"KENTLİLEŞEMEYEN KENT" ÖRNEĞİ BİR SORUNLAR
YÜMAĞI KENT İSTANBUL

Arg. Gör. Sevim BUDAK

Azgelişmişliğinin eşliğinde iş bulma kaygısıyla kıldan kopup gelen insanların toplanığı bu kent, artık Yahya Kemal Beyatlı'nın bir semtinden diğerine geçeren bir yıldızdan bir yıldızca geçmiş kadar başkalık duyduğu kent değildir. Ve İstanbul, tarihsel kimliğini kaybederek Özgün bir kent olmaktan çıkarılmaktar, kirletilmekte, yağmalanmakta ve yok olmaya yüz tutmaktadır. Bu yaşlı kentin apayrı duran sorunları her an, her kesimden insanın şikayet odağını da oluşturuyor. Oysa bir kentli bilinciyle sahiplenemediğimiz bu kent, bütün çevresel zorbalıklara mukavemet göstermekle, herşeye rağmen eski iihtiamının kırtılanychyla da olsa "mihribanı" yerinde tutmaya gayret etmektedir.

İstanbul, Ahmet Hamdi Tanpınar'ın, kendisine yeni kıyımetler yaratacak ve yeni zamanların peşinde koşacak İstanbul'u da değildir. Mehtabi ve müsikisi, yalıları, köşkleri ve bahçeleri ile ünlü İstanbul, massedemeyeceği kadar çok sorunla karşı karşıyadır. İlginçtir ki yirminci yüzyılın başlarında İstanbul'u ziyaret eden pek çok yabancı sanat adamların onun güzelliğini överlerken bir yandan da gelecekte İstanbul'un ne tipt sorunlarla karşılaşacağı hakkında önemli varsayımlarda bulunmuşlardır. İstanbul (1) adlı seyahatnamesinde Edmondo De Amicis gelecekteki İstanbul'u şöyle anlatmıştır (2):

"İstanbul'u Galata köprüsünden seyrettiğim zaman, şu düşünce zihnimde taşınıyordu... Gelecekteki İstanbul'u, korkunc ve gamlı hasmetiyle dünyanın en güller yüzü 4 şehrinin harbeleri üzerinde yükselen 4 Şark'ın Londra’sın görün gibi oluyorum. Tepeler düzleştirilecek, korulur yerle bir edilecek, rengarenk küçük evler yıkılacak; ufuk, koynundan binlerce kocaman fabrika bacasının ve ehram şeklindeki kule çatısının yükseldiği, saray, işyeri, imalathanes dizipleriyile her te-

1) Edmondo De Amicis: İstanbul, Çev. Prof. Dr. Beynun Akyavaş, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay. 382, Ankara, 1986
2) Ibid., s. 124
raftan keseilecek; uzun, dümdüz, birbirine benzer sokaklar İstanbul'u birbirine muvazi kocaman yollara ayıracak; telgraf telleri gürültülü şehrin damlalarının üzerinde büyük bir örümcek ağı gibi iç içe geçecek; Galata köprüsünün üstünde bir silindir şapka ve bere selinden başka bir şey görünmeyecek; esrari Sarayburnu bir hayvanat bahçesi, Yedikule bir hapishane, Hebdemon (Bakırköy) bir tabiat müzesi olarak görünce; her şey sağlama, henseli, faydali, kırsuni, kasvet verici olacak ve artık ne yana yakıla duaların, ne şarkıların yükseldiği, ne sevda-lı gözlerin dikildiği güzel Trakya semasını kocaman kara bir bulut durmadan kaplayacak...

Yazanın yüzyılımızın başında tesbit ettiği karanlık noktaların günümüz İstanbul'unun sorunları olduğunu anlamak için fazla düşünmek gerekmez. Ancak yine de İstanbul’un yüzölümünün hemen başlarında tüm özelliklerini korumaya muktedirken nasıl olup da şimdiki hâline büründüğünü anlamak için sorunlarının tek tek ele alınması ve kısaça değerlendirilmesi gerekir.

Günümüz İstanbul’unun çözüm bekleyen sorunlarının bir sıralamasını yaparak söyle bir tablo ile karşılaşınız:

1. Kent-içi Nüfus Amacı ve İc Göçlerin Getirdiği Yükselmeler,
2. Konut Yetersizliği, Düzensiz Yerleşim, Gecekondu Açmazı
3. İçme Suyu Temini ve İçme Suyu Havzalarının Karşı Karşıya Olduğu Sorunlar
4. Trafik-Ulaştırma Karmasığı
5. Katı Atıkların Toplanması ve Yok Edilmesinde Karşılaşılan Sorunlar
6. Kanalizasyon ve Aritma Sorunu
7. Kültürsel Açından Önem Taşıyan Yapı ve Yapı Gruplarının Ortadan Kalkmaya Sorunu
8. Temiz Hava Sorunu
9. Gürültü Sorunu
10. Yeşil Alan Yetersizliği
11. Boğazlar ve Marmara Denizi’nin Kirilenmesi Sorunu
12. İstanbul’un Planlama ve Bölgeleme Sorunları

Bu tablonun pek de iç açıcı olduğu söylenemez; her bir sorun için aynı çözüm üretmek de sorunların tümünün iç içe geçmişliğinden dolayı rasyonel olma yacaktır. Çözüm öncelikle sorunların kaynağıını bilmek, sorunun tanımlamak ve global olarak çözüm üretmekten geçer. Aşağıda yapmış istediğim de sorunları tek tek okuyucunun önüne sermek ve bu sorunların çözümü üzerinde tartışmaktan ibaret olacak.
ISTANBUL'UN BELLİ BAŞLI SORUNLARI

1. Kent-içi Nüfs Artışı ve İçe Göçlerin Getirdiği Yükselmeler

Türkiye'de 1950-60 arası dönemde önelimle kır nüfusunda gözlenen hızlı artış, nüfusun geniş ölçüde topraktan koparak kentlere yönelmesine, hızlı ve çarpık kentselmeye yol açmıştır. Bu arada tarımsal yapıya'nın özelliklerindeki değişme (Makineleşme ve büyük çiftliklerde yapılmaya başlanan üretim, küçük toprakli köylüyü rekabetin dışına itmesi) ve de kentlerde yeni yeni filizlenmeye başlayan sanayi faaliyetinin tamamdan kopmak üzere olan bu nüfusa büyük etkisi, olayin boyuttan ve şiddetinden artmıştır. İşte 1950'lerden günümüze, kır- sal kesimin itici gücünün etkisiley gittikçe devlenen bu göç dalgalanının ilk "dalga kırıranı" İstanbul kenti olmuştur.


Oysa 1950'lik yıllar hem kırın itici özelliklerinin yoğunlaştırıldığı, hem de kentin çekici yanının ağır bastığı bir dönemde. Buna ulaşım ağındaki gelişmeleri de ekersek İstanbul'a yönelen göçün boyutunun ve niteliğinin, Osmanlı döneminde gösterdiği seyrin çok üzerinde ve farklı biçimde geliştiğini söyleyebiliriz.

1965 yılı verilerine göre Türkiye'de nüfusunun bellii bir kesimini dişan göndernmiş olan ilerden 32'si birinci dereceden İstanbul'a yönelmiştir (4). 1970 yılında doğduğu ilin dışında yaşayan 5.789.126 kişilik bir nüfusun yaklaşık olarak yarısı (yüzde 50.6) üç büyük ilde yan... nüfusu 500 binin üzerinde olan İstanbul, Ankara ve İzmir'de toplanmıştır (5).

İstanbul'daki yabancı doğumluların paylarına baktığımızda, bu nüfusun yüzde 11.47'sinin az gelişmiş, yüzde 29.22'sinin gelişmiş bölgelerden (Marmara Bölgesi içinden), yüzde 59.31'inin ise orta derecede gelişmiş bölgelerden (Kara- deniz Bölgesi) kaynaklanmıştı anlaşılmıştır (5).

Bu göç dalgasının doğrudan İstanbul'a yönelmesinde birinci derecede etkili

---

(3) Yakut Sencer: Türkiye'de Kentleşme, Kültür Baskı grandi Yayınları, Ankara, 1979, s. 91
(4) Ibid., s. 89
(5) Ibid., s. 108

119
olan unsur ülkemizin büyük endüstriyel işyerlerinin yüzde 40'ının tek bir ilde, İstanbul'da toplanmış olmasidir. Ayrıca bakıldığında İstanbul'daki toplanış işyerlerinin % 64'ü 1950 yılından sonra kurulmuştur (6). Göçün hızlanma gösterdiği dönemde bu dönemde dahi. Daha sonraki yıllarda göc hareketi yavaşlamış ve İstanbul'u kesen iller, özellikle Bursa, Adapazarı ve İzmit illeri önem kazanmıştır. Ancak her ne kadar yavaşlama eğilimi göstermiş olsa da İstanbul'un her yıl kücük bir kenti bünyesine katmay devam ettiği (her yıl yaklaşık 400.000 kişi ve dakikada 1 kişi) görülmemektedir.

Sabahaddin Zaim 1971 yılında yayılanlığı kitabında "İstanbul'un bugünkü yerleşme yeri 2.4 milyon nüfus barındırabilir. Bu duruma göre 1980'e kadar da 32 milyon kilometre kare yer lazımdır. Yani meskun sahanın yüzde 35 artması lazımdır" (7) demektediydi. Oysa günümüz İstanbul'unun yaklaşık 7.5 milyon (7.433.585) insani barındırmak gibi için gerekli olan alanlar, doğu ve batı yönünde, lineer bir şekilde, hızla ve yasa dışı yapılmaktan başka, kent içi yeşillik sahalarının tahrip edilmesiyle, kültür varlıklarının yok olmaya terk edilmesi ve ya ortadan kaldırılmasıyla, kişi doldurulmasıyla, topografik ve jeolojik yapı hısa Katılmaksızın orta verilmesiyle, birinci sınıf tarm alanlarının yerleşime açılmaması sağlanmaya çalışılacağını ve büyük rantlar oluşturulacağını tahay-yül bile edemizdi.

2. Konut Yetersizlikleri, Düzensiz Yerleşim, Gecekondu Açmazı


Şöyle ki 1950 yılında nüfusu 100.000'i aşmış bulunan büyük şehirlerin kentli nüfustan aldıkları pay gidikçe büyümese rağmen, konut sayısı aynı oranda artış olmamıştır. Tablo 1'de de görüldüğü gibi kentli nüfusta aşırı bir artış gözlemlenirken, konut açıldığı gecekondu denilen imar mevzuatına aykırı yapılarla

<table>
<thead>
<tr>
<th>Yıllar</th>
<th>Aldıkları Paylar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>(Tablo I)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1950</td>
<td>% 43.8</td>
</tr>
<tr>
<td>1960</td>
<td>% 45.3</td>
</tr>
<tr>
<td>1970</td>
<td>% 58.5</td>
</tr>
<tr>
<td>1985</td>
<td>% 66.7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(6) Ayrintılı bilgi için bkz. Sabahaddin Zaim: Bölge ve Şehir Planlaması Yönünden İstanbul Sanayi Bölgeleri, İstanbul, 1971, s. 100-123
(7) Ibid., s. 94
<table>
<thead>
<tr>
<th>Yıllar</th>
<th>Toplam Gecekondu İçindeki Paylar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>İstanbul</td>
</tr>
<tr>
<td>1962</td>
<td>..........</td>
</tr>
<tr>
<td>1985</td>
<td>..........</td>
</tr>
</tbody>
</table>

takviye edilmiştir. (Bkz. Tablo II)

1960 yılı sonu itibariyle Ankara, İzmir ve İstanbul'da 240.000 gecekondu 1.200.000 kişi otururken, bu sayı 1985 yılında 1.5 milyon gecekondu ve 7.5 milyon insana çıkmıştır. Kentleşme eğilimlerinin devam etmesi halinde 2000 yılında kente yaşayacak olan nüfusun 36.380.000 olacağı hesaplanmıştır. 

Yine 2000 yılında gecekondu sayısının 2.5 milyona, gecekonuda yaşayan nüfusun ise 12.5 milyona çıkmış beklenmektedir.

Konut ihtiyacındaki artış ise aşağıdaki gibi bir seyr izlemektedir:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Yıllar</th>
<th>Konut İhtiyacı</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1972</td>
<td>175.000</td>
</tr>
<tr>
<td>1975</td>
<td>213.000</td>
</tr>
<tr>
<td>1980</td>
<td>750.000</td>
</tr>
<tr>
<td>1985</td>
<td>1.700.000</td>
</tr>
<tr>
<td>1990</td>
<td>2.103.000</td>
</tr>
</tbody>
</table>


İstanbul'da 1950'li yıllarda bu yana gecekondu gelişimininacağı seyr konusunda detaylı açıklamalar yapılmıştır. Sebahaddin Zaim'e göre "İstanbul'da 1950'de 7000 civarında gecekondu miktarı 1960'da 80 bine çıkmıştır. Yıldaortalama 10 bin gecekondu yapılmıştır. Toplam mesken sayısıın % 40'i gecekondudur. Gecekondu sahaları şehir arazisinin 1/4'ünü kapsamladıdır. Şehir nüfusu- nun yüzde 40'i gecekonuda yaşamaktadır... İstanbul aynı kesafette devam ederse 1980'ye kadar artacak 1.5 milyon nüfus için daha 300 bin meskene ihtiyaç olacaktır. Bu arada eskiyenlerin yenilenmesi de dikkate alınrsa ihtiyaç 400 bini bulacaktır".(11)

İstanbul'daki bir başka sorun gecekondu sahalarındaki genişlemenin kentin lineer genişlesmesine paralel bir seyr izlemesidir. Şöyle ki ortaya ilk çıkıktılarını

---

(9) Ruşen Keleş: Kentleşme Politikası, Ankara, 1990, s. 290
(10) Aynutlu bilgi için bkz. Multiddin N. Güven: İmar ve İskan Yünnünden Türkiye Meseleleri (Rapor 1), İstanbul 1984-1985, s. 60.
(11) Zaim, op. cit., s. 93

121

İstanbul için yerleşim sorunlarının bir diğerini de sanayi işletmelerinin kapladığı alan oluşturmaktadır. Doğu ile Batı arasında köprü oluşturan İstanbul’un, sanayi işletmelerinin yerleşmesi için en uygun topraklara sahip olduğu ortadadır; ancak ortada başka bir durum daha vardır ki o da İstanbul’un Marmara ve Ergene Havzası ile bir bütün olarak birinci sınıf tam topraklarının üzerinde kuruluş olmasıdır.


İstanbul’da toprak işlemeye elverişli araziler 150.632 hektar, elverişsiz araziler ise 19.159 hektardır. İstanbul ilinde Toprak-Su Genel Müdürlüğü Toprak Etiği ve Haritalama Dairesi’nin etüdlerine göre, 1969 yılında itibaren şehr çevresinde toplam 167.000 dekar arazi yerleşim alanı haline getirilmiştir. 1979 yılında bu miktar 435.000 dekar olduğu belirlenmiştir. 1969-79 yılları arasında ortaya çıkan artışın 148.000 dekarı, ilk dört yıllık verimli tarım alanlarını kapsamaktadır... İstanbul-Edirne arasındaki Londra Asfaltı boyunca yer alan çok verimli tarım alanları, Kırklarlı-İstanbul arasındaki eski İstanbul Yolu boyunca çok elverişli alternatif alanların bulunmasına karşı, endüstri kuruluşlarına işgal edilmektedir. Bu sebeple İstanbul il sınırları içinde yerleşim ve endüstriyel kullanımlar sebebiyle yok olan iyi tarım alanlarının toplamı 100.000 dekarı bulunmaktadır ve bu kayıp sadece son 7 yılda meydana gelmiştir (14).

(12) Ibid., s. 135
(13) İstatistiklerle İstanbul Sanayi Odasına Bağlı Kuruluşlarda Değerlendirmeler, İstanbul, 1990, s. 54
(14) Türkiye’nin Çevre Sorunları 89, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayın, Ankara, 1989, s. 277-78

122
3. İçme Suyu Temini ve İçme Suyu Havzalarının Karşı Karşıya
Olduğu Sorunlar

İstanbul ilinin günlük su ihtiyacı 1.5 milyon metreküptür. Kişisel başına günlük su ihtiyacı 1990 yılında 260 lt/gündür (15). Bu ihtiyacın karşılanması için DSİ ve İSKİ tarafından çalışmalar yapılmaktadır. İstanbul’a sağlanması kaynakların kapasitesi 478.200.000 m³/yıl miktarına yükselmiştir. (Darlık ve Sazlı Dere Barajları hariç). İstanbul’a verilen su miktarı 1967 yılında 110 milyon m³/yıl iken, 1979 yılında 370 milyon m³/yıl değerine ulaşmıştır. Su sisteminde eklemeler ve yenilemeler ile birlikte şehre 500 milyon m³/yıl miktarında su verilebilmektedir (16).


İstanbul için her ikisinin de sağlandığı söylenemek mümkün değildir. Özellikle içme suyu havzaları "işgal altındaki topraklar"i oluşturmaktadır. Ayrıca sıvıtıların tespiti ve onarımı zamanında yapılmalıdırın halk sağlıklı açısından tehdive devam etmekteidir.

İstanbul’un su ihtiyacını karşılayan toplam altı adet içme suyu havzası bulunmaktadır (17).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Doğu Yakasında</th>
<th>Drenaj Alanı</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Elmalı Havzası</td>
<td>81 km²</td>
</tr>
<tr>
<td>Ömerli Havzası</td>
<td>621 km²</td>
</tr>
<tr>
<td>Darlık Havzası</td>
<td>207 km²</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Batı Yakasında</th>
<th>Drenaj Alanı</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Alibey Havzası</td>
<td>160 km²</td>
</tr>
<tr>
<td>B. Çekmece Havzası</td>
<td>620 km²</td>
</tr>
<tr>
<td>Terkos Havzası</td>
<td>619 km²</td>
</tr>
<tr>
<td>Sazlıdere Havzası</td>
<td>165 km²</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Kentin büyümessinden en fazla etkilenen havzalar Üsküdar-Şile yol bağlantısının ve Dudullu Organize Sanayi Alanı’nın bulunduğu Elmalı ve yine aynı faktörlerin etkisi altında olan Ömerli ile Haliç-Alibeyköy sanayi alanlarının yer al-

(15) Derin Orhon: "İstanbul’un Çevre Sorunları ve Çözüm Yolları", ITO Yayınları, İstanbul, 1991, s. 50-52
diğı Alibey havzalandır. Şehrin oldukça uzakta bulunan Terkos ve Darlık havzalarının ise henüz kentleşme baskılarında maruz kalmadıklarından sadece ikinci konut problemi ile karşı karşıya oldukları izlenmektedir.

Su havzalarında ekolojik bozulmaya neden olan başlıca faktörler,
1. Konut Alanları
2. Endüstri Tesileri
3. Ulaşım Ağı, özellikle Otoyollar
4. Tarımsal Faaliyetler'dir.


Ayrıca, Elmalı ve Ömerli Havzalar için yapılan planlarda gelişmesi sakin-çali bulunan yerleşmeler nüfus ve yoğunluk sınırlanması getirilmişken, bu yerleşmelerden Aşağı ve Yukarı Dudullu, Sultan Çiftliği, Yenidoğan ve Alemdağ yerleşmelerinde nüfus ve yoğunluk değerleri şimdiye çoğalmıştır bir Alibey Havzası için de durum aşımır.

İzinsiz yerleşmelerin yanında havzaları tehdit eden bir başka faktör endüstri kuruluşlarıdır. Tüm havza alanlarında bugün toplam 848 kuruluşun faaliyetle olduğu bilinmektedir. Havza koruma yönetmeliğine göre bu gün mutlak koruma alanlarında yer alan toplam 84 kuruluşun da havza dışına taşınmaları gerekmektedir(20).

Yine 22. 5. 1990 tarih ve 398 sayılı Havza Koruma Yönetmeliğine göre mutlak ve kısa mesafeli koruma alanlarında hiçbir tarımsal faaliyete izin verilmemektedir. Buna ilaveten orta ve uzun mesafeli koruma alanlarında suni gübre ve zirai mücadele ileci kullanılmaması şartıyla kuru tarm yapılmasına müsaade edilmektedir. Bu hükümlere rağmen sulu tarm yöntemi uygulanmakta, gübre ve zirai mücadele ileci yoğun şekilde kullanılmaktadır.

(18) İbíd., s. 245
(19) Oden, op. cit., s. 58; Fakat ne yazık ki 2020 yılına gelmeden bu rakam çoktan aşılırız. Yalnızca Sultanbeyli'de 500.000 nüfus içeri plan yapılmasının İller Bankan'ından istenmiştir. Diğer yerleşimlerin nüfusu da dikkate alınışında 1.000.000'un üzerine çıkılmaktadır.
(20) İbíd., s. 249

124
4. Trafik-Ulaştırma karmaşası

Şehir içinde insan ve mal hareketlerini yaratan etkenler arasında en önemlileri nüfus yoğunluğunun dağılımı ve yerleşik nüfusun toplumsal-ekonomik yapısıdır. Her şehirsel bölgede meslek ve gelir gruplarının kompozisyonu o bölge için değişik seyahat talepleri ortaya çıkarmaktadır. Bu grupların mekanda değişik yoğunluklarda yeralması aynı şekilde trafik yoğunluğunu etkilemektedir.

İstanbul metropolü de nüfus yoğunluğunun dağılımı bakımından değişik bir kompozisyon arzettiğinden insan ve mal hareketlerinin uyum içinde sağlanması mümkün olamamaktadır. Sonuçta yoğun bir trafik sıkışıklığı ve buna bağlı olarak bir ulaşımda karmaşası yaşanmaktadır.


Şehir içi ulaşımının karayoluna ve daha geniş caddelere dayalı olmasının pek tabii araç sahiliğini teşvik edici bir yan da vardır.

Ülke genelinde 19 kışıye bir taşt düşerken, ilimizde 12 kışıye bir taşt düşmektedir. 1987 rakamıyla motorlu taşt sahiliği açısından istanbul ılı 544.644 sayısıyla Türkiye'deki toplam taşt sahiliğinin % 18.2'sini elinde tutmaktadır. Buna ilave olarak otomobil sahiliği açısından da 388.623 sayısıyla Türkiye'deki toplam otomobil sayısının % 31.36'sını barındırılmaktadır. Ve ayrıca, İstanbul'da son beş yıl içinde 220 bin taşt trafiğe çıkınca, halen günde ortalama

Oysa 2500 kilometrelik yol ağı ve 20 bin civarında cadde ve sokağı bulunan İstanbul'da tüm şehir yükünü, üzerinde kamu taşmacılığı da yapılan Ordu Caddeşi, Millet Caddesi, Vatan Caddesi, Kennedy Caddesi, Büyükdere Caddesi, Barbaros Bulvarı, Bağdat Caddesi gibi geniş caddeler üstlenmiştir ve trafiğin sıkışıklığının yaşandığı caddeler de bunlardır.

İşte bu yüzden karayolu ulaşımının yerine toplu taşımaya önem verilmekte ve metro, tüp geçit gibi yatırımlar projelerine girişilmektedir.

5. Katı Atıkların Toplanması ve Yok Edilmesinde Karşılaşılan Sorunlar


[22] İstanbul'un Trafik Sorunları ve Çözümleri, T.C. İstanbul İli Trafik Şube Müdürlüğü, İstanbul 1988, s.2-3,11
[24] Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, op. cit., s.404

126
İstanbul için Endüstriyel Katı Atık Tahminleri (ton/yl)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Atık Türü</th>
<th>1990</th>
<th>1995</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Toplam</td>
<td>1.318.000</td>
<td>1.394.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Katı Atık</td>
<td>716.000</td>
<td>758.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Zararlı Atık</td>
<td>37.000</td>
<td>39.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Zararlı Sıvı Atık</td>
<td>52.000</td>
<td>55.000</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Kaynak: Derin Orhon; İstanbul’un Çevre Sorunları ve Çözüm Yolları, İstanbul, 1991, s. 218’den özet

6. Kanalizasyon ve Arıtma Sorunu

İstanbul'da atık suların yol açtığı kirilenmenin başlıca iki kaynağı vardır; evsel atıklar ve endüstriyel atıklar. 2000 yılı için İstanbul nüfusunun 12 milyonu bulması ve atık su debisini de 32 m³/sn’yi aşması beklenmektedir. Buna göre de İstanbul için kanalizasyon şebekesinin toplam uzunluğunu 800 km’yi geçmesi gerekmektedir. HALIHAZARDA bunun 600 km’lik bölümü inşa edilmiş durumdadır. Bu ise toplamanın % 75’i demektir.

İSKİ kayıtlarına göre İstanbul’un % 80’inde sağlıktı bir kanalizasyon yapısı bulunmamaktadır. Bu yüzden de atık suların içme sulalarına karışması ihtimali yüksektir.


Yine aynı çalışmada işyeri başına endüstriyel birim atıksu debisi 0.5 l/sm-ha olarak saptanmıştır. İstanbul’dan fazla kırılcı özelliğinin olan endüstri kuruluşunun bulunduğu ve faaliyet sürdürüdüğü bilinmektedir. 1986 yılında an- kaç 5 ila 10 endüstri kuruluşunda ön arıtma varken, bu sayı, 1991 yılında 430’a yükselmiştir. Bu sayının 800 ila 1000’e yükselmesi beklenmektedir. Halen 50.000-60.000 m³/gün’lük bir endüstriyel atıksu debisi denetlenmektedir (26).

1990 yılı esas alındığında atıksu arıtma ve uzaklaştırma sistemlerine ulaşan toplam atıksu debisi 1.330.000 m³/gün ya da 15.5 m³/sn’dir. Bu atıksu miktarı çevreye, BO15 (biyolojik oksijen ihtiyacı) parametresiyle simgelenen 335 ton/gün organik madde boşalmaktadır. Atıksuların toplam azot ve fosfor yükleri sırasıyla 54 ton/gün ve 9 ton/gün’dür (27).

Bu rakamların 2020 yılı için 52 m³/sn yahut 4.600.000 m³/gün’e yükselmesi beklenmektedir. BO15 yükü yaklaşık 3 misli artarak 1000 ton/gün’e, toplam azot yükü 160 ton/gün’e ve toplam fosfor yükü 32 ton/gün’e yükselecektir. Bunun(25) Orhon, op. cit., s. 84
(26) Ibid., s. 112
(27) Ibid., s. 89

127
anlami mevcut atıksu arıtma tesislerinin kapasitelerinin ve sayılarının artması-
dır.

İstanbul'da arıtma sorunlarına ilişkin çalışmaları başlangıç 1920 yılı önce-
sine kadar gitmektedir. Ancak buna rağmen atıksu sorununun çözümlendiğini
stilemek güçtür. En son çalışma İSKİ tarafından sürdürülmiştir. Buna göre
belirli deşarj sahalarında (Tuzla, Baltaimanı, Adalar, Büyük Çekmece, Küçük
Çekmece, Terkos gibi) biyolojik arıtma çalışmalarının yapılacağı, Kadıköy de-
şarının yerinin değiştirilip Riva Deresi civarında kurulacak biyolojik arıtma te-
sisinden geçrilerek Karadeniz'e verileceği, Dragos'un batısında kalan kesimin
atıskalarının Kadıköy havzasından çıkarılarak Tuzla Biyolojik Arıtma Tesisle-
ri'ne bağlanması kararlaştırılmış ve çalışmalarına başlanmıştır.

7. Kültürel Açıdan Önem Taşıyan Yapı ve Yapı Gruplarının
Ortadan Kalkması Sorunu

"İster kulübe gibi mütevazi, ister saray gibi gösterişli olsun, insan yapısı bi-
nalar ve bunların oluşturduğu şehirler, fonksiyon ve sembolizm ikilisinin ortak
temelleri üzerine otururlar. Herhangi bir binanın heryerden önce bir işlevi var-
abilir, bir amaca hizmet eder. Fakat bu bina, aynı zamanda, onu meydana getiren
kültüre ve yapıldığı dönmeye ışık tutan bir belgedir de. Bu nedenle, ki tarihi bir
şehirde geçmişle bağlantılı, o geçmişi sergileyen binalar ve binaların yaratığı
şehirsel çevre aracılığı ile kurulur. Nasıla, yani bir toplumun oluşturuğu yaşlı va-
tandaşlarına gösterdiği ilgi ile ölçüllü ise, şehirsel çevrenin yok olması, ya da
yok edilmişine karşı ilgisizlik bir toplumun oluşturuğu derecesiyle ters orantılı-
dir. Tarihi mimari, çevrenin bozulmasını sağlamak kültür mirasına sahip çıkma-
nın en açık göstergesidir" (26).

İşte bu bozulmayı önlemek ve tarihi mirasına sahip kırmamız için İstanbul
kentinin tahrip edilmişine dur demek gerekmektedir. Biz içinde yaşayanlar ha-
rık dünyann her yerinden gelen ziyaretçüler İstanbul'a hayran kalmışlar ve adına
kitaplar, şiirler yazmışlardır. Peki bu kentle bizim alıp veremediğimiz nedir so-
rusu akla gelmektedir. Sorun İstanbul'un taşının yahut toprağının altın olması-
da değil, kent toprağını rantının yükseğ olmasındadır. İşte bu nedenle kültür
varlıklarının yüzyıllardır durduğu mekanları ele geçirmek için kent planları tah-
hip edilmekte, bu yapılamayorsa kültür varlıkları kaderlerine terk edilerek çürü-
meleri beklenmekte, bu kadar da sabri olmayanlar için ise yangın, olayı çö-
zümledektir.

Oysa Osmanlı'dan bu yana Türkiye'nin geçirdiği aşamaları en iyi gösteren
kültür varlıklarına. Boğaziçi kıyılarında inci gibi dizili duran yahalardır, Os-

(26) Abdullah Kuran; "Kültürel Mirasın Korunması Açısından Hızlı Şehirleşmenin Sonuçları" Hızlı Şehirleş-
menin Yaratığı Ekonomik ve Sosyal Sorunlar, Sosyale ve Sosyal Araştırmalar Vakfı, İstanbul 1986, s.
124


İş bu aşamaya geldiği göre korumunun bir yoluunu bulmak gerekir. Sorun bu yapıların tek tek korunması değildir; tarihi şehre özelliğini veren bu yapı ya da yapı gruplarının çevresiyle beraber korunmasıdır. İstanbul her sütunun önce pek çok kadının mimari işlerini taşıyan bir yapılar topluluğudur. İşte bu sebeple kültür varlıklarını müezel eşya ve ta da turizmi cezbedecek bir olgu gibi gömek- ten bir an önce kurtulma ve hakkını vererek korumak démarchektedir.


8. Temiz Hava Sorunu

Hava kirliliği, atmosferde toz, gaz, duman, koku, su buhari şeklinde bulunan- bilecek olan kirleticilerin insan ve diğer canlılar ile eşyaya zarar verici miktara yükselmesi olarak tarif edilebilir.

Hava kirliliği yaratlan kaynakların başında evsel endüstriyel kullanımdan kaynaklanan kirlilikler, endüstriyel kullanımından kaynaklanan kirlilikler gelmektedir.

(29) Ibid., s. 173
İstanbul'da hava kirliliği araştırılarca da olsa 1967-68 yıllarından beri ölçülmektedir. İstanbul'da hakim yönlü kuzey kuzeydoğu olan ve şehrin üzerinde kirlécilerin birikmesini önleyen rüzgar sistemi olmasına rağmen, ölçüm yapılan yıllarda itibaren İstanbul'da ölçülen kirléciler kontrantrasyonlar sürekli olarak artmıştır. 1989-90 kısmen DİE tarafından yapılan çalışmada İstanbul'da ölçülmüş olan Kükürdioksit (SO2) ve duman değerlerinin kısmen ortalamalarının SO2 için 356 mikrogram/m3, duman için ise 161 mikrogram/m3 olduğu ve bu değerlerde İstanbul'un SO2 açısından en kritik olduğu dördüncü, duman açısından ise en kritik beşinci şehir olduğunu gösterilmiştir. WHO tarafından belirlenen oranlara göre, 24 saat içinde 1 metreküp havada bulunmasına izin verilen kükürdioksit ve partikül miktarının 150, duman miktarının da 75 mikrogram aşmaması gerekmektedir İstanbul'un duman altı olduğu ortadadır.

İstanbul'da taştıldan çıkan egzost gazları da hava kirlenmesinde önemli rol oynarlar. Bu gaz içinde CO (karbonmonoksit), CO2 (karbondioksit), su buhari, yannamış hidrokarbon atıkları, azot oksitleri (NO) ve kurşun bileşikleri bulunmaktadır. Karbonmonoksit emisyonu taşın hızının düşük olduğu alanlarda daha fazla olmaktadır.

İstanbul'da hava kirlenmesinin son birkaç yıl içinde hissedilir derecede arttığı saptanmıştır. 1985 yılında Makine Mühendisleri Odası'na yapılan bir araştırmaya göre, toplam taştların % 78'inin benzinli, % 22'sinin de dizel motorlu taşış olduğu ve tüm bu araçlardan günde 150 ton CO ve 5 ton NO ve 5 ton hidrokarbon açığa çıktığı hesaplanmıştır. Yapılan başka bir araştırmaya göre meydana çıkan hava kirliliğinin % 60'ı ulaşım, % 18'i endüstri, % 14'i enerji ve % 9'u insanın nedeni olarak kaynaklanıyor.

Ulaştırma sektörüne bâktığımızda ise hava kirliliğinde karayolunun payı % 85'e varırken, hava yolu % 7, demiryolu % 3' ve raylı sistemlerin payı % 5 oluver. İstanbul'da ise taşınma oranının % 86'sı karayolu ile yapılmaktadır.

İstanbul'da hava ile taşınan kurşun kirliliği aynı bir araştırmaya konu edilmüş, ortalama kurşun konsantrasyonu, şehir içinde şehire yakın ve şehir dışı olarak üç bölgede ele alınmış ve en yüksek 995 ppm ve en düşük 65 ppm olarak tespit edilmiştir.

AT (Avrupa Topluluğu) normlarına göre benzindeki kurşun miktar litre başına 0.12 miligramdır. Türkiye'de ise bu oran normal benzinde 0.83'e yükselirken 91 octantlı benzinde ancak 0.64'e kadar inebildiğinden yukarıda saptanan kurşun kirliliğinin nedeni anlaşılmaktadır.

İstanbul'da endüstriden kaynaklanan hava kirliliği konusunda ise bugüne kadar bir araştırma yapılmamıştır.

(30) Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, op. cit., s. 42
(31) İstanbul'un Trafik Sorunları, op. cit., s. 22-23
(32) Türkiye'nin Çevre Sorunları 89, op. cit., s. 40

130
9. Gürültü Sorunu

Gürültü; insanların işime sağlığını ve algulamasını olumsuz şekilde etkileyen, fizyolojik ve psikolojik dengelerini bozabilen, iş performansını azaltan, çevrenin hoşluğunu ve sakiniğini yok ederek niteliğini değiştiren önemli bir çevre kirliliğidir.

Gürültünün kaynakları ikiye ayrılır:

1. Yapı içi gürültüler
2. Yapı dışı çevre gürültüler
   a. Ulaşım gürültüleri
   b. Endüstri gürültüleri
   c. Yapım çalışmalarına ait gürültüler
   d. Eğlence alanlarından kaynaklanan gürültüler
   f. Ticari amaçlı gürültüler.

İstanbul'da yapı içi gürültüleri konusunda yapılan araştırmalar; bazı banka, büro ve hatta konut yapılarının bilgisayar merkezleri, klima santralleri, jeneratör daireleri ve diğer tesisat merkezlerinde genellikle özel gürültü yalıtımı yapılmış olduğundan, aynı yapının diğer bölümleri ile bittişik yapılarda büyük gürültü rahatsızlıklarının ortaya çıktığını ortaya koymıştır.

İstanbul'da 1979 yılında çeşitli endüstri işyerlerinde yapılan gürültü ölçüm- lerin de ise standartların çok üstünde gürültüye rastlanmıştır. Örneğin zincir ve iplik fabrikasında 106, 5 dBA (desibel gürültü düzeyi ölçüm birimidir), kereste fabrikasında 102,5 dBA, döküm ve emaye fabrikalarında 114 dBA, otomobil fabrikalarında 97,5 dBA gürültü düzeyi saptanmıştır (33).

İstanbul'da ulaşımından kaynaklanan gürültüler konusunda da detaylı araştırmalar vardır.


Demir yol gürültüsü konusunda ise 1979 ve 1982'de Sirkeci-Halkalı ve Haydarpasa-Pendikhattındaki bazı yerleşmeler için gürültü ölçümleri yapılmıştır. Bu tarihler arasında 36 ile 50 dBA olan demir yolu gürültüsü, 1984'te yapılan başka bir araştırmanda 66 ila 80 dBA'a yükselmiştir. Her iki sonuç karşılaştırıldığında

(33) Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, op.cit., s. 459
.loadData();
mini Çocuk Parkı ve hatta Haliç'in iki yakasında sıralanan "pahta pahta yeşillikler ve sira sıra banklar" yeşil alan dealloc.)


Sayıların da anlaşılacağı gibi yaklaşık 7.5 milyonluk İstanbul nüfusunu 37 bin hektara sıkıştırmanın imkanı yoktur. Yeşil alanların tahribi önlenmeli ve yeni yeşil alanlar inşa edilmelidir. İstanbul'da 32.300 hektar mezarlık sahası vardır. Öltümüze bu kadar yeşil alan ayrılmışken, dirimizde ayrılmaması hem tarihi bir kente, hem de bu kentin insanlarına büyük saygı zorunludur.

11. Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve Derelerinin Kirilenmesi Sorunu

Marmara'nın İstanbul kıyıları ve kesimi, İstanbul'un sorunlarının önemli ve ayrılmaz bir parçasının oluşturmaktaadır. Marmara Denizi 11.500 km²'lik yüzey alanı ve 3378 km3'lik toplam hacmi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları yoluya komşu denizlere bağlanan yari kapalı, küçük bir iç deniz konumundadır(35). Marmara Denizi'nin topografik ve hidrografik özellikleri, bu denizin dinamigi ve sağlığı üzerinde önemli rol oynamaktadır. Marmara Denizi'nin Ege ve Karadeniz'e bağlayan iki önemli su yolundan birisi İstanbul Boğazı, diğer Çanakkale Boğazı'dır. İstanbul Boğaz'ının her iki ağızında bulunan esikler, boğazın ve dolayısıyla Marmara Denizi'nin hidrodinamigi üzerinde kontrol edici özelliklere sahiptir. Daha uzun ve geniş olan Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi'nin komşu denizlerle olan su alışverişi üzerinde İstanbul Boğazı'na oranla daha az sınırlamalar getirmektedir.

Bölgesel sosyo-ekonomik gelişmelerin gerektireceği deniz ulaşımı, sanayi ve evsel atıkсу deverajları gibi artan ihtiyaçlar göz öne alındıında, Marmara ve Boğazların mevcut sağlık durumlarının ve dinamik özelliklerinin bilinmesi önem kazanmaktadır.

Kirilenme açısından Marmara, Türkiye'nin en yoğun nüfus ve endüstri yerleşimleri kıyılarına barındıran, boğazların mevcudiyeti ve tabakalı su yapısı nedeniyle kırılıktı kısa sürede kurtulamayan bir denizdir. Marmara Denizi'nin atıklarda seyrelmeyi ve doğal arıtmayı sağlamakla yeterce ölçüde su alışverişi ne sabı olmaması ve mevcut akıntı karışıının hareketlerinin yeterli temizlemeyi sağlamakla, onun biyolojik alanının daralmasına ve ekolojisinin zarar görmekine neden olmaktadır.

İşte bu sayılan nedenlerden dolayı ki Marmara Denizi'nin kirilenmesi İstanbul için bir sorun oluşturuğu gibi, İstanbul'un büyümesi de Marmara Deni-

(34) Yurt Ansiklopedisi, İstanbul Maddesi, s. 4024
(35) Orhon, op. cit., s. 180

133
zi'nin ekolojik hayatiyetini devam ettirmesi için bir sorun teşkil etmektedir. Marmara'yı kirilen pek çok kaynak vardır (İzmit Körfezi, Bandırma Körfezi gibi). Ancak İstanbul bu kaynaklar içinde birinci sırayı yere almaktadır. İstanbul Metropoliten alanında kaynaklanan atıksuların Marmara Denizi'ne olan etkileri değerlendirilirildiğinde, en fazla Marmara/Boğaz karışıımı bölgesi önem kazanmaktadır. Bunun nedeni ise şunun deniz deşarjlarının bu bölgeye verilmesidir. Bu bölgede alt tabaka sularında oksijen seviyesi yaz dönemde 1-2 mg/lit arasında değişmektedir. Kiş döneminde ise biraz daha zenginleşerek 2-3 mg/lit'yi bulmaktadır. (Deniz altı ekolojik hayatiyetinin dengede kalması için gerekli oksijen miktarı 6 mg/lit olduğundan sorunun boyutu büyüümektedir.)


Bu kirlilikten İstanbul'un en estetik mekanı İstanbul Boğazı da payını almıştır. Bir zamanlar üzerinde "mehtaba çıkılan" İstanbul Boğazı, atıksu deşarjları nedeniyle yüzüleme yecekte kirlir bir görünümüdedir. Oysa İstanbul halkının yaklaşık yüzde 70'i tatil günlerinde eğlenmek ve dinlenmek için boğazın serin keyfini ve bir zamanlar berrak olan sularını tercih etmektedirler. İşte bu nedenlerdir ki halk sağlığı açısından İstanbul Boğazının kirlilik saptamaları yapılmakta ve derin su deşarjlarının boğaz suları üzerinde doğrulacağı sonuçların tarişılması önem kazanmaktadır. Yapılan araştırmalar, İstanbul Metropoliten'den yapılan deşarjlarla, Karadeniz'den gelen kirliliklerin karşılaştırılması halinde ilginç sonuçların alınamacağını göstermiştir. Bu çalışmaların sonuçlarına göre İstanbul Boğazına gelen atıksu kaynaklı fosfor yükü, Karadeniz'den gelen yükün 1.03 kat, azot yükü ise 1.6 katıdır. İstanbul atıksularıyla yoğun bir şekilde yüklenmiş olan Boğaz ve Boğaz-Marmara bağlantısı bölgesinde son yıllarda karşıla-

(36) Ibid., s. 179-213

134
şıldan yoğun bozulmanın ana nedeni ortaya çıkmaktadır. Bu ana neden "İstanbul atıksuları"dır. Fakat Karadeniz'den gelen kirlilikleri de göz ardı etmek gerekir. Şöyle ki İstanbul Boğazı'nda organik kökenli kirliliklerin dışında kimyasal kirlenmeye de rastlanmıştır. Marmara Denizi'ne boğaz kanalıyla olan yıllık toplan cıva akışı yaklaşık 10 ton bulunmaktadır. Bu miktar kara kaynaklı deşarjların takip etmesine de katkıda bulunmaktadır. İstanbul Boğazı kanalıyla Marmara Denizi'ne olan toplam yıllık metal girdileri karasal kaynaklı kirliliği miktarlarına oranla önemli boyutlardadır (37). İşte bu nedenle kirlilik karşı korunması konusunda uluslararası bir protokol gündemde getirilmelidir. Halihazırda Karadeniz Ekonomik İşbirliği Yolu'nda anlaşma sağlanmışken, bu konunun da işlenmesi yerinde olacaktır.

İstanbul'un derelerindeki kirlenmeye geldiğimizde ise pek de iç açıcı bir tablo ile karşılaşıldıktayız. İstanbul dereleri büyük kolektörler ve deniz deşarjları tamamlanmadığında birer açık kanal gibi çalışmaktadır. Toplam 42 dere nın, ekolojik dengesi yerinde olanına rastlamak mümkün değildir. Bir zamanlarının mesire yerlerini oluşturan Kâğıthane, Kuruçeşme ve Göksü Dereleri civarında, derelerde meydana gelen bozulmalar nedeniyle terkedilmişdir. Birçok dere üstü kapatlara kanalizasyona dönüştürülmüştür (Ortaköy Deresi).


12. İstanbul'un Planlama ve Bölgeleme (Zoning) Sorunları

Şehir planları, şehirsel yerleşmelerin, mevcut ve gelecekteki tabii, kültürel, ekonomik ve sosyal şartlara bir düzene içinde bağdaştırılması için gereken işlem ve eylemlerle, örgütlenme kabulünün tümü olarak tanımlanmaktadır (39).

İstanbul için yapılan çalışmalarında da bu yaklaşım benimsenmesine rağmen, başarı sağlanamamıştır. İstanbul, 1932-1988 yılları arasında sürekli planlanmaya çalışmıştır. İstanbul'u planlamaya çalışanlar arasında Eltgöz, Lambert, Wagner, Högg, Kessler, Piccinato gibi ünlü plançılardı da yer almaktadır (40). 1950'li yıllarda Sir Patrick Abercrombie, Prof. Högg ve Prof. Piccinato'nun hazırladığı şehir planı ve uygulama planı, tarihi ve doyal özelliği olan sahaların

(37) Türkiye'nin Çevre Sonuçları 91, op. cit., s. 202 - 203
(38) Onhon, op. cit., s. 81
(39) Yıldızhan Yayı: Şehir Planlamasının Başlıca Hukuki Meseleleri ve İstanbul Örneği, İstanbul, 1975, s. 9
korunması ve geliştirilmesi konusunda avantajlar getirmişken, diğer yandan ise Haliç civarının ve İstinye yerleşiminin sanayicilık açısalmasına imkan verdiğiinden olumsuz etkileye yol açmıştır(41).

1960'lı yıllarda gelindikinde Büyük İstanbul Nazım Planı bürosu kurulmuştur. Bu büro etkin uzman kadrosu ile uzun bir çalışma döneminde sonra 1972 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın İstanbul Şehri Planını sunmuştur. Büyük İstanbul Nazım Planı şu ikeler altında hazırlanmıştır:

- 1950-60 ve 1960-70 dönemlerinde başlayıp devam eden olgu geçici değil süreklidir;
- Büyüme şehirsel alanı aşmaktadır;
- Büyümenin, ekonomik verimlilik ve şehrin olağanüstü tarihi ve fiziki değerlerinin titizlikle korunması şeklinde düzenlenmesi gerekir;
- 1990'a doğru, bölgenin Doğu yakasına daha hızlı gelişecektir;
- Bölge ölçüsünden İzmit, Bursa gibi şehirlerin gelişmesi takviyelene, böylece İstanbul'a yönelen bir süzgeçten geçirilmelidir;
- Nüfus yoğunlamanın, sanayi ile birlikte düzenlenmelidir;
- Geleneksel radyo-konsantrik şehir formuna boğaz köprüsü ve çevre yolların sisteminden yararlanılarak açık ve esnek bir lineer yapı kazandırılacaktır;
- Yeni ikinci devrede yönetici merkezler gerçekleştirilidir;
- Bu yapı değişimlik sonucu, istenilen düzenin yaratılması yatırımı ve uygunlamanın sorunudur. İdari, dolayısıyla kanuni çerçevede çok büyük öneme gerektiği değişimler yapılmalıdır. İstanbul Belediyesi ile diğer küçük belediyeleri kapsayan bir metropoliten idare ve yan örgütler kuruluşu bu konuda başlıca ilke olmalıdır(42).

Bu plan bakımına revizyondan geçirildikten sonra onaalanmış ve ancak 1980'de yürütülme girebilmistir. İstanbul Nazım planı, mesken ve iş merkezleri bağlamında fonksiyonel alanların genel bir analizini yaparak istikrarlı bir nüfus dağılımını konusunda özel kararlar öngörümuştur. Plan ayrıca mavi ve yeşil alanların, Boğaziçi ve Haliç'in korunması gibi, geliştirilmesini içeren bazı kararlar hakkında bilgi de sunmaktadır. Fakat herşeye rağmen, bu planın gerçekleştirilmesi uzun bir dönemde ihtiyaç göstemektedir. Uygulama planıyla ana plan (Nazım İmar Planı) arasındaki uyumsuzluk, merkezi idarenin, planın varlığına rağmen, ondan bağımsız olarak karar alabileceğini belirtmektedir. 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 9. maddesi ve özellikle bir seçim politikası olarak geçerli kalmaya yönelik yerleşimlerinden

(42) Yayla, op. cit., s. 58-59
fayda beklenisi 1960-80 arasında İstanbul’un önemli bir bölümünde plansızlığı
(buna planların uygulanmak istenmemesi demek daha doğrudur) başını çekmiştir(43).

3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri’nin Yönetimi Hakkındaki Kanun, plan
yapma yetkisini halihazırda Büyükşehir Belediyeleri’nin yönetimine vermişken,
a na plandan ayrı olarak yapılan mevzi imar planları hem Büyükşehir Belediyeleri’nin hem de Belde Belediyeleri’nin başını ağırlamaktadır. Ana plana "yapıştı-
rilan" bu planlar nedeniyle daha önce öngörülmeyen gelişmeler ile karşılaşılmak
maktadır. Örneğin, Pendik Belediyesi’ne bağlı Dolayoba, Şişli, Tepeören, Kurt-
köy gibi kısral yerleşimlerin ana plandan ziyade, mevzi imar planlarıyla endüstri-
riel aktiviteleri açılması, bu bölgede nüfus artışını başlatacaktır. Bu da o yöre-
ye sosyal ve ekonomik alt yapının götürülmesini gerektireceğinden belediyeler
çin yeni yatırmılara girişmek gerekcektir. Oysa kaynaklar kıtır ve bu çevresel
problemlerin Laslangıcını oluşturacaktır.

İstanbul için planlanmanın zorlukları yanında bir diğer sorun bölgeleme sorunudur. Bölgeleme diğer adıyla zonlama, “kent topraklarının kullanılışı ve
gelisimini denetim altında almak ve yönlendirmek amacıyla, kenti bu toprakla-
rin bugünkü ve gelecekteki kullanma biçimlerine göre böl gelere, semtlerere ayrı-
mak”tır(44). Türkiye’de bölgeleme prensipleri tek bir kanuda değil, çeşitli kan-
aklarda (Medeni Kanun, Umumi Hizmetlere Kanun, Çevre Kanunu, Gayri
Sihhi Müesseseler Yönetmeliği, Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği, Tıp İmar Yö-
netmeliği gibi) dahil olmak olma konuludan başla İstanbul olmak üzere, diğer
pek çok büyük kentimizde ciddi bölgeleme çalısmaları yapılamamaktadır. Bu
nun sonucunda sanayi ile konut alanları içe geçebilmekte, içe suyu havzala-
rıında yerleşim sahaları açılma, ticaret alanlarıyla eğlence sahaları açılma,
yoğunluk artmakta ve kentsel sorunlar belirmektedir. Bir örnek vermek aç-
sıltan New York Kenti Zonlama Yönetmeliği daha 1916 yılında yürürlüğe
konusmuştur. Şehir bölgeleri konut, sanayi ve ticaret olarak üç ana bölümü topl-
lanmıştır ve her bölüme yükseklik, arazi kullanma oranı ve bahçe, işlik mesafe-
leri gibi kriterlere göre çeşitlile de ayrılmıştır (45).

İstanbul’da ise ülke genelinde olduğu gibi bir bölgeleme çalısması mevcut
değildir. İstanbul Belediyesi halen kent merkezinden küçük ve orta okuluk sanayi
yapımı çıkarmaya (Gebze’deki organize sanayi bölgesinde deri imalatlarının topla-
ma gibi) çalısmaktadır; ancak büyük bir dirençle karşılıklımaktadır. Şayet daha
önce bir bölgeleme çalısması olmaya olsaydı, bu hiç sorun teşkil etmeyecekti.
Her çalısması sahasının yerini bilmesi ve çevre ile uyumlu bir işleyiş göstermesi
çin bölgeleme kanunun bir an önce çıkartılması gerekmemektedir.

(43) Atabay, op. cit., s. 328
(44) Köles, op. cit., s. 115
(45) Gündüz Özçel: Şehir Bölgeleri, ITÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1974, s. 4
Sonuç:

İstanbul'un büyümesi devam edecektir; nüfusu artacaktır; gecekonduyu şişecektir; sanayi ve ticaret sahaları genişleyecektir, yeşil alanları ve kütürel varlıklarını tahrip edilecektir; havası, suyu, toprağı kirlencecek ve güzüllüsi artacaktır. Çözümü üzerine olan ise kentimizin beledi ihtiyaçların karşılamakla yükümlendirilmiş İstanbul Belediyesi'dir.


İkincisi, büyük kentlerden pek çoğunda olduğu gibi, İstanbul'da da kent yönetimini konularında uzman personel sayısı ya yetersiz ya da yetenekleri sınırlıdır. Buna ilave olarak İstanbul Belediyesi'nin yatırım/istihdam politikası henüz olgunlaşmadığından yeterli nitelikleri taşımayan bu personelin istihdamı belediyeve yükten başka bir şey getirmemektedir. İstanbul Belediyeleri'nin 1930'lu yıllardan beri uygulayageldikleri partizanca bir tutum olan aşağıdaki politikasını bir anlamda terk etmesi ve yukarıda sayılan sorunlara eğilmesi gerekmemektedir.

Üçüncüüsü belediyenin konut ve arsa spekülasyonunu cazip hale getirecek kararlar almaktan kaçınıması ve mevzi imar planlarıyla nüfusu ve sorunları arta çek yeni yerleşim sahaları yaratmamaya özven göstermesi gerekmemektedir. Yapımasi gereken, Ana Planun uygulamaya konması olmalıdır yoksa onun tahrip edilmesi değil.

Dördüncüüsü yatırım kararları olan belediyeler, bütçelerinin zaten ancak % 30'unu yatırım harcamalarına aydınlıklarını da hatırlayarak, gerekli yatırımlara

(46) Bzk. Sevim (Kiniş) Budak: Metropoliten Yönetimleri ve Çevre, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1988 (Bu otomatik mekanizma Kanada'nın Toronto kentinde kurulmuştur. Buna göre kent nüfusu sunu kayıtlı her bir kişi için merkezi idare, Toronto Metropol İdaresine belirli bir ödenek tahsis etmiştir. Nüfustaki her bir kişilik artış, belediyenin gelirlerinde o sıralarda ödenekli artışa dönülemektedir.)
girişmelidirler; yoksa belediye yatırımları, kaldırım tamirinden öteye gidemez. Bu da zaten kit olan kaynagın israfi anlamına gelir. İstanbul halkı beledi yetkilerini devrederken, belediyelerinin sorunlara çare bulacağını düşünmüştür, yoksa kaldırm müteahhitlerinin zengin edilmesini değil.

İstanbul Belediyesi'nin dışında sorunların daha global olarak çözümlenmesi hususunda yetkili ve sorumlu olan merkezi idaredir.

Türkiye'nin İstanbul da dahil olmak üzere, iktisadi kaynaklara ve uzun vadeli nüfus kestirimlerine dayalı ciddi bir "Ana Kentleşme Politikası" saptaması gerekir. Gelişmeler, İstanbul Metropolü'nün çevresiyle birlikte daha da büyüme eğiliminde olduğunu göstermektedir. Kaynakların bu bölgeye yığılması, diğer yörelerde yaşayan 45 milyonluk bir nüfusun kalkınma taleplerinin gözardı edilmesini gerektirir ki bu sosyal adalet açısından sağlıklı sonuçlar vermektektir.

Burada sanayicimize de görevler düşmektedir. Yatırım kararlarını alırken kısa vadeli değil, uzun vadeli düşünmeli ve doğunun kalkınmasına pay sahibi olmalıdır. GAP Projesi'nin desteklemeli ve İstanbul gibi büyük şehirlere olan gücü durdurulmada hem merkezi idareye hem de yerel idarelere destek olmalıdır.

Son olarak kent sorunlarına ilişkin mevzuat oluşturulmalı, varolanlar ise rehabilitle edilmelidir. Bunda da en büyük pay kanunkoyucuya düşmektedir.

İstanbul, 9.1.1992
KAYNAKLAR

Edmondo De Amicis: İstanbul, çev. Prof. Dr. Beynun Akyavaş, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayın, 382, Ankara, 1986


Sevim (Kınıç) Badak: Metropoliten Yönetimleri ve Çevre, Yayınlamanımız Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1988

Hülya Döger: "Şehirleşme Süreci İçinde İstanbul İçme Suya Havzalarının Ekolojik Durumu", Uluslararası Çevre Sorunları Sempozyumu Tebligleri, İstanbul Marmara Rotary Kulübü, İstanbul 1991

Lütfi Duran: "Cumhuriyetten bu yana İstanbul Planlaması", Mimarlık, 1972, Sayı: 105

Muhiddin N. Güven: İmbar ve İskan Yönünden Türkiye Meseleleri (Rapor I), İstanbul 1984-1985


İstanbul'un Trafik Sorunları ve Çözümleri, T.C. İstanbul İli Trafik Şube Müdürlüğü, İstanbul 1988


Ruşen Keleş: Kentleşme Polükast, Ankara, 1990


Derin Orhon: İstanbul'un Çevre Sorunları ve Çözüm Yolları, İTO Yayınları, İstanbul, 1991

Gündüz Özdeş: Şehr Bölgeleri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1974

Yakup Sencer: Türkiye'de Kentleşme, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1979

Türkiye'nin Çevre Sorunları 89, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayınları, Ankara, 1989

Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayınları, Ankara, 1991

Yıldızhan Yavuz: Şehr Planlamasının Bağlıca Hukuki Meseleleri ve İstanbul Örneği, İstanbul, 1975


140