapılaşmalar, sosyal ve özellikle ekonomik boyutlardaki ilişkilere bağımlı olarak geliyorsa, mekanda nedensel ilişkileri açıklamaya yönelik çalışmalar, genelde, mekan plancılarının etkin çalışabilmesi için, mekan dışı boyutlardaki öğelerin, daha duyarlı ve biçimsel özelliklerinin ötesindeki ölçütlere göre tanımlanması ve sınıflandırılması gerekmektedir.

basından haberler

ANKARA'DA KENTİÇİ ULAŞIMDA ÖZEL OTOBÜSLER ÇALIŞTIRILACAK

Ankara Belediyesi'nin hazırladığı belediye sınırları içinde özel veya tüzel kişilerce ticari amaçla çalıştırılacak "özel halk otobüsleri"ne ilişkin bir yönetmelik 7 Mayıs 1981 tarihinde Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Böylelikle Ankara kentinde, Belediye otobüsleri ve TCDD Banliyö treni biçimindeki kamu toplu taşıma araçlarının yanısıra özel girişimcilerce işletilecek yeni bir taşımacılık türü için bir adım atılmış olmaktadır. (Benzer bir uygulama ülkemizde İstanbul kentinde de vardır. Ancak İstanbul uygulaması belirgin bir yasal çerçeveye oturtulmamıştır.)

Sözkonusu yönetmeliğe göre, Ankara Belediyesi'nin ilgili birimleri, İl Trafik Müdürlüğü ve oluşturulmuş otobüs işletici temsilcilerinin katılacağı bir "Kentîçi Ulaşım Kurulu" oluşturulmuştur. Kentîçi Ulaşım Kurulu; otobüslerin çalışacağı hatlar, güzergahlar, çalışma süreleri, durak yerleri, hatlarda çalışacak otobüs sayıları ve otobüslerin teknik özellikleri konularında öneriler geliştirerek Belediye Encümeni'ne sunmakla yükümlü kılınmıştır.

Kentîçi Ulaşım Kurulu'nun ilk çalışmaları sonucunda belirlenen ve Ankara Belediyesi Encümeni tarafından onaylanan koşullar, 31 Temmuz 1981 tarihinde 2 yerel gazetede yayınlanarak işleticilere duyurulmuştur. Dururuya göre 12 hatta toplam 131 otobüsün çalıştırılması düşünülmektedir. Sözkonusu hatlar kentin çevre konut alanlarını, Ulus, Sıhhiye ve Bakanlıklar'a bağlamaktadır. Bu hatların kent merkezini kat etmemesine özen gösterildiği anlaşılmaktadır.

Üzerinden uzunca bir süre geçmesine karşın henüz uygulamaya gidilememiş olması dikkat çekicidir. Uygulamaya Ankara'da başlanamamasının yanısıra sözkonusu yaklaşımın ülke ölçeğinde yankıları da olmuştur. Örneğin Erzurum Belediye Başkanlığı da bu yaklaşımı benimsemiş ve hemen hemen Ankara modelinin aynısı olan bir yönetmelik hazırlayarak, 3 Kasım 1981 tarihinde Resmî Gazete'de yayınlamıştır.

Konu; gerek kentîçi ulaşımında kamu toplu taşıma

araçlarının yanısıra büyük kapasiteli özel araçların, belediye öncülüğünde işletilmeye başlanması açısından, gerekse Ankara kentindeki uygulamaların ülke düzeyinde hızla yaygınlaşma eğilimini yansıtmaması açısından ilginçtir ve önemle izlenmelidir.

VIYANA'DA TOPLANAN 10. DÜNYA TOPLU KONUT KONGRESİNDE 2010 YILINDA 20 MİLYON YENİ KONUDA GEREKSİNME DUYULACAĞI BELİRTİLDİ.

Viyana'da toplanan 10. Toplu Konut Kongresi'nde Uluslararası Konut Bilimi Derneği kurucusu Prof. Dr. Oktay URUL, 2010 yılında dünya nüfusunun 10.5 milyona ulaşacağını, bu nüfusun yüzde 90'nın az gelişmiş ülkelerde yaşayacağını, nüfus artışının önümüzdeki 30 yıl içinde 20 milyon yeni konut gerektireceğini söyledi.

Türkiye'den, Ankara Belediye Başkanı Süleyman ÖNDER, Belediye Başkan Yardımcısı Sabit YANIKOĞLU, Kent-Koop Genel Sekreteri Sabit YANIKOĞLU ve Katılımlar Müdürü Erol SAYIN ve 30 civarında Türk bilim adamı toplantıya katıldı. Toplantıya katılan eski Yerel Yönetim Bakanlığı müsteşarı Erhan KARAESMEN de Batıkent projesinden konut sorununa çözüm denemesi olarak söz etti. Türkiye'de Gecekondular olgusu üstünde durdu. (HÜRRİYET)

TOPLU KONUT KANUNU YAPİ YÖNETMELİĞİ TAMAMLANMAK ÜZERE

Yapı Yönetmeliğinin yıl sonuna kadar tamamlanacağı bildirildi. Çalışmaların da bu aşamaya geldiği belirtildi. Bir yetkilinin söylediğine göre "İmar ve İskan Bakanlığı ve Emlak Kredi Bankası'nda iki ayrı grup oluşturuldu. Bakanlık, kamulaştırma, inşaat ihalesi ve muvakkat kabul işlemleri üzerinde çalışıyor. Bu görevler onlara ait. Bankaya düşen görev de, kredilendirme, fonun muhasebesi (sekreteryalığı) konutların devir alınması, satılması ve tesis kredisinin verilmesi. Şimdi bu iki grup birleşti. Çalışmalar birlikte inceleniyor, ay sonunda Yönetmelik Toplu Konut Yüksek Kurulu ve Bakanlar Kurulu'na sunulacak. (HÜRRİYET)

Ankara'da hava kirliliği sorunu kalmadı

1970 yıllarda yalnız Ankara değil, Türkiye'nin birçok kentini ilgilendiren sorunların içinde hava kirliliği gelmekteydi.

İzemsiz ve plansız bir kentleşme süreci izlenen kentlerimizde, motorlu araçlardan, inşaat tesislerinden, evlerde yakıt olarak kullanılan fuel-oil ve linyit-kömürden çıkan duman iş ve çeşitli gazlar bu kentleri yaşanmaz hale getirmekteydi. Topografya ve hava koşullarının da doğal temizlenmeye olanak tanımadığı kentlerimizde artık toplu önlemler beklenilmeye başlanmıştır.

İş sorun üzerine etkin bir kampanya ile geniş teknik adamlarımız, basın ve yayın organları kamu oyunun bu konuda duyarlı olmasını sağlamıştı. Bu konuda yapılan sayısız konferans, panel, konferanslarda çeşitli yönleri tartışılmış, çözüm önerileri sunulmuştur.

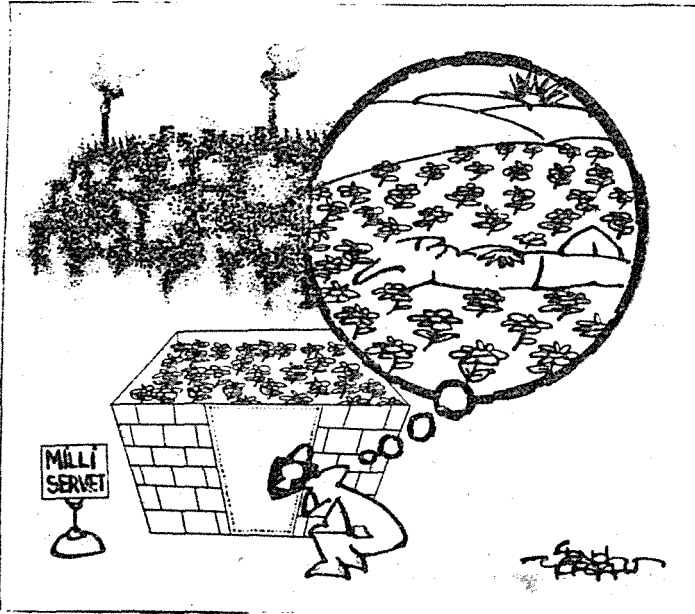
İş etkin çalışma sonunda yöneticilerimiz de sorunun önemi üzerindeki görüşlere katılmış, işte Çevre Müsteşarlığı olmak üzere, birçok devlet kuruluşu konu üzerinde çalışmaya başlamıştı. Dumansız yakıt üretmekten bacalara filtre takmaya, özel otomobilleri trafikten men etmekten, şehrin etrafında geniş yeşil kuşaklar oluşturmaya, Elmadağı'na kurulacak pervanelerle suni hava akımı yaratılmaktan asfalttan oluşturulacak büyük bir siyah

alanla güneş ışınlarını çekip, ısıyı yoğunlaştırarak yine hava akımları yaratmaya kadar birçok önlem ortaya atılmıştı.

Sonuç olarak, görüldüğü gibi bu yıl gerek Ankara gerekse diğer kentlerimizde hava kirliliği sorunu ortadan kalkmıştır. Bunda çok az da olsa havalara iyi gitmesinin rolü olduğu söylenmektedir.

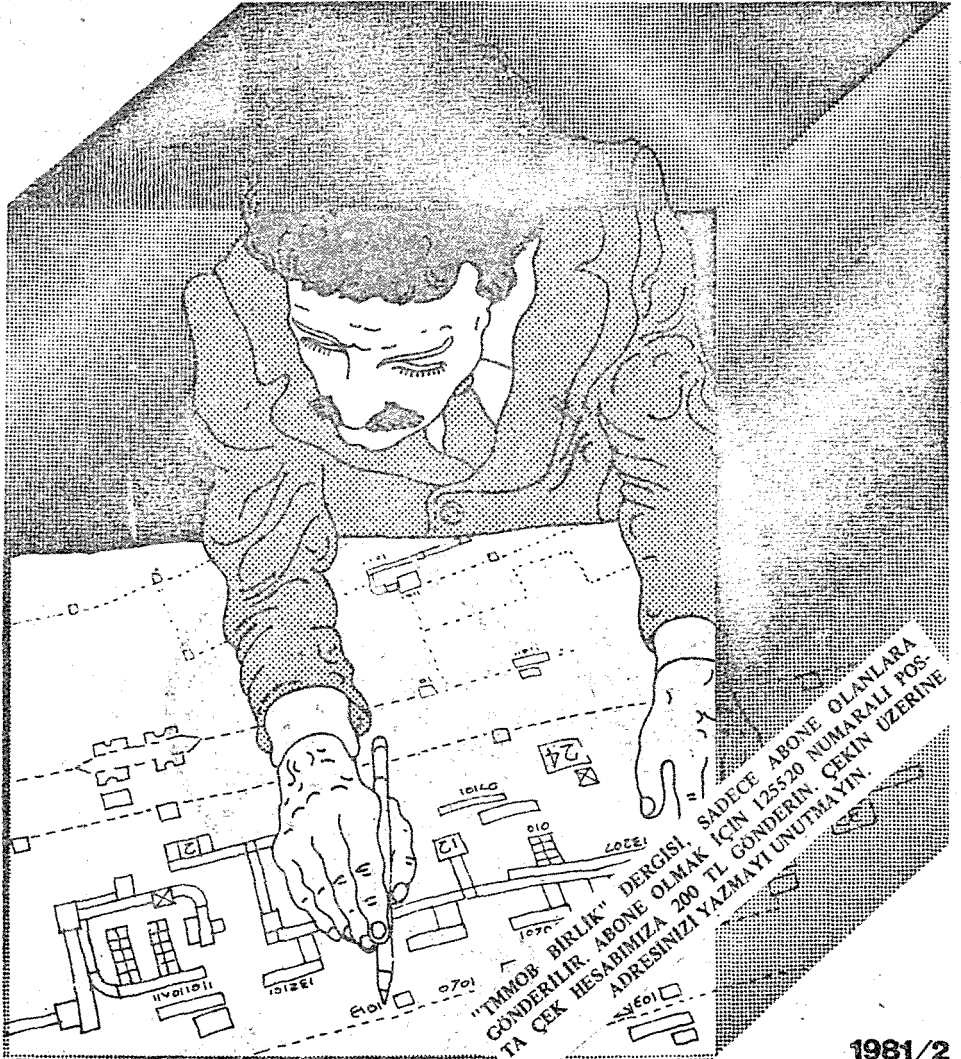
Görünüşe bakıldığında gerçekten bu yıl havalara biraz daha ılımlı gitmesi hava kirliliği sorununu gözlerden ve ilgiden uzak tutmaktadır. Bunun yanında gittikçe artan hayat pahalılığı kentlilerimizi daha az odun kömür masrafı yapmaya ve otomobillerini kullanmamaya zorlamıştır. Ellerinde birkaç kuruş parası olanlar da, enflasyona karşı bunu korumak için (kaçan bankerler pahasına) bankerlere yatırmıştır. Ülkemizin içinde yaşadığı hızlı değişim süreci de psikolojik olarak insanları toplumsal sorunlardan uzak tutmaktadır. İşte bu ve benzeri sorunlar basın ve yayın organlarının da bu konudaki ilgilerini kaybetmeleri sorunu gizlemiştir.

Bu konuda etkin kararlar alınmanın zamanı da geçmektedir. Tüm ilgilileri bu konuda ilgilili olmaya çağırıyoruz.



TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ

BİRLİK



1981/2

DAĞILIMLARI

TABLO:1 ŞPMMO'NA ÜYE OLAN KENT PLANCILARININ ÇALIŞMA DURUMLARI (1977-1981)

KAMU KURULUŞLARINDA ÇALIŞANLAR	1977		1978		1979		1980		1981	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
KENT PLANCILARININ ÇALIŞMA DURUMLARI	123	64.7	162	68.7	193	64.8	229	60.3	212	49.53
SERBEST ŞEHİRCİLİK BÜROSU SAHIPLERİ	22	11.6	23	9.7	35	11.7	37	9.7	49	11.45
PLANLAMA BÜROLARINDA ÜCRETLİLER	6	3.1	8	3.4	5	1.7	14	3.7	16	3.74
YURT İÇİNDE MESLEKTE ÇALIŞANLAR ARA TOPLAM	151	79.4	193	81.8	233	78.2	280	73.7	277	64.72
MESLEK DIŞI İŞLERDE ÇALIŞANLAR	11	5.8	23	9.7	20	6.7	39	10.2	53	12.38
İŞSİZ-	-	-	-	-	-	-	20	5.3	26	6.08
ASKER + BİLİNMEYENLER	10	5.3	8	3.4	17	5.7	5	1.3	25	5.84
YURT DIŞINDA ÇALIŞANLAR	18	9.5	12	5.1	28	9.4	36	9.5	47	10.98
TOPLAM	190	100.0	236	100.0	298	100.0	380	100.0	428	100.0

TABLO 2: MESLEK ALANINDA ÇALIŞAN ŞPMMO ÜYELERİNİN İLLERE DAĞILIMI (1981 sonu)		
İL	SAYI	%
ANKARA	207	74.8
İSTANBUL	28	10.1
İZMİR	17	6.1
DiĞER İLLER	25	9.0
TOPLAM	277	100.0

TABLO 3: KAMU KURULUŞLARINDA ÇALIŞAN ŞPMMO ÜYELERİNİN İŞYERLERİNE DAĞILIMI		
İŞYERİ	SAYI	%
İMAR VE İSKAN BAKANLIĞI (Genel Müdürlükler + Nazım Plan Büroları)	78	36.8
İL İMAR MÜDÜRLÜKLERİ	4	1.9
İLLER BANKASI	14	6.6
YÜKSEK ÖĞRETİM KURUMLARI	42	19.8
BAŞBAKANLIK DPT MÜSTEŞARLIĞI	4	1.9
BAŞBAKANLIK ÇEVRE MÜSTEŞARLIĞI	5	2.4
TURİZM VE TANITMA BAKANLIĞI	3	1.4
TURİZM BANKASI	20	9.4
KÜLTÜR BAKANLIĞI	4	1.9
KARAYOLLARI GNL. MD.LÜĞÜ	2	0.9
BELEDİYELER	36	17.0
TOPLAM	212	100.0

TMOB Şehir Planlama Mimar ve Mühendisleri Odası Yayın Organı 30 KASIM 1981
 Başlık: EKONOMİST TESİSİLERİ - Tel: 18 37 31
 İlan Koşulları : Sütun cm'si: 175 TL 1/2 Sayfa 7.500 TL. Tam Sayfa 14.500 TL Yayın
 ve Kültür faaliyetleri ilanlarında % 20 indirim yapılır.

gideceği yer:

gönderen: tmmob şehir planlama
 mimar ve mühendisleri odası

Konur Sok. No: 4/4-06

Yenişehir
 ANKARA

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

1981 Yılıının İkinci Yarısında Odamıza Üye Olanlar

408 Yalçın CÖMERT(ODTÜ), 409 Vildan TURGUN (ODTÜ), 410 Hüseyin ERTUĞ(ODTÜ), 411 Semra ELLİALTIĞLU(ODTÜ), 412 Keysun ERCAN(ODTÜ), 413 İsmail GÜNÜR(İDMMA), 414 Nejdât DURGUN (İTÜ), 415 Billur ÇARIKÇI(ODTÜ), 416 N.Hi-tay ULUEL(ODTÜ), 417 Nurcan KULELİ(ODTÜ), 418 Reyhan KUTLU(İDMMA), 419 Murat AKSOY (ODTÜ), 420 Hakan DURAN(ODTÜ), 421 İsmail AKSEL(ODTÜ), 422 Münir SERTTAŞ(ODTÜ), 423 Nimet UÇAR(ODTÜ), 424 Madelet BERKSAN (İDMMA), 425 Ümmihan AYDIN(İDMMA), 426 Ay-ten ERDİN(ODTÜ), 427 Jale EMEKDAŞ(ODTÜ), 428 Faik GÜRSU(E.Ü.Güzel Sanatlar Fak).