

İSTANBUL'DA SU HAVZALARI İLGİLİ YASAL MEVZUAT VE KAÇAK YAPILAŞMA*

A.Erdem ERBAŞ

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

ÖZET

Son yıllarda çevre olgusu uluslararası kamuoyunu en çok meşgul eden olayların başında yer almaktadır. Aşırı nüfus artışı, açlık, nükleer felaketler, kentlerin kontrolsüz büyümesi, yağmur ormanlarının giderek yok olması, asid yağmurları, sera etkisi, ozon tabakasının delinmesi, sürüp giden savaşlar gibi konular tüm insanlığın ortak kaygılan haline gelmiştir.

Uluslararası ölçekte yaşanan bu sorunlardan, ülkemizi soyutlamak olanaksızdır. Bugün çevre sorunları, hiçbir sınır tanımaksızın yayılmaktadır.

Bölgelerarası sosyo-ekonomik dengesizlikler ve siyasi tercihler sonucu, kırdan şehire doğru yaşanan yoğun göç hareketi, bugün kentlerimizde yaşadığımız çevre sorunlarının temelini oluşturmaktadır. Bu sorunlar İstanbul Metropolitan Bölgesi'nde, -özellikle su havzalarındaki kaçak yapılaşma ölçeğinde- araştırılmış, çeşitli analizler yapılmış ve çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

1. Giriş

"İnsanoğlu varoluşundan bu yana bir "çevre" içinde yaşamış, doğal ve yapay çevresini değiştirmek için sürekli uğraş vermiştir. Özellikle 19. yüzyıldan bu yana yaşanan hızlı sanayileşme ve nüfus artışı, motorlu araç sayısının ve enerji tüketiminin hızla artması; tarımın makinalaşması, üretimin ve tüketimin milyonluk kentlerde yoğunlaşması, sosyal ve fiziksel çevrenin kirlenmesine yol açmış, önceden kestirilemeyen çok yönlü çevre sorunlarına neden olmuştur.

Yaşanan yoğun, sağlıksız ve plansız kentleşme, kentte yaşayanları; gürültü, hava kirliliği, su ve toprakta oluşan kirlilik, yeşil alanların giderek yok olması, sağlığa zararlı konut ve işyerleri koşulları, trafik ve ulaşım sorunları gibi çevre sorunları ile karşı karşıya getirmiştir. Ayrıca yaşanan bu kontrolsüz kentsel gelişme, kentlerin etrafındaki doğal alanlara da sıçramış ve kentler geleceği için birer doğal rezerv olan alanları teker teker kaybetmektedirler. Özellikle 3. dünya ve gelişmekte olan ülkelerde yaşanan bu durum gelecek için şimdiden kaygı uyandırmaktadır.

Tüm bunlardan başka sanayi ve kentsel atıkların zararsız hale getirilmeden sulara ve doğal çevreye atılması, gübre ve kimyasal maddelerin ve çeşitli tarımsal ilaçların tarımda yoğun olarak kullanılması; su kaynaklarının, denizlerin ve doğal çevrenin kirlenmesine, doğal bitki ve hayvan neslinin yok olmasına yol açmaktadır.¹

Ancak, özellikle büyük şehirlerimizde - başta İstanbul - olmak üzere yaşanan ve gittikçe artan çevre sorunları, uygulamalarda birtakım başarısızlık ve eksikliklerin olduğu sonucunu doğurmaktadır. Ülkemizde bugün her ne kadar, yerel yönetimlere daha geniş yetkiler verilmek isteniyorsa da çevre ile ilgili olarak merkezi hükümet kuruluşları daha etkindirler.

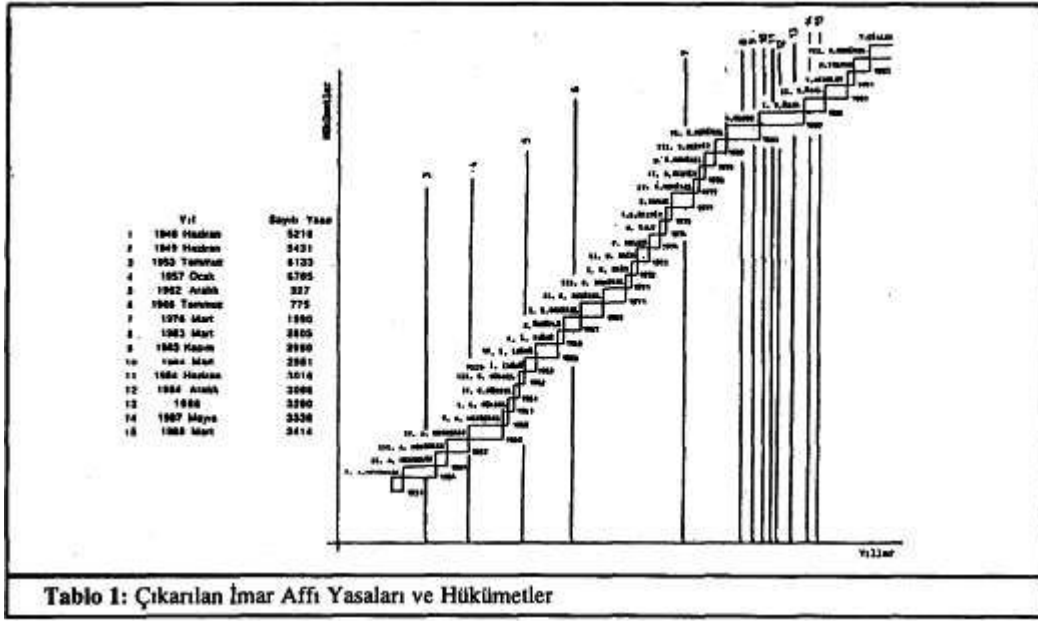
Bunların da en başında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Turizm Bakanlığı ve Çevre Bakanlığı gelmektedir. Örneğin İstanbul'da, izlenen karayolu ağırlıklı politikalar, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nı çevreyi en fazla tehdit eden kurumlar arasına sokmuştur.

Yapılan otoyollar, birçok tarım alanını, tahrip etmiş, kentsel gelişmeyi su havzalarına doğru çekmiştir. Bu kararların oluşumunda siyasi tercihlerin olduğu kadar, ulusal bir fiziki planın ve bu planın hazırlanmasını ve uygulanmasını koordine edecek bir kurumun - Örneğin Şehircilik Bakanlığı'nın olmayışı etkili olmuştur.

Yine İstanbul'da yapılan Boğaz Köprüleri ve çevre yolları, bugün yaşadığımız, çevre sorunlarının temel kaynağını teşkil etmektedir. Araba sahipliğinin artması her geçen gün trafiğe çıkan araç sayısını artırmaktadır. Trafik sıkışıklığı egzoz kirliliği, gürültü, benzin sarfiyatı gibi sorunları da beraberinde getirmiştir.

Özellikle 2. Boğaz Köprüsü su havzaları ve orman alanlarındaki kaçak yapılaşmayı arttıran en önemli yatırımdır. Yerleşme deseni bu yatırımlarla kuzeye kaymaktadır. Bugün Zincirlikuyu-Maslak aksı iş merkezleri için cazip alanlar olmuştur. İki özel üniversite kendilerine kuzeydeki (Sarıyer ve Beykoz) ormanlık alanlarda, gerek Büyükşehir belediyesi, gerekse Koruma Kurulu'nun olumsuz kararlarına rağmen yer seçmişlerdir.

Kent için daha sürdürülebilir olan demiryolu ve denizyolu ulaşımı göz ardı edilmekte, üçüncü Boğaz Köprüsü için çalışmalara başlanmaktadır. Eğer bu köprü yapılırsa, su havzaları ve orman alanları tümüyle kaçak yapılaşma tehlikesi içine girecektir. Zaten bu yasadışı oluşum şimdiden başlamıştır.



2. İstanbul Metropolü'ndeki Planlama ve Yönetim Çalışmalarına İlişkin Düşünceler

İstanbul Metropolü'ndeki planlama ve yönetim çalışmalarını ülkedeki genel siyasi tablodan ayırmak zordur. Ülkenin en büyük metropolü olan bu kente olan ilgi her dönemde kendini göstermiştir.

1947 yılına kadar olan tek partili hayata, kalkınma çabaları devlet eliyle yürütülmüştür, kurulan fabrikalar, Anadolu'da demiryolunun ulaştığı şehirlere dağılmıştır. Gerek 1933 gerekse 1936 yılındaki sanayi planlarında durum budur. CHP hükümetinin programlarında İstanbul'da var olan sosyo ekonomik gelişmişlik ve teknik altyapı üstünlüklerine karşın Anadolu'ya önem verilen bir anlayış hakimdir. Bu durum 1936-1950 arası İstanbul planlama çalışmalarını yürüten Prost'un planlarına da yansımıştır. Yapılan planlar, ülkenin önemli kentlerinden birisini bölgesi için değil kendi içine hapsolarak çözüme yoluna gitmiştir.

1950'de siyasi hayat değişmiştir. DP ise İstanbul'u gözetken bir anlayışla hareket etmiştir. Özellikle kötü giden ekonomi ve siyasi hayatı unutturmak için gösterişli imar operasyonlarına girişilmiştir. Planlama anlayışını ise "plan mı pilav mı" sözleriyle eleştirmişlerdir. Çok geniş bulvarlar açılmış, birçok bina yıkılmış, tarihi doku tahrip olmuştur.

1960'lardan sonra inişli çıkışlı giden siyasi hayat İstanbul planlama çalışmalarını da etkilemiştir. 1960'dan sonra planlı kalkınma fikri ön planda tutulmuştur. İmar ve İskan Bakanlığı bünyesinde bölge planlama çalışmaları yürütülmüştür. Doğa Marmara Bölge Planı hazırlanmıştır.

Yine 1965 yılında, Büyük İstanbul Nazım Planı Bürosu kurulmuş, çalışmaların yapılan bölgesel analizlere dayandırmıştır.

1980'lere doğru hazırlanan İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı, 12 Eylül müdahalesinin ardından rafa kaldırılmıştır. 1984, 1985'te yeni yasal düzenlemelere gidilmiş ve nazım plan bürosu kapatılmıştır.

Bu büronun kapatılması ile beraber plansızlık tartışmaları yeniden alevlenmiştir.

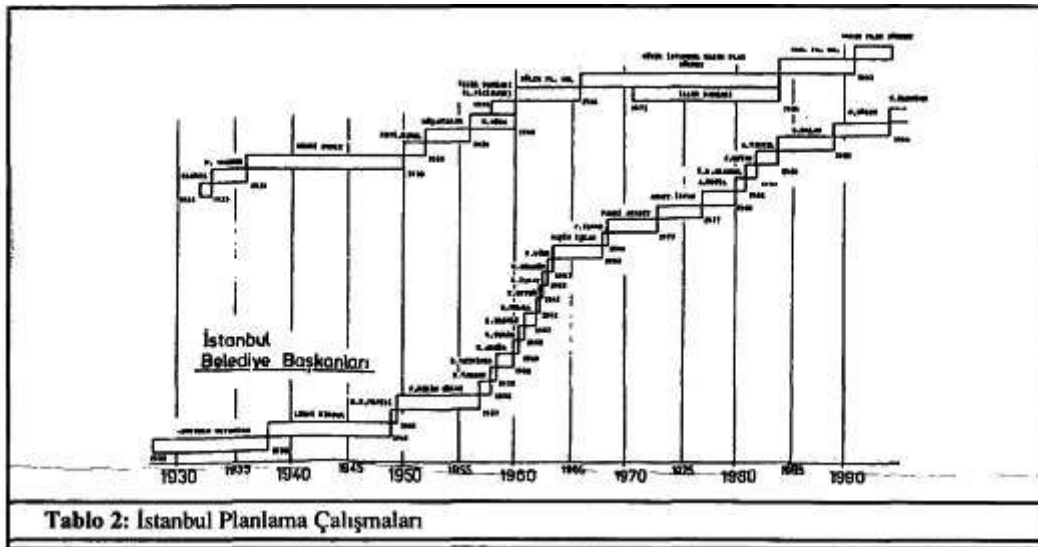
Ancak bu durumda ülkede yaşanan genel sosyo ekonomik ve politik hayattan soyutlanamaz.

Uygulamadaki bu başarısızlık ve eksikliklerin nedenlerini şu şekilde özetleyebiliriz.

(a) 1980 sonrası ülkeye yeni ekonomik, sosyal ve politik bir düzen getirilmeye çalışılmış liberal bir anlayış ile konulara yaklaşmıştır. Ülkeye adapte edilmeye çalışılan liberal görüş topluma "herkesin istediği her şeyi yapabileceği bir başboşluk" olarak yansımıştır. Bu nedenle gerek toplumsal yapıda gerekse buna bağlı olarak fiziki mekan boyutunda bozulmalar başlamıştır.

(b) İkinci bir nedeni hala ülke mekanının nasıl kullanılacağını düzenleyen bir Milli Fiziki Plan'ın olmayışı, kalkınma planlarındaki ilkelerin uygulamalara yansımamasına yol açmıştır. Ayrıca mekansal gelişmeleri kontrol edecek ve yönlendirecek bir kurumun - örneğin Şehircilik Bakanlığı'nın olmayışı da sorunları daha da arttırmaktadır.

Örneğin kente karşı işlenen suçun en güçlü yasal dayanaklarını oluşturan ve 1950'lerin başından itibaren süregelen, imar aflarının yarısı 1980'den sonra çıkmıştır. Bu gelişmeler ise İstanbul'da yaşanan sağlıklı ve kontrolsüz kentsel gelişmenin baş sorumlusudur.



3. İstanbul Nüfus Gelişimi - Ekoloji İlişkisi

Kontrolsüz nüfus artışının kentlere olan baskısı yaratılan çevre sorunlarının en temel nedenidir. Bir nüfus birikim süreci olan kentleşme, kontrol edilemeyen bir gelişme gösterdiğinde, kentsel çevre sorunları da buna paralel olarak artmaktadır.

Örneğin; İstanbul'da son 40 yılda nüfusun %527 artması, kentsel çevre sorunlarının en temel kaynağını oluşturmaktadır.

Dolayısıyla, çalışmanın bu bölümünde, İstanbul'daki nüfus artışı ve bu artışın yarattığı çevre sorunları, planlama pratiğimiz içinde ele alınacaktır.

1950 yılında 20.947.188 kişi olan Türkiye nüfusunun %5.5'i İstanbul'da yaşamaktadır.

1950 yılından sonra, 1950'den önceki dönemlerin aksine İstanbul'u destekleyici kararlar ve yatırımlar yapılmıştır.

Bundan dolayı 1960 yılında, Türkiye nüfusunun %6.7'si, 1970 yılında %8.3'ü, 1980 yılında %10.6'sı, 1990 yılında ise %12.9'u İstanbul'da yaşar hale gelmiştir.

Bu artışta göç faktörünün payı yadsınamaz. İstanbul dışındaki yerleşimlerden önceleri "iş bulmak" amacıyla, gelen nüfus, buradan kendine bir yaşam yeri oluşturma çabasına girmiştir. Kent yeni gelen bu genç nüfusu emebilecek kapasitede, sanayileşmesini tamamlayamamıştır. Ancak bu sanayileşme sürecini ülkede yaşanan genel olgulardan ayırmak oldukça zordur.

İstanbul'da kendine yer arayan bu yeni nüfus önce kentin çeperlerinde, sanayi bölgelerine yakın alanlarda yer seçmiştir. Örneğin 1950'lerde Alibeyköy ve Küçükköy, Haliç Sanayi Alanı'na yakın olmasından dolayı, yüksek nüfus artışına sahne olmuştur.

Haliç'te yaşanan sanayileşme ve paralelinde yürüyen kontrolsüz kentleşme, Haliç'in kirlenmesinin temel etkenleridir. Kentin hemen yakınındaki böyle bir alanı sanayiye açmak ekolojik açıdan birçok maliyet ödemeyi de beraberinde getirmiştir.

İstanbul'da 1970'lerde 1. Boğaz Köprüsü'nün yapılması ile başlayan giderek 2. Boğaz Köprüsü'nün yapılması ile devam eden karayolu ağırlıklı bir politika izlenmektedir.

Bu olgu, İstanbul yerleşiminin kontrolsüz bir biçimde orman ve su havzalarına doğru kaymasına neden olmuştur. Gerek, ulaşılabilirliğin kolaylığı ile artan kentsel yayılma, gerekse otoyol yapımı ve kullanımı sırasında onaya çıkan çevresel tahribat giderilemez bir kirlenmeyi de ortaya çıkarmıştır.

Bu nedenle hem belediye sınırları içinde hem dışında yer alan orman alanları ve su havzaları günümüzde, gecekondulaşma ve kaçak yapılaşmanın en fazla olduğu yerlerdir.

1955-1980 yılları arasında şehir nüfusunun il nüfusu içindeki oranı sürekli olarak azalmaktadır. Öyle ki 1980 yılında neredeyse şehir-kır nüfusu birbirine denk duruma gelmiştir. (%61-%39)

Şehir nüfusu, belediyelerin kontrolünde olan alanlarda yerleşmiş nüfus demektir. Dolayısıyla, bu süreçte belediyelerin kontrol edemediği alanlarda büyük bir nüfus patlaması gerçekleşmiştir. Su havzaları ise nüfus artışının en fazla olduğu yerlerdir. Öyle ki 1955 - 1980 yılları arasında şehir nüfusu %124 artarken, kır nüfusu %675 artmıştır. Bu artışın, idari sınırlar ile yakından ilgisi vardır. Böylesine dinamik gelişen bir kentin sorunlun, durağan, kendi içine dönük bir planlama anlayışı ile çözmek imkansız hale gelmiştir.

4. İstanbul'da İlçeler İtibariyle Nüfus Gelişimi

1950 yılında İstanbul nüfusu 1.166.477 kişidir. Bu nüfusun %24'ü Beyoğlu'nda, %19'u ise Fatih ilçesinde oturmaktadır.

1950-1960 yılları arasında İstanbul nüfus artış oranı %61 olmuştur. Aynı yıllar arasında bu oran Eyüp'te %300, Kartal'da %162, Bakırköy'de %141, Beykoz'da %81 ve Kadıköy'de %68 şeklinde gerçekleşmiştir. Diğer ilçelerin nüfus artış oranları İstanbul ortalamasının üzerine çıkamamıştır. Kent bu özellikleri ile Marmara Denizi'ne paralel olan lineer bir aks üzerinde gelişmiştir. Kent merkezinde Beyoğlu'nun - %22'lik bir nüfus azalışına sahne olmasını ise konut alanlarının işyerlerine dönüşmesi şeklinde açıklayabiliriz.

1960 yılında İstanbul nüfusu 1.882.092 kişidir. Bu nüfusun %16'sı Fatih'te ve %11'i Beyoğlu'nda

oturmaktadır.

1960-1970 yılları arasında İstanbul nüfus artış oranı %60 olmuştur. Aynı yıllar arasında bu oran, Bakırköy'de %233, Kartal'da %146, Şişli'de %102, Kadıköy'de %84 şeklinde gerçekleşmiştir. Diğer ilçelerin artış oranı İstanbul ortalamasının altındadır. Ayrıca Adalar ilçesi -%11'lik bir oranda nüfus kaybetmiştir. Bu dönemde de kent doğu - batı lineer gelişme aksını izlemiştir. Ancak, Eyüp ve Kağıthane'deki yüksek nüfus artışı, merkezin kuzey çeperlerinde yer alan gelişmenin göstergesidir.

1970 yılında İstanbul nüfusu 3.019.032 kişidir. Bu nüfusun %14'ü Fatih'te, %12'si Şişli'de, %11'i Bakırköy'de, %8'i Eyüp'te oturmaktadır.

1970-1980 yılları arasında İstanbul nüfus artış oranı %57 olmuştur. Aynı yıllar arasında bu oran Bakırköy'de %158, Kartal'da %145, Üsküdar'da %114, Kadıköy'de %94, Yalova'da %80, Gaziosmanpaşa'da %74, Sarıyer'de %73 şeklinde gerçekleşmiştir. Diğer ilçelerin nüfus artış oranları İstanbul ortalamasının altındadır. Ayrıca Eminönü ilçesi konutun işyerine dönüşmesi nedeniyle -%32'lik bir oranda nüfus kaybetmiştir. Bu dönem içindeki kontrolsüz kentsel gelişmenin temel nedenlerinden birisi Boğaz köprüsünün yapılmasıdır. Bölgede ulaşılabilirliğin son derece kolay olması, kentsel gelişmeyi, kentin kuzey kısımlarına kaydırmıştır. Bakırköy, Gaziosmanpaşa, Sarıyer ve Üsküdar'daki (Ümraniye faktörü) yüksek nüfus artışı bu şekilde açıklanabilir. Yerleşme deseninin kuzeye kayması ile orman ve su havzaları tehlike altına girmiştir.

1980 yılında İstanbul nüfusu 4.741.890 kişidir. Bu nüfusun %19'u Bakırköy'de, %10'u Fatih'te, %10'u Kadıköy'de, %10'u Şişli'de oturmaktadır.

1980-1990 yılları arasında İstanbul nüfus artış oranı %54 olmuştur. Aynı yıllar arasında bu oran Gaziosmanpaşa'da %80, Eyüp'te %64 şeklinde gerçekleşmiştir. Diğer ilçelerin artış oranları İstanbul ortalamasının altındadır. Ayrıca Şişli ilçesi -%56, Çatalca ilçesi -%28, Eminönü ilçesi -%11 ve Fatih ilçesi -%3'lük bir oranda nüfus kaybetmişlerdir. Çatalca'daki nüfus azalması Büyükçekmece'nin ilçe olup, Çatalca'dan ayrılması ile ilgilidir. Şişli, Eminönü ve Fatih'teki düşüş ise, konutların işyeri fonksiyonlarına dönüşmesi şeklinde açıklanabilir.

1990 yılında ise İstanbul nüfusu 7.309.190 kişidir. Bu nüfusun %18'i Bakırköy'de, %9'u Kadıköy'de, %8'i Kartal'da oturmaktadır.

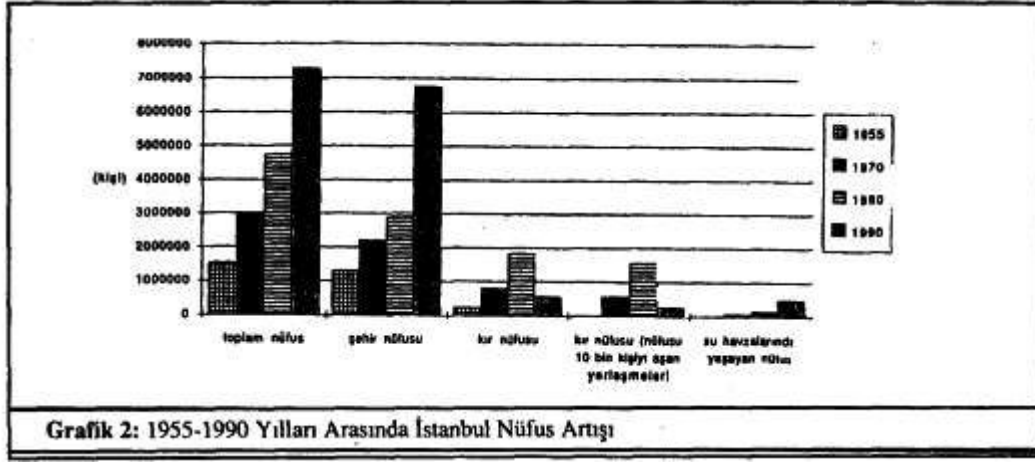
1990 sonrası kontrolsüz kentsel gelişme, kentin yaşam kaynakları olan su havzaları ve orman alanlarına doğru kaymıştır. Bu spekülatif gelişme yapılan 2. Boğaz Köprüsü ile daha da hızlanmıştır. Bu baskılar sonucu, Sultanbeyli gibi koca bir kent, hem de Ömerli su havzası içinde kaçak olarak oluşmuştur. Yine Sultanbeyli gibi, Dudullu, Yenidoğan, Samandıra, Çekmeköy, Sarıgazi ve Alemdağ yerleşimleri, su ve orman alanlarını tahrip etmektedir. 1950-1990 yılları arasında İstanbul nüfus artış oranı sürekli azalmıştır. Bu oran %61'den %54'e düşmüştür. Bu olgu oransal olarak göç nüfusunun azalmasıyla yakından ilgilidir.

1950-1980 yılları arasında ise İstanbul'a göç eden nüfus, belli birkaç yerleşimde kendini göstermektedir. Örneğin Bakırköy, Kartal, Kadıköy, Gaziosmanpaşa, Eyüp, Sarıyer, Üsküdar gibi.

1980-1990 yılları arasında İstanbul'a göç eden nüfus, belli birkaç yerleşimde toplanmamış, bütün yerleşimlere dağılmıştır. Nüfusun yer seçiminde geçmiş yıllarda batı yakası yerleşmeleri tercih edilmiştir. Günümüzde doğu yakası yerleşmeleri de nüfus çekmeye başlamıştır. Bu yıllar arasında, daha önceki yıllarda belediye sınırları dışında olup, nüfusu artan yerleşimler ilçe olmuşlardır. Bunlar ise Pendik, Ümraniye, Bayrampaşa, Kağıthane, Küçükçekmece ve Büyükçekmece'dir. Bu nedenle 1980-1990 yılları arasında şehir nüfusu %132 artarken, kırsal nüfusu -%70 azalmıştır.

1993 yılına gelindiğinde ise, Maltepe, Sultanbeyli, Avcılar, Bahçelievler, Bağcılar, Güngören, Esenler yeni ilçe olan yerleşimlerdir.

Burada dikkat edilmesi gereken husus, göç eden nüfusun illegal olarak su havzalarını seçmiş olmasıdır. Bu nedenden dolayı siyasi irade korunması gerekli su havzalarında bile kaçak kentleri yeni ilçe olarak tanımıştır.



5. İstanbul İçme Suyu Havzalarında Oluşan Çevre Sorunları ve Çözüm Önerileri

Havza alanlarının hızlı kentleşme olgusundan etkilenmelerinin temel nedeni, kentteki fonksiyon alanlarının dağılımı ve yer seçimi ile havza alanları arasında birtakım etkileşimlerin söz konusu olmasıdır.

Nüfusun kontrol edilemeyen bir şekilde artması, planlarda ayrılan iskan alanlarının yetersiz kalmasına neden olmuştur: Bu alanların yetersizliği beraberinde, kentin hemen yakınında bulunan su havzalarının kentsel kullanımlara özgü fonksiyonları getirmiştir.

Ulaşım ve sanayi fonksiyonları, konut alanlarının yer seçiminde önemli bir belirleyicidir. Kente göç eden ve ucuz konut edinme isteğinde olan insanlar; ulaşım kolaylığı bulunan alanlarda yerleşmektedirler.

Sanayi alanları ve ulaşım akslarının su havzalarının çok yakınında, hatta kimi yerlerde içerisinde yer alması ile su havzaları bu fonksiyonların etki alanı içine girmiştir. Bundan dolayı, bu alanlarda, plansız konut alanları ve küçük endüstri kuruluşları gelişmeye başlamıştır.

Bugün İstanbul'un su ihtiyacını karşılayan toplam altı adet içme suyu havzası bulunmaktadır. Bunlar; Elmalı Havzası, Ömerli Havzası, Darlık Havzası, Alibeyköy Havzası, Büyükçekmece Havzası, Terkos Havzası'dır.

Kentsel büyüme olgusundan en fazla etkilenen havzaların başında Elmalı gelmektedir. Üsküdar - Şile yol bağlantısının ve Dudullu Organize Sanayi alanının bu bölgede yer alması, çok yüksek yoğunlukta bir nüfusu buraya çekmiştir. Aynı faktörlerin etkisi altında bulunan Ömerli havzası, TEM yolunun yapımı ile artan ulaşım kolaylığı sonucunda yoğun bir nüfus çekim merkezi olmuştur. Bu bölgede özellikle Sultanbeyli gibi korkunç hızla büyüyen, kaçak kentler olmuştur.

Yine gerek TEM yolu, gerekse, Haliç'te yeralan Alibeyköy sanayi alanları, Alibeyköy havzasını büyük ölçüde tahrip etmiştir. Bu havzalardaki nüfus gelişme hızının ikinci Boğaz Köprüsü otoyolu ve çevre yollarının etkisiyle arttığı ortadadır. Bu nedenle yapılması düşünülen bir Üçüncü Boğaz Köprüsünün devam eden ve çevre tahribatını daha da arttıracığı beklenmelidir. Bölgedeki ulaşım kolaylıklarının ve İkitelli ve Küçükköy Sanayi Alanları'nın da gelişmesiyle Sazlıdere ve Büyükçekmece havzalarındaki yerleşmeler de önemli gelişmelere sahne olabileceklerdir.

Şehrin oldukça uzağında bulunan Terkos ve Darlık havzalarının ise henüz kentleşme baskısından

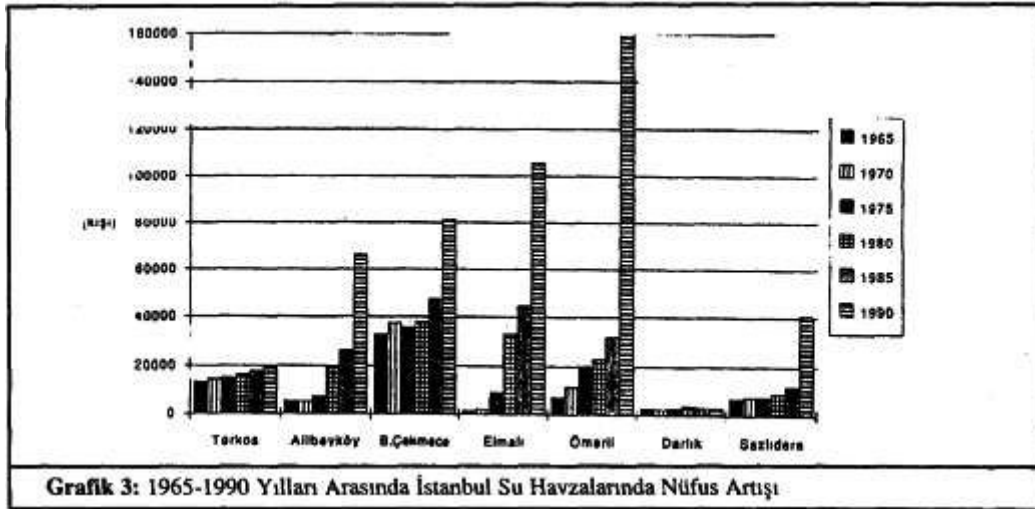
etkilenmemiş olduktan görülmektedir.

İçme suyu koruma havzalarında ekolojik kirlenmeye neden olan temel faktör hızlı nüfus artışı ve kontrolsüz kentsel büyümedir. Ancak bu olgulara etki eden başka bir takım faktörler de söz konusudur. Bunlar kısaca şu şekilde özetlenebilir.

Sık sık imar affı çıkarılması; imar allarından mutlak ve kısa mesafeli koruma kuşakları dışındaki kaçak inşaatların yararlanabilmeleri sonucu bu bölgelerde özellikle seçim dönemlerinde büyük boyutlara ulaşan kaçak inşaatlar yapılmaktadır.

Havza koruma alanlarında gelişen toplu yerleşim alanlarının "Belde" ilan edilmesi kaçak yapıları meşrulaştırdığı gibi yenilerinin gelişmesine imkan hazırlamaktadır. Oluşturulan bu Belde Belediyeleri mücavir alan sınırları içinde dahi olsalar, kendi planlarını kendileri yapmaktadır. Büyükşehir Belediyesi'nin ıslah imar planları ile yapılaşmaların anısına neden olmuşlardır.

- Mevcut yasa ve yönetmeliklerin İSKİ'ye sağladığı yaptırım eksikliği giderilmelidir.
- Su toplama havzalarında kurulan sanayi tesislerine göz yumulmamalıdır.
- Katma bütçeli kurumlar tarafından su toplama havzalarındaki kaçak yerleşmelere hizmet götürülmektedir. Örneğin T.E.K. tarafından elektrik bağlanmakta veya ilgili belediyeler tarafından yol inşaatlarının yapılarak, otobüs seferleri hizmete sokulmaktadır. Bunun önüne geçilmelidir.
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın onayı ile su toplama havzalarında açılan taş-kömür ve maden ocakları, önemli çevre bozulmalarına neden olmuşlardır.
- Göl, mutlak ve kısa mesafeli koruma alanlarında yapılan tarımsal faaliyetlerde suni gübre ve zirai mücadele ilaçlarının kullanılması, kirlenmeyi arttırmaktadır.
- Su havzaları içinde kurulan çöp toplama merkezleri ise önemli kirlenmelere yol açmaktadır.
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nde yaptırım yetkisi verilen kurumların net olarak belirtilememesinin neden olduğu yetki kargaşası vardır.



6. Sürdürülebilir Kentsel Gelişme için Öneriler2 Ulusal Kent Stratejileri

- Büyük kentin büyümesini, gelişmesinin başlangıcında, zorlayıcı tedbirlerden başka hiçbir şey durduramaz. Nitekim İstanbul'da yaşanan hızlı şehirleşmeyi, başlangıcından bu güne kadar durdurmak mümkün olmamıştır. Zaman zaman, İstanbul'u destekleyici kararlar alan siyasi iradelerin tutumları ilgi

çekicidir.

• Ancak, 2000'li yıllara çok yaklaştığımız şu son günlerde kentsel mekandaki aşırı yoğunlaşmanın, sakinlerini ortaya çıkarmaktadır. Yapılacak başarılı bir müdahale ile, desantralizasyon teşvik edilmelidir.

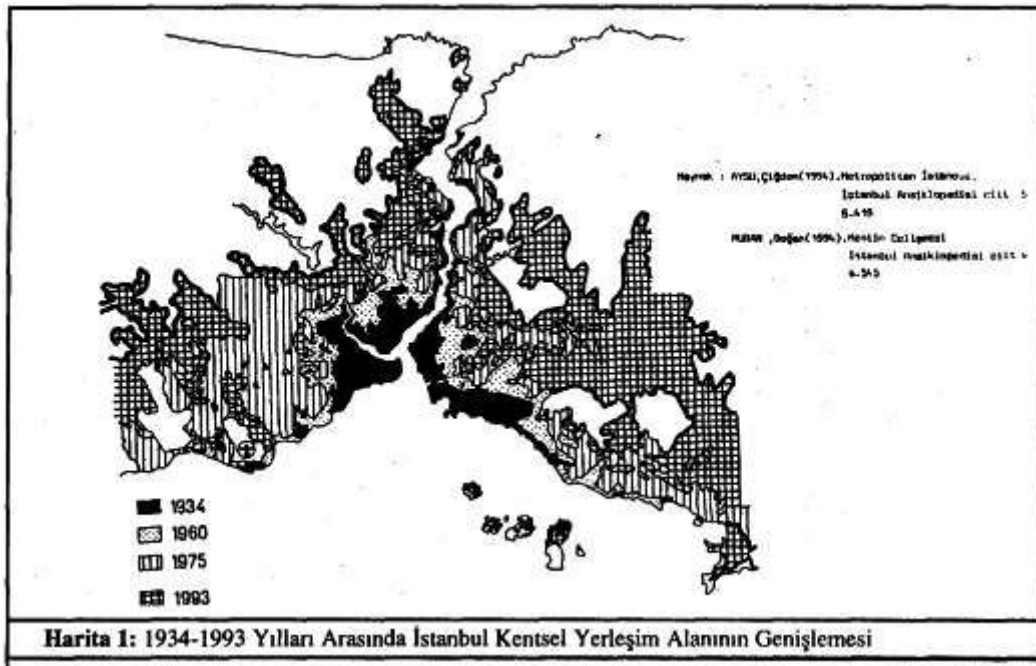
• Büyük kentin çekiciliğini arttıran müdahalelerden uzak durmak gerekir. Devlet yatırımlarının özellikle, ülkenin geri kalmış diğer bölgelerine kaydırılması esas olmalıdır. Özel sektör için ise, yol gösterici ve teşvik edici tedbirler alınmalıdır.

• İstanbul ve benzer diğer metropollerin aşırı derecede büyümesini frenlemek için ikinci derece merkezlerin gelişmesi, buldukları yörenin ekonomik yapısı ve potansiyeli dikkate alınarak teşvik edilmelidir.

• Kırsal ve kentsel kalkınma stratejileri ve yaklaşımları birbirlerini tamamlar nitelikte olmalıdır.

• Ulusal kentleşme stratejileri açık seçik bir amaçlar dizisini, ulusal kentsel sistemin gelişmesindeki öncelikleri, gelişme hedeflerini geniş perspektifli ve uzun vadeli bir biçimde belirlemelidir. Bunun için iyi geliştirilmiş bir Milli Arazi Kullanım Politikası'na ihtiyaç duyulmaktadır. "Bu çözüm önerileri birer devlet politikası olarak benimsenmelidir." Bunun için devletin aldığı iktisadi ve sosyal kararların, mekansal yansımalarını fiziki mekanda şekillendirecek bir ülke ve Bölge Planlama İdaresi'ne ihtiyaç vardır. Çeşitli bakanlıklara bağlı planlamaya ilgili organizasyonların (İller Bankası, TOKİ, Arsa Ofisi, Tapu Kadastro Müdürlüğü, Emlak Bankası vb.) tek bir bakanlıkta toplanması gerekmektedir. Bu yeni bakanlık ise ulusal kentleşme stratejilerini belirleyecek olan Şehircilik Bakanlığı'ndan başkası değildir.¹

Görülebileceği gibi sorunların büyük bir kısmı büyük ölçekten kaynaklanmaktadır. Bu nedenle olaya sırf havza koruma olarak bakmak hatalı değil ancak eksik bir değerlendirmedir. Bu konu, kentsel gelişme, ülke-bölge ve metropolitan kavramları içinde ele alınmalıdır. Dolayısıyla çözüm önerileri ülkesel ölçekten başlayıp, giderek bölgesel, kentsel ve hatta komşuluk ünitesine kadar inmelidir.



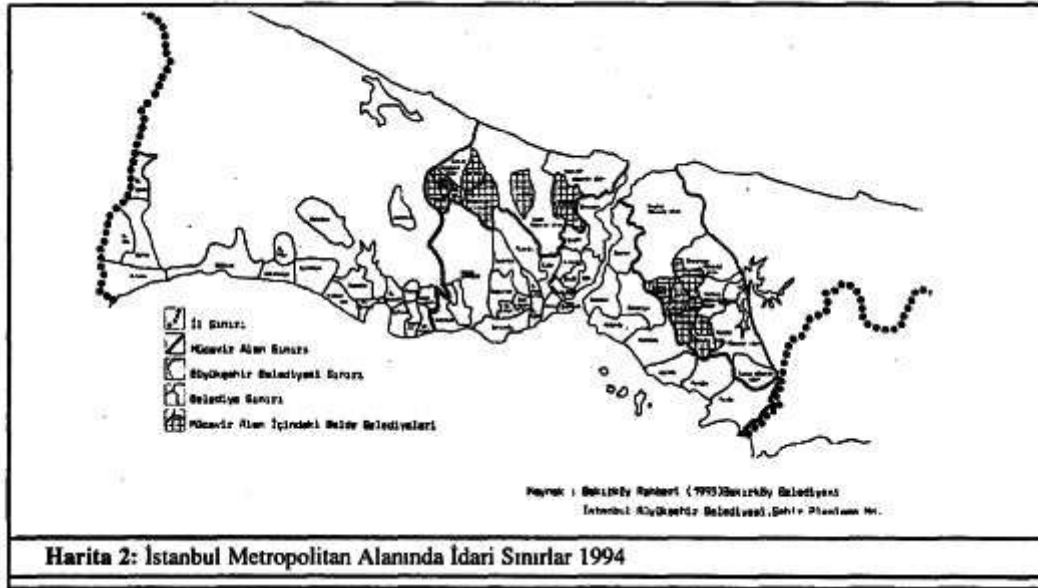
Yerel Yönetimleri Güçlendirmek

Gelişmekte olan ülkelerde, küçük yerleşimler çok kısa zaman içinde hızla büyümüş, ancak yönetim yapıları bu büyümeye ayak uyduramadığı için yetersiz kalmıştır.

İstanbul kentinin kontrolsüz bir biçimde büyümesinin nedenlerinden birisi de gelişmeleri kontrol edecek veya yönlendirecek güçlü bir yönetim yapısının olmamasıdır. 3030 sayılı yasaya göre, Belediye mücavir alan sınırları içi belediyelerin, dışı valiliklerin yetki alanı içindedir. Ancak, Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde, gerek belde belediyeleri gerekse Büyükşehir'e bağlı olmayan ilçe belediyeleri kendi başlarına buyruk plan yapabilmektedirler. Yapılan imar afları bu sağlıksız gelişmenin baş sorumlusudur.

Gelişmeyi yönlendireceği umut edilen nazım plan çalışmaları ise, plan sınırlarının yetki sınırlarından daha büyük olması nedeniyle uygulanamamaktadır.

Ayrıca merkezi hükümetin, re'sen plan uygulamaları, kentin planlama hedeflerini alt üst etmektedir. Bunlardan dolayı. "Metropollerde plan yapımında çok başlılığın kaldırılması ve il bütünündeki plan yapım yetkisinin metropol belediyesine bırakılması gerekmektedir. Tüm planlama çalışmaları plan kademelenmesine (ülke, bölge, kent) uygun olmalıdır. Bu şekilde ildeki yatırımcı kamu kuruluşlarının plan dışı müdahaleleri de engellenmiş olacaktır."



Kendi Kendine Yeterli Olma ve Vatandaş Katılımı

Gelişmekte olan ülkelerin çoğunda kentin ekonomik bakımdan aktif çalışan nüfusunun dörtte biriyle yansı arasında bir kesimi yeterli bir geçim imkanına kavuşamamaktadır. Sağlam işyerlerinde ve devlet hizmetinde istihdam az olduğundan, insanlar kendi gelirlerini kendileri bulmak veya yaratmak zorunda kalmaktadırlar. Bu çabalar "gayriresmi sektör" diye bilinen sektörün hızla büyümesi sonucunu doğurmuştur. Bu sektör de kent ekonomisine, iş dünyasına ve tüketicilere gerekli olan ucuz mal ve hizmetlerin çoğunu sağlamaya başlamıştır.

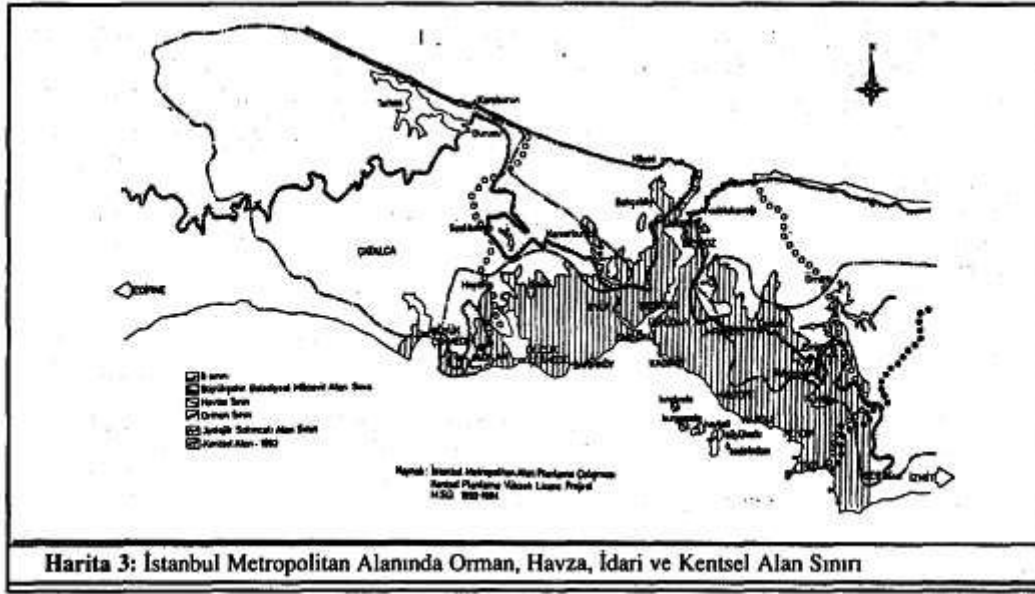
Gelişmekte olan ülkelerin kentlerinde ev yapımının, bakımının veya onarımının büyük kısmı resmi planlar dışı yapılmakta ve genellikle kanun dışı iskan bölgelerinde yer almaktadır.

Bu süreç kullanılmayan kaynakları harekete geçirmekte, sermaye birikimine katkıda bulunmakta istihdamı körüklemektedir. Gizli işsizlik dediğimiz bu olay, kentlerimizde yaşanan kayıt dışı ekonomiyi oluşturan temel etkenlerden birisidir.

Vatandaşın her şeyi devletten bekleyen tavrı yerine, örgütlenerek istedikleri işi kendilerinin yapmaları sağlanabilir. Kentsel planlama faaliyetlerine katılımın en etkili olduğu ölçek mahalle bazında olmaktadır. Bundan dolayı, kent bütününde, halkın kent ve çevre problemlerinin çözümüne ilişkin olarak katılabileceği mahalleler bazında örgütlenmeler gerçekleştirilebilir. Muhtarlıklar bu katılım anlayışının şekil bulacağı en önemli idari kurumlardır. Bu nitelikteki bir yapılanmanın, insanların "kentleşmesi" yönünden yapacağı kalkılan da göz ardı etmemek gerekir.

"Ayrıca İstanbul'un kentsel gelişme araştırmalarını, planlama çalışmalarını yapacak, arşivleyecek, doküman hazırlayacak olan ve herhangi bir siyasi kesikliğe uğramaksızın, İstanbul Bölgesi Kentsel Araştırma - Geliştirme ve Planlama Enstitüsü kurulmalıdır. Bu enstitüye, üniversiteler ve gönüllü kuruluşlar da destek olmalıdır. "5

Ancak tüm bunları ülke bütününde yaşanan demokratikleşme olgusundan soyutlamak da mümkün değildir. Başta Anayasa olmak üzere 12 Eylül mantığının bir ürünü olan tüm yasalar demokratik, laik ve katılımcı bir anlayışla yeniden ele alınmalıdır. Çünkü ülkeye demokrasi tüm kurum ve kuruluştan ile gelmeden ne sağlıklı bir toplumdur ne de planlı bir kentleşmeden söz edebiliriz.



Yoksullar İçin Konut ve Hizmetler

İstanbul gibi %65'i kaçak olarak inşa edilmiş bir şehirde, hükümetler bu olguya sürekli olarak göz yummuşlardır. Üstelik buraları, imar atlan ile yasal hale getirip, ıslah imar planları ile de rant sağlayıcı bir yapıya dönüştürmüşlerdir. Ayrıca, yol, su, elektrik, telefon gibi altyapı tesisleri de götürülmektedir.

Bununla birlikte düşük gelirli insanların iskanı, genelde üç temel özellik taşımaktadır. Birincisi; altyapı hizmetleri ya yetersizdir ya da hiç yoktur. Bunu şehir suyu, kanalizasyon ve çöplerin hijyenik olarak toplanması da dahildir. İkincisi, aşırı yoğunluk ve sıkışıklıktan dolayı, sağlık koşulları uygun olmayan alanlardır.

Üçüncüsü, genellikle yaşamaya uygun olmayan alanlarda ev yaparlar. Heyelana açık yamaçları, kirlenmiş sanayiye yakın bölgeleri, kanunun kontrol edemediği alanları seçerler, böyle yerleri seçmeleri, oradaki toprağın değerinin düşük olması, yani kendilerinin oradan atılma ihtimalinin zayıf olmasındandır. Bu nedenle hükümetler, kanun dışı arsalarla göre daha ucuz, daha iyi hizmet sunulan, yeri daha iyi olan hukuki alternatifler sağlamayı garanti altına almalıdır. Dolayısıyla altyapısı hazır arsa üretimi çok önemlidir.

Eğer bu ihtiyaç karşılanmazsa, kentlerin kontrolsüz büyümesi ve bunun yanında gelen yüksek

maliyetler durdurulamaz.

Hükümetlerin elinde var olan sınırlı kaynaklar, düşük gelirli insanların konut şartlarını iyileştirmek yönünde en büyük etkiyi sağlayacak şekilde ayarlanmalıdır. Bu konuda şu öneriler sunulabilir;

- İnsanların ev kurabileceği veya evlerini iyileştirebileceği toprak ve diğer kaynakların mevcut olmasını sağlamak.
- Altyapısı ve hizmetleri olan, mevcut veya yeni, iskan alanları sunmak.
- Evlerin nasıl daha iyi ve daha ucuz yapılabileceği, sağlık ve hijyen şartlarının nasıl iyileştirilebileceği konularında danışmanlık ve teknik yardım sağlayacak semt büroları açmak.
- Kentin fiziksel genişlemesini planlamak, buna rehberlik etmek, yeni konutlar, tarım alanları, parklar, oyun sahaları için gerekecek arazi tahmin edip sağlamak.
- Konut finansman sistemini değiştirip düşük gelirli gruplara ucuz kredi sağlamak.

Kaynakların Daha Çoğundan Yararlanmak

Kentin içindeki veya yakınındaki mevcut kaynaklar genellikle tam olarak kullanılmaz. Birçok toprak sahibi, iyi yerlerdeki arazilerini boş durumda tutar, kent yayıldıkça arsanın artacak değerinden yararlanmayı bekler.

Arsa spekülasyonu dediğimiz bu olgu, kentsel gelişmenin kontrolü için en can alıcı noktalardan birisidir. Yine birçok devlet kuruluşunun elinde, şu anki durumundan daha iyi bir şekilde yararlanabilecek olan araziler vardır. Bunlar demiryolu istasyonlarına, limanlara yakın yerlerde olabilir. Bazı ülkelerde olduğu gibi Ülkemizde de; bu tür toprakların geliştirilmesi amacıyla kamu ve özel sektör işbirliğini teşvik eden programlar başlatılmalıdır.

Buralardan elde edilecek gelirle, kent dışından araziler satın alınıp, gelecek için stok yapılmalıdır.

Bir başka az yararlanılan kaynak da katı atıklardır. Bunların kaldırılması birçok kentte büyük sorun haline gelmiş, çoğu rastgele atılmaya ya da toplanmamaya başlanmıştır. Maddelerin yeniden kazanılmasını, tekrar devreye sokulmasını teşvik etmek katı atık sorununu azaltabilir, istihdamı canlandırabilir, hammadde tasarrufuna yol açabilir. Hele İstanbul metropolü gibi günde 7.260 ton çöp üretilen bir kentte, katı atıkların yeniden kullanılması ile kent ekonomisine büyük katkılar sağlanabilir. Yeni çöp rehabilitasyon istasyonlarının yapılması ve çöplerin su havzalarından uzaklaştırılması sorunu hafifletebilir. "İstanbul'da dört büyük çöp toplama alanı vardır. Kemerburgaz, Halkalı, Ümraniye ve Yakacık, Halkalı ve Kemerburgaz çöp alanları su havzası içinde kalmaktadır. Bu iki alana İstanbul'da toplanan çöpün %71'i dökülmektedir."⁶

1 Çevre Sorunları ve Çevre Mevzuatı (1981). Marmara ve Boğazları Belediyeleri Birliği - İstanbul

2 Bu önerilerin ana başlıkları "Ortak Geleceğimiz" isimli Birleşmiş Milletler raporundan alınmıştır.

3 TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, İmar Affı Hakkındaki Görüşler, Basın toplantısı, 13.08.1996, Basın Müzesi, İstanbul

4 TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, a.g.e.

5 Bu konuda daha fazla bilgi için bakınız; ÇUBUK, Mehmet (1993). "Geleceğini Arayan Metropol", İstanbul Dergisi, Sayı:4

6 ATABAY, Semra Prof. Dr. DİNÇER, İclal Y. Doç. Dr. ŞENGEZER, S. Betül Y. Doç. Dr 'İstanbul

Metropolitan Alanı Gelişme Baskısı Altındaki Su Havzaları"

KAYNAKÇA

ABAMA, Muhittin,

İmar Kanunu Mevzuatı ve Uygulaması, Seçkin Yayınevi, Ankara

ALADA, Adalet (1994).

Cumhuriyet Döneminde İstanbul'un Yönetimi, İstanbul Dergisi Sayı:8, İstanbul

ATALIK, Gündüz (1993).

Sürdürülebilir Kalkınma /Kentleşme İkilemlerine İlişkin Görüşler

Kent ve Çevre Planlamaya Ekolojik Yaklaşım, 17.Dünya Şehircilik Günü, Bursa.

ÇETİNER, Ayten (1990)

Günümüze kadar İstanbul'da Planlama Eylemleri ve Yarattığı Çevre Sorunları, İstanbul'un Çevre Sorunlar ve Çözümleri Sempozyumu, T.Ç.K.Y.K., İstanbul.

ÇETİNER, Ayten (1993)

İstanbul'da Su Toplama Havzalarında Kentleşmenin Çevresel Etkileri, Kent ve Çevre Planlamaya Ekolojik Yaklaşım, 17. Dünya Şehircilik Günü, Bursa

ÇUBUK, Mehmet (1993).

İstanbul; A Metropolization Process, Urbanistica, 6 Dicembre, Üniversite di Roma.

ÇUBUK, Mehmet (1993).

Geleceğini Arayan Metropol, İstanbul Dergisi, Sayı:4, İstanbul

ÇUBUK, Mehmet (1993).

Kolokyum ve Panel Tartışmaları Sonuçlan Metni. Kent ve Çevre Planlamaya Ekolojik Yaklaşım. 17.Dünya Şehircilik Günü, Bursa.

ÇUBUK, Mehmet (1993).

Kentsel Yaşam Kalitesine ve Ekolojik Planlama, Planlama Kavramı ve Pratiğinde Yeni Yaklaşımlar Semineri, İller Bankası, İstanbul

EKİNCİ, Oktay (1992).

İnsan Hakları ve Çevre, Anahtar Kitaplar, İstanbul.

ERBAŞ. A. Erdem (1993).

Kent ve Kentleşme 1970-1985 Yılları Arasında İzmit Örneği,

Yayımlanmamış Lisans Tezi, MSÜ, İstanbul

ERBAŞ. A. Erdem, YALÇINTAN Murat, AKSOY Yasemin (1994).

Kentleşme ve Siyasal Yapılaşma, Milliyet Gazetesi Ödülleri Sosyal Bilimler Ana Dalı 1.'lik Ödülü

ERBAŞ, A. Erdem (1995).

Planlamaya Ekolojik Yaklaşım; Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Çerçevesinde İstanbul Örneği İrdemesi,

Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, MSÜ

GÜRPINAR, Ergun (1992).

Çevre Sorunları, Der Yayınlan, 2.Basım, İstanbul İSKİ (1992).

İstanbul'da Altyapı, Türkiye'de 16. Dünya Şehircilik Günü, İstanbul.

İstanbul Belediyesi (1943). Güzelleşen İstanbul. İstanbul

Metropolitan Alan Planlama Çalışması, Kentsel Planlama

Yüksek Lisans Projesi - 1994, MSÜ

KARAMAN, Aykut (1993).

Ekolojik Planlama Kavramsal Çerçeve ve Bir Yöntem

Planlama Kavramı ve Pratiğinde Yeni Yaklaşımlar Semineri,

İller Bankası, İstanbul Karayolları Genel Müdürlüğü (1971).

İstanbul Çevre Yolu Projesi Haliç Köprüsü, Ankara.

KELEŞ, Ruşen (1978).

Türkiye'de Şehirleşme, Konut ve Gecekondu, Gerçek Yayınevi, 3.Baskı, İstanbul.

KELEŞ, Ruşen (1991).

Planlı Dönemin Plansız Kentleşmesi 30 yılın Bilançosu 1960- 1990, Türkiye'de Şehirciliğin Gelişmesinde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi, 15. Dünya Şehircilik Günü, İzmir.

KELEŞ, Ruşen, HAMAMCI Can, (1993),

Çevrebilim, İmge Kitabevi, Ankara

KESKİN, Ahmet (1990). İstanbul'da Ulaşımın Doğurduğu Çevre Sorunları, İstanbul'un Çevre Sorunları, İstanbul'un Çevre Sorunları ve Çözümleri Sempozyumu, T.Ç.K.Y.K. İstanbul

MEADOWS, H. Donella, MEADOWS,

L. Dennis(1972)

Ekonomik Büyümenin Sınırları, İstanbul Üniversitesi, İşletme Fakültesi Yayını No:217 Mimarlar

Odası (1971). Türkiye'de Kentleşme, Ankara Mimarlık (1972). Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması, Sayı:7

SUHER Hande (1990)

İstanbul'da Korunması Gerekli Kültür ve Tabiat Varlıkları ve Çevre Sorunları, İstanbul'un Çevre Sorunları ve Çözümleri Sempozyumu, T.Ç.K.Y.K., İstanbul

ŞEN YAPILI, Önder (1977).

Kentleşen Köylüler, Milliyet Yayınlan. TANKUT, Gönül (1991). Nüfus, Şehirler, Çevre, Dünya Nüfus Günü Toplantısı, T.Ç.V. Ankara

TEKELİ, İlhan (1993)

İcabında Plan, İstanbul Dergisi Sayı:4, İstanbul

TEKİNBAŞ, Belma (1993).

Mücvir Alanlar ve Fiziksel Planlama, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Ankara

T.O.B.B. (1993).

Çevre Kurulu Raporu, Ankara

URAL, Engin (1990).

Çevre Alanında Uluslararası Gelişmeler Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı, T.Ç.S.V., Ankara.

URBAN ECOLOGY (1992).

Seven Conference on Urban and Regional Research United Nations Economic Commission For Europe, Ankara, Turkey.

UYSAL, Yıldız (1993).

Çevre-Planlama-Mevzuat, Planlama Kavram ve Pratiğinde Yeni Yaklaşımlar Semineri, İller Bankası, İstanbul YAVUZ, Fehmi, KELEŞ, Ruşen, GERAY, Yavuz (1978).

Şehircilik, Sorunları Uygulama ve Politika, Ankara

Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 415,

Ankara.

* Bu makale Su Kongresi, İst. Haziran 1997 Bildiriler Kitabı'ndan alınmıştır.