

PAPER DETAILS

TITLE: `Kentlilesemeyen Kent` Örneği Bir Sorunlar Yumadı Kent İstanbul

AUTHORS: Sevim BUDAK

PAGES: 0-0

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/5551>

"KENTLİLEŞEMEYEN KENT" ÖRNEĞİ BİR SORUNLAR YUMAĞI KENT İSTANBUL

Arş. Gör. Sevim BUDAK

Az gelişmişliğin eşğine iş bulma kaygısıyla kırdan kopup gelen insanların toplandığı bu kent, artık Yahya Kemal Beyatlı'nın bir semtinden diğerine geçerken bir yıldızdan bir yıldızla geçmiş kadar başkalık duyduğu kent değildir. Ve İstanbul, tarihsel kimliğini kaybederek özgün bir kent olmaktan çıkarılmakta, kirletilmekte, yağmalanmakta ve yok olmaya yüz tutmaktadır. Bu yaşlı kentin apaçık duran sorunları her an, her kesimden insanın şikayet odağını da oluşturmaktadır. Oysa bir kentli bilinciyle sahiplenemediğimiz bu kent, bütün çevresel zorbalıklara mukavemet göstermekte, herşeye rağmen eski ihtişamının kırıntılarıyla dahi olsa "mihrabını" yerinde tutmaya gayret etmektedir.

İstanbul, Ahmet Hamdi Tanpınar'ın, kendisine yeni kıymetler yaratacak ve yeni zamanların peşinde koşacak İstanbul'u da değildir. Mehtabı ve musikisi, 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 adamları onun güzelliğini överlerken bir yandan da gelecekte İstanbul'un ne tip 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 zihnime takılıyordu... Gelecekteki İstanbul'u, korkunç ve gamlı haşmetiyle dünyanın en güller yüzlü şehrinin harabeleri üzerinde yüksелеcek Şark'ın Londra'sını görür gibi oluyorum. Tepeler düzleştirilecek, korular yerle bir edilecek, rengarenk küçük evler yıkılacak; ufuk, koynundan binlerce kocaman fabrika bacasının ve ehram şeklindeki kule çatısının yükseldiği, saray, işyeri, imalathane dizileriyle her ta-

1) Edmondo De Amicis: İstanbul, Çev. Prof. Dr. Beynun Akyavaş, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay. 382, Ankara, 1986

2) Ibid., s. 124

raftan kesilecek; uzun, dümdüz, birbirine benzer sokaklar İstanbul'u birbirine muvazi kocaman yollara ayıracak; telgraf telleri gürültülü şehrin damlarının üzerinde büyük bir örümcek ağı gibi iç içe geçecek; Galata köprüsünün üstünde bir silindir şapka ve bere selinden başka bir şey görülmeyecek; esrarlı Sarayburnu bir hayvanat bahçesi, Yedikule bir hapisane, Hebdomon (Bakırköy) bir tabiat müzesi olarak görülecek; herşey sağlam, hendesi, faydalı, kurşuni, kasvet verici olacak ve artık ne yana yakıla duaların, ne şarkıların yükseldiği, ne sevdalı gözlerin dikildiği güzel Trakya semasını kocaman kara bir bulut durmadan kaplayacak..."

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

Günümüz İstanbul'unun çözüm bekleyen sorunlarının bir sıralamasını yaparsak şöyle bir tablo ile karşılaşırız:

1. Kent-içi Nüfus Artışı ve İç 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 Karmaşası
5. Katı Atıkların Toplanması ve Yok Edilmesinde Karşılaşılan Sorunlar
6. Kanalizasyon ve Arıtma Sorunu
7. Kültürel Açıdan Önem Taşıyan Yapı ve Yapı Gruplarının Ortadan Kalkması Sorunu
8. Temiz Hava Sorunu
9. Gürültü Sorunu
10. Yeşil Alan Yetersizliği
11. Boğazlar ve Marmara Denizi'nin Kirlenmesi Sorunu
12. İstanbul'un Planlama ve Bölgeleme Sorunları

Bu tablonun pek de iç açıcı olduğu söylenemez; her bir sorun için ayrı çözüm üretmek de sorunların tümünün iç içe geçmişliğinden dolayı rasyonel olma

yacaktır. Çözüm öncelikle sorunların kaynağını bilmek, sorunu tanımlamak ve global olarak çözüm üretmekten geçer. Aşağıda yapmak istediğim de sorunları tek tek okuyucunun önüne sermek ve bu sorunların çözümü üzerinde tartışmaktan ibaret olacaktır.

İSTANBUL'UN BELLİ BAŞLI SORUNLARI

1. Kent-içi Nüfus Artışı ve İç Göçlerin Getirdiği Yükselmeler

Türkiye'de 1950-60 arası dönemde öncelikle kır nüfusunda gözlenen hızlı artış, nüfusun geniş ölçüde topraktan koparak kentlere yönelmesine, hızlı ve çarpık kentleşmeye yol açmıştır. Bu arada tarımsal yapının özelliklerindeki değişme (Makineleşme ve büyük çiftliklerde yapılmaya başlanan üretimin, küçük topraklı köylüyü rekabetin dışına itmesi) ve de kentlerde yeni yeni filizlenmeye başlayan sanayi faaliyetinin tarımdan kopmak üzere olan bu nüfusa kucak açması, olayın boyutunu ve şiddetini artırmıştır. İşte 1950'lerden günümüze, kırsal kesimin itici gücünün etkisiyle gittikçe devleşen bu göç dalgalarının ilk "dalgalıran"ı İstanbul kenti olmuştur.

Daha gerilere baktığımızda İstanbul'un Osmanlı döneminde de göçlere sahne olduğunu görmekteyiz. Şöyle ki 16. yüzyılda başlamakla birlikte 18. yüzyılda yoğunlaşan topraktan kopma eğilimi, İstanbul'u bir tahliye sandalı haline getirmiş, ancak bu kentin iş ilişkileri ve geleneksel çalışma düzeni (Loncalar ve Ahilik Teşkilatı), kırdan gelen bu ucuz işgücünün istihdam edilmesini engellemiş, böylece İstanbul, hanlarda, bekar odalarında, bahçe ve bostanlardaki kulübelerde yaşayan işsizlerle yeni bir toplumsal kateoriye sahip olmuştur. Öyle ki buna çare bulmak için bu işsiz kişilerin geldikleri yerlere gönderilmeleri konusunda fermanlar çıkarılmış, bu olaya kesinlikle müsamaha edilmemesi buyurulmuştur. Ancak göç olayının engellenmesi mümkün olamamıştır. Bunun başlıca nedeni ise, o zaman, tımar sistemindeki yani toprak rejimindeki bozulma idi.

Oysa 1950'li yıllar hem kırsal kesimin özelliklerinin yoğunlaştığı, hem de kentin çekici yanının ağır bastığı bir dönemdir. Buna ulaşım ağındaki gelişmeleri de eklersek 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 belli bir kesimini dışarı göndermiş olan illerden 32'si birinci dereceden İstanbul'a yönelmiştir⁽³⁾. 1970 yılında doğduğu ilin dışında yaşayan 5.789.126 kişilik bir nüfusun yaklaşık olarak yarısı (yüzde 50,6) üç büyük ilde yani... nüfusu 500 binin üzerinde olan İstanbul, Ankara ve İzmir'de toplanmıştır⁽⁴⁾.

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 (Karadeniz Bölgesi) kaynaklandığı anlaşılmıştır⁽⁵⁾.

Bu göç dalgasının doğrudan İstanbul'a yönelmesinde birinci derecede etkili

(3) Yakut Sencer: Türkiye'de Kentleşme, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1979, s. 91

(4) Ibid., s. 89

(5) Ibid., s. 108

olan unsur ülkemizin büyük endüstriyel işyerlerinin yüzde 40'ının tek bir ilde, İstanbul'da toplanmış olmasıdır. Ayrıca bakıldığında İstanbul'daki toplam işyerlerinin % 64'ü 1950 yılından sonra kurulmuştur ⁽⁶⁾. Göçün hızlanma gösterdiği dönem de bu dönemdir. Daha sonraki yıllarda göç 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 küçük bir kenti bünyesine katmaya devam ettiği (her yıl yaklaşık 400.000 kişi ve dakikada 1 kişi) görülmektedir.

Sabahaddin Zaim 1971 yılında yayınladığı kitabında "İstanbul'un bugünkü yerleşme yeri 2.4 milyon nüfus barındırabilir. Bu duruma göre 1980'e kadar daha 32 milyon kilometre kare yer lazımdır. Yani meskun sahanın yüzde 35 artması lazımdır" ⁽⁷⁾ demektedir. Oysa günümüz İstanbul'unun yaklaşık 7.5 milyon (7.433.585) insanı barındırabilmesi için gerekli olan alanlar, doğu ve batı yönünde, lineer bir şekilde, hızla ve yasa dışı yayıldıktan başka, kent içi yeşillik sahalarının tahrip edilmesiyle, kültür varlıklarının yok olmaya terk edilmesi veya ortadan kaldırılmasıyla, kıyı doldurulmasıyla, topografik ve jeolojik yapı hesaba katılmaksızın irtifa verilmesiyle, birinci sınıf tarım alanlarının yerleşime açılmasıyla sağlanmaya çalışılacağını ve büyük rantlar oluşturulacağını tahayyül bile edemezdi.

2. Konut Yetersizlikleri, Düzensiz Yerleşim, Gecekondu Açmazı

1982 Anayasası'nın 57'nci maddesi "Konut Hakkı"nı düzenlemektedir. Madde hükmüne göre, Devlet, şehirlerin özelliklerini ve çevre şartlarını gözeterek planlama çerçevesinde, konut ihtiyacını karşılayacak tedbirleri alacak ve toplu konut teşebbüslerini destekleyecektir. Ancak 1950'den bu yana ortaya çıkan gelişmelere baktığımızda hali hazırda konut probleminin çözülemediğini görmekteyiz.

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

		Şehirlerin Kentli Nüfustan
		Aldıkları Paylar
(Tablo I)	Yıllar	
	1950.....	% 43.8
	1960	% 45.3
	1970	% 58.5
	1985	% 66.7

(6) Ayrıntılı bilgi için bkz. Sabahaddin Zaim: Bölge ve Şehir Planlaması Yönünden İstanbul Sanayi Bölgeleri, İstanbul, 1971, s. 100-123

(7) Ibid., s. 94

(Tablo II)	Yıllar	Toplam Gecekondu İçindeki Paylar		
		İstanbul	Ankara	İzmir
	1962	% 21	% 45	% 18
	1985	% 55	% 72	% 45

takviye edilmiştir. (Bkz. Tablo II)

1960 yılı sonu itibariyle Ankara, İzmir ve İstanbul'da 240.000 gecekondu da 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 kentte yaşayacak olan nüfusun 36.380.000 olacağı hesaplanmıştır ⁽⁸⁾. Yine 2000 yılında gecekondu sayısının 2.5 milyona, gecekondu da yaşayan nüfusun ise 12.5 milyona çıkması beklenmektedir ⁽⁹⁾.

Konut ihtiyacındaki artış ise aşağıdaki gibi bir seyir izlemektedir: ⁽¹⁰⁾

Yıl	Konut İhtiyacı
1972	175.000
1975	213.000
1980	750.000
1985	1.700.000
1990	2.103.000

DİE'nin tahminlerine göre 2000 yılında İstanbul'un nüfusu 13 milyonu bulacaktır. İstanbul'da 1980-85 arası nüfus artış hızı binde 41.76 olduğuna göre konut ihtiyacının ne kadar artacağı ortadadır. Bu artış karşılanamazsa gecekondu sayısındaki artış da onu izleyecektir.

İstanbul'da 1950'li yıllardan bu yana gecekondu gelişiminin alacağı seyir konusunda detaylı açıklamalar yapılmıştır. Sebahaddin Zaim'e göre "İstanbul'da 1950'de 7000 civarında gecekondu miktarı 1960'da 80 bine çıkmıştır. Yılda ortalama 10 bin gecekondu yapılmıştır. Toplam mesken sayısının % 40'ı gecekondu dudur. Gecekondu sahaları şehir arazisinin 1/4'ünü kaplamaktadır. Şehir nüfusunun yüzde 40'ı gecekondu da yaşamaktadır... İstanbul aynı kesafette devam ederse 1980'e kadar artacak 1.5 milyon nüfus için daha 360 bin meskene ihtiyaç olacaktır. Bu arada eskiyenlerin yenilenmesi de dikkate alınırsa ihtiyaç 400 bini bulacaktır" ⁽¹¹⁾.

İstanbul'daki bir başka sorun gecekondu sahalarındaki genişlemenin kentin lineer genişlemesine paralel bir seyir izlemesidir. Şöyle ki ortaya ilk çıktıkların-

(8) Ergun Hiçyılmaz, Hakan Türkküsu, "2000 Yılına Doğru Türkiye" Çevre Sorunları Vakfı Yayını, Ankara, 1987., s. 101

(9) Ruşen Keleş: Kentleşme Politikası, Ankara, 1990, s. 290

(10) Ayrıntılı bilgi için bkz. Muhiiddin N. Güven: İmar ve İskan Yönünden Türkiye Meseleleri (Rapor 1), İstanbul 1984-1985, s. 60.

(11) Zaim, op. cit., s. 93

da mekan olarak kendilerine fabrika ve işyerleri civarını seçen gecekondular sahipleri -ki bu semtler Zeytinburnu, Sağmalcılar, Kağıthane, Gültepe, Ortaköy, Kuruçeşme, Üsküdar, Ümraniye, Beykoz, Çubukluk ve Fikirtepe'dir- şimdi, Boğaz sırtları (Sarıyer, İstinye, Armutlu, Anadolu Kavağı) ile içme suyu havzalarının bulunduğu mekanları (Elmalı Bendi civarı, Sultanbeyli, Dudullu, Kartal'ın köyleri, Riva deresi civarı) seçmektedirler. Önceleri barınma ihtiyacını karşılayan gecekondular olgusu, niceliğini artırdığı gibi niteliğini de değiştirmiştir. Birden fazla gecekonduya sahip olanlar, gecekondusunu kiraya verenler, gecekondular arazisi zaptedip satanlar, gecekondularına iki ya da üç kata kadar müsaade alanlar yahut bu umutla bekleyenler türemiştir ve bu marjinal bir iş sahası yaratmıştır (Gecekonduculuk). Kent özeğinden uzak yaşayan, kentle sosyal ilişkileri zayıf olan, kendilerine hizmet götürecek kurumlara ihtiyaç duyan ama siyasal partiler için çok uygun oy potansiyelini oluşturan da bu gecekondular mekanlarıdır. Bundan dolayıdır ki yıkılmaları, islah edilmeleri zorlaşmakta, istisnai bir durum olan imarsız ve iskansız yerleşim, asli bir hal almaktadır.

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 tarım topraklarının üzerinde kurulmuş olmasıdır.

İstanbul büyük sanayi grubuna dahil bulunan 1367 işyerinin kapladığı saha 1961'de 811.1 hektar (1968'de 745 hektar) civarındaydı ⁽¹²⁾. Günümüzde ise bu değer oldukça yükselmiştir. İşyeri sayısı ise toplam 6.265 firmaya ulaşmıştır ⁽¹³⁾.

İstanbul'da toprak işlemeye elverişli araziler 150.632 hektar, elverişsiz araziler ise 19. 159 hektardır. İstanbul ilinde Toprak-Su Genel Müdürlüğü Toprak Etüd ve Haritalama Dairesi'nin etüdlerine göre, 1969 yılından itibaren şehir çevresinde toplam 167.000 dekar arazi yerleşim alanı haline getirilmiştir. 1979 yılında bu miktarın 435.000 dekar olduğu belirlenmiştir. 1969-79 yılları arasında ortaya çıkan artışın 148.000 dekarı, ilk dört sınıftaki verimli tarım alanlarını kapsamaktadır... İstanbul-Edirne arasındaki Londra Asfaltı boyunca yer alan çok verimli tarım alanları, Kırklareli-İstanbul arasındaki eski İstanbul Yolu boyunca çok elverişli alternatif alanların bulunmasına karşın, endüstri kuruluşlarınınca işgal edilmektedir. Bu sebeple İstanbul il sınırları içinde yerleşim ve endüstriyel kullanımlar sebebiyle yok olan iyi tarım alanlarının toplamı 100.000 dekarı bulmaktadır 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 Yayını, Ankara, 1989, s. 277-78

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

İstanbul ilinin günlük su ihtiyacı 1.5 milyon metreküptür. Kişi başına günlük su ihtiyacı 1990 yılında 260 lt/gündür ⁽¹⁵⁾. Bu ihtiyacın karşılanması için DSİ ve İSKİ tarafından çalışmalar yapılmaktadır. İstanbul'a su sağlayan 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⁾.

Ancak tek sorun yeterli miktarda suyun sağlanması değildir. Ulaştırılacak olan suyun içme suyu standartlarına uygun (WHO'nun standartlarına göre O kolli basili) olması da gereklidir. Suyu ihtiyaç sahiplerine temiz bir şekilde ulaştırmanın iki yolu vardır. Birincisi su kaynağını temiz tutmak; ikincisi kaynakla ulaştırılacak mahal arasındaki sızıntıları önlemektir.

İstanbul için her ikisinin de sağlandığını söylemek mümkün değildir. Öncelikle içme suyu havzaları "işgal altındaki topraklar"ı oluşturmaktadır. Ayrıca sızıntıların tespiti ve onarımı zamanında yapılamadığından halk sağlığı açısından tehlike devam etmektedir.

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

Doğu Yakasında	Drenaj Alanı
Elmalı Havzası	81 km2
Ömerli Havzası	621 km2
Darlık Havzası	207 km2
Batı Yakasında	Drenaj Alanı
Alibey Havzası	160 km2
B. Çekmece Havzası	620 km2
Terkos Havzası	619 km2
Sazlıdere Havzası	165 km2

Kentin büyümesinden 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, İTO yayını, İstanbul, 1991, s. 50-52

(16) Doğan Kantarcı: "Çatalca ve Kocaeli Yarımadalarında Anakaya-Toprak Özellikleri ile Çöp ve Atık Su Sorunları Üzerine Bir İnceleme", Uluslararası Çevre Sorunları Sempozyumu Tebliğleri, İstanbul Marmara Rotary Kulübü, İstanbul, 1991, s. 182

(17) Hülya Döşer: "Şehirleşme Süreci İçinde İstanbul İçme Suyu Havzalarının Ekolojik Durumu", Uluslararası Çevre Sorunları Sempozyumu Tebliğleri, İstanbul Marmara Rotary Kulübü, İstanbul 1991, s. 243.

dığı Alibey havzalarıdır. Şehrin oldukça uzağında bulunan Terkos ve Darlık havzalarının ise henüz kentleşme baskısında maruz kalmadıklarından sadece ikinci konut problemi ile karşı karşıya oldukları izlenmektedir.

Su havzalarında ekolojik bozulmaya neden olan başlıca faktörler;

1. Konut Alanları
2. Endüstri Tesisleri
3. Ulaşım Ağı, özellikle Otoyollar
4. Tarımsal Faaliyetler'dir.

1985 yılında yedi havza alanında toplam 151.172 kişi yaşamakta iken, bu gün bu değer yaklaşık 580.000 olarak saptanmıştır⁽¹⁸⁾. Ömerli ve Elmalı Havzaları'nda 2020 yılı için nüfusun 950.000'e ulaşacağı hesaplanmıştır⁽¹⁹⁾. En fazla nüfus kent merkezine diğerlerine göre daha yakın mesafede bulunan havzalarda yoğunlaşmıştır. İSKİ Havza Koruma Yönetmeliğinde göl koruma mesafeleri kademelendirilmiştir (0-300, 300-1000, 1000-2000, 2000-Havza Sınırı). Mutlak ve kısa mesafeli koruma alanlarında kalıcı hiçbir yapıya ve kullanıma izin verilmemiş olmasına rağmen bu alanlarda toplam 67.250 dolayında nüfus barınmaktadır.

Ayrıca, Elmalı ve Ömerli Havzaları için yapılan planlarda gelişmesi sakıncalı bulunan yerleşmelere nüfus ve yoğunluk sınırlandırılması getirilmişken, bu yerleşmelerden Aşağı ve Yukarı Dudullu, Sultan Çiftliği, Yenidoğan ve Alem- dağ yerleşmelerinde nüfus ve yoğunluk değerleri şimdiden yıpranmıştır bir Ali- bey Havzası için de durum aynıdır.

İzinsiz yerleşimlerin yanında havzaları tehdit eden bir başka faktör endüstri kuruluşlarıdır. Tüm havza alanlarında bugün toplam 848 kuruluşun faaliyette 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 veril- memektedir. Buna ilaveten orta ve uzun mesafeli koruma alanlarında suni gübre ve zirai mücadele ilacı kullanılmaması şartıyla kuru tarım yapılmasına müsaade edilmektedir. Bu hükümlere rağmen sulu tarım yöntemi uygulanmakta, gübre ve zirai mücadele ilacı yoğun şekilde kullanılmaktadır.

(18) Ibid., s. 245

(19) Orhon, op. cit., s. 58; Fakat ne yazık ki 2020 yılına gelmeden bu rakam çoktan aşılmıştır. Yalnızca Sul- tanbeyli'de 500.000 nüfus için plan yapılması İller Bankası'ndan istenmiştir. Diğer yerleşimlerin nüfusu da dikkate alındığında 1.000.000'un üzerine çıkmaktadır.

(20) Ibid., s. 249

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 şehrsel bölgede meslek ve gelir gruplarının kompozisyonu o bölge için değişik seyahat talepleri ortaya çıkarmaktadır. Bu grupların mekanda değişik yoğunluklarda yer alması aynı şekilde trafik yoğunluğunu etkilemektedir.

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

İstanbul'da tarihsel şehir dokusu 17. yüzyıla kadar insan ve yük taşıyan hayvan hareketlerine uygun ölçülerde yapılmıştı. Daha sonra "İstanbul yangınları"nı önlemek amacıyla bir mahallede birbirini dik olarak kesen sokaklar yapılmış, çıkmaz sokaklar açılmış ve organik doku yerini geometrik dokuya bırakmıştır⁽²¹⁾. II. Mahmut zamanında da 20 arşın genişliğinde yollar açılması gündeme gelmiştir. Ancak en geniş kapsamlı yol açma faaliyetleri 1955-60 yılları arasında gerçekleşmiştir. Şöyle ki şehrin çeşitli kesimlerinde imar hareketlerine girilmiş ve büyük kamulaştırmalar yapılarak geniş caddeler açılmıştır (Vatan ve Millet Caddeleri). Aynı yıllarda şehrsel gelişimi doğu ve batı eksenine kaydırmak için çevre yolları projesi gündeme gelmiştir. Bu tasarı Boğaz'ın iki yakasının bir köprüyle birleştirilmesi önerisiyle desteklenince "Boğaz Köprüleri" (birinci, ikinci ve hatta üçüncü Boğaz köprüleri projeleri) enflasyonu yaşanır hale gelmiştir.

Bütün bu çalışmalar göstermiştir ki 1950'li yıllardan günümüze kent ulaşımı karayolu bağlantısı ile sağlanacaktır. Bu da daha geniş yollar demektir. Ancak İstanbul'da yapılan kavşak çalışmalarında, bu tarihsel kentin geniş yollar açmaya elverişli olmadığı saptanmıştır. Kentin tarihi dokusu ortadan kaldırılmadıkça bu mümkün değildir. İşte bu sebeple, çevre yolları ve şehir dışı otoyol yapımı projeleri gündemdedir.

Şehir içi ulaştırmanın karayoluna ve daha geniş caddelere dayalı olmasının pek tabii araç sahipliğini teşvik edici bir yanı da vardır.

Ülke genelinde 19 kişiye bir taşıt düşerken, ilimizde 12 kişiye bir taşıt düşmektedir. 1987 rakamıyla motorlu taşıt sahipliği açısından İstanbul ili 544.644 sayısı ile Türkiye'deki toplam taşıt sahipliğinin % 18.2'sini elinde tutmaktadır. Buna ilave olarak otomobil sahipliği açısından da 388.623 sayısı ile Türkiye'deki toplam otomobil sayısının % 31.36'sını barındırmaktadır. Ve ayrıca, İstanbul'da son beş yıl içinde 220 bin taşıt trafiğe çıkmakta, halen günde ortalama

(21) Tülay Kılınçaslan: Büyük İstanbul Şehrsel Alanında Konut-İşyeri Arası Ulaşım ve Seyahat Talebi Analizi, İTÜ- Müh. Mim. Fakültesi, İstanbul 1978, s. 11

200 taşıt trafiğe katılmaktadır ve 1988 yılı Ağustos ayı itibariyle ilde 591.699 motorlu taşıt bulunmaktadır. 1988 yılı Ağustos ayı sonu itibariyle, İstanbul'da trafiğe kayıtlı bu motorlu taşıtlardan 402.320'si özel otomobildir. Bunun % 74'ü trafiğe katılmaktadır⁽²²⁾.

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

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

5. Katı Atıkların Toplanması ve Yok Edilmesinde Karşılaşılan Sorunlar

Halihazırda İstanbul Büyükşehir Belediyesi hudutları içerisinde evsel ve ticari çöp üretimi 4350 ton civarındadır. Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Birleşmiş Milletler ve çeşitli üniversitelerle yürütülen değişik çalışmaların sonucuna göre, İstanbul'un evsel katı atık üretimi 1995 yılında 5000 ton/gün dolayına çıkacaktır. Başka bir kaynağa göre ise 1995 yılında bu rakam yılda 1.394.000'e ulaşacaktır. İstanbul'da toplanan belediye çöplerinin büyük bir kısmı 1953 yılına kadar denize dökülmekte idi. Katı atıklar halihazırda Asya ve Avrupa yakalarında toplam 4 değişik "imha sahasında" (Yakacık çöplüğü 1991 yılında kapatıldı) düzensiz depolama yöntemi ile bertaraf edilmektedir. Daha önce depolama sahası olarak kullanılan Merter, Kağıthane, Feriköy ve Cebeci Köyü gibi depolama sahaları tamamen doldurulmuş; şehir büyümesi ile birlikte bu bölgelerde yeni yerleşim alanları açılmıştır. Söz konusu bölgelerin bazılarında çöp gazı patlamaları meydana gelmiştir. Halen kullanılan Kemerburgaz, Ümraniye, Halkalı, Pendik Aydınli depolama sahalarının ise aksayan pek çok yönü vardır. Bunlardan Ümraniye Hekimbaşı çöplüğünde 28 Nisan 1993'de meydana gelen patlama sonucu kayan çöp dağları, aşağıdaki gecekonduların üzerine yığılmış ve 28 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir. (Özellikle Halkalı'ya yapılan doldurmalar, İstanbul'a içme suyu sağlayan Büyükçekmece Barajı su toplama havzası için tehlike oluşturmaktadır). İstanbul Metropolitan Bölgesi'nde kurulu çeşitli sanayi tesislerinin 1990 yılı itibariyle 2000 ton/gün dolayında endüstriyel katı atık ürettiği tahmin edilmektedir... İstanbul'daki endüstriyel katı atık üretim hızının 1995 yılında 5000 ton/gün değerine ulaşması beklenmektedir⁽²⁴⁾.

(22) İstanbul'un Trafik Sorunları ve Çözümleri, T.C. İstanbul İli Trafik Şube Müdürlüğü, İstanbul 1988, s.2-3,11

(23) Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı yayın, Ankara, 1991, s. 402

(24) Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, op. cit., s.404

Istanbul için Endüstriyel Katı Atık Tahminleri (ton/yıl)

Atık Türü	1990	1995
Toplam	1.318.000	1.394.000
Katı Atık	716.000	758.000
Zararlı Atık	37.000	39.000
Zararlı Sıvı Atık	52.000	55.000

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 kirlenmenin başlıca iki kaynağı vardır; evsel atıklar ve endüstriyel atıklar. 2000 yılı için İstanbul nüfusunun 12 milyonu olması ve atık su debisinin de 32 m³/sn'yi aşması beklenmektedir. Buna göre de İstanbul için kanalizasyon şebekesinin toplam uzunluğunun 800 km'yi geçmesi gerekmektedir. Halihazırda bunun 600 km'lik bölümü inşa edilmiş durumdadır. Bu ise toplamın % 75'i demektir.

İSKİ kayıtlarına göre İstanbul'un % 80'inde sağlıklı bir kanalizasyon yapısı bulunmamaktadır. Bu yüzden de atık suların içme sularına karışması ihtimali yüksektir.

Yapılan araştırmalar İstanbul'un atık sularının evsel kökenli olanlarının 1990 yılı için nüfus başına birim atıksu debilerinin 160 lt/N-gün, 2020 yılı için 250 lt/N-gün değerine ulaşacağını tespit etmiştir. ⁽²⁵⁾

Yine aynı çalışmada işyeri başına endüstriyel birim atıksu debisi 0.5 lt/sn-ha olarak saptanmıştır. İstanbul'da 2000'den fazla kirlетici özelliğı olan endüstri kuruluşunun bulunduğu ve faaliyet sürdürdüğü bilinmektedir. 1986 yılında ancak 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, BOİ5 (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. BOİ5 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

anlamı mevcut atıksu arıtma tesislerinin kapasitelerinin ve sayılarının artmasıdır.

İstanbul'da arıtma sorunlarına ilişkin çalışmaların başlangıcı 1920 yılı öncesine kadar gitmektedir. Ancak buna rağmen atıksu sorununun çözümlendiğini söylemek güçtür. En son çalışma İSKİ tarafından sürdürülmektedir. Buna göre belirli deşarj sahalarında (Tuzla, Baltalimanı, Adalar, Büyük Çekmece, Küçük Çekmece, Terkos gibi) biyolojik arıtma çalışmalarının yapılacağı, Kadıköy deşarjının yerinin değiştirilip Riva Deresi civarında kurulacak biyolojik arıtma tesisinden geçirilerek Karadeniz'e verileceği, Dragos'un batısında kalan kesimin atıksularının Kadıköy havzasından çıkarılarak Tuzla Biyolojik Arıtma Tesisleri'ne bağlanması kararlaştırılmış ve çalışmalara başlanmıştır.

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

"İster kulübe gibi mütevazı, ister saray gibi gösterişli olsun, insan yapısı binalar ve bunların oluşturduğu şehirler, fonksiyon ve sembolizm ikilisinin ortak temelleri üzerine otururlar. Herhangi bir binanın herşeyden önce bir işlevi vardır; bir amaca hizmet eder. Fakat bu bina, aynı zamanda, onu meydana getiren kültüre ve yapıldığı döneme ışık tutan bir belgedir de. Bu nedendir ki tarihi bir şehirde geçmişle bağlantılı, o geçmişi sergileyen binalar ve o binaların yarattığı şehrsel çevre aracılığı ile kurulur. Nasıl ileri bir toplumun olgunluğu yaşlı vatandaşlarına gösterdiği ilgi ile ölçülür ise, şehrsel çevrenin yok olması, ya da yok edilmesine karşı ilgisizlik bir toplumun olgunluk derecesiyle ters orantılıdır. Tarihi mimari, çevrenin bozulmamasını sağlamak kültür mirasına sahip çıkmanın en açık göstergesidir" (28).

İşte bu bozulmayı önlemek ve tarihi mirasına sahip çıkmamız için İstanbul kentinin tahrip edilmesine dur demek gerekmektedir. Biz içinde yaşayanlar hariç dünyanın her yerinden gelen ziyaretçiler İstanbul'a hayran kalmışlar ve adına kitaplar, şiirler yazmışlardır. Peki bu kentle bizim alıp veremediğimiz nedir sorusu akla gelmektedir. Sorun İstanbul'un taşının yahut toprağının altın olmasında değil, kent toprağının rantının yüksek olmasındadır. İşte bu nedenle kültür varlıklarının yüzyıllardır durduğu mekanları ele geçirmek için kent planları tahrip edilmekte, bu yapılamıyorsa kültür varlıkları kaderlerine terk edilerek çürümeleri beklenmekte, bu kadar dahi sabrı olmayanlar için ise yangın, olayı çözmektedir.

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

(28) Abdullah Kuran: "Kültürel Mirasın Korunması Açısından Hızlı Şehirleşmenin Sonuçları" Hızlı Şehirleşmenin Yaratdığı Ekonomik ve Sosyal Sorunlar, Siyasi ve Sosyal Araştırmalar Vakfı, İstanbul 1986, s. 124

manlı'nın gelişme devrinin ürünleridir. 19. yüzyıl mimarisi Batı'ya benzeme çabalarımızı anlatır. İstanbul'un her semti bir sosyal tabakalaşmanın ürünüdür. Küçük Ayasofya, Zeyrek, Süleymaniye, Üsküdar ve Arnavutköy, 2-3 katlı ahşap evleriyle orta gelirli ve kentsoylu müslüman ailelerin oturduğu mekanlardır. Beyazıt, Laleli ve Şişli'nin konaklarında bürokrat, aristokrat büyük İstanbul ailelerinin yaşadığı bilinir. Fenerbahçe, Erenköy, Çamlıca, Yeşilköy ve Beşiktaş'ın köşklerinde tüccar, asker ve yönetici aileleri iskan eder.

1950'li yıllara gelindiğinde bu yapı henüz bozulmamıştır. Ancak 1950-60 yılları arasında yer alan imar hareketleri ile, bu yıllarda başlayıp 1970'li yılların sonuna kadar İstanbul'u zorlayan iç göç akımları, geleneksel mimari dokunun korunması açısından da sorunlar yaratmıştır. Tarihi şehrin içinde geniş caddelerin ve meydanların açılması trafik sıkıntısını hafifletmiştir ama bir yandan da eski eser kaybına neden olmuştur. Daha kötüsü yenileşme uğruna kültür mirasının feda edilebileceği zihniyeti belirmeye başlamıştır. İşte o zihniyettir ki halen İstanbul kentini tehdit etmeye devam etmektedir.

İş bu aşamaya geldiğine göre korumanın bir yolunu bulmak gerekir. Sorun bu yapıların tek tek korunması değildir; tarihi şehre özelliğini veren bu yapı ya da yapı gruplarının çevresiyle beraber korunmasıdır. İstanbul her şeyden önce pek çok kuşağın mimari izlerini taşıyan bir yapılar topluluğudur. İşte bu sebeple kültür varlıklarını müzelik eşya ya da turizmi cezbedecek bir olgu gibi görmekten bir an önce kurtulmak ve hakkını vererek korumak gerekmektedir.

Devlet İstatistik Enstitüsü Kültür İstatistikleri'nde (1989) İstanbul'da müzelere bağlı taşınmaz kültür varlıkları sayılmıştır. Buna göre tek yapılar toplam 145 tanedir. Bunlardan 3'ü askeri, 100'u kültürel ve dinsel, 2'si idari, 30'u sivil mimari örnekleridir. İstanbul'da kültürel sit alanları da arkeolojik ve doğal sit olmak üzere 2 tanedir. Oysa İstanbul gibi tarihi bir kentin bu kadar az sayıda kültür varlığına sahip olması mümkün değildir. Bu sorunun iki cephesi vardır. Birincisi Abdullah Kuran'ın da belirttiği gibi İstanbul'un tarihi önemi haiz binalarının bir envanterinin bulunmamasıdır⁽²⁹⁾; ikincisi ise kent toprağından azami (!) ölçüde faydalanabilmek için eski eserlerin tahrip edilmiş olmasıdır. Yapılması gereken bellidir; iş buna eğilmekte ve kaynak ayırmakta yatmaktadır.

8. Temiz Hava Sorunu

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

Hava kirliliği yaratan kaynakların başında evsel ısınmadan kaynaklanan kirlilikler, endüstriyel kullanımdan kaynaklanan kirlilikler gelmektedir.

(29) Ibid., s. 173

İstanbul'da hava kirliliği aralıklarla da olsa 1967-68 yıllarından beri ölçülmektedir. İstanbul'da hakim yönü kuzey kuzeydoğu olan ve şehrin üzerinde kirlleticilerin birikmesini önleyen rüzgar sistemi olmasına rağmen, ölçüm yapılmaya başlandığı yıllardan itibaren İstanbul'da ölçülen kirleticili konsantrasyonlar sürekli olarak artmıştır. 1989-90 kış döneminde DİE tarafından yapılan çalışmada İstanbul'da ölçülmüş olan Kükürdioksit (SO₂) ve duman değerlerinin kış ortalamalarının SO₂ için 356 mikrogram/m³, duman için ise 161 mikrogram/m³ olduğu ve bu değerlerle İstanbul'un SO₂ açısından en kirli dördüncü, duman açısından ise en kirli beşinci şehir olduğu gösterilmiştir⁽³⁰⁾. WHO tarafından belirlenen oranlara göre, 24 saat içinde 1 metreküp havada bulunmasına izin verilen kükürdioksit ve partikül miktarının 150, duman miktarının da 75 mikrogramı aşmaması gerekmektedir İstanbul'un duman altı olduğu ortadadır.

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

İstanbul'da hava kirlenmesinin son birkaç yıl içinde hissedilir derecede arttığı saptanmıştır. 1985 yılında Makine Mühendisleri Odası'nca yapılan bir araştırmaya göre, toplam taşıtların % 78'inin benzinli, % 22'sinin de dizel motorlu taşıt 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'ü enerji ve % 9'u ısınma artıklarından kaynaklanıyor⁽³¹⁾.

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

İstanbul'da hava ile taşınan kurşun kirliliği ayrı bir araştırmaya konu edilmiş, ortalama kurşun konsantrasyonu, şehir içinde şehre yakın ve şehir dışı olarak üç bölgede ele alınmış ve en yüksek 995 ppm ve en düşük 65 ppm olarak tespit edilmiştir⁽³²⁾.

AT (Avrupa Topluluğu) normlarına göre benzindeki kurşun miktarı litre başına 0.12 miligramdır. Türkiye'de ise bu oran normal benzinde 0.83'e yükselir ken 91 oktanlı 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

9. Gürültü Sorunu

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

Gürültünün kaynakları ikiye ayrılır:

1. Yapı içi gürültüler
2. Yapı dışı çevre gürültüleri
 - 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 yapılmamış olduğundan, aynı yapının diğer bölümleri ile bitişik yapılarda büyük gürültü rahatsızlıklarının ortaya çıktığını ortaya koymuştur.

İstanbul'da 1979 yılında çeşitli endüstri işyerlerinde yapılan gürültü ölçümlerin 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 ulaşımdan kaynaklanan gürültüler konusunda da detaylı araştırmalar vardır.

Havaalanı gürültüsü konusunda Atatürk Havalimanı çevresinde ölçümler yapılmış (1984) ve oldukça yüksek değerler bulunmuştur. Uçak gürültüsü kontrolünde yerleşme kriterini veren NEF 30 ve NEF 40 ölçütleri havalimanının çevresinde aşılmıştır. Buna göre aşınma noktalarında yerleşime izin verilmemesi gerekirken, tam tersi bir de yükselti artırımı yoluna gidilerek Ataköy blokları inşa edilmiştir. Bu bölgede gürültüden rahatsız olanlar % 80'lere ulaşmıştır.

Demiryolu gürültüsü konusunda ise 1979 ve 1982'de Sirkeci-Halkalı ve Haydarpaşa-Pendik hattındaki bazı yerleşmeler için gürültü ölçümleri yapılmıştır. Bu tarihler arasında 36 ile 50 dBA olan demiryolu gürültüsü, 1984'te yapılan başka bir araştırmada 66 ila 80 dBA'a yükselmiştir. Her iki sonuç karşılaştırıldı-

(33) Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, op.cit., s. 459

ğında İstanbul'da raylı sistemlerin gürültülerinde büyük artışların olduğunu göstermektedir. Bunda büyük pay yıpranmış raylarda ve demiryolu araçları ile artan ulaşım hacminde dir.

1981 ve 1984 yıllarında İstanbul'da kara ulaşımı gürültüsünden etkilenen bazı şehirdışı ve şehir yerleşmelerinde gürültü koşulları ve gürültünün olumsuz etkilerini ortaya koymak, gürültü miktarı/etkilenme yüzdesi ilişkisini belirlemek amacıyla alan çalışmaları yapılmıştır. Bu çalışmaların sonucunda çıkan tablo şöyledir:

Mecidiyeköy.....	80.0 dBA
Barbaros Bulvarı.....	76.2 dBA
Bağdat Caddesi.....	69.8 dBA
Millet Caddesi.....	75.1 dBA
Halaskargazi Caddesi.....	75.4 dBA

Kaynak: Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, s. 472'den özet.

Tablodan da anlaşılacağı üzere, İstanbul'da kara ulaşımı gürültü düzeyleri çok yüksektir. Gürültü Kontrol Yönetmeliğine göre şehir içinde 65 dBA'ın aşılması gerekirken, özellikle otoyolların hakim olduğu semtlerde 80 dBA'e kadar yükselmektedir; ve bu değer Avrupa'nın Londra dahil çeşitli şehirlerinde ki gürültü değerinden 3-4 dBA daha yüksektir.

10. Yeşil Alan Yetersizlikleri

Yeşil alanlar değişik biçimde sınıflandırılabilir, kamusal-özel, kentiçi-kent çevresi, aktif-pasif gibi. Bunların ulaşılabilirlik derecesi, nitel yapıları, kentli başına düşen nicel büyüklükleri, dinlence işlevinin yerine getirilmesinin önemli değerlendirme ölçütleridir.

Buna göre dinlence işlevini yerine getirebilen bir kentte, kişi başına, kent içinde 7 m2, kentin yakın çevresinde ise, 20 m2 yeşil alan düşmesi gerekir.

1970'li yıllarda İstanbul'da kişi başına düşen yeşil alan miktarı, değişik kaynaklara göre, 1, 2, 4 m2, kent çevresinde ise 5-6 m2 olarak belirlenmiştir. İstanbul'da 519 bin hektar tarım alanı bulunmaktadır ve bunun 345 bin hektarı orman ve fundalıklar, 130 bin hektarı ise bitkisel üretim alanıdır. Ne var ki, 1980'lere gelindiğinde bu sayı düşmüş, iskan alanları 40.000 hektara yükselmiştir. 1980'de metropolitan alan içinde 157 bin hektar, kent içinde 37 bin hektar olan yeşil alanların büyük bölümünü ise Maçka Parkı (180 hektar), Emirgan Parkı (4750 hektar), Gülhane Parkı (1630 hektar) ve Yıldız Parkı (5000 hektar) oluşturmaktadır. Geri kalanlar ise mahalle parkları ve çocuk bahçeleridir. Bu sahaların da yetkililerce ifade edildiği gibi yeşil alan niteliği taşımadığı ve mahalle parklarının boş birer toprak parçası olmaktan ileri gidemediği açıktır. (Mesela Yıldız Parkı yahut Emirgan Korusu yeşil alandır, fakat FatihBelediyesi Şehre-

mini Çocuk Parkı ve hatta Haliç'in iki yakasında sıralanan "pafta pafta yeşillikler ve sıra sıra banklar" yeşil alan değildir.)

Kent çevresinde ise 97.860 hektarlık orman, çayır-mera alanının ancak 28.860 hektarı kamuya açık, gerisi ise kapalıdır. Gittikçe azalma eğilimi gösteren Boğaziçi Koruları ise 19 bin hektardır⁽³⁴⁾.

Sayılardan 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. Ölümüze bu kadar yeşil alan ayrılmışken, dirimize ayrılmaması hem tarihi bir kente, hem de bu kentin insanlarına büyük saygısızlıktır.

11. Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve Derelerinin Kirlenmesi Sorunu

Marmara'nın İstanbul kıyıları ve kesimi, İstanbul'un sorunlarının önemli ve ayrılmaz bir parçasının oluşturmaktadır. Marmara Denizi 11.500 km²'lik yüzey alanı ve 3378 km³'lük toplam hacmi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları yoluyla komşu denizlere bağlanan yarı kapalı, küçük bir iç deniz konumundadır⁽³⁵⁾. Marmara Denizi'nin topografik ve hidrografik özellikleri, bu denizin dinamiği ve sağlığı üzerinde önemli rol oynamaktadır. Marmara Denizi'ni Ege ve Karadeniz'e bağlayan iki önemli su yolundan birisi İstanbul Boğazı, diğeri Çanakkale Boğazı'dır. İstanbul Boğazı'nın her iki ağzında bulunan eşikler, boğazın ve dolayısıyla Marmara Denizi'nin hidrodinamiği üzerinde kontrol edici özelliklere sahiptir. Daha uzun ve geniş olan Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi'nin komşu denizlerle olan su alış-verişi üzerinde İstanbul Boğazı'na oranla daha az sınırlamalar getirmektedir.

Bölgesel sosyo-ekonomik gelişmelerin gerektireceği deniz ulaşımı, sanayi ve evsel atıksu deşarajları gibi artan ihtiyaçlar göz önüne alındığında, Marmara ve Boğazların mevcut sağlık durumlarının ve dinamik özelliklerinin bilinmesi önem kazanmaktadır.

Kirlenme açısından Marmara, Türkiye'nin en yoğun nüfus ve endüstri yerleşimlerini kıyılarında barındıran, boğazların mevcudiyeti ve tabakalı su yapısı nedeniyle kirlilikten kısa sürede kurtulamayan bir denizdir. Marmara Denizi'nin atıklarda seyreلمeyi ve doğal arıtmayı sağlamaya yetecek ölçüde su alış-verişine sahip olmaması ve mevcut akıntı karışım hareketlerinin yeterli temizlemeyi sağlayamaması, onun biyolojik alanının daralmasına ve ekolojisinin zarar görmesine neden olmaktadır.

İşte bu sayılan nedenlerden dolayıdır ki Marmara Denizi'nin kirlenmesi İstanbul için bir sorun oluşturduğu gibi, İstanbul'un büyümesi de Marmara Deni-

(34) Yurt Ansiklopedisi, İstanbul Maddesi, s. 4024

(35) Orhon, op. cit., s. 180

zi'nin ekolojik hayatietini devam ettirmesi için bir sorun teşkil etmektedir. Marmara'yı kirleten pek çok kaynak vardır (İzmit Körfezi, Bandırma Körfezi gibi). Ancak İstanbul bu kaynaklar içinde birinci sırada yer almaktadır. İstanbul Metropoliiten alanından kaynaklanan atıksuların Marmara Denizi'ne olan etkileri değerlendirildiğinde, en fazla Marmara/Boğaz karışımı bölgesi önem kazanmaktadır. Bunun nedeni ise derin deniz deşarjlarının bu bölgeye verilmesidir. Bu bölgede alt tabaka sularında oksijen seviyesi yaz döneminde 1-2 mg/lt arasında değişmektedir. Kış döneminde ise biraz daha zenginleşerek 2-3 mg/lt'yi bulmaktadır. (Deniz altı ekolojik hayatietinin dengede kalması için gerekli oksijen miktarı 6 mg/lt olduğundan sorunun boyutu büyümektedir.)

Atıksulardaki zararlı girdilerin fosfor, azot ve organik karbon açısından sonuçları incelenmiş ve 1990 yılı için bazı sonuçlara ulaşılmıştır. Bu araştırmaya göre İstanbul Metropolü'nden 1990 yılı için hesaplanmış atıksu kaynaklı fosfor girdisinin -ki bu 9.133 ton/gündür- Marmara Denizi için hesaplanan toplam fosfor miktarı ile karşılaştırılması halinde, Marmara Denizi üst tabaka sularında mevcut fosforun, İstanbul'un 281 gün, alt tabaka sularında ise 10695 gün'lük fosfor yüküne eşdeğer olduğu saptanmıştır. İstanbul'un 1990 yılı için hesaplanan 54 ton/gün'lük toplam azot yükü ile Marmara'daki mevcut azot miktarının karşılaştırılması sonucunda, Marmara Denizi üst tabakalarında mevcut olan azotun, İstanbul tarafından verilen 130 gün'lük, alt tabakada ise 7665 gün'lük azot yüküne eşdeğer olduğu hesaplanmaktadır. Ayrıca İstanbul'dan kaynaklanan 334.3 ton/gün'lük BOİ5 yükünün toplam organik karbon eşdeğeri 243.52 ton/gün tespit edilmiştir. Bu değer ise üst tabaka sularında mevcut toplam organik karbon yükü ile karşılaştırıldığında, İstanbul'dan kaynaklanan organik karbon yükünün 2620.7 gün ve alt tabaka sularında mevcut organik karbon yükünün 7665 gün'lük organik karbon yüküne eşdeğer olduğu bulunmuştur⁽³⁶⁾.

Bu kirlilikten İstanbul'un en estetik mekanı İstanbul Boğazı da payını almıştır. Bir zamanlar üzerinde "mehtaba çıkılan" İstanbul Boğazı, atıksu deşarjları nedeniyle yüzülemeyecek kadar kirli bir görünümdeydir. Oysa İstanbul halkının yaklaşık yüzde 70'i tatil günlerinde eğlenmek ve dinlenmek için boğazın serin kıyılarını ve bir zamanlar berrak olan sularını tercih etmektedirler. İşte bu nedendir ki halk sağlığı açısından İstanbul Boğazı'nın kirlilik saptamaları yapılmakta ve derinsu deşarjlarının boğaz suları üzerinde doğuracağı sonuçların tartışılması önem kazanmaktadır. Yapılan araştırmalar, İstanbul Metropolü'nden yapılan deşarjlarla, Karadeniz'den gelen kirliliklerin karşılaştırılması halinde ilginç sonuçların alınacağını göstermiştir. Bu çalışmaların sonuçlarına göre İstanbul Boğazı'na gelen atıksu kaynaklı fosfor yükü, Karadeniz'den gelen yükün 1.03 katı, azot yükü ise 1.6 katıdır. İstanbul atıksularıyla yoğun bir şekilde yüklenmiş olan Boğaz ve Boğaz-Marmara bağlantı bölgesinde son yıllarda karşıla-

(36) Ibid., s. 179-213

şılan yoğun bozulmanın ana nedeni ortaya çıkmaktadır. Bu ana neden "İstanbul atıksuları"dır. Fakat Karadeniz'den gelen kirlilikleri de göz ardı etmemek gerekir. Şöyle ki İstanbul Boğazı'nda organik kökenli kirleticilerin dışında kimyasal kirlenmeye de rastlanmıştır. Marmara Denizi'ne boğaz kanalıyla olan yıllık toplam civa akışı yaklaşık 10 ton bulunmuştur. Bu miktar kara kaynaklı deşarjlardan kaynaklanan toplam civa deşarjının (yılda 2 ton) oldukça üzerindedir. İstanbul Boğazı kanalıyla Marmara Denizi'ne olan toplam yıllık metal girdileri karasal kaynaklı kirletici miktarlarına oranla önemli boyutlardadır⁽³⁷⁾. İşte bu nedendir ki Karadeniz'in kirliliğe karşı korunması konusunda uluslararası bir protokol gündeme getirilmelidir. Halihazırda Karadeniz Ekonomik İşbirliği yolunda anlaşma sağlanmışken, bu konunun da işlenmesi yerinde olacaktır.

İstanbul'un derelerindeki kirlenmeye geldiğimizde ise pek de iç açıcı bir tablo ile karşılaşmamaktayız. İstanbul dereleri büyük kolektörler ve deniz deşarjları tamamlanmadığından birer açık kanal gibi çalışmaktadır. Toplam 42 dere-nin, ekolojik dengesi yerinde olanına rastlamak mümkün değildir. Bir zamanların mesire yerlerini oluşturan Kâğıthane, Kurbağalıdere ve Göksü Dereleri civarı, derelerde meydana gelen bozulmalar nedeniyle terkedilmiştir. Birçok dere üstü kapatılarak kanalizasyona dönüştürülmüştür (Ortaköy Deresi).

İSKİ bu derelerin ıslah projelerini tamamlamış ve çalışmaları başlatmıştır. Bunların başında Ayamama (Ataköy), Baruthane, Baltalimanı, Tarabya, Bekar ve İstavroz, Ayvacık dereleri gelmektedir⁽³⁸⁾. Kadıköy Belediyesi ise Kurbağalıdere ıslah çalışmalarını başlatmıştır. Ancak ıslaha muhtaç pek çok dere vardır. Bu dereler hakkında derinlemesine araştırma yapmak gerekmektedir. Marmara ve Haliç'e oksijenli su girdisi sağlayan bu derelerin ekolojik önemi büyüktür.

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

Şehir planları, şehirselleşmelerin, mevcut ve gelecekteki tabii, kültürel, ekonomik ve sosyal şartlarla bir düzen içinde bağdaştırılması için gereken işlem ve eylemlerle, örgütlenme çabalarının tümü olarak tanımlanmaktadır⁽³⁹⁾.

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

(37) Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, op. cit., s. 202 - 203

(38) Orhon, op. cit., s. 81

(39) Yıldızhan Yayla: Şehir Planlamasının Başlıca Hukuki Meseleleri ve İstanbul Örneği, İstanbul, 1975, s. 9

(40) Ayrıntılı bilgi için bkz. Lütfi Duran: "Cumhuriyetten bu yana İstanbul Planlaması", Mimarlık, 1972, sayı: 105, s., 65-108

korunması ve geliştirilmesi konusunda avantajlar getirmişken, diğer yandan ise Haliç civarının ve İstinye yerleşiminin sanayie açılmasına imkan verdiğinden olumsuz etkilere yol açmıştır⁽⁴¹⁾.

1960'lı yıllara gelindiğinde Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu kurulmuştur. Bu büro etkin uzman kadrosu ile uzun bir çalışma döneminden sonra 1972 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na İstanbul Şehri Planını sunmuştur. Büyük İstanbul Nazım Planı şu ilkeler altında hazırlanmıştır:

- 1950-60 ve 1960-70 dönemlerinde başlayıp devam eden olgu geçici değil sürekli;
- Büyüme şehrsel alanı aşmaktadır;
- Büyümenin, ekonomik verimlilik ve şehrin olağanüstü tarihi ve fiziki değerlerinin titizlikle korunması şeklinde düzenlenmesi gerekir;
- 1990'a doğru, bölgenin Doğu yakası daha hızlı gelişecektir;
- Bölge ölçüsünde İzmit, Bursa gibi şehirlerin gelişmesi desteklenmeli, böylece İstanbul'a yönelme bir süzgeçten geçirilmelidir;
- Nüfus yığılmaları, sanayi ile birlikte düzenlenmelidir;
- Geleneksel radyo-konsantrik şehir formuna boğaz köprüsü ve çevre yolları sisteminden yararlanılarak açık ve esnek bir lineer yapı kazandırılacaktır;
- Yeni ikinci devrede yönetici merkezler gereklidir;
- Bu yapı değişikliği sonucu, istenilen düzenin yaratılması yatırım ve uygulama sorunudur. İdari, dolayısıyla kanuni çerçevede çok büyük önemde gerekli değişiklikler yapılmalıdır. İstanbul Belediyesi ile diğer küçük belediyeleri kapsayan bir metropoliten idare ve yan örgütler kuruluşu bu konuda başlıca ilke olmalıdır⁽⁴²⁾.

Bu plan bakanlıkça revizyondan geçirildikten sonra onaylanmış ve ancak 1980'de yürürlüğe girebilmiştir. İstanbul Nazım planı, mesken ve iş merkezleri bağlamında fonksiyonel alanların genel bir analizini yaparak istikrarlı bir nüfus dağılımı konusunda özel kararlar öngörmüştür. 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 gerçekleşmesi uzun bir döneme ihtiyaç göstermektedir. Uygulama planıyla ana plan (Nazım İmar Planı) arasındaki uyumsuzluk, merkezi idarenin, planın varlığına rağmen, ondan bağımsız olarak karar alabilme yetileri (3194 sayılı İmar Kanunu'nun 9. maddesi) ve özellikle bir seçim politikası olarak gecekondü yerleşimlerinden

(41) Semra Atabay: "The Metropolitan City of Istanbul in Terms of Planning With Regard to the Environment", Uluslararası Çevre Sorunları Sempozyumu, Marmara Rotary Kulüp, İstanbul, 1991, s. 326.

(42) Yayla, op. cit., s. 58-59

faýda beklentisi 1960-80 arasında İstanbul'un önemli bir bölümünde plansızlığın (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, ana plandan ayrı olarak yapılan mevzi imar planları hem Büyükşehir Belediyeleri'nin hem de Belde Belediyeleri'nin başını ağrıtmaktadır. Ana plana "yapıştırılan" bu planlar nedeniyle daha önce öngörülmeýen gelişmeler ile karşılaşmaktadır. Örneğin, Pendik Belediyesi'ne bağlı Dolayoba, Şihli, Tepeören, Kurtköy gibi kırsal yerleşimlerin ana plandan ziyade, mevzi imar planlarıyla endüstriyel aktivitelere açılması, bu bölgede nüfus artışını başlatacaktır. Bu da o yöreye sosyal ve ekonomik alt yapının götürülmesini gerektireceğinden belediyeler için yeni yatırımlara girişmek gerekecektir. Oysa kaynaklar kıttır ve bu çevresel problemlerin başlangıcını oluşturacaktır.

İstanbul için planlamanın zorlukları yanında bir diğer sorun bölgeleme sorunudur. Bölgeleme diğer adıyla zonlama, "kent topraklarının kullanılışını ve gelişmesini denetim altına almak ve yönlendirmek amacıyla, kenti bu toprakların bugünkü ve gelecekteki kullanma biçimlerine göre bölgelere, semtlere ayırmak"tır⁽⁴⁴⁾. Türkiye'de bölgeleme prensipleri tek bir kanunda değil, çeşitli kaynaklarda (Medeni Kanun, Umumi Hıfzısıhha Kanunu, Çevre Kanunu, Gayri Sıhhi Müesseseler Yönetmeliği, Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği, Tip İmar Yönetmeliği gibi) dağınık olarak yer aldığından başta İstanbul olmak üzere, diğer pek çok büyük kentimizde ciddi bölgeleme çalışmaları yapılamamaktadır. Bunun sonucunda sanayi ile konut alanları içiçe geçebilmekte, içme suyu havzalarında yerleşim sahaları açılmakta, ticaret alanlarıyla eğlence sahaları çakışmakta, yoğunluk artmakta ve kentsel sorunlar belirmektedir. Bir örnek vermek açısından New York Kenti Zonlama Yönetmeliği daha 1916 yılında yürürlüğe konmuştur. Şehir bölgeleri konut, sanayi ve ticaret olarak üç ana bölümde toplanmıştır ve her bölüm yükseklik, arazi kullanma oranı ve bahçe, ışıklık mesafeleri gibi kriterlere göre çeşitlere de ayrılmıştır⁽⁴⁵⁾.

İstanbul'da ise ülke genelinde olduğu gibi bir bölgeleme çalışması mevcut değildir. İstanbul Belediyesi halen kent merkezinden küçük ve orta ölçekli sanayiye çıkarmaya (Gebze'deki organize sanayi bölgesinde deri imalatçılarını toplamaya gibi) çalışmaktadır; ancak büyük bir dirençle karşılaşmaktadır. Şayet daha önce bir bölgeleme çalışması olmuş olsaydı, bu hiç sorun teşkil etmeyecekti. Her çalışma sahasının yerini bilmesi ve çevre ile uyumlu bir işleyiş göstermesi için bölgeleme kanunun bir an önce çıkartılması gerekmektedir.

(43) Atabay, op. cit., s. 328

(44) Keleş, op. cit., s. 115

(45) Gündüz Özdeş: Şehir Bölgeleri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul, 1974, s. 4

Sonuç:

İstanbul'un büyümesi devam edecektir; nüfusu artacaktır; gecekondusu şişecektir; sanayi ve ticaret sahaları genişleyecek, yeşil alanları ve kültürel varlıkları tahrip edilecektir; havası, suyu, toprağı kirlenecek ve gürültüsü artacaktır. Çözümü üretecek olan ise kentimizin beledi ihtiyaçlarını karşılamakla yükümlendirilmiş İstanbul Belediyesi'dir.

Halen İstanbul'un sorunlarını çözmeyi başarmış değildir. Başarısızlığının ise bazı nedenleri vardır. Öncelikle kentimize ayırdığımız kaynak, bu kentin sorunlarını çözmeye yetmeyecektir. Fransa'nın Strasbourg kentinin 1986 yılındaki geliri 50 milyon Sterlin'dir (bu günün karşılaştırılmasıyla 5 trilyon TL) ve bu kentte sadece 247.068 kişi (Ana Britannica 1986 yılı Karşılaştırmalı Ulusal İstatistikleri) yaşamaktadır. Oysa İstanbul Belediyesi'nin geliri, o da 1983 "Belediye Reformu"ndan bu yana (Bu tarihte 3030 sayılı Kanun ile birlikte Büyükşehir Belediyeleri'ne verilen önem artmış ve Belediye Gelirleri Kanunu'ndaki değişikliklerle, devlet kesesinden verilen paylar yükseltilmiştir.) 4 trilyon TL (1992 bütçesi 5.5 trilyon TL'dir) civarındadır ve bu gelirin % 60'ı da cari harcamalara gitmekte, yatırımlar için gereken miktara ulaşamamaktadır. Bu kaynağın artırılması ve enflasyonist etkilere karşı da tatminkar bir düzeyde korunabilmesi lazımdır. Yabancı ülkelerden bir örnek vermek gerekirse bu sorun Kanada'nın Toronto kenti için geliştirilmiş bir otomatik ayarlama mekanizması ile çözümlenebilmiştir ⁽⁴⁶⁾.

İkincisi, büyük kentlerden pek çoğunda olduğu gibi, İstanbul'da da kent yönetimi 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 belediyeye yükten başka bir şey getirmemektedir. İstanbul Belediyeleri'nin 1930'lu yıllardan beri uygulayageldikleri partizanca bir tutum olan aşırı istihdam politikasını bir an önce terk etmesi ve yukarıda sayılan sorunlara eğilmesi gerekmektedir.

Üçüncüsü belediyenin konut ve arsa spekülasyonunu cazip hale getirecek kararlar almaktan kaçınması ve mevzi imar planlarıyla nüfusu ve sorunları artıracak yeni yerleşim sahaları yaratmamaya özen göstermesi gerekmektedir. Yapması gereken, Ana Planın uygulamaya konması olmalıdır yoksa onun tahrip edilmesi değil.

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

(46) Bkz. Sevim (Kiniş) Budak: Metropoliten Yönetimler ve Çevre, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1988 (Bu otomatik mekanizma Kanada'nın Toronto kentinde kurulmuştur. Buna göre kent nüfusuna kayıtlı her bir kişi için merkezi idare, Toronto Metropol İdaresine belirli bir ödenek tahsis etmiştir. Nüfustaki her bir kişilik artış, belediyenin gelirlerinde o nispetteki artışla dengelenmektedir.)

girişmelidirler; yoksa belediye yatırımları, kaldırım tamirinden öteye gidemez. Bu da zaten kıt olan kaynağın israfı anlamına gelir. İstanbul halkı beledi yetki-lerini devrederken, belediyelerinin sorunlarına çare bulacağını düşünmüştür, yoksa kaldırım 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 kaynaklarına ve uzun va-
deli 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 edil-
mesini gerektirir ki bu sosyal adalet açısından sağlıklı sonuçlar vermeyecektir.

Burada sanayicimize de görevler düşmektedir. Yatırım kararlarını alırken kı-
sa vadeli değil, uzun vadeli düşünmeli ve doğunun kalkınmasında pay sahibi ol-
malıdırlar. GAP Projesi'ni desteklemeli ve İstanbul gibi büyük şehirlere olan
göçü durdurmada hem merkezi idareye hem de yerel idarelere destek olmalıdırlar.

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

İstanbul, 9.1.1992

KAYNAKLAR

- Edmondo De Amicis: İstanbul, çev. Prof. Dr. Beynün Akyavaş, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay. 382, Ankara, 1986
- Semra Atabay: "The Metropolitan City of İstanbul in Terms of Planning With Regard to the Environment", Uluslararası Çevre Sorunları Sempozyumu, Marmara Rotary Kulüp, İstanbul, 1991
- Sevim (Kiniş) Budak: Metropoliten Yönetimler ve Çevre, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1988
- Hülya Döşer: "Şehirleşme Süreci İçinde İstanbul İçme Suyu Havzalarının Ekolojik Durumu", Uluslararası Çevre Sorunları Sempozyumu Tebliğleri, İstanbul Marmara Rotary Kulübü, İstanbul 1991
- Lütfi Duran: "Cumhuriyetten bu yana İstanbul Planlaması", Mimarlık, 1972, Sayı: 105
- Muhiddin N. Güven: İmar ve İskan Yönünden Türkiye Meseleleri (Rapor I), İstanbul 1984-1985
- Ergun Hiçyılmaz, Hakan Türkkuşu, "2000 Yılına Doğru Türkiye" Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını, Ankara, 1987.
- İstanbul'un Trafik Sorunları ve Çözümleri, T.C. İstanbul İli Trafik Şube Müdürlüğü, İstanbul 1988
- Doğan Kantarcı: "Çatalca ve Kocaeli Yarımadaalarında Anakaya-Toprak Özellikleri ile Çöp ve Atık Su Sorunları Üzerine Bir İnceleme", Uluslararası Çevre Sorunları Sempozyumu Tebliğleri, İstanbul Marmara Rotary Kulübü, İstanbul, 1991
- Ruşen Keleş: Kentleşme Politikası, Ankara, 1990
- Tülay Kılınçaslan: Büyük İstanbul Şehirsel Alanında Konut-İşyeri Arası Ulaşım ve Seyahat Talebi Analizi, İTÜ, Müh. Mim. Fakültesi, İstanbul 1978
- Abdullah Kuran: "Kültürel Mirasın Korunması Açısından Hızlı Şehirleşmenin Sonuçları" Hızlı Şehirleşmenin Yarattığı Ekonomik ve Sosyal Sorunlar, Siyasal ve Sosyal Araştırmalar Vakfı, İstanbul 1986, Yurt Ansiklopedisi İstanbul Maddesi
- Derin Orhon: İstanbul'un Çevre Sorunları ve Çözüm Yolları, İTO Yayını, İstanbul, 1991
- Gündüz Özdeş: Şehir Bölgeleri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul, 1974
- Yakut Sencer: Türkiye'de Kentleşme, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1979
- Türkiye'nin Çevre Sorunları 89, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını, Ankara, 1989
- Türkiye'nin Çevre Sorunları 91, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını, Ankara, 1991
- Yıldızhan Yayla: Şehir Planlamasının Başlıca Hukuki Meseleleri ve İstanbul Örneği, İstanbul, 1975.
- Sabahaddin Zaim: Bölge ve Şehir Planlaması Yönünden İstanbul Sanayi Bölgeleri, İstanbul, 1971.